

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2011

## OBSAH

01. 08. 2011	SPORY BOMBARDIERU SE ŠKODOU SE HROTÍ. PROJEVILY SE UŽ I V ČINĚ.....	3
02. 08. 2011	VLAK NARAZIL DO HAVAROVANÉHO KAMIONU (SVOR) .....	3
03. 08. 2011	MEMORANDUM „ŽIVÁ DOPRAVNÍ CESTA“ PODEPSÁNO.....	3
03. 08. 2011	KAPSCH ZÍSKAL OD SŽDC SKORO PŮLMILIARDOVOU ZAKÁZKU NA GSM-R .....	4
03. 08. 2011	DO HORNÍHO SLAVKOVA POVEDE TRATĚ UŽ JENOM Z VARŮ .....	4
03. 08. 2011	KRAJE ODMÍTÁJÍ VLÁDNÍ ZÁMĚR NA SNÍŽENÍ DOTACE NA ŽELEZNICI .....	5
04. 08. 2011	PLZEŇSKÁ ŠKODA ZPOCHYBŇUJE RAKOUSKOU OPCÍ NA RAILJETY .....	5
04. 08. 2011	ZREKONSTRUOVANÉ NÁDRAŽÍ MÁ NEBEZPEČNÝ PODCHOD A UCPANÉ KANÁLY (ROKYCANY) .....	6
04. 08. 2011	PENÍZE NA OPRAVU STARÝCH NÁDRAŽÍ SEŽENE KRAJ.....	6
05. 08. 2011	ČD CARGO CHCE OD SPRÁVCŮ KOLEJÍ PLATIT VÝLUKY, JDE O DESÍTKY MILIONŮ.....	7
05. 08. 2011	ČESKÉ DRÁHY KOUPI DALŠÍ NÍZKOPODLAŽNÍ VOZY PRO LIBERECKÝ KRAJ.....	7
05. 08. 2011	ŠKODA ŽALUJE NA DRÁHY I V BRUSELU U EVROPSKÉ KOMISE .....	8
05. 08. 2011	NĚKTERÉ VLAKY U JIHLAVY UŽ JEZDÍ, ZBYTEK POJEDE V NEDĚLI .....	8
06. 08. 2011	STÁT OPRAVUJE I TRATĚ, NA KTERÉ VLAKY NEVYJEDOU .....	9
08. 08. 2011	NA NÁKUP RAILJETŮ POUŽIJÍ ČESKÉ DRÁHY PENÍZE Z EMISE MEZINÁRODNÍCH DLUHOPISŮ .....	9
08. 08. 2011	DRÁHY NESMĚJÍ KOUPI RAILJETY, ZAKÁZAL TO ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD .....	10
08. 08. 2011	ČD CHTĚJÍ OBNOVIT ZANIKLÉ NÁDRAŽNÍ RESTAURACE .....	10
10. 08. 2011	ŠUMAVA MÁ NOVÉ VLAKY, NA STARÉ KOLEJE VŠAK NEMOHOU (BDMTEEO) ....	11
10. 08. 2011	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZDY MIZÍ A MIZET BUDOU .....	11
11. 08. 2011	NOVÉ UNIFORMY PRO ZAMĚSTNANCE SŽDC VYJDOU NA DESÍTKY MILIONŮ.....	12
11. 08. 2011	SŽDC MÁ O 4 MILIARDY KRATŠÍ ROZPOČET, NEBUDE NA OPRAVY .....	12
12. 08. 2011	SIEMENS ZVAŽUJE ŽALOBU PROTI ŠKODĚ. ŠÍŘÍ PRÝ LŽI O VLACÍCH RAILJET ...	13
12. 08. 2011	PŘI POLSKÉM ŽELEZNIČNÍM NEŠTĚSTÍ JEDEN MRTVÝ A 60 ZRANĚNÝCH.....	13
15. 08. 2011	ÚOHS BUDE ZKOUMAT CHOVÁNÍ ČESKÝCH DRAH V TENDRECH Z ROKU 2006... ..	14
15. 08. 2011	POLOLETÍ SKONČILY ČESKÉ DRÁHY SE ZISKEM 26 MILIONŮ.....	14
15. 08. 2011	SLAVONICKÁ TRATĚ JE OPRAVENA, DALŠÍ MUSÍ NÁSLEDOVAT .....	14
15. 08. 2011	ČÍNSKÉ RYCHLOVLAKY BUDOU LEVNĚJŠÍ A POMALEJŠÍ.....	15
16. 08. 2011	MINISTERSTVO DOPRAVY SNÍŽÍ PŘÍSPĚVEK NA RYCHLÍKOVOU DOPRAVU.....	15
16. 08. 2011	TENDR ČESKÝCH DRAH BUDE ÚDAJNĚ ŘEŠIT EVROPSKÁ KOMISE.....	16
16. 08. 2011	V ZAHRANIČÍ BUDOU STÁVKOVAT, CESTUJÍCÍ MOHOU MÍT KOMPLIKACE PŘI CESTĚ DO POLSKA A BAVORSKA.....	16
17. 08. 2011	DEUTSCHE BAHN O BRZKÉM PODPISU MEMORANDA S ČD NEVÍ (RAILJET).....	17
18. 08. 2011	STÁT DÁ MĚNĚ PENĚZ NA DRÁHU ZE SOKOLOVA DO KRASLIC, JÍZDNÉ SE NEZDRAŽÍ .....	17
18. 08. 2011	OSUD TRATĚ DO JEMNICE JE POŘÁD NEJASNÝ, KRAJ VLAKY NEOBJEDNAL ....	18
19. 08. 2011	ASOCIACE PAMÁTKÁŘŮ CHCE ZABRÁNIT BOURÁNÍ HORNÍHO NÁDRAŽÍ VE VARECH .....	18
19. 08. 2011	DRÁHY MĚNÍ DOZORČÍ RADU, BUDE MÍT VÍCE LIDÍ Z MINISTERSTVA DOPRAVY. ..	19
19. 08. 2011	KRAJI VYSOČINA HROZÍ RUŠENÍ RYCHLÍKOVÝCH ŽELEZNIČNÍCH SPOJŮ .....	19

19. 08. 2011	VÝSTAVBA PŘESTUPNÍHO TERMINÁLU NOVÉ ÚDOLÍ.....	20
19. 08. 2011	VLAK A OTEVŘENÉ ZÁVORY – VÝSLEDEK KRÁDEŽÍ KABELŮ .....	20
19. 08. 2011	ŽELEZNIČNÍ KORIDOR BUDE, SPOR S RODINOU SE POHNUL (ÚVALY – PRAHA-BĚCHOVICE) .....	21
19. 08. 2011	NÁKLADNÍ AUTO VJELO PŘED VLAK, DVA LIDÉ JSOU ZRANĚNI (PRAHA-ČAKOVICE).....	22
20. 08. 2011	PROTIHLUKOVÉ STĚNY SE ČASTO STAVÍ ZBYTEČNĚ, DRÁHA ŽÁDÁ ZMĚNU .....	22
21. 08. 2011	V ROKYCANSKÉM BORKU ZAČNOU V PŘÍŠTÍM ROCE STAVĚT OSOBNÍ VLAKY ..	23
22. 08. 2011	ČD CARGO V POLOLETÍ ZVÝŠILO PROVOZNÍ ZISK I TRŽBY.....	23
23. 08. 2011	RUSOVÉ UVAŽUJÍ O KOUPI ČÁSTI SLOVENSKÝCH ŽELEZNIC (ZSSK CARGO) .....	23
23. 08. 2011	V LIBNI SE VEČER SRAZILY VLAKY .....	24
24. 08. 2011	PRAŽSKÝM NÁDRAŽÍM V LIBNI UŽ ZNOVU PROJÍZDÍ VLAKY.....	24
24. 08. 2011	BRNĚNSKÉ „METRO“ UŽ JE NA STOLE ÚŘEDNÍKŮ KRAJE, PENÍZE NA NĚ NEJSOU .....	24
25. 08. 2011	ČESKOMORAVSKÁ – ZTRACENÉ RODINNÉ STŘÍBRO (ČKD).....	25
25. 08. 2011	REGIOJET PŘEDVEDL NA TRATI SVŮJ VLAK, NAOSTRO VYJEDE V ZÁŘÍ .....	31
26. 08. 2011	KE SPRÁVĚ ŽELEZNIC PŘEJDE ČÁST VEDENÍ ČESKÝCH DRAH .....	32
26. 08. 2011	Z LONDÝNA AŽ DO NEW YORKU VLAKEM - POD BERINGOVÝM PRŮLIVEM VYROSTE TUNEL .....	32
26. 08. 2011	ČESKÉ DRÁHY ZREVITALIZUJÍ 100 RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ.....	32
26. 08. 2011	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY ZAVÁDÍ V SOUVISLOSTI S VYSOKÝMI TEPLOTAMI TEPLOTNÍ POMALÉ JÍZDY .....	33
26. 08. 2011	Z DĚČína DO RUMBURKA SE SLEVOU 50 PROCENT (29. SRPNA – 4. ZÁŘÍ 2011).	34
26. 08. 2011	PLZEŇSKÝ KRAJ DAL ČD DALŠÍ POKUTU ZA NEDODRŽENÍ SMLOUVY O DOPRAVĚ .....	34
26. 08. 2011	ŠKRTY VÝRAZNĚ OMEZÍ POČET RYCHLÍKŮ, O LOKÁLKY SE HEJTMANI BUDOU SOUDIT.....	34
26. 08. 2011	NADŠENCI Z JAROMĚŘE BOJUJÍ ZA ZÁCHRANU VZÁCNÉ LOKOMOTIVY (411.019 ČSD / VIIA 340 ÖNWB).....	35
28. 08. 2011	NADŠENCI USILUJÍ O NOVÉ MUZEUM LOKÁLEK KOUSEK OD HRADCE KRÁLOVÉ (HNĚVČEVES – SMIŘICE).....	35
29. 08. 2011	NEJDELŠÍ TUNEL ZÍSKAL SOUHLAS MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ (NEMANICE – ŠEVĚTÍN) .....	36
30. 08. 2011	DRÁHY POŠLOU PENDOLINO DO FRANTIŠKOVÝCH LÁZNÍ. CESTU ZKRÁTÍ O HODINU .....	36
30. 08. 2011	JEĎTE VLAKEM SE SLEVOU 25 NEBO 50 % (1. ZÁŘÍ – 10. PROSINCE 2011, VYBRANÉ REGIONÁLNÍ TRATĚ).....	37
30. 08. 2011	BELGICKÉ VLAKY JEZDÍ NA SOLÁRNÍ ENERGII.....	38
31. 08. 2011	ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ MEZI PRAHOU A PLZŇÍ ZABLOKOVALA SRÁŽKA VLAKŮ (KAŘÍZEK).....	38
31. 08. 2011	REGIONOVY MAJÍ VADY, PŘI NEHODÁCH ZRANÍ PASAŽÉRY UVOLNĚNÉ PLECHY A SKLO .....	39
31. 08. 2011	ČESKÉ DRÁHY ROZŠÍŘÍ SLUŽBY VE VLACÍCH MEZI PRAHOU A OSTRAVOU .....	39
31. 08. 2011	PŘEVOD ŽIVÉ DOPRAVNÍ CESTY BYL DEFINITIVNĚ PODEPSÁN .....	40
31. 08. 2011	OBCE NA TRUTNOVSKU NECHTĚJÍ AUTOBUSY MÍSTO VLAKŮ.....	40

## 01. 08. 2011 Spory Bombardieru se Škodou se hrotí. Projevily se už i v Číně

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spory-bombardieru-se-skodou-se-hroti-projevily-se-uz-i-v-cine-686690>)

Německo-kanadská skupina Bombardier napadla vítězství plzeňské Škody Electric v Číně, která tam získala minulý týden kontrakt na dodávky pro metro za půl miliardy korun. Bombardier jako jeden z poražených v tendru podal námitku proti vyhodnocení technické části výběrového řízení. Spory obou konkurenčních společností se tak dále hrotí, v květnu na popud Bombardieru rakouští exekutoři zabavili novou lokomotivu Škoda kvůli soudnímu sporu, který firmy vedou už šest let.

Škoda Electric, dceřinná firma Škody Transportation, minulý týden spolu s čínskou firmou Kingway Transportation zvítězila v tendru na dodání kompletní trakční výzbroje pro město Su-čou. Bombardier ale výběrové řízení napadl. „Ze strany Bombardieru je to další útok na Škodu Transportation. Začalo to v květnu lokomotivou Škoda 109E, která byla na jejich popud zabavena v Rakousku a stále zůstává ve Vídni, kde čekáme na rozhodnutí soudu,“ uvedl generální ředitel Škody Transportation Josef Bernard. Škoda Electric podle ředitele firmy Jaromíra Šilhánka zvítězila nad firmami, jako je ABB, Siemens a Bombardier, který údajně skončil až čtvrtý, hlavně díky technickému řešení. „Věříme, že budeme potvrzeni jako vítěz,“ uvedl Šilhánek. Konsorcium Škoda Electric a Kingway Transportation by mělo dodat 23 kompletních výzbrojí včetně motorů s převodovkami a řízení vlaků. Dodávka je naplánována na léta 2012 až 2014.

### Spor kvůli lokomotivě

Bombardier je se škodovkou na kordy i v Evropě. Na popud kanadské firmy byla v Rakousku zabavena česká lokomotiva Škoda 109E, která byla u jižních sousedů na testech. Bombardier se soudně domáhá proplacení údajné pohledávky, která měla vzniknout na počátku století během spolupráce obou firem na zakázce pro České dráhy. Škoda tehdy spolupráci ukončila. Lokomotiva je stále ve Vídni, obě strany čekají na rozhodnutí soudu.

## 02. 08. 2011 Vlak narazil do havarovaného kamionu (Svor)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/131776-vlak-narazil-do-havarovaneho-kamionu/>)



Na dvou železničních tratích narazily krátce po poledni takřka současně vlaky do aut. Ve Svoru na Českolipsku narazil nákladní vlak do kamionu, který spadl ze silničního nadjezdu na trať, ve Strážnici na Hodonínsku se střetl motorový osobní vlak s osobním automobilem. Kamion s návěsem, který jel po silnici I/9 ze Svoru na Rumburk, havaroval před půl jednou odpoledne na nadjezdu přes železniční trať, prorazil zábradlí a spadl na koleje. Po trati právě projížděla lokomotiva společnosti ČD Cargo, která do havarovaného vozidla narazila. "V době nehody byl v lokomotivě strojvedoucí v zácvičku a jeho instruktor," přiblížil mluvčí českolipské policie Milan Bradáč. Řidič kamionu utrpěl při nehodě oděrky, jeden z mužů na lokomotivě byl pohmožděn, druhý utrpěl poranění nohy. Skončili v nemocnici v České Lípě. Na lokomotivě vznikla při srážce škoda ve výši 2,5 milionu korun. Poškozena je i trať. Silnice I/9 je s omezením průjezdná, ale na železniční trati 080 je v úseku Svor – Jedlová zastaven provoz. Zavedena je náhradní autobusová doprava, vlaky se na dráhu zřejmě vrátí až ve středu.

Nehoda ve Strážnici se stala asi dvacet minut po té severočeské. Na přejezdu chráněném výstražnými kříži narazil motorový osobní vlak do automobilu Volkswagen Touran, ve kterém byla osmadvacetiletá řidička a dvě malé děti. Asi 50 metrů vlekl vlak auto, které poškodilo stavební buňku a stroj, který prováděl úpravy přejezdu. Při nehodě utrpěli zranění všichni tři lidé, kteří byli v autě. Poranění dvouletého chlapce jsou vážná, na místo pro něj přiletěl vrtulník. Srážka vlaku s autem způsobila v souhrnu téměř milionovou škodu, nejvážnější poškození vzniklo na autě, oprava motorové soupravy bude stát asi 400 tisíc. Poškozeny byly i koleje. Mezi Hodonínem a Veselím nad Moravou byl kvůli nehodě na tři hodiny zastaven železniční provoz.

## 03. 08. 2011 Memorandum „Živá dopravní cesta“ podepsáno

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/memorandum+podepsano.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/memorandum+podepsano.htm))

Zástupci Ministerstva dopravy, Českých drah, SŽDC a Odborové centrály dnes odpoledne podepsali Memorandum, které umožní dlouho připravovaný převod 9 500 tisíce železničářů z Českých drah

pod hlavičku státní organizace SŽDC. Celý proces převodu zaměstnanců i movitého majetku by měl být dokončen už za necelý měsíc – k 1. září 2011. „Prioritním cílem dohody je zachování sociálního smíru na železnici. Uskutečnění převodu Živé dopravní cesty je prvním krokem k dokončení transformace Českých drah. Jsem velmi rád, že Memorandum dnes podepsalo 99 % ze všech železničních odborových svazů. Pevně doufám ve zdokonalení komunikace mezi jednotlivými subjekty, což povede k rapidnímu zlepšení současného stavu na české železnici,“ říká ministr dopravy Pavel Dobeš.

Za odboráře se akce zúčastnili zástupci Odborového sdružení železničářů, Federace strojvůdců ČR, Unie železničních zaměstnanců, Federace vlakových čet, Federace železničářů ČR, Demokratické unie odborářů, Federace vozmistrů, Cechu strojvůdců ČR a Odborového sdružení zaměstnanců síťových odvětví. „Podepsání deklarace lze vnímat jako velký úspěch současného ministra dopravy Pavla Dobeše. Tento proces již od začátku narážel na řadu administrativních a právních překážek. Úspěch je to o to cennější, že se převod tak ohromného počtu zaměstnanců podařilo dojednat napříč všemi železničními odborovými svazy a současně nezatížit státní rozpočet byť jedinou korunou,“ říká náměstek generálního ředitele ČD Jiří Kolář.

Řízení drážního provozu musí vykonávat nezávislá státní organizace tak, aby nemohlo docházet k upřednostňování konkrétního přepravce. Součástí dohody není pouze přechod obsluhy a řízení provozu ČD, ale celková suma převodu byla expertní společností odhadnuta na 396 milionů korun. Od této systémové změny si pověřený ředitel SŽDC Pavel Habarta slibuje mimo jiné i optimalizaci činnosti řídicího personálu.

### 03. 08. 2011 Kapsch získal od SŽDC skoro půlmiliardovou zakázku na GSM-R

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kapsch-ziskal-od-szdc-skoro-pulmiliardovou-zakazku-na-gsm-r/670520>)

Česká pobočka rakouské společnosti Kapsch pokryje v tuzemsku dalších 230 kilometrů železničních tratí technologií GSM-R za 20 milionů eur (zhruba 486 milionů Kč). Pokrytí se tak rozšíří na téměř 1 000 kilometrů. Zakázku získala od Správy železniční dopravní cesty, sdělila dnes firma ČTK v tiskové zprávě. Technologií pro komunikaci lokomotiv a pozemního personálu dráhy GSM-R je v Česku již pokryto 731 kilometrů tratí. V rámci nového projektu má Kapsch do roku 2013 pokrýt úseky Ostrava – státní hranice s Polskem a Přerov – Česká Třebová. Projekt bude spolufinancován z unijního operačního programu Doprava. Zahrnuje mimo jiné kompletní přípravu a plánování, vybudování 39 základnových stanic nebo instalaci optické přenosové sítě, uvedl Kapsch. Firma v Česku také vybuďovala a spravuje pro stát systém výběru mýtného na dálnicích a rychlostních silnicích.

Česko je podle šéfa české pobočky společnosti Kapsch Karla Feixe v zavádění GSM-R nejdál ve střední a východní Evropě. "Například Slovensko nebo Polsko s pokrýváním železnic teprve začínají," dodal. Vůbec největší pokrytí technologií GSM-R má Německo se signálem na 25.000 kilometrů tratí. Tuto síť má nyní německá pobočka firmy Kapsch CarrierCom zmodernizovat za 15 milionů eur (364,5 milionu Kč). Na novou verzi technologie má komunikační síť pro Deutsche Bahn převést do poloviny roku 2014. Německému dopravci tak i klesnou náklady a bude moci zavést nové aplikace, uvedl Kapsch.

### 03. 08. 2011 Do Horního Slavkova povede trať už jenom z Varů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/131919-do-horniho-slavkova-povede-trat-uz-jenom-z-varu/>)

Železniční trať mezi Loktem a Horním Slavkovem na Sokolovsku zanikne. Obce, které donedávna usilovaly o její zachování, případně i o obnovení provozu, ustoupily snaze ministerstva dopravy léta již nevyužívanou dráhu definitivně zrušit. Starostové by chtěli pozemky, které zatím patří železniční správě, získat a v místě trati vytvořit cyklostezku. Za opuštěnou trať se nadále bije už jenom Klub přátel lokálek. Příznivcům železnice může dělat alespoň malou radost fakt, že zanikne pouze prostřední část trati, která původně spojovala Chodov, Loket, Horní Slavkov a Krásný Jez. Úsek ze Slavkova do Jezu totiž chce od státu koupit místní firma vyrábějící vagony.

Když loni ministerstvo dopravy zahájilo na výzvu Správy železniční dopravní cesty správní řízení o zrušení patnáctikilometrové trati z Lokte do Krásného Jezu, byly přilehlé obce proti. Teď však starostové ustoupili, zániku dráhy tak už téměř nic nebrání. "Nejsem nepřítel trati, ale jestliže se ukazuje, že je to nereálné, tak pojďme hledat nějakou rálnou cestu," uvedl loketský starosta Jaroslav

Hlavsa. Koleje zřejmě zůstanou mezi Horním Slavkovem a Krásným Jezem, kde loketská trať odbočuje od mariánskolázeňsko-karlovarské dráhy. Ve zbylém úseku teď chtějí obce vytvořit cyklostezku. "Myslíme, že by se naše město velice zatraktivnilo," komentovala hornoslavkovská starostka Jana Vildumetzová. Podle staršího propočtu vyjde stavba cyklostezky na 37,5 milionu korun. Starostové počítají s tím, že stát převede trať na svazek obcí zdarma. Peníze na výstavbu cyklostezky chtějí získat hlavně z dotací. "Část prostředků bychom získali z prodeje kolejnic," přiblížil další zdroj peněz starosta Hlavsa.

V boji za zachování trati otevřené v roce 1901 setrvávají osamocení příznivci železnice sdružení v Klubu přátel lokálek. Ti se od začátku účastní správního řízení na zrušení slavkovské železnice a nápad starostů se jim vůbec nelíbí. "Investice vynaložené na budování cyklostezek jsou mrháním veřejnými prostředky," podotkl předseda klubu Marek Tomek. Zastánci trati doufali, že se podaří zachránit ji vzhledem k zájmu hornoslavkovské pobočky firmy Legios, která vyrábí železniční vozy. Aby je nemusela vozit po silnici, projevila zájem o převzetí trati a její znovuzprovoznění. To se ale týká pouze kratšího úseku z Horního Slavkova do Krásného Jezů, kde navazuje provozovaná regionální dráha. Legios chce začít po trati jezdit do půl roku od jejího převzetí. Kdy to bude, ale záleží na rychlosti rozhodnutí Ministerstva dopravy a SŽDC.

Po železnici z Lokte do Krásného Jezů přestaly jezdit vlaky v roce 1997, provoz zůstal zachován pouze v krátkém úseku od hlavní trati do turisticky atraktivního Lokte. O opuštěnou dráhu se ale přesto musí starat Správa železniční dopravní cesty, která už loni vyzvala ministerstvo dopravy ke zrušení nejméně vytižených lokálek, zejména těch bez pravidelné dopravy. Ministerstvo vzápětí zahájilo správní řízení o zrušení 15 kilometrů trati jihovýchodně od Lokte.

### 03. 08. 2011 Kraje odmítají vládní záměr na snížení dotace na železnici

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kraje-odmitaji-vladni-zamer-na-snizeni-dotace-na-zeleznici-687623>)

Kraje odmítají vládní záměr na snížení dotace na dofinancování osobní železniční dopravy. V příštích letech by podle záměru měly kraje každoročně přijít o 600 milionů korun. Praha se obává, že by jí v případě škrtů a omezení spojů zahltily automobily. Dnes to sdělil náměstek pražského primátora Karel Březina (ČSSD). O záměru vlády dnes podle něho jednala prostřednictvím videokonference dopravní komise rady asociace krajů. Pokud by vláda svůj záměr prosadila, Praha by přišla ročně na financování železniční dopravy o 50,7 milionu korun, Středočeský kraj pak až o 107 milionů. „Praha neuvažuje o snižování rozsahu objednávky železniční dopravy, neboť jsme na této dopravě mezi Prahou a Středočeským krajem závislí. Jiná varianta, než nechat objednávku těchto služeb tak, jak je, neexistuje, neboť by znamenala zahlcení města kolonami automobilů,“ uvedl Březina.

Návrh se podle Březiny nelíbí ani ostatním zástupcům krajů. „Kraje jsou rozhodnuté trvat na plnění memoranda o zajištění stabilního financování dopravní obslužnosti železniční osobní dopravou, které uzavřela ještě Fischerova vláda s hejtmany jednotlivých krajů na dobu deseti let. Platí tudíž do konce roku 2019,“ dodal Březina. Pokud podle něj nebude na dohodu brán zřetel, bude její plnění asociace vymáhat soudní cestou. „Memorandum mělo být jakýmsi stabilizačním faktorem. Nelze přihlížet tomu, jak nekonceptně postupují vládní úředníci. Platnou smlouvu nelze měnit jednostranně, bez souhlasu všech. A nás, tedy krajů, se nikdo neptal,“ uvedl náměstek. Kraje chtějí nyní napsat premiérovi a ministrům dopravy a financí dopisy, ve kterých zamýšlený postup odmítnou.

### 04. 08. 2011 Plzeňská Škoda zpochybňuje rakouskou opci na railjety

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/plzenska-skoda-zpochybnuje-rakouskou-opci-na-railjety-687649>)

Kolem akvizice rychlovlaků Railjet od Siemensu, kterou chystají České dráhy, přitahuje. Podle dokumentů, které má deník E15 k dispozici, vytáhla plzeňská Škodovka do boje s nejtěžším kalibrem. V podání na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) český podnik zpochybňuje samotnou opci Rakouských spolkových drah (ÖBB) na 16 souprav, kterou mají převzít České dráhy. Jejich cena je 200,5 milionu eur.

