

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2012

## OBSAH

03. 01. 2012	NÁDRAŽÍ V CHR LICÍCH NEMÁ V NÁZVU BRNO, PROTO TU NEMAJÍ LEVNÉ JÍZDENKY .....	3
03. 01. 2012	HORNÍ DVOŘIŠTĚ MÁ POTVRZENÉ EVROPSKÉ PENÍZE (HORNÍ DVOŘIŠTĚ ST. HR. – ČESKÉ BUDĚJOVICE) .....	3
04. 01. 2012	SMUTNÝ REKORD, NA ŽELEZNICI LONI ZAHYNULO 277 LIDÍ.....	3
05. 01. 2012	CESTA PENDOLINEM VYŠLA DIVADELNÍHO REŽISÉRA NA 30 TISÍC .....	4
05. 01. 2012	VLAHU SELHALY NA TRATI Z KOŘENOVA BRZDY, ŘÍTIL SE PŘES TŘI ZASTÁVKY.....	5
05. 01. 2012	BRNO DÁ LETOS NA PROPAGACI ODSUNU NÁDRAŽÍ MILION. I KDYŽ PROJEKT STOJÍ .....	6
06. 01. 2012	ČD CARGO PŘEVZLO LONI VÍCE NÁKLADŮ .....	6
06. 01. 2012	DALŠÍ RÁNA PRO LOKÁLNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCE: SŽDC ZVYŠUJE POPLATEK .....	7
08. 01. 2012	CHCETE SI KOUPIŤ NÁDRAŽÍ? ŠANCI MÁTE V OSTRAVĚ-VÍTKOVICÍCH .....	7
08. 01. 2012	HLUKU Z VLAKŮ BRÁNÍ VYSOKÉ BETONOVÉ ZDI, STAČILY BY JEN METROVÉ CLONY .....	8
09. 01. 2012	NA MODERNÍ TRATI ZA MILIARDY SE VLNÍ KOLEJE, VLAKY JEZDÍ PADESÁTKOU (KOZOLUPY, PLEŠNICE).....	9
09. 01. 2012	NAPOJENÍ KORIDORU NA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ VYMYSLÍ SUDOP PRAHA ZA 143 MILIONŮ (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.) .....	9
10. 01. 2012	VLAKY V CENTRU PRAHY NEJEZDILY, STÁLA I TRÁŤ U PŘEROVA.....	10
11. 01. 2012	DALŠÍ EVROPSKÁ LOKOMOTIVA SMÍ NA ČESKÉ KOLEJE (SIEMENS ES 64 F4) .....	10
12. 01. 2012	V MLADÉ BOLESLAVI VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK.....	11
12. 01. 2012	REKORDNÍ ROK V MODERNIZACI VLAKŮ ČESKÝCH DRAH.....	11
12. 01. 2012	STAVEBNÍ POVOLENÍ: PRŮJEZD ŽELEZNIČNÍM UZLEM ÚSTÍ NAD ORLICÍ .....	12
12. 01. 2012	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY OPTIMALIZACE TRATI STŘÍBRO – PLANÁ U MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ.....	12
13. 01. 2012	NEDALEKO LIBERCE NAJEL VLAK DO SESUVU. TRÁŤ BYLA DESET HODIN ZAVŘENÁ (JEŘMANICE – BOSKOVICE NAD MOHELKOU).....	13
13. 01. 2012	PÁD STROMU ZASTAVIL NA VÍCE NEŽ DVĚ HODINY VLAKY MEZI PRAHOU A KOLÍNEM.....	13
13. 01. 2012	VLAHU, KTERÝ SE ŘÍTIL Z KOŘENOVA, BRZDY NESELHALY. CHYBOVAL ASI STROJVŮDCE .....	13
15. 01. 2012	NESAHEJTE NA NÁDRAŽÍ V HAVÍŘOVĚ, VZKAZUJÍ ČESKÝM DRAHÁM PAMÁTKÁŘI .....	14
15. 01. 2012	AKTIVISTÉ CHTĚJÍ V PŘÍBRAMI DALŠÍ ŽELEZNIČNÍ STANICI, MĚSTO NA NI NEMÁ .....	15
16. 01. 2012	CESTUJTE Z RÝMAŘOVA DO KRNOVA A ZPĚT ZA POLOVINU (16. – 31. LEDNA 2012).....	15
16. 01. 2012	MODERNIZACE TRATI V ÚSTÍ N. O. SE STARÝM NÁDRAŽÍM STÁLE NEPOČÍTÁ. ....	16
17. 01. 2012	DO KOLEJIŠTĚ NĚKDO NASTRAŽIL HOKEJOVOU BRANKU, NARAZIL DO NÍ VLAK (ČESKÉ BUDĚJOVICE).....	16
17. 01. 2012	INDONÉSIE PŘITVRDILA: ZA JÍZDU NA STŘEŠE KOULÍ DO HLAVY.....	17

17. 01. 2012	SNĚHURČINY TRPASLÍKY NAHRADÍ V NÁZVECH PENDOLIN ŘEKY.....	17
17. 01. 2012	MODERNIZOVANÉ VOZY ZE ŠUMPERKA ZÍSKALY POVOLENÍ K PROVOZU (961 BFHPVEE) .....	18
17. 01. 2012	STŘEDNÍ ČECHY CHTĚJÍ NOVOU TRAŤ, KTERÁ ZKRÁTÍ CESTU Z PRAHY DO BOLESLAVI.....	19
18. 01. 2012	V TENDRU NA RYCHLÍKY BUDE MINISTERSTVO PŘÍSNÉ .....	19
18. 01. 2012	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. BYLNICE – I. STAVBA .....	20
19. 01. 2012	OBŘÍ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKA MÁ SKLUZ (EJPOVICE – PLZEŇ).....	20
19. 01. 2012	ČESKÉ DRÁHY V ROCE 2011 ZVÝŠILY PŘESNOST VLAKŮ .....	21
19. 01. 2012	SŽDC PO PŘEDCHOZÍCH ZTRÁTÁCH MĚLA LONI ZISK DVĚ MILIARDY KČ.....	21
20. 01. 2012	STÁT CHCE DO ČESKÝCH DRAH NALÍT MILIARDY, KONKURENCI SE TO NELÍBÍ .....	22
20. 01. 2012	VYKOLEJENÝ VLAK CELÝ DEN BLOKOVAL PARDUBICKO-LIBERECKOU TRAŤ (SEMILY) .....	22
21. 01. 2012	ŠÉFY V DOPRAVĚ POTĚŠÍ MINISTR DOBEŠ TUČNÝMI ODMĚNAMI V BÁRTOVĚ STYLU .....	23
23. 01. 2012	SNÍH A STROM PŘES KOLEJE ZASTAVILY DVĚ TRATĚ NA LIBERECKU.....	23
23. 01. 2012	Z ČÁSTÍ VLAKU SE STALA LÁVKA, NADŠENCI HO Z NICH CHTĚJÍ ZNOVU POSTAVIT (M 120.4) .....	24
23. 01. 2012	REKORDNĚ DRAHÝ BENZIN MĚNÍ ZVYKY LIDÍ, MÍSTO AUTEM JEZDÍ VLAKEM.. .....	24
24. 01. 2012	RYCHLOU ŽELEZNICI PRAHA – MNICHOV CHTĚJÍ VŠICHNI KROMĚ BERLÍNA.....	25
24. 01. 2012	DRÁHY HLEDAJÍ KUČAŘE NA KOLEJE ZA ČTVRT MILIARDY .....	26
26. 01. 2012	NOVÉ SLEVY PRO DŮCHODCE PLATÍ OD 1. ÚNORA .....	27
26. 01. 2012	PLZEŇSKÝ KRAJ PŘIPRAVIL PODMÍNKY PRO ŽELEZNIČNÍ SOUTĚŽE .....	27
26. 01. 2012	SE SPADLÝMI STROMY BOJOVALI ŽELEZNIČÁŘI ČTYŘI DNY (ŽELEZNÝ BROD – TANVALD) .....	28
26. 01. 2012	CHRLICE SE PŘIPOJÍ K BRNU I NA ŽELEZNICI .....	28
27. 01. 2012	VÝŠI PLATU VEDENÍ DEUTSCHE BAHN BUDOU URČOVAT I CESTUJÍCÍ .....	29
29. 01. 2012	NA MODERNIZACI ŽELEZNICE NA JIHU ČECH PŮJDOU STOVKY MILIONŮ KČ.. .....	29
30. 01. 2012	REGIOJET PŘIDÁ DALŠÍ ČTYŘI SPOJE NA TRASE Z HAVÍŘOVA DO PRAHY (OD 20. ÚNORA 2012).....	30
30. 01. 2012	DRÁHY MAJÍ POVOLENÍ, PRÁCE NA HORNÍM NÁDRAŽÍ VE VARECH MŮŽOU ZAČÍT .....	30
30. 01. 2012	VÝLUKA MEZI MOSTY U JABLUNKOVA A ČADCOU ZASTAVÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU (1. – 21. ÚNORA 2012) .....	31
30. 01. 2012	MRÁZ V ČESKU LÁME KOLEJE I REKORDY, BUDE AŽ -35 STUPŇŮ .....	32
31. 01. 2012	V PARDUBICÍCH-ROSIČÍCH SE NA JEDNÉ KOLEJI POTKALY DVA VLAKY .....	32
31. 01. 2012	ZLODĚJI UKRADLI Z ŽELEZNIČNÍHO MUZEA V JAROMĚŘI SOUČÁSTKY ZA MILION .....	32
31. 01. 2012	ČD HROZÍ V LIBERECKÉM KRAJI POKUTA ZA STARÉ VLAKY A NEDODRŽOVÁNÍ JÍZDNÍCH ŘÁDŮ .....	33