Podle čtyři roky starého článku tehdejšího šéfa rakouských drah Stefana Wehingera totiž Rakušané objednali rychlovlaky ve dvou tranších. Nejprve koupili 23 souprav za 245 milionů eur, následně přišla objednávka na 44 vlaků za 571 milionů eur. O opci na 16 vlaků tak údajně nemůže být řeč. Podle Škody dráhy přebírají bez tendru smlouvu ÖBB. Navíc kupují vlaky zhruba o dva miliony eur na soupravu draž než Rakušané v první tranši. Výrobce Siemens se ale brání, podle něj opci

na 16 vlaků založil smluvní dodatek z roku 2007. Dráhy podle Škody vlaky na 230 kilometrů v hodině nepotřebují. Český výrobce má přitom plány na podobné, i když pomalejší. České dráhy naopak považují rakouskou nabídku za neopakovatelnou příležitost z hlediska času i rychlosti dodání. S vlaky „na papíře“, které nabízí Škodovka, mají špatnou zkušenost. Už sedm let čekají na nové lokomotivy řady 380, dodávka má už dva roky zpoždění.

Problém s railjety nyní řeší ÚOHS. Do 11. srpna může transakci předběžným opatřením zakázat až do definitivního posouzení případu. Pokud úřad předběžné opatření nevydá, jak žádá Škoda, dráhy smlouvu se Siemensem zřejmě uzavřou. V srpnu totiž uplyne blokační lhůta 45 dnů od podání připomínek na ÚOHS.

#### 04. 08. 2011 Zrekonstruované nádraží má nebezpečný podchod a ucpané kanály (Rokycany)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/132024-zrekonstruovane-nadrazi-ma-nebezpecny-podchod-a-ucpane-kanaly/>)

Rekonstrukce nádraží v Rokycanech se blíží ke konci, výsledná podoba se ale řadě lidí nelíbí. Terčem kritiky je především nový podchod, který vede k ostrovním nástupištím, současně je možné projít jím mezi severní a jižní částí města. Jižní vstup je ale postaven tak, že z něj lidé vycházejí přímo do silnice. Není to ale jediný nedostatek. V podchodu se hromadí voda, protože se ucply odtokové kanály, lidé si také často stěžují na nefunkční výtahy na nástupiště. Rekonstrukce rokycanského nádraží probíhá v rámci modernizace železniční trati Beroun – Plzeň, resp. úseku Zbiroh – Rokycany. Z původní stanice se sypanými nástupišti před starou budovou vzniklo moderní nádraží se zvýšenými ostrovními perony přístupnými podchodem – do něj lze vstoupit buď od opravené staniční budovy i z jižní části města. Nový jižní vstup do nádraží ale je podle místních nebezpečný, ústí totiž přímo v zatáčce frekventované silnice. "Východ je nechráněný, vzhledem ke špatné kvalitě vozovky jsou časté kolize," poukázal obyvatel Rokycan.



Ačkoli se poslední nehoda stala před měsícem – auto vylétlo ze zatáčky a téměř spadlo do podchodu – odmítá Správa železniční dopravní cesty, že by při rekonstrukci nádraží pochybila. "Je to v souladu s projektem, není tam nic mimořádného," zhodnotil jižní vstup do podchodu pod kolejištěm hlavní inženýr stavby Milan Bláha. Město podle něj nemělo k projektu žádné výhrady. Radnice se po třech nehodách u podchodu přesto rozhodla místo alespoň částečně zabezpečit. Podle starosty dostane komunikace do konce podzimu zpomalovací pruhy. Podle šéfinženýra Bláhy nepředstavují významný problém ani ucpané odtokové kanály. "Přivalové deště odtok trochu narušily, ale jinak je vše dle projektové dokumentace," podotkl.

Přes Rokycany bude po dokončení všech modernizačních prací procházet tzv. III. tranzitní železniční koridor, který vede od Chebu přes Plzeň, Prahu, Českou Třebovou, Ostravu a Český Těšín k Mostům u Jablunkova. Práce v úseku mezi Rokycany a Zbirohem mají skončit v dubnu 2013. Rekonstrukce trati přijde na 5,5 miliardy korun.

#### 04. 08. 2011 Peníze na opravu starých nádraží sežene kraj

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/132030-penize-na-opravu-starych-nadrazi-sezene-kraj/>)

Krajům dochází trpělivost s chátrajícími nádražními budovami. Několik regionů se rozhodlo, že stavby opraví samy – od Českých drah si je pronajmou a požádají o unijní dotace na rekonstrukci. Oproti soukromé firmě, kterou ČD jsou, může být dotace pro krajské úřady až dvojnásobná. Podle odborníků s takovým "trikem" nejspíš nebudou v Bruselu žádné potíže. S nápadem přišel Středočeský kraj. Podobně proběhly rekonstrukce několika staničních budov v Moravskoslezském kraji, kde ale o dotace žádaly jednotlivé obce. Pouze polovinu celkové 700milionové sumy určené v regionálním operačním programu na dopravu zatím vyčerpal Středočeský kraj, když přispěl Českým drahám na nákup moderních vlaků. Teď se krajský úřad chystá dát zbylých 330 milionů na opravu chátrajících nádražních budov, které rovněž patří drahám. "Kraj si budovy pronajme. ČD je budou dál obhospodařovat, my zajistíme s pomocí evropských peněz jejich rekonstrukci," vysvětlil plán středočeský radní pro dopravu Robin Povšík.

O dotace na opravu nádraží sice mohou zažádat i samy České dráhy, dostanou ale v tom případě méně peněz. Jako soukromá společnost mají šanci získat zpět pouze 40 procent nákladů, zatímco krajský úřad jako investor dostane až 85 procent. Kraj počítá s tím, že zbylých patnáct procent mu

uhradí dráhy. "Projednávali jsme to s úřadem regionální rady, tento model se ukazuje jako naprosto bezproblémový," podotkl radní Povšík. Novou tvář by tak už příští rok mohla získat například nádraží v Kolíně, Zdicích a Hořovicích, kde budovy dělají ostudu vedle novotou zářících peronů a kolejí. Evropské peníze zřejmě také pomohou se stavbou nové budovy v Mladé Boleslavi. "Rozsah objektů, které potřebují rekonstrukci, je velký. Pokud by se do toho kraj nezapojil, rekonstrukce by trvala mnohem déle," ocenil rozhodnutí krajského úřadu mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Krajské investice zřejmě ulehčí i městům. Zatímco dráhy obvykle renovují pouze staniční budovy a to, co vznikne u ní, je už na radnicích, kraj chce na některých místech současně s rekonstrukcemi budov postavit v jejich sousedství také autobusové terminály. Protože ale dráhy zatím nepředložily projekty jednotlivých rekonstrukcí, vedení kraje upozorňuje: Pokud bude spolupráce vážnout, peníze region raději použije na opravy silnic.

## 05. 08. 2011 ČD Cargo chce od správců kolejí platit výluky, jde o desítky milionů

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-chce-od-spravcu-koleji-platit-vyluky-jde-o-desitky-milionu-1ds-ekoakcie.aspx?c=A110804\\_191649\\_ekoakcie\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-chce-od-spravcu-koleji-platit-vyluky-jde-o-desitky-milionu-1ds-ekoakcie.aspx?c=A110804_191649_ekoakcie_brm))

Mezi Správou železniční dopravní cesty a nákladním dopravcem ČD Cargo se kvůli neplánovaným výlukám na české železnici schyluje k dalšímu soudnímu sporu o stamiliony korun. Podle ČD Cargo zvyšují výluky náklady na přepravu zboží. Peníze za vzniklou škodu si ČD Cargo strhává z poplatků, jež má platit rovněž státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která má v Česku na starost provoz a údržbu drtivé většiny železničních tratí. Nejde o malou částku, ve hře je už zhruba 150 milionů korun a suma každým dnem narůstá. Obě státní organizace se také delší dobu soudí o více než čtvrt miliardy za nezaplacenou elektřinu na pohon lokomotiv. ČD Cargo tvrdí, že jde o peníze, které znamenají náklady navíc kvůli tomu, že SŽDC neplánovaně uzavře některé tratě a nákladní vlaky je pak musí objíždět mnohem delší trasou. "Propočtem si vyčíslijeme škody, které nám neplánovanými výlukami vznikají. Jde hlavně o náklady za ujeté kilometry navíc," potvrdil předseda představenstva Gustav Slamečka. SŽDC však propočty rozporuje.

### Firma chce peníze za tři roky dozadu

Takzvané vícenáklady za výluky si začalo ČD Cargo účtovat už v roce 2008 za šéfování Josefa Bazaly, který z firmy odešel nedobrovolně loni v červnu. Zavedený systém obhajuje. "Všechny vícenáklady, které vznikly, jsou doložitelné. SŽDC by za takové škody měla nést zodpovědnost," tvrdí Bazala. Podle Tomáše Drvoty ze SŽDC je ČD Cargo jediným dopravcem, který po nich požaduje takové slevy. Potvrdil, že jde o spor, jenž se vleče už od roku 2008. Smlouva mezi oběma stranami prý počítá i se sankcemi v neprospěch SŽDC, například při prodloužení plánované výluky. Ne však s náklady za ujeté kilometry navíc. "S touto snahou (účtování vícenákladů, pozn. red.) SŽDC zásadně nesouhlasí. Už jen z toho důvodu, že vícenáklady ČD Cargo uplatňuje i za období, kdy pod SŽDC ani výluková činnost nepatřila," tvrdí Drvota. Na myslí tím má neplánované výluky, ke kterým obvykle dochází při nečekaném zhoršení stavu tratí. Nedávná nehoda u Vyškova a následná kontrola většiny tratí ukázala, že údržba byla na řadě míst značně zanedbaná. Kvůli tomu musí vlaky na řadě míst jezdit podstatně pomaleji, než je běžné.

### ČD Cargo nechtělo drahou elektřinu od SŽDC

Mezi SŽDC a ČD Cargo běží současně i další soudní spor o 286 milionů korun za spotřebovanou elektřinu. ČD Cargo totiž odmítlo nakupovat ještě za dob šéfování Josefa Bazaly proud od SŽDC za její ceny a místo toho si vysoutěžily vlastního, levnějšího dodavatele. Správce kolejí totiž ceny elektřiny nasmlouval ještě před krizí, ČD Cargo si naopak začalo proud nakupovat už během krize, a tedy levněji. SŽDC se hájí tím, že v roce 2008 nikdo z analytiků nepředpovídal propad cen, a proto uzavřela v době rostoucích cen elektřiny na první pohled výhodnou smlouvu. SŽDC nakonec poslala ČD Cargo před soud, ale ten zatím ještě celý případ nezačal řešit. Pokud by ČD Cargo prohrálo oba spory, byl by to pro firmu nemalý zásek do rozpočtu, v součtu by šlo o téměř půl miliardy korun. Letos je zatím firma za první pololetí zhruba padesát milionů v plusu.

## 05. 08. 2011 České dráhy koupí další nízkopodlažní vozy pro Liberecký kraj

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-koupi-dalsi-nizkopodlazni-vozy-pro-liberecky-kraj/671403>)

České dráhy (ČD) pořídí pro Liberecký kraj další čtyři nízkopodlažní motorové vozy. Přijít by podle předpokladu měly na 221,5 milionu korun a na tratích se zřejmě objeví na přelomu let 2013 a 2014.

ČTK o tom dnes informoval mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Dalšíh 16 motorových vozů určených pro Liberecký kraj se nyní už vyrábí. První z nich chtějí České dráhy nasadit příští rok. Na dodávku čtyř dalších vozů dopravce vypsál veřejnou soutěž. "Nabídnou přibližně 70 míst k sezení a samozřejmě bude také univerzální prostor pro přepravu velkých zavazadel, jako jsou kočárky, kola nebo lyže a sáňky," popsal parametry náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek. Vozy budou vybavené klimatizací nebo bezbariérovými toaletami. "U těchto motorových vozů počítáme s rychlostí do 100 kilometrů v hodině a s možností provozu na naší nejstrmější trati z Tanvaldu do Kořenova," dodal Blažek.

Dvě desítky nových vozů přijdou asi na 1,1 miliardy korun. V soutěži na prvních 16 strojů zvítězila společnost Stadler, která dodá motorové vozy Regio-Shuttle RS1. Část z nich v Libereckém kraji nahradí i repasované soupravy Regionova a ty pak dráhy přesunou do jiných částí republiky. České dráhy jsou v Libereckém kraji na železnici dominantním dopravcem, i když už ne jediným. Dopravu na frekventované trati z Liberce přes Hrádek nad Nisou a dále přes Německo do Ústeckého kraje zajišťuje společnost Vogtlandbahn ze skupiny Arriva, která uspěla ve veřejné soutěži.

## 05. 08. 2011 Škoda žaluje na dráhy i v Bruselu u Evropské komise

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/skoda-zaluje-na-drahy-i-v-bruselu-u-evropske-komise-f8i-ekonomika.aspx?c=A110805\\_170716\\_ekonomika\\_ts](http://ekonomika.idnes.cz/skoda-zaluje-na-drahy-i-v-bruselu-u-evropske-komise-f8i-ekonomika.aspx?c=A110805_170716_ekonomika_ts))

Škoda Transportation zvyšuje svůj tlak proti plánovanému nákupu 16 souprav Railjet od společnosti Siemens, které si chtějí pořídit České dráhy. Na České dráhy podala firma námitku u Evropské komise. "Stížnost jsme podali ve věci možné veřejné podpory," uvedla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. Bližší informace nechce firma do pondělní tiskové konference zveřejnit. Podle informací MF DNES si Škoda stěžuje na to, že by mohly na nákup nových vozů použít evropské dotace a současně by také mohly tímto podpořit protiprávně společnost Siemens.

Kontrakt za téměř pět miliard korun má přinést zásadní zlepšení kvality cestování na dálkových spojích Českých drah. Škoda, která sama nemá vyvinutý žádný vlak nad rychlost 160 kilometrů v hodině, proti miliardové investici bojuje už druhým měsícem. Tvrdí například, že jejich vlaky by vyšly levněji. Jde ale zatím jen o virtuální soupravy, žádné vagony na rychlost 230 kilometrů v hodině dosud firma nevyvinula. Nelíbí se jí ani fakt, že Siemens dostal zakázku bez soutěže. Od Škody je to přitom poněkud úsměvné: firma od Českých drah v minulosti získala zakázky za miliardy korun buď zcela bez soutěže, nebo v tendrech, kde byly podmínky takové, že firmy holdingu Škoda Transportation byly jediným uchazečem.

## 05. 08. 2011 Některé vlaky u Jihlavy už jezdí, zbytek pojedje v neděli

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/132116-nektere-vlak-y-u-jihlavy-uz-jezdi-zbytek-pojede-v-nedeli/>)

Železniční trať, která vede na jihozápad od Jihlavy do Okříšek, je venku z nejhoršího. Včera skončila týdenní mimořádná výluka, kterou si vyžádala nehoda historického vlaku. Až do neděle budou vlaky jezdit pouze v okrajových částech dne, až do neděle budou práce pokračovat mezi 8 a 16 hodinou. Tehdy budou muset cestující ještě přestupovat do náhradních autobusů. Škoda, kterou vykolejený vlak způsobil, činí asi 5 milionů korun. Správa železniční dopravní cesty zřejmě bude požadovat úhradu škody od Českých drah, kterým havarovaná souprava patří.

Když minulý pátek na zhlaví jihlavského nádraží vykolejila souprava historického vlaku, která mířila na víkendovou slavnost do Slavonic, nikdo netušil, že vznikla škoda, jejíž náprava potrvá déle než týden. Podle prvních odhadů měla být trať z Jihlavy na Okříšky sjízdná ještě v pátek večer, později předpokládala železniční správa, že opravy dokončí během víkendu. Hlavní práce ale nakonec skončily až včera, trať přitom ještě není zcela v pořádku, osmihodinové výluky proto budou probíhat každý den až do neděle. Jeden vůz historické soupravy totiž vypadl z kolejí už u Okříšek. "Došlo k poškození celkem 16 tisíc upevňovačů, tisíce svěrek a 2 tisíc šroubů. Poškozené jsou také panely přejezdů a jedna výhybka ve stanici Jihlava," shrnul konečný seznam škod mluvčí Správy železniční dopravní cesty Tomáš Drvota.

Zhruba pět milionovou škodu budou muset zřejmě zaplatit České dráhy jako majitel vykolejeného vlaku. Nehoda totiž zřejmě byla důsledkem poruchy na vagonu. "Šetření není ještě uzavřeno, ale dá se to předpokládat," přiznala krajská ředitelka ČD Lenka Horáková. I kdyby nakonec dráhy opravu trati zaplatit nemusely, budou se muset vypořádat s velkou škodou, která vznikla na soupravě předválečných vagonů a unikátní parní lokomotivě z roku 1930. Krátkodobé výluky, které budou



probíhat do neděle, se dotknou rychlíků na lince Brno – České Budějovice, které jsou nahrazeny autobusem mezi Okříšky a Jihlavou, a regionálních vlaků, které nejezdí mezi stanicí Luka u Jihlavy a Jihlavou. Kvůli nasazení náhradních autobusů vznikají zpoždění i několika desítek minut.

## 06. 08. 2011 Stát opravuje i tratě, na které vlaky nevyjedou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/132190-stat-opravuje-i-trate-na-ktere-vlak-nyevyjedou/>)

Stát investuje stovky milionů do regionálních tratí, na kterých už nový jízdní řád nepočítá s osobními vlaky. Vlastník tratí, Správa železniční dopravní cesty, to odůvodňuje nejasnými vztahy s kraji, které si objednávají dopravu. Ty zatím neřekly, které tratě považují za perspektivní a kterých železnic se stát naopak může zbavit. Příkladem je železnice mezi Žďárce u Skutče a Svitavami, do níž investoval stát 286 milionů korun. Kromě nového rozhlasu má také nové zabezpečovací zařízení a vyhřívané výhybky. Přinejmenším nový systém staničního rozhlasu vybudovaný při kompletní rekonstrukci už od prosince nebude mít co hlásit, protože na většině trasy mají jezdit jen nákladní vlaky. Osobní dopravu si tu pardubický kraj už neobjednal, argumentuje hlavně malým vytížením trasy. "Pro nás jsou ztrátové tratě velmi drahé, stojí přes 90 korun za kilometr, zatímco u autobusu je to zhruba 20 korun za kilometr," vysvětluje pardubický hejtman Radko Martínek (ČSSD). Kraj si stojí za svými i přesto, že v létě jezdí lokálky plné a petici na podporu železnic podepsalo přes 5 000 lidí. Autobusy zřejmě nahradí vlaky i na dalších třech tratích v kraji.

### Kraje, ministerstvo a správce kolejí spolu nemluví

V celém Česku pak osobní vlaky od prosince nevyjedou zhruba na 15 úsecích. Podle správce tratí je těžké dohodnout se s kraji, do kterých železnic je třeba investovat. "Se začátkem rekonstrukce se vždy jako jeden z parametrů snažíme zjistit, jestli tam kraj bude objednávat dopravu, nicméně smluvně jsme tento závazek ještě nikdy nedostali," vysvětluje situaci mluvčí SŽDC Tomáš Drvota. Dokládá tím, že stát nemá jasnou centrální koncepci, kde chce provozovat dopravu a jaké tratě chce provozovat. Budoucnost tratí řeší skupina expertů ministerstva dopravy i správce železnic. V případě trati ze Žďárce u Skutče do Svitav bude od kraje požadovat vysvětlení. "Budeme chtít určitě vyvolat jednání i mezi ostatními kraji, aby nám daly seznam tratí, kde provozovat dopravu nechtějí," slibuje nápravu mluvčí ministerstva Martin Novák. Samotná Správa železniční dopravní cesty by se chtěla v budoucnu zbavit zhruba 30 tratí. Ani to ale není nijak jednoduché, protože řízení trvá léta a souhlas musí dát mimo jiné i armáda, která si chce udržet železnice poblíž skladů a výcvikových prostorů.

## 08. 08. 2011 Na nákup Railjetů použijí České dráhy peníze z emise mezinárodních dluhopisů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11171/>)

Šestnáct jednotek Viaggio Comfort od společnosti Siemens, které veřejnost zná spíše pod obchodním značkou ÖBB Railjet, chtějí České dráhy koupit za peníze, které získaly emisí mezinárodních dluhopisů. Dopravce již předem avizoval, že 300 milionů eur z prodeje dluhopisů je určeno právě na modernizaci vozidlového parku.

Díky možnosti převzít opci ÖBB jsou Railjety asi o čtvrtinu levnější, než kdyby České dráhy soutěžily dodávku nových srovnatelných jednotek. Šestnáct jednotek má stát 200,5 milionu eur. Zákon v takových mimořádných případech počítá s tím, že se kontrakt uzavře bez výběrového řízení. Nad rámec zákonem stanovených povinností České dráhy záměr předem zveřejnily a nikdo z přímých konkurentů Siemensu, kteří jsou aktuálně schopni srovnatelné vlaky dodat, proti tomuto postupu nevznesl žádnou připomínku. Na rozdíl od nových regionálních vlaků, které jsou z části financovány z regionálních operačních programů, nové soupravy pro dálkovou dopravu z evropských fondů financovány nebudou.

Jednotky by obsloužily třetinu všech mezinárodních spojů ČD. Vlaky by měly jezdit přes Vídeň do rakouského Grazu a přes Drážďany a Berlín až do německého Hamburku. Memorandum o nasazení Railjetů Českých drah na mezinárodních spojích již podepsaly České dráhy s Rakouskými státními drahami (ÖBB), memorandum s německými DB bylo na pracovních schůzkách formálně dojednáno a k podpisu dojde v průběhu září. V obou těchto státech i na území ČR jsou přítomny jednotky Railjet již schválené a také jejich maximální rychlost 230 km/h vyhovuje požadavkům na mezistátní spoje. Vlaky tak mohou být okamžitě po dodání nasazeny do provozu. Jednotky Railjet podstatným způsobem zvýší kvalitu cestování také pro statisíce českých cestujících, kteří budou

Railjety jezdit v rámci České republiky. Vozy ze stávajících vlaků EuroCity pak budou využity pro zvýšení komfortu ve spojích kategorie rychlík.

## 08. 08. 2011 Dráhy nesmějí koupit Railjety, zakázal to antimonopolní úřad

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-nesmeji-koupit-railjety-zakazal-to-antimonopolni-urad-688779>)

České dráhy dnes odpoledne obdržely informaci o tom, že antimonopolní úřad (ÚOHS) vydal předběžné opatření, kterým dočasně zakazuje uzavřít smlouvu na nákup vlakových souprav Railjet. Od Siemensu jich dráhy chtěly koupit šestnáct za 200,5 milionu eur (cca 4,9 miliardy korun), což je podle společnosti výhodná cena. České dráhy opatření ÚOHS považují za nedůvodné a budou se bránit právní cestou. Podnět k antimonopolnímu úřadu podala plzeňská Škoda, která výhodnost zakázky zpochybňuje. Tuzemský výrobce Škoda Transportation požaduje vypsání výběrového řízení na nové mezinárodní vlakové soupravy pro České dráhy. „Ohlášená cena není výhodná, a vůbec ne mimořádně,“ uvedl generální ředitel plzeňské Škody Josef Bernard. Pokud by dráhy vypsaly výběrové řízení, byla by prý Škoda schopna do něj vstoupit s vlastními vlaky, které by dodala do 18 měsíců.

Podle drah je ale nákup Railjetů velkou příležitostí. ČD chtějí využít nabídky rakouských spolkových drah, které objednaly 67 jednotek, následně ale zjistily, že 16 z nich nepotřebují. Opci na dodávku 16 souprav tak slíbily přepustit českému dopravci. Cena přitom měla zůstat stejná jako u rakouského megatendru. Podle Českých drah by tak soupravy vyšly zhruba o čtvrtinu levněji.

Kromě výhodnosti ceny Škoda Transportation rovněž odmítá argument Českých drah, které požadují vozidlo schopné jet rychlostí 230 kilometrů v hodině. V Česku existují pouze tratě způsobilé k jízdě maximální rychlostí do 160 kilometrů za hodinu a v dohledné době se na tom nic nezmění, uvedla Škoda Transportation. Pro zahraniční tratě, na kterých dopravce chystá vlaky Railjet nasadit, je rychlost 230 kilometrů rovněž spíše výjimečná, dodal Bernard. Podle něj ČD pro tyto tratě potřebuje maximálně osm, a nikoliv 16 souprav. Odvolal se přitom na posudek, který si Škoda nechala vypracovat.

### Škoda prý může nabídnout levnější variantu

Kontrakt chtěly České dráhy se Siemensem uzavřít bez výběrového řízení. Podle plzeňské Škody pro to není opodstatněné. Dráhy vyzývají k otevřenému tendru. Podle Bernarda je tuzemský výrobce ochotný se do případného výběrového řízení přihlásit s vlastními vozidly odvozenými od existujících dvoupatrových Elefantů. Vozidlo schopné jet dvoustakilometrovou rychlostí prý bude Škoda Transportation schopna dodat o 15 procent levněji v přepočtu na jedno sedadlo, než v případě Railjetů, uvedl Bernard.