**03. 01. 2012 Nádraží v Chrlicích nemá v názvu Brno, proto tu nemají levné jízdenky**

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/nadrazi-v-chrlicich-nema-v-nazvu-brno-proto-tu-nemaji-levne-jizdenky-1ge-brno-zpravy.aspx?c=A120103\\_1709665\\_brno-zpravy\\_bor](http://brno.idnes.cz/nadrazi-v-chrlicich-nema-v-nazvu-brno-proto-tu-nemaji-levne-jizdenky-1ge-brno-zpravy.aspx?c=A120103_1709665_brno-zpravy_bor))

Nádraží v brněnských Chrlicích má stále historický název. Změna by stála desetitisíce korun a radnice o ní zatím neuvažovala. Teď se ale ukázalo, že kvůli chybějícímu slovu "Brno" v názvu si cestující z Chrlic nemohou koupit jízdenku ČD Promo, která nabízí levné cestování mezi jihomoravskou metropolí a Prahou. Chrlice nejsou Brno. Proto si zde nemůžete zakoupit naši nabídku. Takovou odpověď dostal před nedávnem od Českých drah Michal Radvan. Poslal jim stížnost, že si na nádraží v Chrlicích nemohl koupit zlevněnou jízdenku ČD Promo z Brna do Prahy. Přitom by ji měli prodávat ve všech pokladnách na území obou měst. Z odpovědi Českých drah se dozvěděl, že má smůlu. "Jízdenky lze vydat ze všech stanic začínajících názvem Brno. Jelikož se uvedená stanice nejmenuje Brno-Chrlice, ale jen Chrlice, jízdenku ČD Promo v ní nelze vydat," napsal drážní úředník, který stížnost vyřizoval. Michala Radvana to rozhořčilo. "Zdá se, že České dráhy mají nejen jiné ceny pro lidi z města a venkova, ale také nerespektují zákonné členění republiky," poznamenal Radvan.

**Musela by se přejmenovat stanice, reagují dráhy**

Podle mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové nehodlá dopravce své podmínky nijak měnit. "To bychom museli mít desítky výjimek," uvedla Šubová s tím, že jedinou možností by bylo přejmenování stanice. Chrlice jsou součástí Brna už od roku 1971. Přesto se podle názvu svého nádraží mohou místní obyvatelé cítit jako venkované. Vedení městské části se však současným rozporem v pojmenování dosud nezabývalo. "I když se v minulém roce opravovala nádražní budova, dosavadní název zůstal. Brala jsem to jako historickou záležitost," uvedla starostka Brna-Chrlic Ivana Telecká (NK). Svůj název změnila před několika lety sousední stanice Sokolnice. Protože se nachází na území Telnice, její radnice se zasadila o jeho rozšíření na Sokolnice-Telnice.

Přejmenování schvaluje Drážní úřad, samotné přeznačení pak zajišťuje Správa železniční dopravní cesty. Celkové náklady se počítají na desetitisíce korun. Pro úpravu názvu platí zásada, že ho platí ten, kdo si o něj požádal. I to je jeden z důvodů, proč v Chrlicích zůstane zřejmě vše při starém. "Překvapuje mě, že bychom měli za přejmenování platit my. Náklady jsou pro naši radnici vysoké," podotkla Ivana Telecká.

**03. 01. 2012 Horní Dvořiště má potvrzené evropské peníze (Horní Dvořiště st. hr. – České Budějovice)**

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Horni\\_Dvoriste\\_ma\\_potvrzene\\_evropske\\_penize.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Horni_Dvoriste_ma_potvrzene_evropske_penize.htm))

Ministerstvo dopravy již dříve avizovalo podstatné zrychlení procesu schvalování velkých dopravních projektů. Tento předpoklad se plní. Ještě před koncem roku 2011 byl schválen projekt „Optimalizace trati Horní Dvořiště st. hranice – České Budějovice“, který je v pořadí jedenáctým takto schváleným železničním projektem. Částka příspěvku Evropské unie se rovná 36,1 mil. EUR, což odpovídá 841,5 mil. korun.