### ČD chce koupit Railjety za peníze z emise dluhopisů

Rychlovlaky Railjet od Siemensu chtějí České dráhy koupit za peníze, které získaly emisí mezinárodních dluhopisů. Dopravce už dříve avizoval, že 300 milionů eur z prodeje dluhopisů je určeno právě na modernizaci vozidlového parku. Railjety mají Českým drahám pomoci hlavně v mezinárodní dopravě, pokrýt by měly zhruba třetinu všech spojů. Vlaky by měly jezdit přes Vídeň do rakouského Grazu a přes Drážďany a Berlín až do německého Hamburku. „Memorandum o nasazení Railjetů Českých drah na mezinárodních spojích již podepsaly České dráhy s Rakouskými státními drahami (ÖBB), memorandum s německými DB bylo na pracovních schůzkách formálně dojednáno a k podpisu dojde v průběhu září,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

## 08. 08. 2011 ČD chtějí obnovit zaniklé nádražní restaurace

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/132315-cd-chteji-obnovit-zanikle-nadrazni-restaurace/>)

Na mnohá nádraží v západních Čechách by se mohly vrátit nádražní restaurace. České dráhy (ČD) vypsaly výběrová řízení na pronájem prostor v šedesáti místech, například v Bečově nad Teplou, Vojtanově, Aši či Františkových Lázních. Dráhy tak chtějí oživit stanice, které zůstaly kvůli automatizaci řízení dopravy téměř opuštěné. Místní lidé i samosprávy by obnovení restaurací vesměs uvítali, někteří jsou k záměru skeptičtí. "Bečov je významné místo cestovního ruchu, konkurence dobrých restaurací je tu velká," myslí si starostka Bečova Olga Haláková. Naopak vojtanovský starosta Ljubo Fistr nevidí důvod, proč by se hospoda, která tam dle jeho slov byla vždy, nemohla uživit. Problémem by mohlo být, že mnohde jsou železniční stanice vzdálené od centra obce. Kdyby si ale lidé zvykli, že na nádražích najdou restaurace, které splňují určitý standard, mohlo by to přilákat

další nájemce, myslí si mluvčí ČD Radka Pistoriusová. To by vedlo k oživení opuštěných nádražních budov a zamezilo jejich zbytečnému chátrání. Malou ukázkou, k čemu dalšímu by mohly nevyužité prostory sloužit, nabízí nádraží v Nejdku. Několik místností si zde pronajal majitel soukromého muzea.

## 10. 08. 2011 Šumava má nové vlaky, na staré koleje však nemohou (Bdmteeo)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/132559-sumava-ma-nove-vlaky-na-stare-koleje-vsak-nemohou/>)

České dráhy nasadily na trati v jižních Čechách čtyři modernizované patrové vozy. Jejich kompletní rekonstrukce stála 16 milionů korun. Vhodné jsou hlavně pro turisticky využívané trati, neboť umožňují přepravu a mají dostatečnou kapacitu i pro zastávky s krátkým nástupištěm. Avšak právě na těch nejatraktivnějších tratích zatím jezdit nemohou. Jediným místem, kde nové patrové vozy jezdí, je zatím trasa České Budějovice – Černý Kříž – Nové Údolí. Ideální tratí, kam by chtěly České dráhy vlaky nasadit, jsou ale šumavské trati, kde to zatím Správa železniční dopravní cesty neumožňuje – tvrdí, že je problém v ostrých obloucích té trati a nebezpečí vykolejení. Právě úsek Rybník – Lipno byl totiž původně určen pro tramvaje, teď by se musel kompletně upravit. "Představovalo by to obrovské finanční náklady, ať už ve formě výkupů pozemků potřebných pro narovnání extrémně strmých oblouků, nebo na stavbu nových technologických objektů," uvedl mluvčí správy Pavel Halla. Jezdit po nich tak mohou jen staré krátké lokálky.

### Jižní Čechy chystají změny na železnici

Spolu s inovovanými vozy teď kraj žádá pokračující obnovu elektrických a motorových jednotek. Stávající vlakové soupravy totiž podle něj neumožňují dostatečně využít kvalitu a rychlosti tratí v regionu. Krajský úřad zvažuje, že koleje otevře i dalším dopravcům – rozhodnout ale o tom musí politici. "Máme ve smlouvě, že můžeme vysoutěžit až 25 procent všech tratí," avizuje hejtman Jihočeského kraje Jiří Zimola (ČSSD). Pokud by kraj takovou soutěž vypsal, mohli by se noví dopravci objevit v roce 2014.

## 10. 08. 2011 Železniční přejezdy mizí a mizet budou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/132550-zeleznicni-prejezdy-mizi-a-mizet-budou/>)

Železničních přejezdů je zatím v Česku přes osm tisíc, správci kolejí ale připravují plán na jejich výraznou redukci. I nadále mají mizet nevyužívaná a hlavně nebezpečná křížení tratí s cestami. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally nejde o snahu "přetínat republiku", ale ve hře jsou především úseky na polních nebo lesních cestách, kde mnohde už tyto dřívější cesty ani neexistují. Rušení přejezdů je podle jeho slov komplikované. "Pozemky poblíž přejezdů mají samozřejmě své majitele – ať už jsou to obce nebo soukromí vlastníci. Ti však zpravidla rušení přejezdů blokují. Často nám třeba řeknou, že přejezdem jednou až dvakrát do roka projíždějí k nějaké své lesní chatce," dodává. Přesto teď správce kolejí vytipoval stovky přejezdů, které už nebudou existovat. Loni jich SŽDC zrušila 115, letos uzavírá další stovku a na rok 2012 má plán, který předpokládá konec až dvou stovek křížení tratí se železnicemi.

Typickým příkladem ke zrušení je třeba přejezd ve středočeských Zbuzanech. Trať protíná v místě, ze kterého dál do sousedních Jinočan ani nepokračuje místní komunikace, ale pouze zarostlá polní cesta. Navíc necelých tři sta metrů od místa je další přejezd, přes který asfaltová silnice obě obce taky spojuje. Malý polní přejezd přesto starosta zatím zrušit nechce: "Jedná se o historický přejezd, který je tady od vzniku železnice. Jeho zrušení je naprosto zbytečné, protože náklady na údržbu jsou minimální. Něco zrušit je sice velice jednoduché, ale kdyby ho bylo potřeba časem obnovit, tak to už určitě nepůjde," domnívá se Jiří Sušický.

Mluvčí SŽDC Pavel Halla: "Pokud bychom chtěli dodržet veškerý normový stav v České republice, tak můžeme prakticky na většině tratí ihned zastavit provoz nebo zavést tak pomalé jízdy, že se nikdo nikam nedostane." Podle SŽDC je důležitým kritériem pro zrušení přejezdu nejen jeho poloha od nejbližšího dalšího křížení, ale taky stav zabezpečení i to, jak vlastníci pozemků okolí přejezdů udržují. Správce železnic si tak zároveň stěžuje například na současný zákon, který mu neumožňuje během silného bujení okolní vegetace zasáhnout – a to ani v případě, kdy například tráva, keře nebo zemědělské plodiny zakrývají řidičům před přejezdem výhled.

Statistiky Drážní inspekce problém potvrzují: kontrolori jen loni našli závady na víc než třetině ze sedmi set kontrolovaných přejezdů: "Mezi tyto závady můžeme řadit právě nedostatečné

rozhledové poměry, špatnou viditelnost výstražného kříže, ale taky stav přejezdové vozovky," vyjmenovává mluvčí kontrolorů Martin Drápal. V současnosti je v Česku přejezdů 8 129, průměrně tak lze křížení trati najít na každém kilometru. Úspěchem letošního roku má podle železničářů být nejen snížení počtu, ale taky fakt, že už dál nebude existovat žádný přejezd přes silnici první třídy, který by byl označen jen výstražným křížem bez závor. Poslední takový totiž správce kolejí právě předělává ve Vrdech poblíž Čáslavi.

## 11. 08. 2011 Nové uniformy pro zaměstnance SŽDC vyjdou na desítky milionů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/132626-nove-uniformy-pro-zamestnance-szdc-vyjdou-na-desitky-milionu/>)

Až 65 milionů korun bude muset zaplatit správce kolejí, společnost SŽDC (Správa železniční dopravní cesty), za uniformy pro své nové zaměstnance. Od září k ní totiž přechází víc než devět tisíc lidí, kteří dnes pracují pro České dráhy. Mezi oběma firmami tak v posledních měsících panovaly spory o to, které uniformy si předají a které naopak bude muset správce kolejí pořizovat úplně nové. "Největší spory byly ohledně loga, my jsme přirozeně nevzali takové ošacení, ze kterého nešla odstranit loga společnosti České dráhy," uvádí mluvčí SŽDC Pavel Halla s tím, že převod oblečení a jeho přešití byla pro nového zaměstnavatele hlavní cesta. "Vzhledem k ekonomické náročnosti si nemůžeme dovolit pořídit tisíce nových uniforem. Navíc by to nebylo ani logické," dodává představitel SŽDC. V první řadě teď převlékání do staronového ošacení čeká profese výpravčích, dispečerů, ale taky třeba výhybkářů, hradlařů, závorářů a dalších traťových zaměstnanců. "Jakmile naši zaměstnanci od Českých drah odejdou, odstraníme z jejich uniforem všechna loga a další označení. To uděláme na svoje náklady. Provozovatel dráhy si pak musí další označení vyřešit na své náklady," konstatuje mluvčí ČD Radek Joklík.

Pro cestující by se mnoho věcí změnit nemělo. Přesto železničáři přiznávají, že v prvních týdnech po změně mohou mít pasažéři s identifikací drážních zaměstnanců problém – ne všichni totiž budou od počátku v novém. "Je možné, že ne všechny naše správcovské jednotky budou hned mít ošacení přeznačené. Navíc někteří ještě budou dál používat oblečení, které jsme převzali od ČD v roce 2008 a které má tříletou životnost. Bylo by nesystémové nechtít toto ošacení využít do konce jeho životnosti," říká mluvčí Halla s tím, že klíčové tak pro identifikaci lidí na kolejích budou viditelné visačky: "Na nich bude jasná informace o tom, ke které společnosti kdo patří."

Tzv. živá dopravní cesta přechází pod SŽDC už od prvního září. Celkem za veškerý převod lidí i vybavení zaplatí správce kolejí dominantnímu dopravci až 390 milionů korun. "Kromě oblečení budeme převádět taky třeba pracovní pomůcky a další zařízení," uvádí mluvčí drah Radek Joklík. SŽDC považuje svůj plánovaný rozpočet na příští rok za nedostatečný. Peníze jí budou chybět na opravy a údržbu tratí, nedostatek financí se projeví také u chystaných investic do zabezpečovacích zařízení na železničních přejezdech.

## 11. 08. 2011 SŽDC má o 4 miliardy kratší rozpočet, nebude na opravy

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=710434>)

Až o čtyři miliardy korun méně bude mít v příštím roce k dispozici Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC). Na investiční i neinvestiční činnost jí připadne 11,4 miliardy korun, což je podle mluvčího správy nedostatečné. "Peníze budou chybět na opravy a údržbu tratí, nedostatek financí se projeví také u chystaných investic do zabezpečovacích zařízení na železničních přejezdech," řekl ČTK mluvčí státní organizace Pavel Halla. Obvyklá částka, se kterou správa hospodaří, dosahovala v minulosti 15 miliard korun. Už v loňském roce ale Státní fond dopravní infrastruktury přesunul 1,1 miliardy korun z částky pro SŽDC ve prospěch silnic. Nedostatek financí se podle mluvčího mimo jiné projeví také na přípravě dokumentace a výkuech pozemků a dalších krocích souvisejících s přípravou staveb, na jejichž financování se podílí Evropská unie a které SŽDC plánuje zahájit příští rok.

### Prioritou je 3. a 4. koridor

Podle SŽDC se zpozdí také projekty zavedení evropského vlakového zabezpečovacího systému, které jsou nezbytné pro dokončení I. a II. železničního koridoru z Německa přes Ústí nad Labem, Prahu, Českou Třebovou, Brno a Břeclav do Rakouska a z Polska přes Ostravu, Přerov a Břeclav na Slovensko. Pro rok 2012 bude ovšem i přes snížení rozpočtu SŽDC zachováno plynulé financování projektů ve výstavbě spolufinancovaných z unijního operačního programu Doprava, uvedl Halla. Prioritou správy železnic je čerpání prostředků operačního programu Doprava na investice do III. a IV. tranzitního železničního koridoru, případně do dalších významných tratí a do vybraných

železničních uzlů. III. tranzitní železniční koridor spojuje Německo přes Plzeň, Prahu, Olomouc a Ostravu se Slovenskem, IV. koridor Německo přes Ústí nad Labem, Prahu a České Budějovice s Rakouskem.

## 12. 08. 2011 Siemens zvažuje žalobu proti Škodě. Šíří prý lži o vlacích Railjet

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/siemens-zvazuje-zalobu-proti-skode-siri-pry-lzi-o-vlakich-railjet-1cj/-ekonomika.aspx?c=A110812\\_140032\\_ekonomika\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/siemens-zvazuje-zalobu-proti-skode-siri-pry-lzi-o-vlakich-railjet-1cj/-ekonomika.aspx?c=A110812_140032_ekonomika_fih))

Společnosti Siemens už došla trpělivost se snahou Škody Transportation překazit jejich obchod s Českými drahami za pět miliard korun. Podle Siemensu tuzemský konkurent, který dosud získal od drah většinu zakázek, šíří o jednotkách Railjet pro České dráhy nepravdivé informace. Siemensu vadí, že railjety srovnává s virtuálními vlaky, které Škoda dosud nikde nepředstavila, jen o nich tvrdí, že je schopna je do osmnácti měsíců vyrobit podstatně levněji, než kolik stojí railjety. "Písemně jsme proto upozornili Škodu, že dle našeho názoru jde o záměrné nekalosoutěžní jednání, které obsahuje nepřipustnou srovnávací reklamu a poškozují dobré jméno firmy Siemens. Zvažujeme, že se budeme bránit i soudní cestou," řekl mluvčí Siemensu Pavel Kaidl.

Škoda například chybovala v pondělí při tiskové konferenci při srovnávání ceny za sedačku v railjetech a jiných vlacích. Uvedla špatný počet sedaček, cena tak vyšla téměř o pětinu dražší, než je skutečnost. "Chování Škody Transportation brzdí rozvoj české železniční dopravy a brání jejímu intenzivnějšímu využívání na úkor automobilové dopravy," dodal Kaidl. "Tvrzení Siemensu, že zveřejňování výhrad vůči netransparentnímu výběrovému procesu Českých drah má být "nepřipustnou srovnávací reklamou", je úsměvné. Škoda nezveřejňuje o produktech společnosti Siemens žádné informace kromě těch, jež čerpá z veřejných zdrojů," uvedla v reakci na sdělení Siemensu Škoda Transportation.

Plzeňský výrobce vlaků tento týden zintenzivnil po týdnech mlčení svůj útok. Z jeho popudu antimonopolní úřad vydal předběžné opatření, které znemožňuje Českým drahám obchod se Siemensem uzavřít. Dnes také napadl skutečnost, že České dráhy odmítají zveřejnit rozklad proti tomuto rozhodnutí. Škoda nicméně sama svůj podnět také nezveřejnila.

Virtuálním vlakům ze Škody zjevně nevěří ani další český dopravce, Leo Express. Do nové soutěže na 12 elektrických jednotek Škodu ani nepozval, ačkoliv firma už má na své podlažní jednotky nazvané CityPanther zakázku od Českých drah. "Hledáme vlaky, které už někde jezdí, abychom viděli, jaké s nimi jsou zkušenosti," vysvětlil Leoš Novotný z Leo Expressu. Do soutěže se přihlásila například polská Pesa, švýcarský Stadler či chorvatský Končar.

## 12. 08. 2011 Při polském železničním neštěstí jeden mrtvý a 60 zraněných

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/132799-pri-polskem-zeleznicnim-nestesti-jeden-mrtvy-a-60-zranenych/>)

Jednoho mrtvého a více než osm desítek zraněných si vyžádalo páteční železniční neštěstí ve středním Polsku. Policie přitom zpočátku tvrdila, že při vykolejení vlaku na vnitrostátní lince z Varšavy do Katovic zemřeli u obce Baby nedaleko Lodže čtyři lidé. České velvyslanectví ve Varšavě nemá informace o tom, že by mezi oběťmi byl český občan. Za vykolejením vlaku mohla být příliš vysoká rychlost. Policie dnes zadržela strojvedoucího, jak uvedla zpravodajská stanice TVN24. V nemocnicích nadále zůstává 26 zraněných. Podle vyšetřovatelů jel vlak v místě nehody u obce Baby nedaleko Lodže rychlostí 118 kilometrů za hodinu. Povolena je zde ale jen čtyřicítka, protože se v současné době na trati pracuje. Výslech strojvedoucího policie zatím kvůli jeho psychickému stavu neprovedla, uskuteční se proto pravděpodobně později, uvedl prokurátor Witold Blaszczyk.



Vlak, jímž cestovalo asi 280 lidí, tvořily čtyři vagony a lokomotiva. Při nehodě lokomotiva a první vagon vypadly z kolejí. Podle svědků se první vagon převrátil a je zcela zničený. Pasažéři z něj také tvoří většinu obětí. Jsou strhané troleje, zkroucené stožáry vedení, poškozených je přes 300 metrů trati. Podle jednoho z pasažérů vlak náhle začal prudce brzdit, poté přišel náraz a souprava vykolejila. Zraněné odváželo do nemocnic šest helikoptér. Nejzávažnější poranění utrpěli cestující právě v prvním vagónu za lokomotivou. Ty, které lékaři ošetřit nemuseli, rozvezly autobusy do nedaleké vesnické školy. Na téměř stejném místě, nedaleko vesnice Baby, se srazily dva vlaky v roce 1962. Tehdy zahynulo 34 lidí. Na místě nehody zasahovali hasiči, nasazeno bylo i šest zdravotnických vrtulníků. Lodžské vojvodství svolalo kvůli nehodě krizový štáb. Na místo nehody dorazila ministryně

zdravotnictví Ewa Kopaczová, na cestě tam je i polský premiér Donald Tusk. Prezident Bronislaw Komorowski vyjádřil soustrast těm, které neštěstí postihlo, a jejich rodinám.

### 15. 08. 2011 ÚOHS bude zkoumat chování Českých drah v tendrech z roku 2006

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-bude-zkoumat-chovani-ceskych-drah-v-tendrech-z-roku-2006/674948>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) bude zkoumat chování Českých drah (ČD). Firmu podezřívá z uplatňování podnákladových predátorských cen a křížového financování. Podle úřadu se mohla dopustit zneužití dominantního postavení při výběrových řízeních v roce 2006 na provozovatele rychlíků na tratích Plzeň – Most a Pardubice – Liberec. ČTK to dnes řekl místopředseda ÚOHS Michal Petr. České dráhy se se proti nařčení z použití dumpingových cen ohradily. Úřad se případem začal zabývat na základě podnětů, které dostal. Které firmy si na jednání Českých drah stěžovaly, Petr nevedl. "Dostali jsme více podnětů. Podle nich se České dráhy do soutěže přihlásily s cenami, které jsou hluboko pod jejich náklady. Díky tomu údajně soutěže vyhrály a protože mají balík jiných dotovaných tratí, tak si ztrátu na těchto tratích mohou dovolit," uvedl Petr.

Soutěž na obě trasy stát organizoval v roce 2006. Do tendru se kromě Českých drah přihlásily také firmy Viamont a Connex. Podle Petra chce ÚOHS v šetření ověřit, jaké náklady lze v kalkulacích za jednotlivé tratě započítat "a nastavit standard s jakou cenou mohou ČD přijít, aby to bylo férové". Důvodem jsou další výběrová řízení, které stát v budoucnu plánuje. Případné správní řízení ÚOHS s ČD nevede. Petr ale dnes ČTK řekl, že kalkulacemi ČD se zabýval i Nejvyšší kontrolní úřad, který údajně dospěl k závěru, že ceny v tendrech byly podnákladové. "My jsme se v minulosti vyjádřili opakovaně, že ceny nabídnuté v soutěžích v roce 2006 na těchto tratích dumpingové nebyly," řekl dnes ČTK mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle něj se nabízenými cenami na těchto tratích antimonopolní úřad zabýval již v minulosti, nejdříve v roce 2006 a poté na přelomu let 2009 a 2010. V případě, že ÚOHS zjistí, že ČD porušily zákon o ochraně hospodářské soutěže, hrozí firmě mnohamilionová pokuta. Za zneužití dominantního postavení v oblasti nákladní dopravy firma dostala v minulosti sankci 254 milionů korun. Její platnost letos potvrdil Krajský soud v Brně.

### 15. 08. 2011 Pololetí skončily České dráhy se ziskem 26 milionů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11241/>)

Plus 26 milionů korun, takový je podle českých účetních standardů hospodářský výsledek Českých drah za první pololetí letošního roku. Také provozní výsledek hospodaření před zdaněním EBITDA se vyvíjel dobře a dosáhl výše 1 005 milionů korun, což je meziroční zlepšení o 73 milionů. Kondice národního dopravce se tak za poslední dva roky ztlačil k lepšímu a díky tomu jsou České dráhy schopny se vyrovnat s meziročním růstem cen vstupů.

Národnímu dopravci se podařilo přilákat do vlaků více cestujících, meziroční nárůst přepravených osob je 1,4 milionu. Dál také pokračuje trend, kdy lidé vlaky více používají pro cestování na delší vzdálenosti. Tržby z osobní přepravy vzrostly o 230 milionů. „Situace ale zdaleka není tak růžová, jak by se mohlo zdát. Vyšší příjmová stránka je bohužel vyvážena výrazně vyššími výdaji. Díky propouštění a snížení mezd úředníkům máme o půl miliardy nižší náklady na zaměstnance, současně s tím však vzrostla cena nafty, elektřiny a obecně známá je i skutečnost, že letos platíme mnohem víc za dopravní cestu. Za to, že jezdíme po kolejích, jsme jen za prvních šest měsíců zaplatili Správě železniční dopravní cesty 814 milionů korun. To představuje meziroční zvýšení o 120 milionů, ačkoliv jsme ujeli zhruba stejný počet kilometrů jako loni. Elektřina a nafta nás přišly draž o 81 milionů,“ dodává náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku Michal Nebeský. A tak zatímco se firma snaží srazit režijní či osobní náklady, ušetřené peníze spolknou růst cen.

### 15. 08. 2011 Slavonická trať je opravena, další musí následovat

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/133020-slavonicka-trat-je-opravena-dalsi-musi-nasledovat/>)

Po vleklých "bojích" mezi Drážní inspekcí a Správou železniční dopravní cesty prošla opravou železniční trať z Kostelce u Jihlavy do Slavonic. Inspektoři poukazovali tři roky na závady na kolejích, SŽDC se ale k opravě dlouho neměla. Drážní inspekce však správu nenechala vydechnout a přispěchala s požadavky na opravy i na dalších místech. Drážní inspekce před opravou kostelecko-

slavonické lokálky tvrdila, že jízda po ní může být nebezpečná. "Asi 75 závad bylo dlouhodobě neopravených," uvedl vrchní inspektor Josef Dvořák. Železniční správa dlouho nic nedělala ani s místem, kde nefungovalo odvodnění a násep byl podmáčen. Oprava nakonec po mnoha urgencích proběhla, ale k bezpečnému cestování po vedlejších tratích ji musí následovat další.

Další nedostatky našla Drážní inspekce při kontrole známé trati Posázavského pacifiku z Čerčan do Ledče nad Sázavou. Tentokrát jde oproti popraskaným kolejnicím slavonické lokálky o drobnější potíže, přesto mohou být nebezpečné. Podle inspektorů jsou u trati přerostlé stromy a keře, přes které strojvedoucí dobře nevidí na návěstidla a přejezdy. Mezi pražci potom místy roste tráva. "Strojvedoucí si stěžují, že vlak špatně brzdí, nebo že kloužou kola při rozjíždění," přiblížil vrchní inspektor Dvořák.

Správa železniční dopravní cesty slibuje, že se několikaletý boj s drážními inspektory nebude opakovat a požadované opravy proběhnou co nejrychleji. "Nejkritičtější místa, která na síti jsou, budou opravena ještě v letošním roce," slíbil ředitel odboru kapacity dráhy SŽDC Miloš Houska. Správa investuje do konce roku do údržby tratí půl miliardy, podle Miloše Housky tak bude napravovat jejich podudržovanost v minulých letech.

---

## **15. 08. 2011 Čínské rychlovlaky budou levnější a pomalejší**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/133017-cinske-rychlovlaky-budou-levnejsi-a-pomalejsi/>)

Po červencové nehodě dvou souprav vysokorychlostních vlaků v Číně začnou na tamní železnici platit nová jízdní pravidla. Při nehodě totiž přišlo o život minimálně čtyřicet procent lidí. Nově proto bude supervlaků jezdit méně a pomaleji. Všechny vysokorychlostní tratě navíc projdou kontrolou bezpečnosti. Rychlost vlaků v Číně klesne z původních 350 na 300 kilometrův hodině. Jejich pomalejší verze bude jezdit taktéž o 50 kilometrů pomaleji, a to 200 kilometrů v hodině. Státní železnice ani nepočká na nový jízdní řád. Pět souprav, které vyjždějí z Pekingu a Šanghaje, škrtila vláda už od zítřka. Ředitel nádraží Shao Zhongliang: "Cestující, kteří si už jízdenky zakoupili, je můžou vyměnit na nádraží, nebo dostanou náhradu." Snížená rychlost cestujícím ušetří pět procent ceny jízdného. Jízdenka tak bude v průměru o deset až dvacet jüanů levnější. V přepočtu je to až 53 korun. Cestujícím plánované změny nijak nevadí. "Mě osobně to zdrží asi půl hodiny – a to mi zas tolik nevadí," tvrdí jeden z nich.

Přestože jsou vysokorychlostní tratě velkou čínskou chloubou, většina Číňanů na tamní železnici po nehodě z 23. července u města Wen-čou zanevřela. Průzkumy ukázaly, že těsně po nehodě nechtěly do vlaku už nikdy nastoupit téměř tři čtvrtiny Číňanů. Nic jiného jim ale nakonec nezbude. Letenka je totiž až třikrát dražší a vlaky jsou páteří čínského dopravního systému. Ročně čínská železnice přepraví až 2,8 miliardy pasažérů.

---

## **16. 08. 2011 Ministerstvo dopavy sníží příspěvek na rychlíkovou dopravu**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-dopravy-snizi-prispevek-na-rychlikovou-dopravu/675489>)

Ministerstvo dopavy plánuje snížit příspěvek na rychlíkovou dopravu o 200 milionů korun, což se podle něj dotkne asi osmi procent vlaků. ČTK to dnes řekl Martin Novák z tiskového odboru ministerstva dopavy. Ministerstvo na podporu rychlíkové dopavy ročně vynakládá čtyři miliardy korun, snížení proto postihne zhruba pět procent celkových nákladů. "V tuto chvíli redukci zpracováváme a budeme s Českými drahami a Asociací krajů komunikovat tak, abychom dosáhli co nejméně bolestivých problémů, což se týká navázání na regionální dopravu," uvedl ministr dopavy Pavel Dobeš. Kterých konkrétních spojů se bude škrť týkat, zatím nevedl s tím, že se teprve připravuje nový jízdní řád.

Krácení prostředků pro rychlíkovou dopravu bude mít podle předsedy Asociace krajů Michala Haška negativní dopady na dopravní obslužnost krajů. Rušení rychlíkových spojů prý poškodí navazující regionální železniční a autobusovou dopravu. Obslužnost krajů zásadním způsobem podle Haška postihne i chystané snížení prostředků krajům pro financování regionální dopavy. Od příštího roku by se totiž státní dotace měla podle ministerstva financí snížit o 600 milionů korun z částky 2,6 miliardy, které krajům slibuje memorandum vydané vládou Jana Fišera. Pokud vláda vezme krajům těchto 600 milionů z memoranda, bude ohrožena zhruba čtvrtina všech regionálních železničních spojů, uvedl Hašek. Snížení objednávky, ke kterému budou muset kraje přistoupit, zase negativně postihne financování Českých drah a prostřednictvím snížení poplatků za použití tratí i Správu železniční dopravní cesty. Finanční dopady na tyto společnosti zpětně ovlivní státní rozpočet, protože

v obou případech jde o společnosti vlastněné státem, doplnil Dobeš. O konečném rozsahu objednané dálkové přepravy rozhoduje ministerstvo dopravy jako objednatel, uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. To zároveň pokrývá dopravci takzvanou prokazatelnou ztrátu z provozu rychlíkových spojů. Jízdné totiž zaplatí jen část nákladů a pokud by je mělo zcela pokrývat, byla by jeho výše neúnosně vysoká, uvedl Štáhlavský.

## 16. 08. 2011 Tendr Českých drah bude údajně řešit Evropská komise

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/tendr-ceskych-drah-bude-udajne-resit-evropska-komise/675521>)

Pětimiliardovou zakázku na pořízení 16 luxusních rychlíků pro České dráhy bude posuzovat Evropská komise. Dnes to uvedl jeden z aktérů případu Škoda Transportation. České dráhy označily tvrzení Škoda Transportation za zavádějící s tím, že Evropská komise pouze stížnost zaevidovala. Škoda Transportation tendr napadla také u antimonopolního úřadu. Ten chce ale po Škodovce, aby doložila jakými vlaky by chtěla konkurovat vítězi tendru, kterým je Siemens. "Evropská komise už týden po odeslání našeho podnětu rozhodla, že případ přezkoumá. Posoudí, zda postup Českých drah není v rozporu s evropským právem," uvedl právní zástupce Škody Transportation Radek Pokorný. "Škoda Transportation překrucuje fakta. Komise pouze sdělila, že zaregistrovala stížnost, kterou ke komisi Škoda poslala, a že ji dále posoudí. V podstatě se tedy jedná jen o informaci o přidělení evidenčního čísla. Komise navíc výslovně uvedla, že zaregistrování stížnosti, což je prakticky automatický krok, neznamená, že ve věci zahájí jakékoli řízení. Tuto skutečnost Škoda zamlčela," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Případem se zabývá i český antimonopolní úřad. Na základě podání Škody Transportation zahájil s Českými drahami správní řízení a vydal předběžné opatření, kterým tendr pozastavil. Zatím ale marně čeká na odpovědi na dotazy, které Škodě Transportation poslal. "Firmě jsme poslali už dvě usnesení. Na první z nich nereagovala," řekl dnes ČTK předseda ÚOHS Petr Rafaj. Úřad chce vědět, jaké vlaky by Škoda mohla ČD nabídnout a jestli je tedy oprávněna vznášet námitky na formu zadávacího řízení. To dnes Škoda kritizovala, zopakovala také, že konkurenční nabídku railjetům schopna podat je. "Antimonopolní úřad není ani nemůže být v pozici, kdy sám požaduje předložení konkurenční nabídky nebo hodnotí naše kvalifikační předpoklady či dokonce supluje průběh výběrového řízení," uvedla mluvčí firmy Lubomíra Černá. Tuto svou argumentaci chce firma podpořit právním posudkem, který získala. Pošle ho antimonopolnímu úřadu ve středu. Bude tak reagovat na jeho dotazy. Podle Černé vyjádření firmy nebude obsahovat konkrétní parametry nabídky, kterou by firma byla schopna v tendru předložit.

Mluvčí Českých drah Štáhlavský k tomu uvedl, že Škoda není schopna dodat požadované vozy, které by mimo jiné byly schváleny pro provoz v ČR, Německu, Rakousku a Maďarsku. "Tento fakt ostatně i Škoda sama připouští," uvedl Štáhlavský. Podle Rafaje ÚOHS po firmě nepožaduje nic výjimečného. "Náš úřad je vždy povinen posuzovat všechny právní aspekty, které se k případu vztahují. Případ posuzujeme jako celek a ne pouze jen některé jeho části, jak si Škoda Transportation představuje," řekl ČTK Rafaj. Podle informací ČTK je jednou z variant dalšího pokračování případu také možné zastavení správního řízení, pokud návrh na jeho zahájení "nebyl podán oprávněnou osobou". V řízení může úřad také pokračovat. Pokud by zjistil, že České dráhy v tendru porušily zákona o veřejných zakázkách, může ÚOHS uložit nápravná opatření, například zrušit zakázku nebo zadavateli uložit mnohamilionovou pokutu.

## 16. 08. 2011 V zahraničí budou stávkovat, cestující mohou mít komplikace při cestě do Polska a Bavorska

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11243/>)

České dráhy upozorňují na možné komplikace při cestách do Polska a Bavorska regionálními spoji. Ve středu 17. srpna se uskuteční stávka polských železničářů společnosti PKP Przewozy regionalne a v závěru týdne mohou do stávky vstoupit někteří strojvedoucí v Bavorsku.

### Stávka v Polsku 17. srpna

Dne 17. srpna 2011 vstoupí do stávky zaměstnanci polského dopravce PKP Przewozy regionalne. Stávka bude trvat 24 hodin, tedy po celý den. Omezeny budou v době stávky regionální vlaky v Polsku a v blízkém příhraničí, které provozuje tento dopravce. Stávkou nebudou omezeny jakékoli vlaky kategorie R a EC (přes přechod Bohumín – Petrovice u Karviné / Zebrzydowice). Tyto vlaky pojedou



podle plánovaných jízdních řádů. V souvislosti se stávkou byla přijata tato opatření pro mezinárodní vlaky mezi ČR a Polskem:

1) Vlaky Pardubice – Ústí nad Orlicí – Letohrad – Klodsko

a) Vlaky Sp 1665 a Sp 1669 (Pardubice hl. n. – Klodzko Gl.), Os 15121 a Os 15123 (Ústí nad Orlicí – Klodzko Gl.) ukončí dne 17. srpna 2011 mimořádně jízdu ve stanici Lichkov, v úseku Lichkov – Klodzko Gl. budou vlaky odřeknuty, náhrada nebude organizována.

b) Vlaky Sp 1664 (Klodzko Gl. – Pardubice hl. n.) Sp 1666 (Klodzko Gl. – Pardubice hl. n.), Os 15120 a Os 15122 (Klodzko Gl. – Ústí nad Orlicí) pojedou dne 17. srpna 2011 mimořádně pouze v úseku Lichkov – Ústí nad Orlicí, případně Pardubice hl. n. (vlaky Sp 1664 a Sp 1666). V úseku Klodzko Gl. – Lichkov budou vlaky odřeknuty, náhrada nebude organizována.

2) Bohumín – Chalupki – Wrocław/Katowice

a) Vlaky Os 3350 a Os 3351 (Bohumín – Katowice a zpět) pojedou dne 17. srpna 2011 mimořádně pouze v úseku Bohumín – Chalupki a zpět, v úseku Chalupki – Katowice a zpět budou vlaky odřeknuty, náhrada nebude organizována.

b) Vlaky Os 3352 a Os 3357 (Bohumín – Wrocław Gl. a zpět) pojedou dne 17. srpna 2011 mimořádně pouze v úseku Bohumín – Chalupki a zpět, v úseku Chalupki – Wrocław Gl. a zpět budou vlaky odřeknuty, náhrada nebude organizována.

### **Doprava do Bavorska může být omezena od konce týdne**

V závěru týdne není vyloučena také opětovná stávka části strojvedoucích v Bavorsku. Tato stávka se může dotknout především rychlíků z Prahy do Mnichova a Norimberka. Proto žádáme cestující, kteří plánují svou cestu z Čech do Bavorska v závěru tohoto nebo v příštím týdnu, aby věnovali zvýšenou pozornost informacím o mimořádnostech a před cestou si ověřili, zda nedošlo k omezení jízdy jejich plánovaného spoje v důsledku stávky v Bavorsku.

---

## **17. 08. 2011 Deutsche Bahn o brzkém podpisu memoranda s ČD neví (railjet)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/deutsche-bahn-o-brzkem-podpisu-memoranda-s-cd-nevi-691425>)

Z memoranda o nasazení českých rychlovlaků Railjet v Německu se stala záhada. České dráhy (ČD), které nyní o nákup railjetů usilují, tvrdí, že memorandum je dojednáno a podpis je naplánován na září. Tuto informaci dráhy rozeslaly minulý týden. V Německu se ale nestačí divit. „Zprávy o nadcházejícím podpisu memoranda mezi Deutsche Bahn a Českými drahami nás velmi překvapily. Nemůžeme rozhodně potvrdit, že takový podpis je na pořadu dne,“ řekl deníku E15 mluvčí německého dopravce Heiner Spannuth.

Podle ČD bude možné s railjety jezdit do Německa i bez memoranda, dohoda však má railjety výslovně zmiňovat a rozšířit dosavadní spolupráci. „Podrobnější informace sdělit nemůžu, protože jde o obchodní tajemství zúčastněných stran,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Trvá na tom, že o nasazení railjetů obě strany jednají, nad podrobnostmi memoranda se prý mají 12. září sejit vrcholoví manažeři obou společností. Dráhy chtějí nasadit railjety na trasu Hamburk – Berlín – Drážďany – Praha – Brno – Vídeň – Štýrský Hradec. Nyní tam vlaky provozují mimo jiné ve spolupráci s Deutsche Bahn. Podle Petra Šlegra z Centra pro efektivní dopravu se spolupráce domlouvá ad hoc vždy na rok. „Nikdy nemáte jistotu, že někde budete jezdit. Tedy pokud nebudete jezdit na výhradně vlastní podnikatelské riziko,“ řekl Šlegr. Spor posoudí Evropská komise ČD chtějí při nákupu šestnácti souprav od Siemensu využít opce Rakouských drah. Škoda Transportation to napadla u antimonopolního úřadu, který po ní chce důkaz, že dokáže dodat podobné vlaky. Škoda ale stroje pro 230 kilometrů za hodinu nemá. Kontrakt má posuzovat také Brusel. „Evropská komise už týden po odeslání podnětu rozhodla, že případ přezkoumá. Posoudí, zda postup ČD není v rozporu s evropským právem,“ uvedl právník Škody Transportation Radek Pokorný.

---

## **18. 08. 2011 Stát dá méně peněz na dráhu ze Sokolova do Kraslic, jízdné se nezdraží**

Zdroj: iDNES.cz ([http://vary.idnes.cz/stat-da-mene-penez-na-drahu-ze-sokolova-do-kraslic-jizdne-se-nezdrazi-1gu-vary-zpravy.aspx?c=A110817\\_175517\\_vary-zpravy\\_sou](http://vary.idnes.cz/stat-da-mene-penez-na-drahu-ze-sokolova-do-kraslic-jizdne-se-nezdrazi-1gu-vary-zpravy.aspx?c=A110817_175517_vary-zpravy_sou))

Stát dává na údržbu důležité a vytížené regionální železnice ze Sokolova do Kraslic méně peněz než dříve, třináct milionů místo loňských dvaadvaceti. Přesto soukromý přepravce Viamont zdražení jízdného nechystá, opravovat bude ale jen to nejnnutnější. "Je to nepříjemné. Vždy se snažíme z peněz

na údržbu opravovat a zkvalitňovat také infrastrukturu. To ale za nynější situaci nelze. Udržujeme hlavně bezpečný provoz, což je naše zákonná povinnost," řekl ředitel divize regionální dráhy ve Viamontu František Kozel. Zdražení jízdného ale v nejbližší době Viamont nechystá. Jízdenka na vlak ze Sokolova do Kraslic (24 kilometrů, doba cestování 37 minut) teď stojí 28 korun. Autobusů tu jezdí jen málo. Busy objíždějí i okolní vesnice, jízda trvá až hodinu a lístek stojí 52 korun. Viamont má příslib z ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury, že v příštím roce se příspěvek na kraslickou dráhu opět zvýší – aspoň na 18 milionů. "

### Kraslice jsou na drážní dopravě závislé

Zejména město Kraslice, které je na drážní dopravě závislé, přijalo zprávu o nižší dotaci na opravy se znepokojením. "Železniční spojení regionu se Sokolovem a příhraničím v sousedním Sasku je nenahraditelné," usnuli se krasličtí radní. Dobře si totiž pamatují situaci z poloviny 90. let, kdy České dráhy nechávaly kraslickou trať chátrat a hrozilo přerušení dopravy. Před zrušením zachránil železnici až soukromý dopravce Viamont. V roce 1998 si ji pronajal, postupně ji začal s pomocí státního příspěvku opravovat a zvyšovat komfort cestování. Cestujících ve vlacích mezi Sokolovem a Kraslicemi podle Kozla postupně mírně ubývá, měsíčně jich je ale kolem 45 až 50 tisíc. Postupný pokles zaznamenává Viamont i na trase z Kraslic dál přes Klingenthal do Německa. "Ale nijak dramatický. Životní úroveň stoupá, lidé přecházejí na individuální dopravu," vidí hlavní důvod regionální ředitel Viamontu.

## 18. 08. 2011 Osud tratě do Jemnice je pořád nejasný, kraj vlaky neobjednal

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/osud-trate-do-jemnice-je-porad-nejasny-kraj-vlaky-neobjednal/676482>)

Další osud železnice z Moravských Budějovic do Jemnice na Třebíčsku je pořád nejasný. Pravidelná osobní doprava tam skončila loni a Kraj Vysočina ji neobjednal ani pro příští rok. Jemnice a okolní obce se složily na prázdninové víkendové vlaky. Běžnou dopravu ale samy financovat nemohou, řekl dnes ČTK jemnický starosta Miloslav Nevěčný (ODS). Objevují se úvahy o tom, že se z této regionální tratě stane na údržbu méně náročná vlečka. "Režim vlečka je pro nás nepřijatelný. Brání tomu, aby se tam obnovila pravidelná osobní doprava. Dostávalo by se to blíž stadiu úplného zrušení tratě," řekl jemnický starosta. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) snížení kategorie trati na vlečku časem nevylučuje. "Pokud to tam nebude vypadat příznivě ani do budoucích let ohledně osobní dopravy," doplnil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Údržba vlečky je levnější, protože se například nemusí udržovat nástupiště a osvětlení pro cestující. "Jedna z úvah je také, že by náklady na provoz takové dráhy nesl nákladní dopravce," dodal.

Běžná osobní doprava na jednokolejce, která patří mezi technické památky, skončila podle loňských údajů kraje kvůli ztrátovosti. Železnice do Jemnice, v níž teď žije kolem 4 400 lidí, funguje od roku 1896. Stále tam jezdí nákladní vlaky, které převážejí hlavně dřevo. Během prázdnin byly nasazeny i tři páry osobních vlaků o víkendových dnech. Dopravu na jednadvacet kilometrů dlouhé trati zajišťují Jindřichohradecké místní dráhy, jimž na to obce přispěly kolem 220.000 Kč. Podle Nevěčného to je hlavně turistická záležitost, ale vlaky podle něj používají i místní lidé. I to, že se obce dohodly na dotování prázdninových vlaků, je podle něj jasná známka toho, že nechtějí dráhu jen tak odepsat.

Jednání o případném převedení dráhy na obce v regionu budou podle Nevěčného záviset na nastavení podmínek; financování by podle něj nemohlo ležet jen na samosprávách. "Bez jakéhokoli příspěví státu není v silách obce ani regionu něco takového dělat," řekl. Kraj, který hradí ztráty regionálních osobních vlaků, podle Nevěčného na vlaky do Jemnice přispívat nechce. Zástupci kraje mu prý řekli, že na to nejsou peníze. To, že osobní doprava na trati do Jemnice není zahrnuta ve financování kraje, potvrdila krajská mluvčí Jitka Svatošová. "Základní dopravní obslužnost bude plnohodnotně zajištěna i nadále souběžnou autobusovou dopravou," dodala. O regionálních drahách, o něž nemají zájem kraje ani stát, teď podle Hally jedná komise na úrovni ministerstva dopravy. Má definovat další postup. Měla by být také stanovena pravidla pro případný prodej tratí a způsob stanovení ceny. Podle Hally se tratě ještě neprodávaly.

## 19. 08. 2011 Asociace památkářů chce zabránit bourání Horního nádraží ve Varech

Zdroj: iDNES.cz ([http://vary.idnes.cz/asociace-pamatkaru-chce-zabranit-bourani-horniho-nadrazi-ve-varech-1dm-vary-zpravy.aspx?c=A110819\\_093344\\_vary-zpravy\\_sou](http://vary.idnes.cz/asociace-pamatkaru-chce-zabranit-bourani-horniho-nadrazi-ve-varech-1dm-vary-zpravy.aspx?c=A110819_093344_vary-zpravy_sou))

Smělé plány na přeměnu Horního nádraží v Karlových Varech, v nichž měla být stávající budova zbourána a postavena nová dvoupodlažní výpravní hala, dostávají trhlinu. Asociace sdružení

pro ochranu a rozvoj kulturního dědictví podala na ministerstvo kultury podnět na prohlášení stanice za kulturní památku. "Žádáme loketské památkáře, aby udělali fotodokumentaci a stavebně historický průzkum, který zjistí památkovou hodnotu Horního nádraží," uvedl viceprezident Asociace Martin J. Kadrman.

Správní řízení musí podle zákona začít do třiceti dnů. "Řízení potrvá dlouho, protože se musí vyjádřit i památkáři z krajského úřadu. Dokud nebude správní řízení ukončené, s budovou se nesmí nic stát," doplnil Kadrman s tím, že doufá, že se Českým drahám nepodaří začít s demolicí naplánovanou na podzim. "Architekt vše prošel a verdikt byl jednoznačný – budova by se neměla zachraňovat. Je to poválečné provizorium. Z původního objektu zůstala po bombardování pouze desetina," uvedla regionální mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Bourací práce na Horním nádraží jsou v plánu letos na podzim. Příští rok chtějí České dráhy začít stavět novou dvoupodlažní výpravní budovu.



### 19. 08. 2011 Dráhy mění dozorčí radu, bude mít více lidí z ministerstva dopravy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-meni-dozorci-radu-bude-mit-vice-lidi-z-ministerstva-dopravy-p91-/eko-doprava.aspx?c=A110819\\_120401\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-meni-dozorci-radu-bude-mit-vice-lidi-z-ministerstva-dopravy-p91-/eko-doprava.aspx?c=A110819_120401_eko-doprava_fih))

Ministerstvo dopravy po dnešku výrazně posílilo svůj vliv na kontrole hospodaření Českých drah. Řídící výbor dnes jmenoval dva nové členy dozorčí rady, oba jsou zástupci ministerstva dopravy. Informaci potvrdily MF DNES dva zdroje z ministerstva. V dozorčí radě skončili někdejší primátor Plzně a poslanec Zdeněk Prošek, který byl v současné dozorčí radě nejdéle. Nahradil ho náměstek ministra dopravy Ivo Toman (ODS), který má v úřadu dráhy na starost. Druhým zástupcem bude šéf kabinetu ministerstva dopravy Martin Riegel, který nahradil bývalého ministra dopravy Radka Šmerdu. Jeho post v dozorčí radě je volný už několik měsíců, nástupem do ministerské funkce musel ze zákona rezignovat.

### 19. 08. 2011 Kraji Vysočina hrozí rušení rychlíkových železničních spojů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kraji-vysocina-hrozi-ruseni-rychlikovych-zeleznicnich-spoju/676816>)

Vysočině hrozí rušení rychlíkových spojů, stát prý navíc v kraji nepočítá ani s dopravními stavbami. Podle návrhu nového jízdního řádu Českých drah by na Vysočině mohlo být ze 49 rychlíků zcela zrušeno devět, provoz dalších 15 by byl silně omezen. Novinářům to dnes řekl náměstek hejtmána Libor Joukl. Podle něj by se podle návrhu jízdního řádu podmínky pro cestující na železnici v Kraji Vysočina výrazně zhoršily. "Poslední rychlíky mezi Jihlavou a Pardubicemi pojedou 11. prosince. Pak cestující mezi sousedními krajskými městy přijdou o všechny čtyři rychlíkové spoje," uvedl Joukl. Stát podle něj jako objednatel nemá o tento a další spoje zájem. Konečnou podobu jízdních řádů dosud ministerstvo dopravy nepotvrdilo, její schválení bylo o několik týdnů odsunuto. Podle Joukla proto není zatím možné postihnout všechna případná rušení, které dráhu čekají. Nový železniční grafikon začíná platit 12. prosince 2011. Vysočinou denně projede 366 vlakových regionálních spojů a 4 500 regionálních autobusových spojů.

Železniční jízdní řád se podle Joukla na Vysočině projednává už od února. Informace o možnosti rušení rychlíkových spojů přišla až dlouho po konečném schválení jízdních řádů obcemi a krajem, proto nepříznivě ovlivní i navazující regionální železniční a autobusovou dopravu. Po hrozících vládních škrtech na regionální železniční dopravu bude podle Joukla Českým drahám na Vysočině chybět přibližně dalších 30 milionů korun státní dotace. "Zatím není jasné, jak se tento propad bude řešit," upozornil náměstek hejtmána. Podle něj se ministři otočili zády ke Kraji Vysočina i v případě rozdělení peněz na rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic a železničních dopravních cest. "V rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na příští rok není kromě zahájení rekonstrukce dálnice D1 pro Vysočinu na silnici a železnici plánována ani koruna," uvedl Joukl. Jihlava se tak podle něj výhledově může rozloučit s dokončením přemostění dálničního přivaděče u Pávova, odsunuta je modernizace silnice s už prodlouženým stavebním povolením I/34 mezi Božejovem a Pelhřimovem, opravovat se prý nezačne železniční trať z Kostelce do Slavonic. "Ani pod čarou není v rozpočtu SFDI žádná vyjmenovaná stavba na území Kraje Vysočina," řekl Joukl.

**19. 08. 2011 Výstavba přestupního terminálu Nové Údolí**

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/nove-udoli.html>)

Stavba malá svým rozsahem, ale velká významem, spolufinancována Evropskou unií v rámci programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 – Česká republika – Svobodný stát Bavorsko 2007 – 2013, trvala necelé 3 měsíce, se dnes dočkala svého slavnostního ukončení. Investorem této akce je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace (Stavební správa Plzeň). Zhotovitelem stavby je společnost EDIKT a.s., projektovou dokumentaci zpracovala firma SUDOP Projekt Plzeň a.s. Výstavba přestupního terminálu je součástí rozvoje turistického ruchu v rámci přeshraniční spolupráce mezi regiony ČR, Bavorska a Rakouska s názvem Turistická dopravní síť Dunaj – Ilz – Vltava. Jeho první částí realizovanou s finanční podporou EU z prostředků Cíle 3 byla akce „Revitalizace železniční tratě Pasov – Waldkirchen – Freyung“ dokončená v roce 2011. Partnerem této části projektu byl na základě usnesení zastupitelstva (stejně jako v tomto případě) Jihočeský kraj. V dalších částech projektu je počítáno s rozvojem veřejné přeshraniční dopravy a propojení sítě cyklostezek.

„Smysluplnost a návaznost projektů je jedním ze základních principů rozhodování SŽDC při rozvoji železniční infrastruktury České republiky“, říká Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC a dodává: „Součástí stavby bylo například prodloužení stávajícího nástupiště, realizace nového osvětlení, vybudování přístřešků nad částí nástupiště, výstavba nové rampy pro imobilní občany, vybudování krytého přístřešku, točny autobusů a provedení nezbytných terénních úprav a zpevněných ploch. Hlavním důvodem realizace výše uvedené stavby je zajištění přeshraniční dopravy a zde bylo navrženo kompromisní řešení kombinované dopravy autobusové a vlakové mezi českou a německou stranou“. Nové Údolí na Šumavě je jedním z nejkrásnějších míst v České republice. Leží na státní hranici s Německem v nadmořské výšce přes 800 metrů, bývalo rušnou pohraniční osadou, dnes však zde kromě jedné chalupy najdete pouze bývalý celní úřad pro pěší a malé romantické nádraží. Právě železnice udělala z Nového Údolí to, čím je dnes – rušným turistickým cílem mnoha návštěvníků z ČR i zahraničí. Stavba přestupního terminálu na česko-německém pomezí přispěla ke zkvalitnění a dalšímu nárůstu cestovního ruchu v této turisticky atraktivní lokalitě Jihočeského kraje.

Přestože se ještě před několika lety objevovaly snahy o obnovení železnice v její historické podobě (trať byla zrušena po II. světové válce), je železniční zastávka Nové Údolí ukončením regionální jednokolejné trati Číčenice – Volary – Nové Údolí. Rozšíření zastávky je vyvoláno zvýšeným zájmem cestujících v atraktivní turistické příhraniční oblasti na území Národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava. Autobusový most nahradí dřívější vlakové spojení mezi Novým Údolím a Waldkirchenem v SRN a kromě turistiky má posílit i další regionální přeshraniční spolupráci mezi Českou republikou a Svobodným státem Bavorsko. Realizace stavby umožnila zahájit dosud neexistující veřejnou přeshraniční dopravu mezi Jihočeským krajem a Dolním Bavorskem. Návazná autobusová doprava je zkoordinována s jízdními řády Českých drah a.s. a železnice Ilzalbahn a bude vedena o víkendech čtyřmi páry spojů v turistické sezóně (v létě 2011 do konce září). Ve vlacích Českých drah, návazných autobusech i vlacích Ilzalbahn jsou vzájemně uznávány vybrané druhy jízdenek. Podrobné informace jsou k dispozici na stránkách [www.cd.cz/jiznicechy](http://www.cd.cz/jiznicechy).