Projekt „Optimalizace trati Horní Dvořiště st. hranice – České Budějovice“ se nachází na IV. národním tranzitním železničním koridoru a je součástí Transevropské dopravní sítě. „Účelem projektu bylo uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům,“ oznámil ředitel odboru fondů z ministerstva Marek Pastucha. Mezi hlavní socioekonomické cíle projektu patří zlepšení kvality železniční dopravy, zvýšení prostorové průchodnosti a propustnosti trati, zvýšená úspora času, snížení externích účinků z železniční dopravy na životní prostředí, a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Na celkové délce rekonstruovaného úseku 38 km byly vybudovány protihlukové stěny o délce 11,3 km. Více informací o projektu včetně krátkého dokumentárního filmu naleznete zde:

<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=11>

**04. 01. 2012 Smutný rekord, na železnici loni zahynulo 277 lidí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/159145-smutny-rekord-na-zeleznici-loni-zahynulo-277-lidi/>)

Loni na železnici přišlo o život 277 lidí, což je nejvíc od roku 2003. Nejvíc lidí zemřelo při střetu s vlakem. Zvýšil se i počet nehod trojibusů a tramvají v rámci MHD. Naopak se snížil počet nehod

na železničních přejezdech, který byl nejnižší od roku 2003. Klesl i počet obětí těchto nehod. Celkem se loni stalo skoro čtyři tisíce nehod. "Podle předběžných statistik evidovala Drážní inspekce v roce 2011 na dráhách celkem 3 797 nehod, což je sice nejméně od roku 2003, avšak došlo k nárůstu nejzávažnějších druhů mimořádných událostí klasifikovaných jako závažná nehoda," sdělil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Dodal, že zatímco v předcházejících čtyřech letech se stalo na dráhách průměrně šest závažných nehod, v roce 2011 jich bylo 16, což je téměř o 300 procent více.

Závažná nehoda je taková, při které zemře člověk, nebo se pět zraní, nebo je škoda vyšší než pět milionů korun. Nárůst závažných nehod podle Jana Kučery z Drážní inspekce vznikl hlavně vyššími škodami. Počty nehod se podle něj také zvýšily díky chybám zaměstnanců – například že strojvedoucí nezastaví, ačkoliv mu to návěstidlo přikazuje. Vzrostly také tragické následky nehod. Loni bylo na železnici usmrceno 277 lidí, což je nejvíce od vzniku Drážní inspekce v roce 2003. Obdobný počet usmrčených byl zaznamenán pouze v letech 2004 a 2005, kdy zemřelo 274 lidí.

#### **Srážku s vlakem přežije jeden z pěti lidí**

Nejvíce obětí si každoročně vyžádají střety vlaku s lidmi. V roce 2011 bylo zaznamenáno 284 takových případů, téměř o devět procent více než v roce 2010. Bylo při nich usmrceno 220 lidí, a loňský rok se tak stal nejhorším. Dosud měl nejhorší statistiku rok 2006, kdy při střetu s vlakem zemřelo 209 lidí. Podle statistik Drážní inspekce se střet vlaku s člověkem podaří přežít pouze jednomu z pěti lidí. "Alarmující je nárůst počtu závažných nehod tramvajů a trolejbusů, kde se v roce 2011 událo pět závažných nehod. Tragicky skončila květnová srážka trolejbusu a tramvaje v Brně, kdy byl jeden cestující usmrčen a 12 bylo zraněno," uvedl Drápal.

Za dobrou zprávu mluvčí označil snížení počtu nehod na železničních přejezdech v roce 2011. Stalo se jich celkem 189, což je nejméně od vzniku Drážní inspekce, zemřelo při nich 33 lidí. Ze statistik Drážní inspekce také vyplývá, že pro zabezpečení přejezdů jsou důležité závory. "Jakmile jsou na přejezdu závory, k úmrtí lidí tam nedochází – kromě sebevrahů nebo hazardérů," uvedl Kučera ve Studiu ČT24. Drážní inspekce se mimo jiné věnuje preventivním kampaním, aby varovala dospělé i děti před riziky, které jim hrozí na železnici. Všechny kampaně jsou ke stažení zde. Drážní inspekce je státní instituce, která odborně zjišťuje příčiny nehod a vykonává preventivní státní dozor na dráhách.