**Základní parametry stavby**

- Prodloužení nástupiště	20 m
- Úprava nástupištní rampy	8 m
- Celková délka nové nástupištní hrany	108 m
- Zastřešení nástupiště	15 m
- Přístřešek pro cestující	1 ks
- Obratiště pro autobusy	1 ks

Tento projekt byl spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj ve výši 85 % nákladů, a to v rámci programu přeshraniční spolupráce Cíl 3 – Česká republika – Svobodný stát Bavorsko 2007 – 2013. Národní spolufinancování pro tento projekt poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Náklady výstavby terminálu představují částku necelých 5 mil. Kč.

**19. 08. 2011 Vlak a otevřené závory – výsledek krádeží kabelů**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/133541-vlak-a-otevrene-zavory-vysledek-kradezi-kabelu/>)

Závory jsou zvednuté, výstražná světla zhasnutá, a přesto se blíží vlak – takové jsou výsledky "práce" zlodějů, kteří bez ustání řadí v Ústeckém kraji. Kradou části železničního zabezpečovacího zařízení

a napomáhají tak tragédii. Po výpadku zabezpečení nefungují přejezdy ani návěstidla. Výsledkem většinou je zastavení provozu nebo velmi pomalá a opatrná jízda vlaků. Vše ale také může skončit srážkou na přejezdu nebo dokonce krvavým střetem dvou vlaků. Správa železniční dopravní cesty proto volá po změně pravidel pro výkup kovů, aby se krádeže u kolejí zločincům nevyplatily.

Málokterý řidič je natolik zodpovědný, že se před přejezdem rozhlédne, i když nesvítí výstražná světla, a tak může mít i pomalá jízda vlaku vážné následky. Když naposledy zloději na Teplicku ukradli součásti zabezpečovacího zařízení, jezdily vlaky mezi Krupkou a Proboštem u Teplic pětikilometrovou rychlostí. I tak se nachylovalo k nehodě. "Projíždělo auto a najednou – k mému zděšení – pět metrů přede mnou jede vlak. Já jsem se rozdejchával ještě pět metrů za tím. Půl hodiny jsme potom stáli. To jsem ještě nezažil, byl to šok," popsal řidič Karel Souček, jak se ocitnul přímo před jedoucím vlakem. "Měla jsem pocit, že umřu," doplnila jeho spolujezdkyně Jiřina Veličková. Ačkoli řidič zanedbal svou povinnost chovat se při nefunkci bílého světla, jako když vjíždí na přejezd bez zabezpečovacího zařízení, všichni se shodují, že za jeho šok – stejně jako případné ještě vážnější následky – mohou zloději barevných kovů.

Na severu Čech mizí železniční vybavení ve velkém, přestože zlodějům hrozí zvýšený trest – nepáchají totiž pouze krádež. "Případ šetříme pro podezření ze spáchání přečinu poškození cizí věci a poškození obecně prospěšného zařízení," komentovala krádež na přejezdu v Krupce policejní mluvčí Ilona Novotná. Železničáři v oblasti se snaží krádežím zamezit i tak, že když zjistí, že se něco děje se zabezpečovacím zařízením, nepředpokládají běžnou poruchu a rovnou na místo volají policii. "Už se nám v několika případech ve spolupráci s Policií České republiky podařilo chytit pachatele přímo při činu," upozornil Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, které trati a jejich vybavení patří. Jediné, co by mohlo nájezdy zlodějů kovů na železnici razantně omezit, by podle SŽDC byla změna pravidel pro výkup kovů. Bez ní budou poruchy, pomalé jízdy a nebezpečné situace na přejezdech i tratích dál na denním pořádku.

## 19. 08. 2011 Železniční koridor bude, spor s rodinou se pohnul (Úvaly – Praha-Běchovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/133540-zeleznicni-koridor-bude-spor-s-rodinou-se-pohnul/>)

Dvanáctiletý spor o dostavbu železničního koridoru před Prahou je u konce. Jádrem dohadů s majiteli pozemku v Úvalech bylo to, jestli mezi soukromým domem a železnicí vyroste, nebo nevyroste protihluková stěna. Rodině Brzákových, která pětimetrovou betonovou bariéru dosud odmítala, teď dala za pravdu studie o vlivu na životní prostředí.

I železnice měla svůj příběh, podobný dálniční při státu s farmářkou Havránkovou. Rodina Brzákových z Úval dlouho odmítala dát souhlas se stavbou, během které by na jejím pozemku měla vyrůst až pětimetrová stěna, chránící je před hlukem. "Zazdí nás tady, nechceme to," bála se ještě v únoru Irena Brzáková. Právnick rodiny zase mluvil o nevhodnosti stavby: "V některých lokalitách je to prostě pěst na oko, taková vysoká, velká, rozměrná protihluková zeď. Jsme přesvědčeni, že to je možno řešit jinak," uvedl v minulosti pro Českou televizi Petr Kužvart. Podle Pavla Hally ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) ale neměli železničáři jinou možnost: "Všechny odborné posudky i zákon, prosazený ministerstvem zdravotnictví, nám dávaly za povinnost stěnu postavit," uvádí mluvčí správců kolejí a dodává: "Stěžovatel po nás požadoval místo protihlukové stěny výstavbu protihlukového valu. To by ale znamenalo další náklady se záborem pozemku, navíc by to působilo zvláště. Představte si, jak jedna protihluková stěna u domku končí, najednou je tam na pár metrech hromada zeminy a pak zase pokračuje protihluková stěna," popisuje Halla.

Celou situaci teď obrací nová studie Agentury pro posuzování vlivu na životní prostředí (EIA). Ta totiž podporuje argumenty rodiny Brzákových, velká protihluková opatření už nepožaduje. "Nová studie zohlednila tzv. starou hlukovou zátěž a díky tomu se mohly mírným způsobem zvýšit hlukové limity. Bude to tedy vypadat tak, že hluková stěna vyroste jen na druhé straně trati," říká mluvčí SŽDC. Spor tak končí po dvanácti letech. Teď ještě musí novou skutečnost posoudit krajský hygienik, a pokud postup úřadů stvrdí, začnou přípravy stavby. "Pro nás je nejdůležitější to, že pokud začneme stavět do konce příštího roku, tak ještě máme šanci dosáhnout na evropské peníze. Programové období, které bylo vypsáno od roku 2007, totiž končí právě rokem 2013," uvádí Halla.

Koridor mezi Prahou a Pardubicemi by tak mohl být kompletní. Trať od metropole dále vede na Českou Třebovou, Olomouc a Ostravu, zároveň ji využívají také vlaky ve směru na Brno. Poslední úsek, který ještě na modernizaci čeká, se nachází poblíž Ústí nad Orlicí.

**19. 08. 2011 Nákladní auto vjelo před vlak, dva lidé jsou zraněni (Praha-Čakovice)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/133549-nakladni-auto-vjelo-pred-vlak-dva-lide-jsou-zraneni/>)

Jízda podvečerního osobního vlaku z Mladé Boleslavi do Prahy-Vršovic skončila předčasně na přejezdu v Čakovicích. Před vlak vjelo nákladní auto. Po nárazu do jeho návěsu vykolejil motorový vůz, ve kterém utrpěl vážné zranění padesátiletý strojvedoucí, zhmoždění břicha utrpěl také čtyřiatřicetiletý řidič kamionu, řekla mluvčí záchranářů Jitka Ernestová.



Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala byl v osobním vlaku zraněn také druhý strojvedoucí v zácviku. Nikomu ze 40 cestujících se nic nestalo. Na železniční trati mezi pražskými Satalicemi a Čakovicemi je přerušen provoz.

Nehoda se stala krátce po šesté hodině večer na přejezdu u průmyslové zóny, který je chráněn výstražnými světly. "Dle předběžných informací bylo zabezpečovací zařízení železničního přejezdu v době nehody v činnosti. To bude potvrzeno až komisionálním přezkoušením zabezpečovacího zařízení," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škoda podle něj dosáhla ke čtyřem milionům korun. Bude nutné opravit vlak, na kterém je třímilionové poškození, kamion téměř s milionovým poškozením i trať, na které vznikla třicetitisícová škoda. Řidič nákladního auta zřejmě vjel na přejezd na červenou, před vlakem však ujet nestihl. Na místo podle policie přiletěl i záchranářský vrtulník, nikoho ale do nemocnice nepřevážel. Uzavírka trati potrvá do pozdních nočních hodin. Kvůli vyprošťování havarovaných vozidel byla uzavřena také hlavní čakovická Cukrovarská ulice, ta už je průjezdná.

**20. 08. 2011 Protihlukové stěny se často staví zbytečně, dráha žádá změnu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/133588-protihlukove-steny-se-casto-stavi-zbytecne-draha-zada-zmenu/>)

Na železnici se rozhořel spor o stavbu protihlukových stěn. Ochrana před projíždějícími vlaky je totiž v některých případech nadstandard, který nepožadují ani lidé s trati pod okny. Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) proto tvrdí, že by ušetřila během tří let až miliardu korun, pokud by došlo ke změně zákona o ochraně před hlukem, který stavbu bariér striktně nařizuje. Schválení novely, která toto umožňovala, ovšem odborníci nakonec odložili. Příkladem může být rodina Brzákových z Úval u Prahy, která za žádnou cenu nechtěla před domem betonový val. Železniční stavbaři ale podle platných zákonů neměli jinou možnost než na pětimetrové stěně trvat. Tento případ nakonec rozřešila nová studie EIA o vlivu na životní prostředí, která dala za pravdu stěžující si rodině. V jiných případech to ale podobně jednoznačné není. "V řadě případů se setkáváme s protesty obyvatel a s peticemi, že nechťjí protihlukové stěny. My jako investor s tím ale nic nezmůžeme, musíme dodržovat platnou legislativu," vysvětluje mluvčí správce kolejí Pavel Halla a doplňuje: "Dochází pak k paradoxu, kdy bychom ty investiční prostředky mnohem raději investovali do rozvoje a udržování infrastruktury než do protihlukových opatření. Jenže současná legislativa v této oblasti je tak striktní, že ani neumožňuje případ od případu možnost posouzení výjimky."

**Na Západě jsou limity doporučené, nikoli striktní**

Hlavní hygienik Michael Vít upozorňuje na rozdíl mezi českou a evropskou hlukovou legislativou: "V klasických členských státech jsou všechny hlukové limity brány jako limity doporučené, nikoliv striktně dané a vyžadované, jako je tomu v Česku. Pak záleží na vyjednávání mezi samosprávou a tím, kdo hluk způsobuje, na jakých konkrétních limitech se v dané lokalitě domluví." Podle Víta by se ČR chtěla v budoucnu evropské legislativě přiblížit. Jen od posledního zpřísnění protihlukových zákonů v Česku vyrostlo 212 kilometrů nových protihlukových stěn u železničních tratí. Většinou se jedná o valy, vysoké dva a půl až tři a půl metru. Ročně tak průměrně vyrůstají desítky dalších nových kilometrů – při jakékoliv modernizaci kolejí totiž má jejich správce povinnost měřit stávající hluk a ještě před započítáním železničních stavebních prací ochránit okolí nejčastěji právě betonovým valem.

**Stavět se musí i kvůli jednomu decibelu nad limitem**

"I překročení o jeden decibel proti normě nás už nutí stavět. Navíc pokud to třeba ani pak nepomůže, tak ještě investujeme do soukromého majetku v podobě individuálních protihlukových opatření, jako jsou třeba výměny oken za zvukově těsná a podobně," stěžuje si Pavel Halla. Řešením měla být podle správce kolejí už před rokem připravovaná novela zákona, která by byla pro ně benevolentnější; stěny podle ní měly vyrůst jen tam, kde je opravdu velký hluk, limity by se zvýšily. Práce na materiálu se ale zastavily, a SŽDC tak staví dál podle staré platné normy. "Měli jsme spočítáno, že v následujících třech letech bychom ušetřili přibližně jednu miliardu korun," uvádí mluvčí SŽDC.

**Věcí se bude zabývat vláda**

Podle hlavního hygienika Michaela Víta by problém mohlo vyřešit nové nařízení vlády, ve kterém by bylo jasně stanoveno, že rekonstrukce drážních těles se nebude považovat za novou stavbu. V tom případě se pak na ni nebudou vztahovat ty nejpřísnější limity. Správce železnic by ale každopádně musel dokázat snížit o určité množství hlukovou zátěž. "Mluvil jsem o tom s kolegy z ministerstva dopravy i ze SŽDC a toto nařízení vlády by mělo být v několika týden projednáváno na vládě. Pro rekonstruované části železnic to bude určitě znamenat úlevu," doplnil hlavní hygienik.

**21. 08. 2011 V rokycanském Borku začnou v příštím roce stavět osobní vlaky**

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/v-rokycanskem-borku-zacnou-v-pristim-roce-stavet-osobni-vlak-y-pb6-/plzen-zpravy.aspx?c=A110817\\_153015\\_plzen-zpravy\\_sou](http://plzen.idnes.cz/v-rokycanskem-borku-zacnou-v-pristim-roce-stavet-osobni-vlak-y-pb6-/plzen-zpravy.aspx?c=A110817_153015_plzen-zpravy_sou))

Lidé z rokycanského Borku se v příštím roce dočkají vlakového spojení do Plzně a do Prahy. Na stavbě zastávky se dohodlo město se správci kolejí, první vlak tady zastaví v polovině prosince 2012. "Vzhledově i vybavením to bude stejná zastávka jako v sousedních Svojkovicích," uvedl Milan Bláha ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), jenž řídí mezi Rokycany a Zbirohem stavbu III. železničního koridoru. Zastávka vyroste pod nadjezdem v ulici Ke Střelnici. "Po obou stranách vzniknou bezbariérová nástupiště s přístřešky pro cestující. Budou dlouhá 170 metrů," doplnil jeho kolega Petr Kalián. Místní už tak nebudou muset dojíždět autobusem na nádraží ve středu Rokycan. "Navíc získají spojení do centra jen s hodinovým intervalem. Namísto současného dvouhodinového," říká rokycanský starosta Vladimír Šmolík. "Vše pokračuje podle plánu," ujistil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Podle předběžných odhadů se náklady budou pohybovat kolem 15 milionů. Chodníky a přístupové cesty s osvětlením zaplatí město Rokycany. "V rozpočtu na to máme připraveno zhruba čtyři miliony," vyčíslil starosta Vladimír Šmolík. Nástupiště s vybavením a úpravy již hotových protihlukových stěn, trakčního vedení a nového odvodnění uhradí Správa železniční dopravní cesty.

**Rokycany-Borek**

Nová železniční zastávka Rokycany-Borek vyroste příští rok pod nadjezdem v ulici Ke Střelnici, hotová bude nejpozději v říjnu. Osobní vlaky zde začnou stavět v polovině prosince 2012. Na její stavbě se dohodlo město Rokycany se Správou železniční a dopravní cesty. Předpokládané náklady na její stavbu se pohybují kolem 15 milionů.

**22. 08. 2011 ČD Cargo v pololetí zvýšilo provozní zisk i tržby**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-v-pololeti-zvysilo-provozni-zisk-i-trzby-693011>)

Tuzemský železniční nákladní dopravce ČD Cargo zvýšil v letošním prvním pololetí provozní zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) na 719 milionů korun. Proti shodnému období loňského roku je to nárůst o 248 milionů korun. Společnosti rovněž stouply tržby, meziročně se zvýšily o více než 500 milionů korun na 7,59 miliardy korun. „Pozitivně lze hodnotit zejména dosažené tržby z přepravy,“ píše se v tiskové zprávě. Ty v meziročním srovnání vzrostly za šest měsíců letoška o 9,2 procenta. Po odečtení nákladů měl dopravce hrubý zisk před zdaněním 51 milionů korun, dostal se tak do zisku po loňské pololetní ztrátě 95 milionů korun. Tržby za přepravu společnost zvýšila zejména u hnědého uhlí, dřeva, papírenských a strojírenských výrobků, stavebnin, železa a rovněž kapalných chemických výrobků a paliv. Negativně podle Štáhlavského příjmy dopravce ovlivňovaly zejména vyšší ceny energií. Dalším rizikem podle Štáhlavského jsou tlaky na snižování cen ze strany odběratelů podmíněné rostoucí konkurencí na trhu. To by mohlo způsobit i stagnaci růstu tržeb ve druhém pololetí letošního roku při mírném nárůstu objemu přepraveného zboží, doplnil mluvčí Českých drah.

**23. 08. 2011 Rusové uvažují o koupi části slovenských železnic (ZSSK Cargo)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rusove-uvazuji-o-koupi-casti-slovenskych-zeleznic-693315>)

Ruské státní železnice uvažují o koupi kontrolního podílu ve slovenské státní firmě Železničná spoločnosť Cargo Slovakia (ZSSK Cargo). Podle agentury Ria Novosti to uvedl viceprezident ruské společnosti Salman Babajev. Babajev potvrdil, že monopolní ruský železniční dopravce se také uchází o nákladní divizi polských státních železnic PKP Cargo. O tu usilují i České dráhy a Penta. Ruské

Železnice chtějí své letošní investice financovat prodejem 75procentního podílu ve firmě Freight One, který by měl proběhnout v září. Ten by se ale kvůli personálním změnám v představenstvu Ruských železnic mohl odložit, V tom případě by si společnost vzala půjčku, dodal Babajev. Slovenské ministerstvo dopravy nyní ve výběrovém řízení hledá poradce, který by zabezpečil vstup strategického partnera do ZSSK Cargo. Ten by měl do června 2012 získat nejméně 66 procent akcií státní firmy.

### 23. 08. 2011 V Libni se večer srazily vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/133902-v-libni-se-vecer-srazilily-vlaky/>)

Na nádraží v Praze Libni se včera večer srazil osobní vlak s posunující lokomotivou. Při nehodě byli lehce zraněni čtyři lidé, její příčinu vyšetřují pracovníci Drážní inspekce. Ve stanici byl po nehodě zastaven provoz, který byl v ranních hodinách již částečně obnoven. Jezdí všechny dálkové spoje, ale některé osobní vlaky musely být odřeknuty. Škoda se odhaduje na 13 milionů korun. "Ke srážce došlo ve 21:47 v Libni, střetl se tam osobní vlak City Elefant jedoucí z Kolína do Prahy s posunovanou lokomotivou," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Obě soupravy při střetu vykolejily, jedna z lokomotiv začala hořet. K nehodě vyjely čtyři hasičské jednotky. "Požár lokomotivy jsme měli pod kontrolou ve 22:17, hasili jsme ji těžkou pěnou a vodou," sdělila mluvčí pražských hasičů Pavlína Adamcová. Hasiči zůstali na místě a podle Drápala přečerpávají naftu z poškozené lokomotivy. "Při nehodě utrpěli lehká zranění tři cestující a strojvůdce lokomotivy," řekl Drápal. Dodal, že hmotná škoda na osobním vlaku se odhaduje na šest milionů korun, na lokomotivě na pět milionů a poškozená trať si zřejmě vyžádá opravy ve výši dvou milionů korun.

### 24. 08. 2011 Pražským nádražím v Libni už znovu projíždí vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/133946-prazskym-nadrazim-v-libni-uz-znovu-projizdi-vlaky/>)

Pražské libeňské nádraží je po večerní nehodě opět průjezdné. Po trati jezdí dálkové i regionální vlaky. Spoje nabírají zpoždění do deseti minut. Od úterního večera blokovala provoz na nádraží nehoda osobního vlaku s posunovací lokomotivou. Při nehodě se zranilo sedm lidí, škody se zatím odhadují na 13 milionů korun. Příčiny se vyšetřují, pravděpodobně ale za nehodou stála lidská chyba, podle policie zřejmě strojvůdce osobního vlaku. Žádná konkrétní osoba ale prozatím obviněna nebyla. Aktuální informace jsou na webu Českých drah.



Osobní vlak City Elefant jedoucí z Kolína se v úterý večer srazil s posunovací lokomotivou. Nehoda poničila podpěru trakčního vedení. Trať ve směru na Kolín byla několik hodin neprůjezdná. Dnes ráno byl provoz jen částečně obnoven. Některé spoje regionální dopravy mezi Prahou a Kolínem ale musely dráhy zrušit. Vpodvečer mluvčí ČD uvedla, že místem nehody už všechny vlaky projedou. Kolem 20:00 by měla těžká technika skončit s odstraňováním souprav z kolejiště. Až do pátečního večera budou pokračovat další práce, které ale podle mluvčí provoz na trati výrazněji neomezí.

Nehodu nyní šetří Drážní inspekce i kriminalisté. Případ vyšetřují jako podezření z trestného činu obecné ohrožení z nedbalosti, za který trestní zákoník ukládá sazbu od dvou do osmi let odnětí svobody. "Předběžnou příčinou na základě šetření na místě mimořádné události bylo stanoveno, že se patrně bude jednat o selhání lidského činitele," řekl ČT mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle mluvčí pražských policistů Evy Stulíkové vjel devětačtyřicetiletý strojvůdce osobního vlaku do kolejiště, přestože mu pokračování v jízdě zakazovalo světelné signalizační zařízení: "V důsledku toho se střetl s protijedoucí lokomotivou."

### 24. 08. 2011 Brněnské „metro“ už je na stole úředníků kraje, peníze na ně nejsou

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/brnenske-metro-uz-je-na-stole-uredniku-kraje-penize-na-ne-nejso-pwz-/domaci.aspx?c=A110824\\_134335\\_bрно-zpravy\\_bor](http://zpravy.idnes.cz/brnenske-metro-uz-je-na-stole-uredniku-kraje-penize-na-ne-nejso-pwz-/domaci.aspx?c=A110824_134335_bрно-zpravy_bor))

Už v roce 2030 by podle studie, která leží na stole krajských úředníků, Brňané mohli jezdit "metrem". Zatím ale není vůbec jasné, kdo by projekt za 22 miliard vlastně financoval. Stavba navíc úzce souvisí s odsunem nádraží, které stále čeká na územní rozhodnutí. Severojižní kolejový diametr, mezi lidmi nazývaný brněnské metro, má mít šestadvacet zastávek a propojit Tišnov a Slavkov u Brna. Část od brněnských Řečovic až do Černovic má vést pod zemí. Podle studie proveditelnosti lze projekt uskutečnit v letech 2015 až 2030. "S projektem počítáme v zásadách územního rozvoje. Počítáme



s tou variantou, že se na severu bude napojovat na nádraží v Řečkovících a na jihu pak pokračovat k Slavkovu," potvrdil krajský radní pro územní plánování David Macek. První vlaky z Moravského náměstí by tak přes nový železniční uzel na jih mohly vyjet v roce 2025.

### Odsun nádraží a výstavbu diametru je třeba sladit

Nultá etapa projektu by podle Macka mohla začít už o deset let dříve, tedy v roce 2015, vybudováním zhruba šestisetmetrového tubusu. A to v místech, do kterých se má v budoucnu přesunout hlavní vlakové nádraží. Vedoucí odboru dopravy krajského úřadu Rostislav Snovický podotkl, že oba projekty - diametr a přesun nádraží - je třeba koordinovat, aby se vzájemně neblokovaly. Spojení obou staveb je navíc pro město i kraj daleko výhodnější. "Pouze postavením obou získáme vyšší přidanou hodnotu staveb, čímž výrazným způsobem zkvalitníme veřejnou dopravu v Jihomoravském kraji," vysvětlil Snovický. To znamená, že zastávka v místě, kam se má nádraží přesunout, sice může vyrůst i bez něj, logicky bude ale větším přínosem, když u ní nádraží bude opravdu stát.

S tím, že by se nový železniční uzel začal budovat do roku 2015, ovšem kraj může počítat jen stěží. "Jsme v situaci, kdy stále usilujeme o územní rozhodnutí," komentoval náměstek primátora pro dopravu Robert Kotzian současný stav projektu přesunu nádraží, který má přijít na dvacet miliard korun. Brněnské hlavní nádraží, které je už léta za svým kapacitním limitem a nevyhovuje potřebám metropole, se má přesunout o necelý kilometr na jih do nově vznikajícího jižního centra města. Proti tomu se ale opakovaně ohrazovala občanská sdružení a také Strana zelených, což celý proces zdržuje. A i kdyby územní rozhodnutí přesun nádraží nakonec jen dostal, není jasné, kde se vezme 20 miliard na jeho realizaci. "Jak bude stavební povolení, tak cesta k penězům bude," dodal optimisticky Kotzian s tím, že řešit financování je ale opravdu předčasné.

### Peníze na diametr kraj nemá, mohla by pomoci EU

Peníze ale zatím nejsou vyřešeny ani u "brněnského metra". Kraj musí sehnat potřebných 22 miliard, které zatím nemá. "Máme před sebou několik možností. Jednak by to mohl financovat stát spolu s krajem a městem a dalo by se žádat i o podporu z fondů Evropské unie. Další varianty jsou potom projekty PPP partnerství se soukromým investorem," popsal možnosti radní Macek. Ministerstvo dopravy je ovšem v otázce financování takto náročného projektu spíše skeptické. Podle mluvčího ministerstva Jakuba Ptačinského už první jednání s hejmanem Michalem Haškem proběhla, nicméně není jisté, jestli se finance pro diametr v rozpočtu najdou. "Náš rozpočet má být seškrtnán až o třicet procent a úspory nás čekají i dále," vysvětlil Ptačinský s tím, že pokud bude projekt připraven v době, kdy se dotace budou rozdělovat, je možné o finanční podpoře diskutovat.

Snadnou cestu k penězům nebude mít kraj ani v případě hledání soukromého investora. Podle Radka Jurčíka z brněnského Institutu pro veřejné zakázky a PPP podobná spolupráce v zahraničí sice funguje, jsou však známy i případy, kdy investor zkrachoval. Že by kraj investora našel, nepředpokládá. Předseda představenstva PPP Centra České republiky Jan Škurek na druhou stranu uvedl, že obdobná spolupráce funguje běžně při stavbách dálnic. "V tomto případě by to asi byla takzvaná platba za dostupnost. Investor řekne, že stavbu za 22 miliard postaví a kraj mu každý rok splácí například miliardu," vysvětlil. Co se poslední možnosti, tedy podpory z unijních fondů, týká, nelze podle Macka předjímat situaci v době, kdy bude žádost o podporu aktuální. "Záleží, jak to v té době bude," dodal radní.

### Severojižní kolejový diametr

Projekt Jihomoravského kraje má spojit Tišnov se Slavkovem, část protínající Brno bude vedena pod zemí. Diametr počítá s celkem šestadvaceti zastávkami. Podle studie proveditelnosti by se dal projekt realizovat v letech 2015 až 2030. V letech 2015 až 2017 se počítá s vybudováním tubusu na místě, kde bude stát nový železniční uzel. V letech 2021 až 2025 se počítá s vybudováním spojení z Moravského náměstí směrem na jih. Na konci etapy budou první části trati brázdit vlaky. Ve zbývajících pěti letech počítá studie s dobudováním a zprovozněním celého diametru. Realizace projektu bude velmi náročná, náklady se vyšplhají až na 22 miliard korun, provoz vyjde ročně zhruba na 400 milionů korun. Kraj doufá, že peníze na stavbu získá od státu, Evropské unie nebo díky investicím soukromých subjektů.

---

## 25. 08. 2011 Českomoravská – ztracené rodinné stříbro (ČKD)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/133434-ceskomoravska-ztracene-rodinne-stribro/>)

Slavnou historii, divoký konec a postupný zánik svého odkazu zažila pražská ČKD. Výrobky této společnosti dodnes slouží ve velké části světa, nejviditelnější jsou v městských ulicích. Tramvaje T3

byly před koncem minulého století nejrozšířenějšími tramvajemi světa, spolu s dalšími typy, které vznikaly ve smíchovské pobočce ČKD (ČKD-Tatra Smíchov) jezdí dodnes v desítkách zemí – zejména od Německa po Krym. Ačkoli společnost ČKD dodnes existuje a vyrábí součásti pro elektrárny, plynárny i výzbroj pro dopravní prostředky, nejde už o tradiční Kolbenku. Ta definitivně zanikla v roce 2007. Zkratka ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk) naznačuje, že společnost vznikla postupným sloučením tří firem. Ačkoli je dvojice Kolben a Daněk nedílnou součástí české kultury, klíčovou součástí ČKD byla První českomoravská továrna na stroje v Praze-Libni. Do obchodního rejstříku byla zapsána v srpnu 1871, první zpráva o působnosti správní rady a o běžných záležitostech závodu zahrnovala období od 25. srpna.

### Doba před ČKD

První českomoravská továrna na stroje v Praze-Libni (Českomoravská či ČMS) sídlila v areálu nedaleko libeňského nádraží. Ten také zůstal jádrem pozdější ČKD až do jejího neslavného konce v 90. letech 20. století. Zprvu Českomoravská vyráběla součásti pro cukrovary a lihovary nebo ocelové konstrukce (kromě řady mostů byla jejím dílem například Petřínská rozhledna), především ale šlo o první českou lokomotivku. Nejprve se zaměřila na lokomotivní kotle, později z jejich vrat začaly vyjíždět celé lokomotivy. V produkci Českomoravské nechyběly ani automobily – společnost vyráběla značku Praga.

Lokomotivní oddělení ČMS vzniklo v roce 1899. Především továrna produkovala licenční stroje poměrně unifikované konstrukce Gölsdorf, které jezdily po celé rakousko-uherské monarchii. Nejstarší lokomotiva, která v Libni vznikla, byl stroj rakouské řady 97 (pozdější ČSD 310.0) s označením NAZDAR. Na koleje vyjela v roce 1900. První vlastní typ lokomotivy vznikl v roce 1905, kdy společnost vyrobila pro Českou severní dráhu pět strojů řady 128 (pozdější ČSD 342.0). Mohlo by se zdát, že do nadcházející první československé éry vstoupila První českomoravská továrna na stroje v roli železničního hegemonu. Záhy se ale na železniční dopravu zaměřila další významná česká strojírna Škoda. I proto, že Československé státní dráhy byly po svém vzniku ve velmi zoufalé situaci, co se týče vozového parku, bylo pro obě firmy práce víc než dost.



Pro potřeby ČSD vyvinula Českomoravská i první vlastní rychlíkovou lokomotivu. Nejenže měla pomoci v době, kdy se drahám nedostávalo silných strojů k rychlíkové vozbě, ale měla také nahradit provozně náročné "Hrbaté" řady 375.0 (resp. rakouské řady 310). Vzniklo ve dvou sériích (v letech 1921 a 1923) celkem 40 strojů, které jsou považovány za základ československé lokomotivní školy. Jejich konstruktér Vojtěch Kryšpín ostatně zanechal na československé železnici otisk srovnatelný s málokým. Kromě jedinečných lokomotiv Českomoravské resp. nástupnických podniků byl autorem přehledného systému označování lokomotiv, který se používal až do konce 80. let 20. století.

Libeňská továrna nemířila pouze na koleje, ale také na silnice. V roce 1907 společně s Ringhofferem založila automobilovou firmu Praga. Zprvu vyráběla licenční vozy, v roce 1911 vznikla první vlastní konstrukce Praga Mingon. I v tomto oboru měla Českomoravská silnou konkurenci v podobě Škody, jež koupila mladoboleslavskou automobilku Laurint & Klement a začala vyrábět vozy pod svým jménem.

### Kolben a Daněk

V roce 1921 fúzovala Českomoravská se svým sousedem – společností Elektrotechnická, která sídlila ve Vysočanech. Do názvu nové společnosti se dostalo jméno majitele vysočanské společnosti a nového ředitele společného podniku Emila Kolbena – vznikla tak firma Českomoravská-Kolben. Její rozkročení bylo velmi široké, kromě železných konstrukcí a dopravní techniky dodávala také vybavení elektrárnám nebo elektrifikovala města.

V největší československou strojírnou se Českomoravská-Kolben proměnila v roce 1927. Přišla totiž druhá fúze se slánskou společností s krkolonným názvem Strojírny, dříve Breitfeld, Daněk a spol. Zásobovala důlní nebo potravinářský průmysl, ale vyráběla i lokomotivy. Název společnosti se rozšířil o další jméno, zněl tedy Českomoravská-Kolben-Daněk, známější ale byla firma pod zkratkou ČKD. Ředitelem společného podniku zůstal Emil Kolben – slavný technik a konkurent (a občas i spolupracovník) Františka Křížíka, na rozdíl od Křížíka však propagující střídatý proud.

Největší rychlíkové lokomotivy vznikaly v dalších letech v Plzni, libeňská továrna ale měla stále napilno. Rekonstruovala starší lokomotivy Gölsdorfovy konstrukce (poté lokomotivy původní řady 434.0 upravené na řadu 434.2 sloužily ještě půl století), vyráběla velké série univerzálních i nákladních lokomotiv jako byli "Velcí bejčci" řady 423.0 (později vznikající i v jiných lokomotivkách včetně Škody) určené pro vedlejší tratě, horské lokomotivy řady 524.1, ve 20. letech Českomoravská stále vyráběla lokomotivy 434.1 vycházející z původní Gölsdorfovy konstrukce. Vznikly také "Krasiny" řady 456.0



pro příměstskou dopravu v okolí velkých měst. Protože byly tyto lokomotivy příliš těžké, následovala výroba "Ušatých" řady 464.0. Tyto lokomotivy měly vozit spěšné vlaky či rychlíky po tratích s lehčím svrškem a postupem let se staly jedním ze symbolů parní éry u ČSD. Ve službě setrvaly až do jejího úplného konce, klatovské depo disponovalo ještě v roce 1981 jedním z těchto strojů.



Na konci 30. let potom ČKD vyrobila tři rychlíkové lokomotivy řady 486.1, které měly být alternativou ke Škodově řadě 486.0. Vzhledem k okupaci a následné válce se ale ani jedna řada nakonec nedočkala většího rozšíření – po válce pak na původní konstrukci navázala pouze Škoda.

Po fúzi Českomoravské s Kolbenem začal podnik vyrábět rovněž elektrické lokomotivy, které se uplatnily v Praze po elektrizaci spojovacích tratí.

Významnou součástí předválečné železniční produkce ČKD byly i motorové vozy. Pro rychlíkovou dopravu byly určeny vozy M264.0, ale především "Modré šípy" řady M275.0. Postavena byla také levnější alternativa ke slavné "Slovenské strelé" M290.0 od Ringhofferu (resp. Tatry) – "Stříbrný šíp" M260.0. Do provozu ale vůz zasáhl až po válce, okupační moc totiž motorovým vozům nepřála (hlavně je neměla čím pohánět). Součástí předválečné produkce ČKD byly i lehké motoráky řady M120.0 a později M242.0. V Libni vznikaly i akumulační a později dieselové lokomotivy, zprvu jen malé určené k posunu a provozu na vlečkách. Přesto předznamenaly slavnou poválečnou budoucnost.

Motorové vozy ovšem na rozdíl od parních lokomotiv nenesly logo ČKD, nýbrž dceřiné automobilky Praga. Ta současně pokračovala ve výrobě populárních vozů, ačkoli se musela potýkat s velkou domácí konkurencí. Velmi úspěšným producentem silničních vozidel byla Škoda, ale také Aero a Tatra, nechyběl ani dovoz automobilů ze zahraničí. Přesto patřily vozy jako Praga Piccolo nebo Praga Alfa k tradici první republiky a na silnicích zůstávaly ještě dlouho po ukončení své výroby. Už od první světové války se vyráběl nákladní vůz Praga V, ze kterého se postupně vyvinul dodnes využívaný typ V3S.

ČKD pokračovala ve výrobě původní produkce dalších podniků. Ve vysočanské Kolbence tak vznikala elektrotechnika. V první polovině 20. let spolupracovala firma na elektrizaci pražských železničních tratí, společnost se podílela na stavbě tramvajových tratí i na elektrifikaci měst. ČKD založila také dceřinou společnost Elektro-Praga, která vyráběla spotřebiče – pračky nebo vysavače. Slánská pobočka potom stejně jako libeňská továrna vyráběla především kolejovou dopravní techniku (obdobných řad jako vznikaly v Libni).

### Konec a nový začátek

Okupace a druhá světová válka zasáhly ČKD velmi citelně. Emila Kolbena nacisti vyhodili a poslali s rodinou do Terezína, kde zemřel. Sama továrna se vrátila k původnímu názvu, jmenovala se Böhmisch-Mährische Maschinenfabrik (Českomoravská továrna na stroje) a postupně se přeorientovala výhradně na zbrojní výrobu, především tanků (na počátku 40. let ještě vznikly dvě lokomotivy vylepšené řady 464.1) – a to se jí stalo do značné míry osudným. Podobně jako Škoda stala se i Českomoravská v březnu 1945 terčem spojeneckých bombardérů.

Poničená továrna dostala po osvobození zpět název ČKD, nově však její vlastnictví říjnovým prezidentským dekretem uzurpoval stát, který navíc učinil z ČKD rozsáhlou skupinu, do které postupně začlenil řadu jiných podniků (naproti tomu v 50. letech vyčlenil moravskou strojírnu ČKD Blansko). Jádrem však zůstala libeňská lokomotivka spolu se sousední vysočanskou "kolbenkou". Z Libně také v únoru 1946 vyjela první poválečná lokomotiva (řada 423.0).

Poválečné Československo získalo pod svou kontrolu obě velké lokomotivky – Škodu i ČKD. Bylo proto nutné rozdělit sféry jejich zájmu, tím spíš, že tradiční rivalita mezi oběma společnostmi pokračovalo i ve státním vlastnictví. Záhy bylo vše jasné – v Plzni se vyráběly "velké" lokomotivy a v Libni "malé". Významnou roli v poválečné obnově vozového parku hrály nákladní lokomotivy řady 534.0 ("Kremáky"), které se vyráběly v obou strojárnách, ČKD dále pokračovala ve výrobě předválečné řady 423.0 a její vylepšené verze 433.0. Nejvýznamnější z poválečné produkce parních lokomotiv v ČKD však byli "Papoušci" – řada 476.1 resp. 477.0. Jednalo se o nejmohutnější tendrovky vyrobené v Československu, vycházely z předválečných lokomotiv 464.0, železniční historik Vladislav Borek je ve své monografii představuje také jako nástupce Škodova prototypu 475.0. Určeny byly k univerzálnímu provozu, především však k vedení regionálních vlaků mimo jiné v příměstské dopravě. "Papoušci" ale jezdili i s dálkovými rychlíky. Šedesátka lokomotiv byla vyrobena ve dvou sériích v letech 1951 a 1955, šlo o poslední velké parní lokomotivy vyrobené v ČKD (pokračovala ještě produkce průmyslových parních lokomotiv).



V roce 1948 se začal měnit název společnosti – libeňská lokomotivka dostala přídomek Sokolovo (název národního podniku tak byl ČKD Sokolovo) a byla formálně oddělena od elektrotechnické vysočanské části, která byla pojmenována ČKD Stalingrad (stále ale pražské firmy dopadly lépe než Škoda, jejíž tradiční jméno bylo v 50. letech zcela potlačeno – ze závodu Emila Škody se tak staly Závody Vladimíra Iljiče Lenina). V této podobě existovala ČKD do roku 1963, kdy vznikl nový podnik ČKD Praha. Jeho součástí nově byla i dosud samostatná vagonka Tatra Smíchov, která v té době už opouštěla výrobu osobních vozů a soustředila se na tramvaje. V rámci RVHP, kde se na vagony zaměřily podniky v NDR a Maďarsku, jí ostatně mnoho jiného nezbývalo.

### T3 – nejslavnější tramvaj

Právě smíchovská továrna byla spolu s libeňskou částí pro ČKD druhé poloviny 20. století klíčová. Produkce tramvajů v ČKD byla zdaleka největší ve východním bloku a – vzhledem k ústupu řady západních měst od tramvajových provozů – také na světě, současně zásobovala ČKD řadu východních zemí dieselovými lokomotivami.

Nejdůležitější exportní položkou ČKD byla tramvaj Tatra T3. Její vývoj zahájila ještě samostatná Tatra (dřívější Ringhofferova továrna na Smíchově), prototyp vyjel v roce 1960. Konstrukčně vozidlo vycházelo z předcházejících typů T1 a T2, které potom byly inspirovány americkými tramvajemi PCC. "Tétrojky" byly jednoměrné čtyřnápravové vozy vybavené pantografovým sběračem. Vzniklo jich přes 14 tisíc kusů. Nejvíce jich odebrala československá a sovětská města, tramvaje se objevily i ve Východním Německu. Na NDR ale zamířila ČKD novějším typem T4, který je dodnes jádrem mnoha provozů.



Tramvaje T3 byly velkou stálicí. Ačkoli česká města většinou přestala tento typ odebírat na konci 80. let, ještě v 90. letech vznikaly nové tramvaje pro postsovětské státy. Současně se vyráběly novější typy, které se ve stovkových sériích objevovaly v celé střední, jihovýchodní a východní Evropě stejně jako v Asii. Tramvaje byly nakonec také to poslední, co ČKD zbylo – k tomu se ale dostaneme později.

Souběžně se stále pokračující výrobou T3 vznikla v 70. letech i nová generace tramvajů charakteristická zhrnutím původní karosérie. Nejprve přišel typ T5, jehož obousměrná verze T5C5 se v 70. letech uplatnila v Budapešti, následoval rozšířenější typ T6. Ten se vyráběl od počátku 80. let. První varianty mířily ve stovkách kusů do Sovětského svazu, podtyp T6A2 rozšířil dodnes silné řady tramvajů ČKD Tatra v Německu, vrcholem tramvajové konstrukce ČKD pak byla tramvaj T6A5, která v 90. letech omladila vozový park českých měst.

Opomenout nelze ani kloubové tramvaje ČKD Tatra, které jsou dodnes využívány v mnoha městech zejména díky vysoké kapacitě. Ačkoli mezi nejrozšířenější vozidla patří K2 odvozená od T3, městským "mamutem" dodnes zůstává typ KT8 z 80. let, který se vyskytuje především v Česku a na Slovensku. Vzhledem k obousměrné konstrukci dopravní podniky vydrží tyto tramvaje jako zálohu pro výluky, kdy nejsou k dispozici smyčky.

### Dlouhá cesta za Brejlovcem

V 50. letech bylo rozhodnuto, že Československo ukončí výrobu parních lokomotiv a lokomotivy samotné postupně nahradí stroje moderních trakcí. Snad i ve snaze zabránit tradičním třenicím mezi Plzní a Libní dostala každá továrna do vínku jinou z těchto trakcí. V Českomoravské se začaly vyrábět výhradně dieselové lokomotivy. Motorové lokomotivy nebyly v Československu až do 60. let běžné k vidění. Dieselové motory se zatím používaly pouze u lehkých motorových vozů, zatím ale nebyly tak silné, aby jimi poháněné lokomotivy mohly vodit těžké soupravy.

První kroky na cestě k velké motorové lokomotivě udělala ČKD už před válkou, kdy vyráběla průmyslové dieselové lokomotivy. Navíc úspěšně produkovala motory pro motorové vozy. Brzy tak mohla postavit první traťové kapotové lokomotivy. V roce 1953 dokončila ČKD výrobu prototypové lokomotivy T434.001 s elektrickým přenosem výkonu. Vzniklo osm strojů této řady, souběžně továrna vyvinula úzkorozchodnou dieselovou lokomotivu TU47.0. ČSD obdržely po roce 1954 ve dvou sériích 21 kusů této řady (další šly do Sovětského svazu), část z nich je v provozu dodnes (jako řada 705.9).

Velkým průlomem byla řada T435.0 (později 720). Přímou navazovala na zkušební řadu T434.0, pro první dva prototypy dokonce ČKD využila podvozky připravené původně pro starší typ (T434.0 mělo být původně deset kusů, nakonec vzniklo pouze osm). ČKD vyráběla lokomotivy známé jako "Hektory" v letech 1958 – 1962, ČSD dodala 150 strojů. Další série mířila do Sovětského svazu, lokomotivy byly také u počátku motorizace východoněmeckých železnic.



Souběžně se rodily i výkonnější nákladní lokomotivy řady T444.0 (725). Prototypy vznikly v roce 1959, v následujících letech vzniklo zhruba 300 strojů včetně odvozené řady T444.1 určené k vedení osobních vlaků. Výkonnější než předchůdce byla i druhá série "Hektorů" – řada T458.0 (721) známá též jako "Velký Hektor". ČSD v letech 1961 – 1968 obdržely 283 kusů, a tak mohly ve velkém začít nahrazovat parní lokomotivy. Zatím to šlo ale hlavně na vedlejších tratích, protože na nejvytíženější z neelektrizovaných tras by "Hektoři" nestačili.



K motorizaci proto mnohem vyšší měrou než kapotové stroje přispěly první skříňové lokomotivy, které v Libni vznikly. Prvním krokem byly šestinápravové stroje T678.0 a T679.0 (775 a 776). Byly určeny výhradně pro nákladní dopravu, chyběl jim totiž parní agregát (později však v letní sezoně tradičně jezdily například s expresem Detvan) a jejich výroba netrvala dlouho. Vzniklo sedmáct strojů řady T678.0 a 27 lokomotiv řady T679.0. V provozu se vyskytly technické problémy, navíc v rámci RVHP začal těžké diesellové traťové lokomotivy vyrábět Sovětský svaz. ČKD se proto dále orientovala především na lehčí čtyřnápravové stroje.



Vznik prototypové lokomotivy T478.1001 v roce 1964 byl vyvrcholením dosavadního vývoje motorových lokomotiv v ČKD. Krátce po prvním prototypu vznikl i druhý prototyp, v roce 1965 ověřovací série a do roku 1971 odebraly ČSD celkem 230 lokomotiv určených pro osobní dopravu (řada T478.1, později 751) a dalších 82 pro nákladní dopravu, tj. ochuzených o parní agregát k vytápění vozů (řada T478.2, později 752). Lokomotivy poháněl šestiválcový motor K6S310DR o výkonu až 1 104 kilowattů s elektrickým přenosem výkonu (prototyp T478.2001 s hydraulickým přenosem výkonu se nedočkal následníků) charakteristický svým "bublavým" zvukem, který roznesl slávu lokomotiv po celé Evropě. Na počátku 90. let prošla část lokomotiv úpravou, při které dostaly agregát pro elektrické vytápění souprav (nová řada 749). Zbylé stroje pak sloužily výhradně v nákladní dopravě.

Lokomotivy přezdívané "Bardotky" nebo "Zamračené" začaly plnit hlavní neelektrizované trati a postupně na nich přebíraly rychlíkovou vozbu, zatímco na někdejší parní elitu ČSD už zbývaly jenom zastávkové osobní vlaky. Postupně se ale začaly "Bardotky" objevovat i na nich. Dráhy v 60. a 70. letech zrekonstruovaly řadu vedlejších tratí, které byly dosud uzpůsobeny pouze k provozu lehkých parních lokomotiv, a tak se mohly těžší diesellové stroje vydat i tam. Nebyl by problém nahradit "Bardotkami" všechny parní lokomotivy, kdyby jich bylo dost. Ani dvě stovky lokomotiv ale zdaleka nestačily, ČSD potřebovaly další masivní dodávku motorových lokomotiv. ČKD proto vyvinula novou řadu T478.3 (později 753), která byla určena především k vozbě rychlíků, popř. osobních vlaků – oproti "Bardotkám" nová řada ani neměla nákladní verzi bez vytápěcího agregátu. Prototyp lokomotivy, které se vžila přezdívka "Brejlovec", vznikl už v roce 1968, do roku 1977 vzniklo 408 strojů vybavených silnějším motorem K12V230DR o výkonu až 1 325 kilowattů. Přes počáteční nespolehlivost se tyto lokomotivy staly ikonou železnice 80. let. Ostatně k nim přibylo v letech 1979 a 1980 ještě dalších 86 kusů řady T478.4 (později 754), jež byly s předchozí řadou téměř shodné, byly ovšem už vybaveny moderním elektrickým vytápěním (to později dráhy dodaly i do 163 lokomotiv řady 753, vznikla tak řada 750).



"Bardotky" a především "Brejlovci" měli samozřejmě zpočátku mnoho odpůrců. Diesellové lokomotivy vytlačovaly oblíbené "páry" včetně těch nejmodernějších a nejvýkonnějších. Dodnes lze slyšet poznámky, že zatímco se parní "Albatros" se Západním expresem ve stoupání u Zbiroha ani nezapotil, "Brejlovci" se s těžkou soupravou sotva vlekli, ač na to byli dva. Záhy ale i nové diesellové lokomotivy začaly být podobně oblíbené jako parní stroje.

"Brejlovci" byli vrcholem lokomotivní produkce ČKD. Současně s nimi ale vznikaly i další lokomotivy. Kromě řady T466.0 (735), na jejímž vývoji na přelomu 60. a 70. let se ČKD pouze podílela, to byla na konci 70. let řada T466.2 (742). Stroj známý jako "Kocour" nebo též "Bangladéška" (což naznačuje, že vznikla i exportní verze) byl určen k nákladní dopravě i posunu, na těchto výkonech slouží dodnes. Prototyp vznikl v roce 1977, během deseti let potom vzniklo skoro 500 "Kocourů" v devíti sériích. Lokomotivy nahradily poslední "páry", které definitivně dojezdily v roce 1981. Současně přispěly k postupnému vyřazování nejstarších diesellových lokomotiv.

Díru do východního světa udělaly potom mohutné šestinápravové diesellové lokomotivy odpovídající řadám ČSD T669.0 a T669.1 (770 a 771). V Československu se používaly především k těžkému posunu, v Sovětském svazu však jsou dodnes běžně vidět i v traťové službě. Prototyp vznikl už v roce 1966, více než sedm tisíc lokomotiv



označených jako ČME3 (odtud česká přezdívka "Čmelák") dodávala ČKD průběžně až do roku 1990. Lokomotivy se dostaly také do Albánie, Sýrie a Iráku.

V polovině 70. let vznikly dvě prototypové lokomotivy T499.0001 a 002. Stroj vybavený velkým hlavním reflektorem umístěným uprostřed čela dostal přezdívku "Kyklop" a měl být elitou mezi motorovými lokomotivami. Konstruován byl pro rychlost 140 km/h, dodnes drží československý rekord mezi dieselvými lokomotivami, když v Cerhenicích první prototyp dosáhl rychlosti 176 km/h. ČSD ale nakonec oba prototypy vrátili. Hlavním zadrželem byl fakt, že se intenzivně elektrizovaly hlavní trati a na vedlejších tazích nebyla "Kyklopova" síla potřeba. ČKD tak pokračovala ve výrobě a zdokonalování stávajících lokomotivních řad. Do 80. let vstoupila především s produkcí strojů řad T466.2 a T669.0/1/ČME3. Výrobu "Brejlovců" v roce 1980 předčasně ukončil požár ve smíchovské továrně, která dodávala motory. Před obnovením výroby byla objednávka na zbytek druhé série strojů T478.4 zrušena.

Poněkud neobvyklým dílem byla v rámci produkce ČKD petřínská lanovka. Ačkoli samotné vozy pocházejí z Vagonky Studénka, její současnou trať otevřenou v roce 1985 vytvořila právě ČKD. Poslední velkou akcí před rokem 1989 byla stavba nového závodu na výrobu kolejových vozidel na pražském Zličíně. Jeho osud však nebyl slavný.