---

#### **05. 01. 2012 Cesta Pendolinem vyšla divadelního režiséra na 30 tisíc**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/159227-cesta-pendolinem-vysla-divadelniho-rezisera-na-30-tisic/>)

Kdyby dopravní firmy důsledně nevymáhaly peníze z černých pasažérů, brzy by špatně skončily. Pro České dráhy je ale vymáhání pokuty složitý byrokratický úkon, který dokáže jízdu bez lístku rychle prodražit. Po známém divadelním režisérovi Michaelu Tarantovi dnes požadují za jednu cestu bez jízdenky, ke které navíc došlo omylem, 30 tisíc korun. Ke zdoluhavému vyřizování případu a jeho prodražení přitom přispěla i chyba samotných drah.

Michael Tarant cestoval zhruba před třemi lety vlakem z Pardubic do Prahy. Na nádraží zjistil, že jeden vlak právě odjíždí, proto se rozběhl na nástupiště – až na palubě zjistil, že je to povinně místenkové Pendolino, ze kterého už nemohl vystoupit. "Při kontrole jízdenek bylo zjištěno, že cestující nemá jízdenku ani rezervaci," popsal situaci, která nastala, mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Sám cestující tvrdí, že jízdenku neměl proto, že cestoval na kilometrickou banku, kterou nestihl vyplnit předem a průvodčí na palubě mu to už dodatečně nedovolil. "To už v době, kdy probíhá kontrola jízdenek, ale není možné," podotkl mluvčí Šťáhlavský.

Dráhy i cestující se přitom shodují, že cestující byl ochoten zaplatit přírůzek, měl však pouze platební kartu, kterou průvodčí nepřijímají. Výsledkem byla tzv. hlášenka, kterou sepsal průvodčí po ostrém střetu s cestujícím. Tomu se průvodčího souhrn situace nelíbil, a tak hlášenku nepodepsal a nepřevzal. "Odešel s tím, že mě to tedy bude mrzet," vzpomněl Michael Tarant na závěr střetu s průvodčím, který se podle jeho popisu choval velmi nezdořile.

#### **"Jízdné" 30 tisíc korun**

Vystoupením z Pendolina skutečně začaly pro "černého" cestujícího velké problémy. Dráhy mu poslaly dopis s výzvou k úhradě dlužné částky. Mělo jít o 1 433 korun – 133 za jízdné, 800 jako pokuta za jízdu bez platného dokladu a 500 za jízdu Pendolinem bez rezervace. Dráhy však dopis odeslaly na špatnou adresu – místo do pražské ulice Pod Vilami odputovala do neexistující ulice Pod Lipami. Dopis se proto vrátil jako nedoručení a z Michaela Taranta, věrného zákazníka s kilometrickou

bankou, se stal v očích Českých drah notorický neplatič. Dopravní firma se obrátila na právní kancelář s pokynem, ať peníze vymáhá soudně, a to hned ve dvou případech. "V tomto případě byly vystaveny dvě hlášenky, protože se vlastně jednalo o dva přestupky. Jedna věc byla jízda bez platné jízdenky, druhá věc použití povinně místenkového spoje bez rezervace," vysvětlil mluvčí drah.

Díky rozdělení pokuty na dvě části začal advokát každou sumu vymáhat zvlášť včetně soudních poplatků. Soud tedy Michaela Taranta vyzval, aby zaplatil jízdenku s přírůžkou a k tomu náklady advokáta, celkem 7 358 korun. Po čtvrt roce přišel další soudní platební rozkaz na 6 899 korun za jízdu Pendolinem bez místenky a další náklady na advokáta. Jedna jízda Pendolinem z Pardubic do Prahy se tak záhy vyšplhala na 14 257 korun. To ale stále nebylo vše, advokát si totiž po roce ještě vzpomněl na úrok z prodlení, kvůli kterému poslal na Michaela Taranta exekutora, který nakonec vymohl k dlužným 65 korunám a 45 haléřům také mnohatisícové dodatečné náklady – konkrétně 16 020 korun – a tak se "jízdné" rázem ještě zdvojnásobilo na více než 30 tisíc korun.