### Po roce 1989

Obávaný a nenáviděný režim padl. Hrouťící se centrálně plánovaná ekonomika a RVHP s sebou ale táhla k zemi i podniky, které byly závislé na pravidelných a masivních objednávkách ze zemí východního bloku. ČKD zásobovala tramvajemi stárnoucí konstrukce polovinu světa – ta však o její produkci ztratila zájem. Státní dráhy i městské dopravní podniky byly často bez peněz, bohatší západní státy neměly o stroje z ČKD zájem. Podnik přetvořený na holding se v roce 1994 dostal do soukromého vlastnictví – v privatizaci ji ovládla společnost Inpro. Stát kolos prodal vcelku, nikoli po jednotlivých částech, a to domácím zájemci, který se ve strojírenství nepohyboval. Důvodem měla být snaha nerozměňovat "domácí stříbro". Často se objevuje názor, že oboje byla chyba.

Nový vlastník se v každém případě ocitl v nepříjemné situaci – téměř se nevyvrábělo a řada dceřiných firem na pokraji krachu. Firma měla obří dluhy, které by se byly rychle snížily, kdyby se dostala k několika miliardovým pohledávkám. To se ale nestalo. Proběhl pokus o restrukturalizaci a modernizaci výroby, noví vlastníci se snažili zvýšit obrát – avšak za cenu rostoucích dluhů. Situaci nezlepšily další nákupy – do ČKD byla začleněna podobně zadlužená Vagonka Studénka nebo DAKO Třemošnice.

ČKD v 90. letech živilo jednotlivé dodávky – v Česku se podařilo udat tramvaje typu T6A5 (naproti tomu nízkopodlažní RT6 byly propadákem), do Manily prodala ČKD sérii tramvají KT8 upravených k rychlodrážnímu provozu. Přesto se vše řítilo do zkázy. Ve druhé polovině desetiletí přišly dvě velké zakázky. České dráhy si u konsorcia ČKD, Siemens a Fiat objednaly deset vlaků s naklápačci skříní (Pendolino), pražský dopravní podnik měl zase zájem o nové soupravy metra, která měly společně vyrobit ČKD, Siemens a ADTranz. V obou případech byla na ČKD především výroba skříní.



Lukrativní zakázky však už ničemu nepomohly. V ČKD už nebylo ani na mzdy. Vlastník společnosti Inpro Jiří Maroušek krátce pobyl ve vazbě a policie několik zahájila a záhy zase ukončila jeho trestní stíhání. Nic to nezměnilo na tom, že ČKD v roce 1998 padla. Spolu s ní definitivně zhylnula i libeňská lokomotivka – Českomoravská. Maroušek zmizel, holding převzala státem vlastněná Investiční a poštovní banka. Zajímavější zbytky si rozdělily jiné podniky – moderní závod na výrobu kolejových vozidel na Zličíně převzal Siemens, který také dokončil zakázku na pražské metro (naopak soupravy pro ČD nakonec v Česku nevznikly a dráhy se z komplikace, kterou jí pád ČKD způsobil, vzpamatovávají dodnes). Libeňské, vysočanské a smíchovské továrny skoupily jiné společnosti a většinu staveb postupně zbouraly. Tam, kde vznikaly lokomotivy, je dnes hokejový stadion a bytové domy. Lúno tramvají na Smíchově nahradila obchodní čtvrť... Ve Vysočanech část původní "Kolbenky" stále stojí, protože je památkově chráněná, původním účelům však už neslouží. Společnost ČKD přesto stále existuje. Zaměřuje se na elektrotechniku, jiné obory opustila a nelze očekávat návrat této značky do jejího nejslavnějšího oboru dopravního strojírenství. Po něm zbývají stovky dosud jezdících lokomotiv a tramvají a dvě velké pražské ulice – Českomoravská a Kolbenova.

### Mýtus Kolbena a Daňka

Ač to zní líbivě, Emil Kolben a Čeněk Daněk se nemohli společně ucházet o dceru uhlobarona Ptáčka. Byl mezi nimi generační rozdíl – zatímco Daněk se narodil v roce 1826, Kolben až v roce 1862. Přinejlepším se tedy mohl Kolben ucházet o Daňkovu dceru, což však neučinil. Mystifikací je také představa jejich společného dohlížení na "velkej podnik". Čeněk Daněk totiž přestal podnikat už

po spojení své firmy s Breitfeldem v roce 1871, zatímco Emil Kolben založil svoji vysočanskou továrnu až v roce 1896. Navíc v té době už byl Daněk tři roky po smrti. Jména Kolben a Daněk se bok po boku objevila až v roce 1927 se vznikem ČKD – Českomoravská-Kolben-Daněk.

## 25. 08. 2011 RegioJet předvedl na trati svůj vlak, naostro vyjede v září

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-predvedl-na-trati-svuj-vlak-naostro-vyjede-v-zari/678874>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet, který patří do skupiny Student Agency brněnského podnikatele Radima Jančury, chce trasu z Ostravy do Prahy zvládnout za tři a půl hodiny. Jízdenky budou stát od 230 korun a zájemci si budou moci na palubě koupit bohaté občerstvení. V ceně budou mít kávu, vodu a čaj. Za peníze pak i třeba sushi. "Budeme výrazně levnější než stávající dopravce. Naše služby budou výrazně lepší," řekl dnes ČTK Jančura v Ostravě. České dráhy plánují kvůli vstupu konkurence do železniční dálkové dopravy zvyšovat úroveň služeb, řekl ČTK mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Dopravce bude například zavádět klimatizované vozy a zvyšovat rychlost expresních vlaků, čímž chce dosáhnout kratších časů mezi Ostravou a Prahou, než ohlásil RegioJet.



První vlaková souprava RegioJet dnes poprvé v kompletní vnější úpravě vyjela na servisní jízdu. Z Krnova na Bruntálsku zamířila do Kolína. "Během cesty chceme pořídit fotografie, které využijeme pro propagační materiály," vysvětlil Jančura. Interiér soupravy byl dnes pro novináře nedostupný. Na jeho úpravě se totiž bude v Kolíně pracovat. V plné síle soukromý dopravce vyjede od prosince, kdy vstoupí v platnost nový jízdní řád. "Nabídneme celkem devět párů spojů. Do Prahy budeme vyjíždět každé dvě hodiny, ve špičce pak každou hodinu," řekl Jančura s tím, že pokud si cestující zdarma pořídí takzvanou kreditní jízdenku, za přepravu v jednom směru zaplatí 230 korun.

Stejnou cenu jako nejlevnější možnost mezi tarify uvádějí také České dráhy. Cestující si ale musí pořídit jízdenku s časovým předstihem a být držitelem některé slevové In-karty. Ta může stát dospělého ročně 2990 korun, a pak má poloviční slevu na běžném jízdném, nebo pro čtvrtinovou slevu 990 korun na tři roky. Jízdenka pro cestující bez In-karty koupená přes internet stojí 310 korun, uvedl Štáhlavský. U RegioJetu kreditní jízdenku získá podle mluvčího Student Agency Aleše Ondrůje zákazník tak, že se bezplatně registruje a složí finanční depozit, ze kterého následně čerpá jízdné.

První vlaky RegioJetu podle Jančury vyjedou do měsíce. "Od září budou jezdit dvě tréninkové soupravy, kde budeme učit personál poskytovat kvalitní služby," vysvětlil. RegioJet slibuje, že na železnici přinese jiný styl služeb – moderní vybavení vlaku, stevardy na palubě, bezdrátové připojení wi-fi nebo denní tisk a občerstvení zdarma.

Stevardky na palubě (takzvané vlakušky) chtějí ještě před zahájením pravidelného provozu RegioJetu do vagonů svých expresních vlaků rozšířit České dráhy. U běžných rychlíků se podle Štáhlavského zavádějí vozy s klimatizací a elektrickými zásuvkami pro dobíjení drobné elektroniky. Kratší jízdní časy než nová konkurence chtějí České dráhy mezi Ostravou a Prahou mít díky tomu, že od prosince zvýší maximální rychlost u expresních vlaků na 160 kilometrů v hodině. Nejrychlejším spojem na trati stále zůstává SC Pendolino, které trať mezi Prahou a Ostravou-Svinovem urazí za dvě hodiny a 56 minut, doplnil Štáhlavský.

Vlaky RegioJet budou vyjíždět z Havířova na Karvinsku. V Ostravě budou moci cestující nastoupit na zastávce Stodolní ulice, na hlavním nádraží a nádraží v Ostravě-Svinově. Dále pak budou spoje pokračovat po trase Olomouc, Zábřeh na Moravě, Ústí nad Orlicí, Pardubice a Praha. "Budeme jezdit o chlup rychleji než stávající vlaky InterCity a EuroCity. Z Prahy do Ostravy za tři a půl hodiny," dodal ředitel. Na koleje dnes poprvé vyjela ucelená souprava RegioJet ve finální podobě – lokomotiva od plzeňské Škody i vagony koupené od rakouských státních drah budou po úpravách a natřené v melounově žluté barvě v kombinaci s antracitovou.

Vagony, které rakouské dráhy provozovaly jako první třídu a prémiovou business class, vyjedou v barvách RegioJetu jako jejich druhá třída. Jejich kapacita bude 48 cestujících na vůz, ve vozech budou nově zabudovány přípravné občerstvení. Vagony s luxusnější první třídou pak RegioJet nasadí od přelomu prosince a ledna. RegioJet od příštího roku začne převážet cestující i na Slovensku, a to mezi Bratislavou, Dunajskou Stredou a Komárnem.

Skupině Student Agency vzrostl v pololetí meziročně obrát o 35 procent na 2,85 miliardy korun. Dopravce plánuje za rok 2011 obrát ve výši 5,5 miliardy, což by oproti roku 2010 mělo být navýšení o více než miliardu korun.

**26. 08. 2011 Ke správě železnic přejde část vedení Českých drah**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ke-sprave-zeleznic-prejde-cast-vedeni-ceskych-drah-694261>)

Obří přesun 9 500 zaměstnanců Českých drah (ČD) pod křídla Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), plánovaný na 1. září, výrazně zasáhne i do vedení obou firem. Vedle výpravčích, dispečerů, výhybkářů nebo signalistů se s celou agendou, včetně dvou ředitelů a jednoho řidiče, přestěhuje do budovy správy železnic náměstek ředitele ČD pro provoz Jiří Kolář. Ten je služebně nejstarším náměstkem na dráze a zároveň zasedá v představenstvu národního dopravce. Sám náměstek předpokládá, že v představenstvu skončí. Zatím ale není jasné, kam se zařadí ve struktuře správy železnic. „O dalším působení v SŽDC se bude rozhodovat v rámci připravované organizační struktury v této společnosti,“ uvedl Kolář.

Sdílnější nebyl ani ministr dopravy Pavel Dobeš. „Budu to řešit během září nebo října, jako první se to dozvědí ti, kterých se to týká,“ řekl deníku E15. Odmítl přitom potvrdit informace kolující po rezortu, že by Kolář mířil do čela SŽDC místo Pavla Habarty. Oproti němu má Kolář jednu výhodu: splňuje zákonné kvalifikační požadavky pro funkci generálního ředitele SŽDC. Habarta je pouze pověřen řízením této organizace, což i Dobeš označuje za provizorium. Podle ministra je obsazení vedoucích funkcí v podřízených organizacích mimo jiné otázkou koaličních dohod. Jeden z jeho předchůdců Vít Bárta přitom v SŽDC a Ředitelství silnic a dálnic provedl rozsáhlé personální změny s odůvodněním, že chce omezit vliv takzvaných kmotrů.

Přesun 9 500 železničářů z Českých drah do Správy železniční dopravní cesty je jedním z kroků restrukturalizace české železnice. Změna se týká profesí, které mají na starosti provoz na dráze, tedy takzvané živé dopravní cesty. Jde například o výpravčí nebo hradláře. Striktní oddělení dopravce od správce infrastruktury má mimo jiné ulehčit vstup konkurence na české koleje.

**26. 08. 2011 Z Londýna až do New Yorku vlakem - pod Beringovým průlivem vyroste tunel**

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/ekonomika/242881-z-londyna-az-do-new-yorku-vlakem-pod-beringovym-prulivem-vyroste-tunel.html>)

Rusko dalo zelenou gigantickému projektu 21. století, konkrétně výstavbě tunelu pro železniční provoz pod Beringovým průlivem. Kreml před nedávnem vyjádřil podporu pro tuto stavbu, která by měla spolykat až 100 miliard dolarů (až 1,7 biliónu korun) a propojí asijský kontinent se severoamerickým. Tým mezinárodních expertů se nechal slyšet, že nevidí žádný technický důvod, proč by nemohl být tunel dokončen, jak připomíná server Daily Mail.

Předpokládaný tunel by se měl dostat k západnímu ostrovu Velký Diomédes a východnímu ostrovu Malý Diomédes, vzdálených od sebe zhruba tři kilometry. Mezi ostrovy prochází státní hranice i mezinárodní datová hranice. Do roku 2030 by mělo Rusko vybudovat k předpokládanému tunelu v severovýchodním cípu Sibíře celkem čtyři tisíce kilometrů železniční tratě. Pětisetkilometrový úsek vycházející z města Jakutsk by měl být dokončen v roce 2013. Náklady v přepočtu dosáhnou přibližně 25 miliard korun.

**Dvojnásobný Eurotunel**

Stavba tunelu by po roce 2030 mohla odhadem trvat dalších 15 let. Nové podmořské transkontinentální spojení představuje dvojnásobek délky tunelu pod Lamanšským průlivem, zprovozněného v roce 1994. Stavba bude probíhat v řídce osídlené krajině daleko od velkých městských aglomerací. Na americké straně pak bude, aby vytvořila navazující vlakové spoje z Aljašky, například do velkých kanadských měst a dále do nitra Spojených států. Délka trati na severoamerickém kontinentu má činit dva tisíce kilometrů.

**26. 08. 2011 České dráhy zrevitalizují 100 rychlíkových vozů**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11286/>)

České dráhy vypsaly veřejnou zakázku na revitalizaci stovky tradičních rychlíkových vozů 2. třídy za 125 milionů Kč. Cílem revitalizace je rychlé vylepšení cestování v běžných rychlíkových spojih ve všech částech Čech a Moravy. Cestující jistě ocení především výměnu koženkových potahů sedaček za textilní nebo rozsáhlejší opravy WC. „Tento kontrakt navazuje na revitalizaci 110 rychlíkových vozů různého typu, které jsou již více než z poloviny v provozu,“ uvádí náměstek



Blažek a vyjmenovává konkrétní změny, kterými vozy v dílnách projdou: „Opraveny budou sedáky a koženka bude nahrazena příjemnějšími a pohodlnějšími textilními potahy. V celém voze budou nové povrchy podlah a stěn. Okna a nástupní dveře budou vyměněny za nové, což zlepší tepelnou pohodu ve vozech především v zimním období. Velkou pozornost věnujeme rekonstrukci záchodů včetně výměny velké části jejich vybavení.“ Vylepšením projdou ale i další technické prvky vozů.

Zakázka je vyhlášena formou jednacního řízení s uveřejněním, což umožňuje Českým drahám získat nejvýhodnější nabídku. Předpokládaná hodnota kontraktu je 125 milionů Kč. Období revitalizace celé stovky vozů je plánované přibližně do zimy 2012/2013. České dráhy již nasazují více než 60 revitalizovaných vozů z předchozích zakázek na rychlíkové spoje především z Prahy do Českých Budějovic přes Příbram a Písek a z Prahy do Chebu přes Plzeň i Ústí nad Labem. Několik vozů je již v provozu také na Moravě v depu v Brně. Další stovka takto omlazených vozů bude určena pro různé rychlíkové linky na území celé České republiky.

České dráhy uzavřely v uplynulých letech sérii kontraktů na obnovu regionálních vlaků pro osobní spoje v objemu téměř 15 miliard Kč a nyní se soustřeďují také na obnovu vozidlového parku pro dálkovou dopravu. Vedle revitalizovaných vozů pro rychlíky jsou nyní do provozu uváděny také komplexně modernizované vozy pro spoje kategorie expres, InterCity a EuroCity. Byla zahájena i modernizace restauračních vozů a probíhají další tři veřejná zadávací řízení na komplexní obnovu celkem 119 vozů pro dálkové spoje počínaje vnitrostátními rychlíky a konče mezistátními spoji EuroCity.

## 26. 08. 2011 Správa železniční dopravní cesty zavádí v souvislosti s vysokými teplotami teplotní pomalé jízdy

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/teplotni-pomale-jizdy.html>)

Vzhledem ke stávajícím klimatickým podmínkám, kdy teploty na kolejnicích v celé ČR překračují 40 °C, je nutno z důvodu bezpečnosti železniční dopravy pojíždět dle místních podmínek koleje sníženou rychlostí. Po uvážení jednotlivých traťmistrů jsou zaváděny tzv. pomalé teplotní jízdy. Jde o bezpečnostní a preventivní opatření. O případném dalším snižování rychlostí z důvodu bezpečnosti bude rozhodnuto dle klimatických podmínek.

### Přehled aktuálně zavedených teplotních pomalých jízd

Oblast	Úsek od	Úsek do	Délka [m]	Předp. ukončení
BNO	Žst. Říkonín	Žst. Tišnov	8 000	28. 8. 2011
BNO	Žst. Křenovice hor. n.	Žst. Sokolnice-Telnice	5 450	25. 8. 2011
BNO	Žst. Luleč	Žst. Komořany u Vyš.	3 450	25. 8. 2011
BNO	Žst. Komořany u Vyš.	Žst. Rousínov	3 050	25. 8. 2011
BNO	Žst. Křenovice hor. n.	Žst. Sokolnice-Telnice	5 450	26. 8. 2011
BNO	Žst. Luleč	Žst. Komořany u Vyš.	3 450	26. 8. 2011
BNO	Žst. Komořany u Vyš.	Žst. Rousínov	3 050	26. 8. 2011
CBE	Žst. Rybník		10	26. 8. 2011
JHL	Žst. Vlkov u Tiš.	Žst. Křižanov	4 000	27. 8. 2011
KLV	Odb. K.Vary-Dvory nz	Žst. Chodov	1 500	29. 8. 2011
KLV	Odb. K.Vary-Dvory nz	Žst. Chodov	1 500	29. 8. 2011
LBC	Žst. Liberec	Žst. Mníšek u Liberce	1 500	26. 8. 2011
LBC	Žst. Mníšek u Liberce	Žst. Raspenava	1 500	26. 8. 2011
LBC	Žst. Frýdlant v Č.	Žst. Višňová	1 300	26. 8. 2011
LBC	Žst. Frýdlant v Č.	Žst. Višňová	400	26. 8. 2011
OLC	Žst. Věžky	Žst. Chropyně	1 200	26. 8. 2011
OLC	Žst. Šternberk	Žst. Újezd u Uničova	700	29. 8. 2011
OLC	Žst. Prostějov hl. n.	Žst. Vrbátky	200	27. 8. 2011
PLZ	Žst. Mladotice	Žst. Žihle	1 400	24. 8. 2011

PLZ	Žst. Mladotice	Žst. Žihle	1 400	26. 8. 2011
PHA	Žst. V. Osek	Žst. Libice n. C.	1 900	26. 8. 2011

## 26. 08. 2011 Z Děčína do Rumburka se slevou 50 procent (29. srpna – 4. září 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11287/>)

S akční slevou 50 % můžou v týdnu od 29. srpna do 4. září cestovat zákazníci Českých drah na trati Děčín – Rumburk. Cestující si můžou vyzkoušet jízdu do školy nebo do práce do Děčína, Rumburka nebo některé jiné stanice či zastávky na této trati za poloviční jízdné. Je to další z řady propagačních akcí ČD Promo, které dopravce pořádá postupně ve všech krajích. Cílem je umožnit lidem levně vyzkoušet výhody vlakového spojení. Trať Děčín – Rumburk patřila k nejpoškozenějším po loňských povodních a po nutných rozsáhlých opravách se vlakový provoz na ni vrátil na začátku prázdnin. Na trati Děčín – Rumburk jezdí ve dvouhodinovém taktu přímé vlaky Regionova. Ve špičce jsou vloženy ještě další spoje, takže mezi těmito stanicemi se jezdí v hodinovém intervalu a i na většině těchto vložených spojů jezdí Regionovy.

V týdnu od 29. srpna do 4. září si cestující můžou vyzkoušet cestování mezi Rumburkem a Děčínem se slevou 50 % bez jakéhokoliv prokazování nároku na tuto slevu. Jednosměrnou i zpáteční jízdenku s akční slevou 50 % lze zakoupit ve všech pokladních přepážkách na této trati, v případě nástupu ve stanici nebo zastávce na této trati bez obsazené pokladní přepážky i ve vlaku. Na jaře se v Ústeckém kraji uskutečnily promo akce s jízdenkami za 1 korunu na trati mezi Litvínovem a Teplicemi v Čechách na trati Domoušice – Louny – Most.

## 26. 08. 2011 Plzeňský kraj dal ČD další pokutu za nedodržení smlouvy o dopravě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-dal-cd-dalsi-pokutu-za-nedodrženi-smlouvy-o-doprave/679584>)

Za opožděné dodání přehledu zpožděných vlaků, přehledu o vazbách přípojí a nedostatků v kvalitě služeb uložila rada Plzeňského kraje Českým drahám (ČD) pokutu 85.000 korun. Loni dal kraj přepravci pokuty každé čtvrtletí, celkem za 283.000 Kč. Aktuální sankce je za nedodržení smlouvy o závazku veřejné služby v prvním čtvrtletí 2011. Kraj bude dále požadovat od ČD kompenzaci za červnovou jednodenní stávku, která bude výrazně vyšší. Zatím se o ní stále dohadují právníci, řekl ČTK hejtman Milan Chovanec (ČSSD). "Pokutu 85.000 korun uhradíme. O sankci za stávku, požadovanou krajem, nyní jedná právníci obou stran, každá z nich má jiný výklad," řekl ředitel plzeňské oblasti ČD Vladimír Kostelný. Podle informací ČTK České dráhy nechtějí za stávku kraji žádnou kompenzaci platit, protože nárok železničářů na stávku podle nich vyplývá z ústavy. "ČD po dobu jednoho dne (16. června, kdy nevyjel žádný vlak) neplnily roli dopravce a ze smlouvy jasně detekujeme, že bychom s nimi měli jednat o kompenzaci, protože kraj musel nasadit autobusy ve své režii," uvedl. ČD ve svém právním rozkladu uvedly, že nemají smluvní pokutu platit. Bude to zřejmě složitější diskuze mezi právníky, dodal.

Aktuální sankce 85.000 korun, kterou ve čtvrtek schválili krajsí radní, je sice podle nich symbolická, ale vyplývá ze smlouvy. "Větší dát nelze. Při té stávce šlo ale o výpadek v řádku jednotek milionů korun, takže tam ta sankce je vyšší," dodal hejtman. Kontrolu dodržování smluvních podmínek provádí pro Plzeňský kraj přímo v terénu firma PAVED s.r.o., tedy Plzeňský organizátor veřejné dopravy. "Přímo její zaměstnanec kontroluje naplňování smlouvy, tedy čistoty vozů, jejich přistavení, časy a podobně. I díky tomu už se povedlo kvalitu služeb zlepšit," dodal Chovanec.

## 26. 08. 2011 Škrty výrazně omezí počet rychlíků, o lokálky se hejtmani budou soudit

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/skrty-vyrazne-omezi-pocet-rychliku-o-lokalky-se-hejtmani-budou-soudit-1mg-eko-doprava.aspx?c=A110826\\_164005\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/skrty-vyrazne-omezi-pocet-rychliku-o-lokalky-se-hejtmani-budou-soudit-1mg-eko-doprava.aspx?c=A110826_164005_eko-doprava_spi))

Nabídka spojů na české železnici od prosince pravděpodobně výrazně zeštíhlí. Po dnešním jednání vlády s hejtmany je jasné, že stát trvá na škrtech peněz na ztrátové vlaky, s kterými počítá návrh rozpočtu na příští rok. České dráhy nižšími dotacemi přijdou zhruba o 800 milionů korun od státu. Přístup dvou hlavních zákazníků Českých drah, krajů a ministerstva, se ale liší. Kraje dál trvají na platnosti memoranda uzavřeného úřednickou vládou a objednají si ve většině případů u drah stejný počet vlaků jako letos. A o vyškrtnuté peníze se státem soudit.

Ministerstvo dopravy, které dotuje provoz rychlíků, ale bude pravděpodobně šetřit. Zatím je reálné seškrtnání osmi až patnácti procent rychlíků. Všechny teď tlačí hlavně čas. Správa železniční dopravní cesty potřebuje na začátku září vědět, jak budou vlaky jezdit, aby mohla vytisknout jízdní řád. Ministerstvo dopravy přijde příští rok podle návrhu o 200 milionů na rychlíky. Podle náměstka Ivo Tomana to znamená seškrtnání zhruba osmi procent kilometrů, které za rok rychlíky ujedou. "Dráhy nám ale říkají, že se musí škrtnat ještě více, aby jim to vyšlo, zhruba dvojnásobek. Škrtnat nechceme, ale není jiné řešení," uvedl Toman.

MF DNES získala seznam rychlíků, které chtějí zrušit ([http://data.idnes.cz/soubory/eko-doprava/A110826\\_MBB\\_110826MDNVRHVLAKKEZRUEEN.PDF](http://data.idnes.cz/soubory/eko-doprava/A110826_MBB_110826MDNVRHVLAKKEZRUEEN.PDF)). Na některých úsecích úplně skončí, například mezi Pardubicemi a Jihlavou či Krnovem a Jeseníkem. Na většině tratí pak nevyjedou spoje mimo špičku, tedy například mezi desátou a druhou či večer. "Budeme se na vládě ještě přesvědčovat o dopadech, jaké tyto škrty budou mít na občany," řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. Podle něj totiž přijdou lidé zrušením rychlíků i o řadu návazných autobusových spojů.

Kraje, které objednávají osobní vlaky na regionálních tratích, nechají zatím objednávku na stejné úrovni. Stát jim přitom chce sebrat 600 milionů korun. Šéf asociace hejtmanů Michal Hašek tvrdí, že takový postup vlády je protiprávní, a chce se kvůli tomu soudit. "Jde o zajištění regionální železniční dopravy, občané se nemohou stát rukojmími právního sporu," tvrdí Hašek. Memorandum, které zkoumá už i Evropská komise na popud soukromých dopravců, na deset let výrazně omezilo možnost podnikání na železnici konkurentům Českých drah. Podle premiéra Petra Nečase není právně závazné, protože ho neschválila Sněmovna.

## 26. 08. 2011 Nadšenci z Jaroměře bojují za záchranu vzácné lokomotivy (411.019 ČSD / VIIa 340 ÖNWB)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/134233-nadsenci-z-jaromere-bojuji-za-zachranu-vzacne-lokomotivy/>)

Milovníci historické železnice z Jaroměře chtějí zachránit a vrátit na koleje vzácnou parní lokomotivu Conrad Vorlauf z roku 1873. Dnes stěhují na opravu do Kolína obří kotel. Po dokončení renovace bude tato lokomotiva nejstarší provozuschopnou v Česku. Conrad Vorlauf se má na koleje vrátit v létě příštího roku. Parní lokomotiva Conrad Vorlauf má nemocné srdce. Kotel je totiž opotřebovaný a musí se opravit a vyztužit. Lokomotiva vyrobená ve Vídeňském Novém Městě patří státu a chrání ji Národní technické muzeum. Jako železniční veterán má hodnotu desítek milionů korun. Nadšenci z muzea v Jaroměři ji mají půjčenou.



Opravou, kterou platí s donátory, ji ještě víc zhodnotí. "Unikát je to v každém případě. Lokomotiva se zachovala na našem území pouze v jediném exempláři v cihelně v Hodoníně," prohlásil Tomáš Kučera z Národního technického muzea. Podvozek lokomotivy Conrad Vorlauf už ve výtopně v Jaroměři opravili. Nyní se dodělává oprava tendru, tedy zásobníku na uhlí a na vodu. "Až se lokomotiva zprovozní, chtěli bychom s ní jezdit nostalgické jízdy pro veřejnost," podotkl Michal Havránek z železničního muzea v Jaroměři. Vyznavači páry z amatérského železničního muzea v Jaroměři už několik lokomotiv opravili. Jejich zásluhou jezdí třeba parní stroj z 19. století řečený Kafemlejnek nebo i další parní lokomotivy a staré vagóny.

## 28. 08. 2011 Nadšenci usilují o nové muzeum lokálek kousek od Hradce Králové (Hněvčevy – Smiřice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/nadsenci-usiluji-o-nove-muzeum-lokalek-kousek-od-hradce-kralove-pw0/hradec-zpravy.aspx?c=A110826\\_152056\\_hradec-zpravy\\_klu](http://hradec.idnes.cz/nadsenci-usiluji-o-nove-muzeum-lokalek-kousek-od-hradce-kralove-pw0/hradec-zpravy.aspx?c=A110826_152056_hradec-zpravy_klu))

Na nádražích v Račicích nad Trotinou a Hoříněvsi na Hradecku by mohlo vzniknout nové muzeum lokálek. Usilují o to členové sdružení Společnosti pro revitalizaci místních drah. Součástí plánu je i přeměna dráhy mezi Hněvčevsi a Smiřicemi v muzejní a turistickou železnici s pravidelným provozem. "Něco podobného jsme dřív provozovali v Kamenickém Šenově, ale tam už lokálka skončila. Hledali jsme tedy nějaké nové působiště. Trať z Hněvčevsi do Smiřic je ideální, protože na ní již prakticky není žádná doprava," uvedl místopředseda sdružení Zdeněk Kyncl.

Na trati dnes příležitostně jezdí jen historické vlaky z jaroměřského železničního muzea. Společnost pro revitalizaci místních drah před časem vznikla oddělením právě od klubu Výtopna Jaroměř, který nostalgické jízdy pořádá. Členové spolku se totiž nebyli schopni shodnout na koncepci muzea. "My se

chceme i nadále starat jen o výtopnu, protože i tak je s tím hodně starostí. Druhá skupina se snaží o pravidelný provoz na lokálce. Chtějí, aby exponáty opravdu jezdily. Nicméně pokud jsou lokomotivy v provozu hodně často, je daleko větší pravděpodobnost, že se něco poškodí. V případě denního provozu by bylo třeba zaměstnat i kvalifikované pracovníky a náklady by byly značné. Podle mě je na něco takového zapotřebí více lidí i času. Chodíme do práce, musíme se věnovat i něčemu jinému než jen vlakům," popsal důvody sporu jednatel jaroměřské železniční výtopny Bohuslav Škoda.

### Provoz by byl hlavně o prázdninách

Už příští rok by měly vlakové soupravy na lokálku ke Smiřicím vyjíždět každý prázdninový víkend. Ve Společnosti pro revitalizace místních drah však uvažují do budoucna i o možnosti denního sezónního provozu. Podle Kyncla si muzea v Jaroměři a v Račicích konkurovat nebudou: "V Jaroměři je spíš muzeum lokomotiv a některé exponáty tam v podstatě nepatří. V budoucnu by se tak obě muzea měla spíš doplňovat a měla by se o ně starat jedna společnost." Další vizí sdružení je také vznik přírodního amfiteátru v Račicích, kde by se pravidelně pořádaly různé kulturní akce. Tuto tradici však členové společnosti zakládají už nyní. Nedávno totiž na račickém nádraží připravili program nazvaný Akce vlak. Návštěvníci viděli bojovou ukázkou z konce 2. světové války a výstavu historické bojové techniky a vozidel. Na místo mohou vyrazit i parním vlakem z Jaroměře.

## 29. 08. 2011 Nejdelsí tunel získal souhlas ministerstva životního prostředí (Nemanice – Ševětín)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nejdelsi-tunel-ziskal-souhlas-ministerstva-zivotniho-prostredi-695060>)

Poslední a nejspornější úsek čtvrtého železničního koridoru ze Ševětína k českobudějovické čtvrti Nemanice získal po dlouhém procesu EIA souhlas ministerstva životního prostředí. Dvacetkilometrová trať povede ve zcela nové stopě, její součástí mají být podle schválených plánů dva tunely o celkové délce osm kilometrů. Chotýčanský tunel přitom bude s téměř pěti kilometry vůbec nejdelsím v České republice.

Takzvaná varianta Goliáš se dvěma tunely vyplynula z jednání Správy železniční dopravní cesty s orgány místní samosprávy a občany. Jenže na správě železnic dnes špunty rozhodně nelétají. Právě dva tunely s očekávanými miliardovými náklady přidělávají rozpočtářům organizace vrásky na čele. „Uvidíme, jak to všechno dopadne, musíme brát v potaz stav veřejných rozpočtů. Zvažujeme i jiné levnější varianty,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Pro jiné povrchové varianty by však musela správa železnic znovu projít celým procesem EIA, narazila by přitom na silný odpor samosprávy. Se stavbou ševětínského úseku se počítá až na samý závěr budování čtvrtého koridoru z Prahy do Českých Budějovic, podle Halla se poprvé kopne po roce 2016. Příspěť by měly i evropské fondy v rámci operačního programu Doprava 2.

Ze staré jednokolejné trati, kudy dnes jezdí všechny vlaky mezi Ševětínem a Českými Budějovicemi, nezůstane téměř nic. Správa železnic koleje vytrhá. Na žádost společnosti Lesy Hluboká zůstane zachován pouze krátký úsek z Budějovic do stanice Hluboká nad Vltavou-Zámostí, která bude sloužit jako vlečka pro přepravu dřeva.

## 30. 08. 2011 Dráhy pošlou pendolino do Františkových Lázní. Cestu zkrátí o hodinu

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-poslou-pendolino-do-frantiskovych-lazni-cestu-zkrati-o-hodinu-1i9/-eko-doprava.aspx?c=A110830\\_084140\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-poslou-pendolino-do-frantiskovych-lazni-cestu-zkrati-o-hodinu-1i9/-eko-doprava.aspx?c=A110830_084140_eko-doprava_spi))

České dráhy nasadí od prosince své nejrychlejší vlaky Pendolino i na trať mezi Prahou a Františkovými Lázněmi. Každou sobotu budou vypravovat spojení do západočeských lázní, které na této trati nabídne podstatně rychlejší cestu. Vyplývá to z návrhu jízdního řádu, který má MF DNES k dispozici. Dráhy vypraví spoje na vlastní riziko, stát nebude jejich provoz dotovat. Zavedení sobotního vlaku ale zřejmě zásadně ovlivní vytíženost rychlíku Cheb – Praha, který vyjíždí čtyři minuty po pendolinu.

Na západ Čech bude zajíždět první ranní spoj z Ostravy, který bude vyjíždět dvě minuty před šestou. V devět odjede z Prahy, ve Františkových Lázních bude v 11:41. Zpět se vydá ve 12:19, v Praze bude tři minuty po třetí. "Vlak bude veden na komerční riziko. Jde o využití volné jednotky, která by byla jinak odstavena v depu," uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Dráhy zatím nerozhodly, jaký ceník na trase nasadí, ani zda bude nutná povinná dvouseťkorunová místenka jako v jiných spojích pendolina.

**Pendolino v lázních za dvě a půl hodiny**

Nasazení pendolina značně urychlí cestu mezi Prahou a západočeskými lázněmi. Pendolino, které mezi Prahou a Plzní nebude vůbec zastavovat, zvládne cestu do Chebu za 2 hodiny a třicet tři minut, téměř o hodinu rychleji než rychlíky. Vlak zastaví ještě v Mariánských Lázních a Lázních Kynžvart. Největší náskok získá pendolino především v úseku mezi Plzní a Chebem, kde plně využije možnost naklápění skříně při vyšších rychlostech. Vyšší rychlost umožnila na málo frekventované trase i rozsáhlá modernizace trati za miliardy korun. Pendolino od prosince rozšíří své víkendové jízdy i jiným směrem. V návrhu jízdních řádů jsou i dva páry spojů mezi Prahou a Žilinou. Jeden z nich by jezdil v sobotu ráno do Žiliny, druhý v neděli večer do Žiliny a v pondělí ráno zpět do Prahy.

**30. 08. 2011 Jedťte vlakem se slevou 25 nebo 50 % (1. září – 10. prosince 2011, vybrané regionální tratě)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11334/>)

České dráhy chtějí podpořit regionální dopravu novou akční nabídkou. Na vytipovaných regionálních tratích bude možné od 1. září do 10. prosince 2011 cestovat ve všech vlacích za zvýhodněné jízdné se slevou 25, případně 50 %. Cestující si jednosměrnou či zpáteční jízdenku se slevou IN 25 nebo IN 50 mohou koupit bez prokazování nároku na tuto slevu, tedy nemusí být držiteli In-karty. „Také na podzim pokračujeme s akčními nabídkami ČD Promo, kterými se snažíme propagovat regionální vlakovou dopravu, a na vybraných tratích nabízíme cestujícím jednodenní jízdenky za cenu od 1 koruny. Tyto naše akce mají u zákazníků úspěch a pro nás znamenají následné zvýšení tržeb,“ připomíná Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD a doplňuje: „Od 1. září ale přicházíme s novinkou. Nabídneme zvýhodněné jízdné IN 25 s 25% slevou, případně IN 50 s 50% slevou na jízdném, na výrazně delší dobu, a to do konce platnosti letošního jízdního řádu, tedy do 10. prosince 2011. Vytypovali jsme regionální tratě, kde chceme cestování vlakem zatraktivnit nižší cenou, abychom pro veřejnou vlakovou dopravu získali nové zákazníky.“

**ČD Promo se slevou IN 25, sleva 25 % z obyčejného jízdného:**

Středočeský kraj

- Trať 235 Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou

Jihočeský kraj

- trať 198 Strakonice – Vimperk
- trať 203 Blatná – Strakonice
- trať 197 Volary – Čížčovice

Plzeňský kraj

- trať 185 Domažlice – Klatovy
- trať 183 Klatovy – Janovice nad Úhlavou
- trať 182 Staňkov – Horšovský Týn

Královéhradecký kraj

- trať 047 Trutnov hl. n. – Teplice nad Metují
- trať 032 Trutnov hl. n. – Trutnov střed
- trať 023 Doubleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Kraj Vysočina

- trať 252 Studenec – Velké Meziříčí

Olomoucký kraj

- trať 295 Javorník ve Slezsku – Lipová Lázně
- trať 292 Lipová Lázně – Mikulovice
- trať 297 Mikulovice – Zlaté Hory

Zlínský kraj

- trať 305 Kroměříž - Zborovice

**ČD Promo se slevou IN 50, sleva 50 % z obyčejného jízdného:**

Středočeský kraj

- trať 222 Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov

- trať 204 Březnice – Rožmitál pod Třemšínem

Kraj Vysočina

- trať 237 Havlíčkův Brod – Humpolec

Zvýhodněná nabídka se vztahuje na jednosměrné a zpáteční jízdenky dle platného tarifu Českých drah TR 10 při odbavení cestujících uvnitř vyhlášeného obvodu jednotlivých tratí (slevu nelze uplatnit při jízdě mimo tento obvod). Děti, důchodci a držitelé průkazů ZTP a ZTP/P doloží svůj nárok na slevu IN 25 jako u zvláštního jízdného. Nabídka platí do 10. prosince 2011.

**30. 08. 2011 Belgické vlaky jezdí na solární energii**Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/134660-belgicke-vlaky-jezdi-na-solarni-energii/>)

Belgická železniční společnost Enfinity umístila solární panely na střechu tunelu na rychlodráze z Paříže do Amsterdamu. Panely tvoří plochu velikosti osmi fotbalových hřišť a vyrobí elektřinu pro 4 000 vlaků za rok. Šestnáct tisíc solárních panelů na střeše tříapůlkilometrového tunelu – vlaky v oblasti belgických Antverp až po holandské hranice jezdí na energii ze slunce. Panely za rok vyrobí energii pro 4 000 souprav, což odpovídá denní spotřebě všech vlaků v Belgii. Energie navíc napájí místní železniční infrastrukturu. "Tento projekt je výjimečný právě v tom, že panely vyrábí elektřinu i pro osvětlení vlakové stanice v Antverpách nebo zajišťuje provoz signalizačních tabulí. To je velmi unikátní," prohlásil Jürgen van Damme, vedoucí marketingu železniční společnosti Enfinity.

Belgie nepatří mezi slunné země. Solárním panelům ale k provozu stačí v průměru 900 hodin slunečního svitu za rok. "Plochá střecha tunelu nám posloužila jako dlouhý koberec bez stínu. To byla v této části dráhy velká výhoda," podotkl Van Damme. Tunel byl postaven podél chráněného lesa. Zabránilo se tak kácení stromů, které by ohrožovaly bezpečnost dráhy. Solární panely mají životnost 30 až 40 let. Jejich výkon klesá už po 20 letech. Podobné plány musela belgická společnost Enfinity zatím odložit. Důvodem je změna pravidel dotací na velké solární projekty.

**31. 08. 2011 Železniční spojení mezi Prahou a Plzní zablokovala srážka vlaků (Kařízek)**Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/134668-zeleznicni-spojzeni-mezi-prahou-a-plzni-zablokovala-srazka-vlaku/>)

Železniční spojení mezi Prahou a Plzní stojí kvůli srážce osobního a nákladního vlaku u Zbirohu. Nehoda se stala po páté hodině ráno před stanicí Kařízek. Při srážce se nikdo nezranil, došlo jen k poškození vlaků. Ve třech vozech soupravy jelo devět lidí. Trať bude zablokována minimálně do osmnácti hodin. Ze Zbiroha do Rokycan jezdí náhradní autobusy. Více informací o náhradní dopravě najdete na webu Českých drah. "Poslední vagon nákladního vlaku je vykolejen, lokomotiva osobního vlaku je pochroumaná. Trať je uzavřena," řekl řídicí důstojník krajských hasičů. Podle redaktora ČT Jana Dvořáka se strojvedoucí zachránil útekem do lokomotivy a zatím se nedá odhadnout, jak dlouho bude trať uzavřena. V místě je sice dvojkolejná trať Praha – Plzeň, ale na jedné koleji probíhá výstavba koridoru. Oba vlaky jely ze Zbiroha na Plzeň. "U železniční stanice Kařízek najel osobní vlak (Beroun – Plzeň) do zadní části rozjíždějícího se nákladního vlaku. Nikdo z cestujících ani osádka vlaků nebyl při nehodě zraněn," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škoda byla odhadnuta na 4 260 000 Kč.



Nákladní vlak vezl nové automobily Škoda z Mladé Boleslavi do Itálie. Na posledním vykolejeném vagonu jich bylo ve dvou patrech 11. Horní plošina se při nárazu částečně propadla na střechy nových vozů. Minimálně dva automobily jsou značně poškozené. "Následky nehody budou odstraněny nejdéle do 18:00," řekla mluvčí oblasti ČD Radka Pistoriusová. Část trati je uzavřena jak pro osobní, tak rychlíkové vlaky. Dráhy zajišťují náhradní autobusovou dopravu, využívají ji lidé, kteří jedou rychlíky z Hořovic do Rokycan nebo osobními vlaky ze Zbiroha do Holoubkova. Podle Drážní inspekce je pravděpodobnou příčinou nehody selhání lidského činitele.

### 31. 08. 2011 Regionovy mají vady, při nehodách zraní pasažéry uvolněné plechy a sklo

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regionovy-maji-vady-pri-nehodach-zrani-pasazery-uvolnene-plechy-a-sklo-130-/ekonomika.aspx?c=A110831\\_083338\\_domaci\\_brd](http://ekonomika.idnes.cz/regionovy-maji-vady-pri-nehodach-zrani-pasazery-uvolnene-plechy-a-sklo-130-/ekonomika.aspx?c=A110831_083338_domaci_brd))

Drážní inspekce při vyšetřování nehod motorových vlaků Regionova našla skryté závady, které způsobily cestujícím několik zranění. Lidi zranilo vysypané sklo, sedačky i odletující plechy. Dráhy i firma dodávající vlaky už slíbily nápravu, ale jen u nových souprav. Potenciálně nebezpečné vlaky tak budou jezdit dál. Při šetření nehody dvou vlaků z loňského prosince ve středočeských Kamenných Žehrovicích našla Drážní inspekce u modernizovaných souprav Regionova skryté závady. Při srážce se rozbilo sklo z přepážky oddělující cestující, které mělo zůstat vcelku, uvedl Radiožurnál. Několik lidí se o něj pořezalo. "Zjistila se závada v konstrukci stropních příček, kdy roh stropní příčky zasahoval přímo do skla. Při nárazu se sklo vysypalo, čímž došlo ke zranění některých cestujících," sdělil Českému rozhlasu Radiožurnál šéf inspektorů Drážní inspekce Zdeněk Malý.

Dalším problémem je podle inspekce zablokování dveří strojvedoucího vlivem deformací po nárazu. Pokud by je přeci jen dokázal otevřít, zatarasil by únik cestujícímu, který za dveřmi sedí. Selhal také spojovací materiál u plechového obložení podstavců sedaček. Plastové čepy se silou nárazu zlomily a plechy létaly po kabině. Změnit by se měly také stolky pod okny, jež také způsobily některá zranění. Závady se projeví i při dřívějších nehodách souprav Regionova, proto inspekce nyní požaduje nápravu, informuje Radiožurnál.

#### Vady zohlední jen u modernizace dalších souprav

"Závěry Drážní inspekce v uvedených dokumentech považujeme za velmi závažné. Při výběrových řízeních na modernizaci starších vozidel, ale také při nákupu zcela nových vozidel budou všechna zjištění Drážní inspekce z uplynulých mimořádných událostí promítnuta do technických podmínek, na základě kterých jsou vozidla modernizována, nebo konstruována," ubezpečuje Petr Štáhlavský z Českých drah. "U prosklených příček došlo k úpravě kostry stropu a stropní desky, která by měla více minimalizovat možnost rozbití skel v případě mimořádné situace, dále v prostoru kabiny strojvedoucího je změna spočívající v dosazení pevnějších šroubů upevňující nárazníky a dále prostor před vstupem na stanoviště strojvedoucího je označen piktogramem 'označený prostor, kde je zakázáno se zdržovat nebo odkládat zavazadla' a žlutou podlahovou krytinou," vyjmenovala plánované změny mluvčí dodavatele vlaků Pars Nova Michaela Linhartová. Štáhlavský iDNES.cz sdělil, že se zatím nejednalo o úpravách současných regionov. Plány dodavatele se týkají úpravy až těch budoucích. Stávající jsou totiž řádně schválené Drážním úřadem a závady nemají dle společnosti Pars Nova vliv na provoz vlaků. Závada se podle nich neprojevuje při jízdě, ale až při nehodě.

### 31. 08. 2011 České dráhy rozšíří služby ve vlacích mezi Prahou a Ostravou

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11342/>)

V šestnácti dálkových spojích mezi Prahou a Ostravou budou o cestující první třídy pečovat stevardky. České dráhy tak rozšiřují službu, kterou na jaře s úspěchem otestovaly. Stevardky rozdávají cestujícím denní tisk a teplý nebo studený nápoj zdarma. Kromě toho se starají o usazení cestujících na místo, o jejich pohodlí během cesty a zároveň dbají na základní čistotu ve voze. Tento koncept České dráhy poprvé představily koncem ledna a vyzkoušely ho na osmi spojích mezi Prahou a Moravou. Díky rozšíření služby se od 1. září setkají cestující první třídy se stevardkami ve všech dálkových spojích kategorie EC, IC a Ex, které jedou z Prahy do Ostravy nebo opačně. „To ale není jediná novinka, kterou na této relaci chystáme. Chceme ve vybraných spojích zkvalitnit také gastronomické služby. Kromě jídelních vozů budeme postupně rozšiřovat prodej občerstvení z minibarů přímo na místo a ve vlacích SC Pendolino nabídneme denní tisk a vodu zdarma i cestujícím ve druhé třídě,“ doplňuje náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek. „Je logické, že se snažíme udržet naše cestující. Zmíněné novinky jsou ale spíše třešničkou na dortu. Primární je, že cestujícím garantujeme kvalitní vozy a u vlaků SC Pendolino bezkonkurenčně nejkratší jízdní dobu.“

Další výhodou síťového národního dopravce je návaznost dálkových vlaků na přípojné regionální spoje a také další doplňkové služby. „Například spouštíme službu ČD Taxi, díky které si mohou naši cestující zajistit na pražském a ostravském hlavním nádraží a také v Ostravě-Svinově taxi a po předložení naší jízdenky jim taxislužba garantuje cenu i kvalitu služby.“

**31. 08. 2011 Převod Živé dopravní cesty byl definitivně podepsán**

Zdroj: Ministerstvo dopravy ([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/TZ\\_31\\_08\\_11.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_31_08_11.htm))

Na půdě Ministerstva dopravy byly dnes podepsány smlouvy ošetřující převod 9.500 zaměstnanců z Českých drah pod hlavičku Správy železniční dopravní cesty. Tímto aktem byl definitivně dokončen převod takzvané „Živé dopravní cesty“. Jedná se o pokračování procesu transformace české železnice, který byl zahájen již v roce 2002. Samotnému převodu zaměstnanců, který schvalovala i Vláda a který plní požadavky evropské legislativy, předcházelo dlouhé a citlivé vyjednávání s odborovými svazy na železnici. Jeho cílem bylo mimo jiné i sjednocení zaměstnaneckých benefitů. Výsledkem těchto dohod byl i vznik Memoranda, které dne 3. 8. 2011 podepsali zástupci Ministerstva dopravy, Českých drah, SŽDC a Odborové centrály.

Memorandum o převodu „Živé dopravní cesty“ podepsalo devět z deseti odborových organizací působících na železnici. Nepodepsala jej pouze odborová organizace SOSAD. Součástí dohody není jen přechod tisíců železničářů z Českých drah pod hlavičku státní organizace SŽDC, ale i finanční vyrovnání v hodnotě 389 miliónu korun. Peníze dráhy dostanou například za techniku nebo stejnokroje, které si výpravčí vezmou sebou do nového působiště. „Uskutečnění převodu Živé dopravní cesty je prvním krokem k dokončení transformace české železnice. Dojde k definitivnímu odloučení dopravce od provozovatele dráhy, jak to po nás žádá i Evropská unie. Jsem velmi rád, že Memorandum podepsalo 90 % ze všech železničních odborových svazů. Pevně doufám ve zlepšení komunikace mezi jednotlivými subjekty, což povede k rapidnímu zlepšení současného stavu na české železnici,“ uvedl ministr dopravy Pavel Dobeš.

**31. 08. 2011 Obce na Trutnovsku nechťejí autobusy místo vlaků**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/134768-obce-na-trutnovsku-nechteji-autobusy-misto-vlaku/>)

Královéhradecký kraj chce, aby v novém jízdním řádu, který začne platit v prosinci, vlaky zcela vynechávaly dvě zastávky mezi Trutnovem a Jaroměří. Mělo by se tak zrychlit spojení větších regionálních center. Obce, které přijdou o své zastávky, však poukazují, že zůstanou bez dostatečné obsluhy veřejnou dopravou. Vlaky mají podle plánů Královéhradeckého kraje napřesrok projíždět Suchovršice a Bohuslavice. Dnes obě zastávky obsluhuje v pracovní dny devět párů vlaků, napřesrok žádný. Kraj tvrdí, že lidé mohou využít autobusy, zrušení zastávek přitom má zrychlit cestu osobního vlaku z Jaroměře do Trutnova o dvě minuty. "Nevím, proč bychom měli trpět za to, že pár lidí potřebuje do Krkonoš a zpět – a hodně rychle," zhodnotila rozhodnutí kraje suchovršická starostka Lenka Hozová. Autobusová alternativa se starostce nelíbí, upozornila, že autobusy si – na rozdíl od vlaků – navzájem ujíždějí. "Když chceme na Náchod nebo Červený Kostelec, chybí na přestup pět minut. Takže dojedeme do Úpice a tam čekáme 55 minut na spojení dál," podotkla starostka.

Obce, které mají kvůli dvouminutové úspoře v jízdních dobách přijít o vlaky, poslaly kraji svůj alternativní návrh. "Dostali jsme od nich návrh, aby bylo zachováno asi sedm spojů. V současné době to analyzujeme," řekl předseda krajského dopravního výboru Vlastimil Dlab. Zda bude kraj trvat na projíždění zastávek na Trutnovsku, bude zřejmé až v průběhu září. Zastupitel Dlab však už připustil, že se v Suchovršicích a Bohuslavicích možná nakonec bude stavět i napřesrok.