- vymáhaná částka (jízdné + pokuta):	1 433 Kč
- odměna pro advokáta:	2 x 6 369 Kč (tj. 12 738 Kč)
- úřední položky:	86 Kč
- úrok z prodlení:	65,45 Kč
- náklady na exekutora a jeho odměna:	7 800 Kč
- další odměna pro advokáta (za objednání exekutora):	8 220 Kč
- celkem:	30 342,45 Kč

### Nechyboval jenom cestující

Chybu však neudělal jenom cestující, který kdysi unáhleně vběhl do prvního vlaku, který spatřil – a potom poctivě splácel vše, co po něm kdo chtěl. Chyby dělaly i další strany, které měly s případem co do činění. Začaly dráhy, které na počátku poslaly dopis na špatnou adresu. "Omluvily se za to, že špatně uvedly adresu a že jsem vlastně nebyl obeslán – a to je všechno," shrnul Michael Tarant. Oslovení právníci se podivují také nad chováním exekutora Jiřího Poška – též místopředsedy exekutorské komory – který na příkaz drážního právníka peníze vymáhal. Kvůli pohledávce, která však činila pouze 65 korun, obstavil dům za několik milionů. Navíc vydal čtyři exekuční příkazy a teprve potom dlužníka informoval. "Zajištění nemovitosti neznamená, že dojde k jejímu prodeji. Nicméně bez ohledu na uvedené se v tomto případě jedná o nestandardní postup, který u daného exekutorského úřadu není v žádném případě obvyklý," podotkl tajemník Exekutorské komory ČR Petr Ustohal. Pošek se navíc spletl při závěrečném vyúčtování.

### Přiměřený trest?

Přesto je otázka, zda je nutné, aby se na cestě mezi úřady a právníky zvýšila cena jízdného včetně pokuty z necelých 1 500 korun na 30 000. "Do celého práva se promítají ústavní zásady, ústavní principy a jeden z těchto principů je princip přiměřenosti. Pan Tarant na počátku celého příběhu možná pochybil, nicméně potom všechny své povinnosti plnil a snažil se plnit tak, jak mu právní řád ukládá. Nepovažuji za přiměřené, aby z částky zhruba 800 korun byl pan Tarant podle práva povinen platit částku zhruba 23 tisíc Kč na nákladech řízení," shrnul Tarantův právník Jakub Svoboda.

I kvůli chybám na druhé straně doufá Michael Tarant, že se mu část peněz nakonec ještě vrátí. "Stačí, aby si České dráhy všimly, že několikrát pochybily ony, jejich právník, dokonce i soudní exekutor. Myslím, že je čas to odtroubit, omluvit se a najít noblesní smírné řešení," poznamenal. Celý kolotoč přitom vůbec nemusel začít nebo mohl být nanejvýš poloviční. Stačilo, kdyby průvodčí v Pendolinu před třemi lety nechal cestujícího zapsat cestu do kilometrické banky, kterou využíval denně a většina průvodčích u opomenutí dokáže přimhouřit oko. "Podobné situace jsem zažil nejen já, ale i moji přátelé. Když průvodčí zjistil, že na kilometrické bance mám každý den cestu z Prahy do Pardubic a každý večer zpátky do Prahy, bylo jasné, že na kilometrickou banku denně jezdím a bylo dokazatelné, že nejsem zločinec," připomněl Michael Tarant počátek historie tak neslavné pro něj, ale i pro dráhy.

## 05. 01. 2012 Vlaku selhaly na trati z Kořenova brzdy, řítil se přes tři zastávky

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/vlaku-selhaly-na-trati-z-korenova-brzdy-ritil-se-pres-tri-zastavky-1du-krimi.aspx?c=A120105\\_172505\\_liberec-zpravy\\_alh](http://zpravy.idnes.cz/vlaku-selhaly-na-trati-z-korenova-brzdy-ritil-se-pres-tri-zastavky-1du-krimi.aspx?c=A120105_172505_liberec-zpravy_alh))

Na nejstrmější české trati z Kořenova do Tanvaldu selhaly ve středu dopoledne lokomotivě brzdy. Vlak se velkou rychlostí prořítal třemi zastávkami. Strojvedoucímu se nakonec podařilo soupravu

zastavit ruční brzdou. Cestující vyvázli bez zranění. "Vozidlo jsme odeslali na expertizu, z jakého důvodu nevykazovalo brzdicí účinek," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Souprava se po trati řítila ve čtvrt na deset dopoledne. "Při mimořádné události se nikdo nezranil. Trať museli prohlédnout technici, protože je konstruovaná na nižší rychlost, než jakou po ní vlak projel," poznamenal Halla. Provoz se podařilo obnovit ve tři odpoledne. Mezitím cestující vozil autobus. Trať je známá tím, že má unikátní ozubnicový systém, který vlakům pomáhal překonávat velké stoupání. Lokomotiva má však atest, že strmou trať zvládne i bez něj, takže tento systém nevyužívá.

### Zubačka Kořenov

Ozubnicová trať vede z Tanvaldu přes Kořenov do Harrachova. Sedmikilometrový úsek mezi Tanvaldem a Kořenovem je nejstrmější v Česku. Dráha byla postavena v roce 1902.

## 05. 01. 2012 Brno dá letos na propagaci odsunu nádraží milion. I když projekt stojí

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/brno-da-letos-na-propagaci-odsunu-nadrazi-milion-i-kdyz-projekt-stoji-12z-brno-zpravy.aspx?c=A120105\\_162846\\_brno-zpravy\\_bor](http://brno.idnes.cz/brno-da-letos-na-propagaci-odsunu-nadrazi-milion-i-kdyz-projekt-stoji-12z-brno-zpravy.aspx?c=A120105_162846_brno-zpravy_bor))

Brněnské hlavní nádraží čeká podivný rok. Stěhování na jih nezačne už proto, že chybí územní rozhodnutí. O dopravním uzlu se ale bude mluvit stále a městskou kasu to bude stát nemalé peníze. Do propagace odsunu nádraží a stavby takzvaného Jižního centra totiž Brno hodlá investovat bezmála milion korun. Nesrovnatelně vedle toho působí částka 300 tisíc korun, která má jít na skutečné investice do odsunu nádraží. Pokud by Brno s penězi opravdu naložilo podle schváleného rozpočtu, zaplatí za reklamu trojnásobek toho, co investuje přímo do nádraží.

Podle náměstka primátora Roberta Kotziana z ODS ale utrácení za reklamu zřejmě ovlivní fakt, že projekt přišel loni na konci listopadu nečekaně o územní rozhodnutí. "V tu dobu už byl rozpočet připravený a počítal s tím, že se myšlenka odsunu pohne kupředu a jeho propagace bude potřeba," vysvětlil Kotzian. Ve světle nového rozhodnutí nyní podle něj bude potřeba milionovou položku přehodnotit. Primátor Roman Onderka z ČSSD to ale vidí jinak. "Projekt Europoint Brno, na jehož propagaci jsou peníze připraveny, spočívá nejen v přestavbě železničního uzlu, ale i ve výstavbě Jižního centra. A to je třeba odpovídajícím způsobem prezentovat," tvrdí. Opozice ale tyto výdaje kritizuje. "V době drastických škrťů v rozpočtech příspěvkových organizací města je takové utrácení za propagaci tohoto projektu neobhajitelné," míní Martin Ander z opoziční Strany zelených, který kvůli tomu navrhoval i změnu v rozpočtu. Jeho návrh však zastupitelé nepodpořili.

### Město natiskne letáky, informační kancelář pojede dál

Brno tak bude i letos vydávat informační leták Brno staví nové město, provozovat webové stránky [www.europointbrno.cz](http://www.europointbrno.cz) a poskytovat informace v informační kanceláři v Běhounské ulici. Ta je otevřena od úterý do pátku vždy mezi 13. a 17. hodinou. Za tu dobu tam obvykle zavítá osm až deset lidí. "Za měsíc tak poskytneme informace přibližně sto padesáti lidem," odhaduje vedoucí kanceláře Dan Škaroupka. Z oficiálních materiálů placených z rozpočtu města se však lidé dozvědí jen část informací. Přečíst si mohou například o tom, že Základní škola Tuháčkova loni zvítězila v soutěži O pohár Europointu Brno nebo že se v Jižním centru staví mrakodrapy. Zásadní zprávu o zrušeném územním rozhodnutí na webových stránkách Europointu najde málokdo. Strohá zmínka o rozhodnutí úředníků je totiž ukrytá v článku o něčem úplně jiném. Podle magistrátu je to ale dostačující a více prostoru této nepřilíš pozitivní zprávě není třeba věnovat. "Je zkrátka nutné vycházet z faktu, že budoucí podoba železničního uzlu v nové poloze vychází z odborných studií a že je součástí platného územního plánu města schváleného zastupitelstvem," sdělil Ivo Klemeš, který je za kampaň odpovědný.

## 06. 01. 2012 ČD Cargo převezlo loni více nákladů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-prevezlo-loni-vice-nakladu-731624>)

Nákladní železniční dopravci mají za sebou relativně úspěšný rok. Vlaky největší společnosti ČD Cargo loni přepravily 78,7 milionu tun nákladu, což je meziročně o dva miliony tun (2,6 procenta) více. „I přes známý vývoj evropských ekonomik se nám podařilo překročit podnikatelský plán, takže jsme spokojeni," řekl mluvčí carga Jakub Ptačinský. Pozadu nezůstaly ani další dopravci. Dynamický růst přineslo především první pololetí. „Od třetího čtvrtletí přichází postupný útlum. Firmy rychle reagují již při prvních negativních signálech a okamžitě snižují své zásoby," řekl Petr Jonák z dopravní skupiny AWT. Přesto podle prvních odhadů loni vzrostly výkony firmy z portfolia podnikatele Zdeňka Bakaly

o desetinu. Firma posilovala především v mezinárodní dopravě, nakládka a vykládka na tuzemských vlečkách vzrostla o pět procent.

Růstový trend potvrzují i aktuální statistiky ministerstva dopravy za tři loňská čtvrtletí. Podle nich české nákladní vlaky přepravily od ledna do září téměř 66 milionů tun zboží, což je o necelých osm procent meziročně více. Zajímavostí je, že silniční dopravci za stejné období čtyři procenta ztratili, kamiony odvezly 259 milionů tun. Zboží se tak částečně přesunulo ze silnic na koleje. „Výkyv v silniční dopravě není signifikantní, nárůst u železniční dopravy je ale významnou pozitivní zprávou. Přičítám to dobré práci a marketingu ČD Cargo a dalších dopravců,“ řekl profesor dopravní fakulty ČVUT Petr Moos. Podle železničního konzultanta Emanula Šípa svou roli hraje i nekvalitní síť silnic a časté kolony. „Železnice má stále volnou kapacitu,“ řekl Šíp. Pro letošek jsou železniční dopravci opatrní. AWT například hlasitě kritizuje zvýšení poplatků za užití kolejí ze strany ministerstva dopravy. Vlakovou dopravu to prý výrazně zdraží. Loni podle údajů statistického úřadu silniční ani železniční dopravci ceny téměř neměnili.

## 06. 01. 2012 Další rána pro lokální železniční dopravce: SŽDC zvyšuje poplatek

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/159520-dalsi-rana-pro-lokalni-zeleznicni-dopravce-szdc-zvysuje-poplatek/>)

Další komplikace pro lokální železniční dopravce. Správce kolejí, který se v posledních letech snaží o úplné zrušení zhruba desítky nevyužívaných tratí, teď přichází s krokem, který může utlumit dopravu ještě na mnohem větším počtu úseků. Tam, kde není pravidelný provoz, totiž zdražuje poplatek za dopravní cestu na více než osminásobek. Konec turistických vlaků, prázdninových spojů nebo občasných výletních jízd – tak označují krok státní společnosti SŽDC malí železniční dopravci. "Vlaky, které nejsou objednány výlučně krajskými úřady nebo ministerstvem dopravy, budou potrestány až 900procentním zdražením a sazbou, která povede k likvidaci regionální železniční dopravy," tvrdí ředitel KŽC doprava Bohumil Augusta a dodává: "Dojde k tak pekelnému zdražení, že nebude nikdo schopen tu cenu zaplatit, tudíž ten vlak nevyjede." Ke kritice se přidávají také zájmová sdružení železničářů: "Jednak je to likvidační po stránce cenotvorby a jednak proto, že při objednávce veřejné dopravy jsou takto naprosto diskriminovány jednotlivé obce. Pokud si totiž obec bude chtít jízdu vlaku po takové trati objednat, zaplatí devětkrát víc než kraj," doplňuje Marek Tomek z Klubu přátel lokálek.

Správce kolejí nově zdražuje většinu tarifů, zatímco však třeba na hlavních trasách cena za vlakokilometr poskočí ze současných pěti korun jen o zhruba dvě koruny nahoru, pro tratě s nepravidelným až nulovým provozem se bude jednat o navýšení z pětikoruny až na částku 43 korun a 60 haléřů. Peníze navíc mají státní firmě buď větší část nákladů na zprovoznění tratí pro příležitostné jízdy pokrýt nebo naopak mají i takto minimálně objednanou dopravu úplně zastavit. Tím by tak SŽDC podle kritiků zároveň získala důvod pro úplné zrušení železnice. "Máme spočítáno, že to likvidační rozhodně být nemůže. Tam, kde je nulový provoz, nám ale vznikají náklady, třeba tím, že se tam odehraje jednou ročně nějaká nostalgická jízda. Znovuobnovení provozu do parametrů, které jsou bezpečné, nás něco stojí. Navýšení tak je i motivační prvek pro dopravce, aby si uvědomili, že když jejich vlak vyjede jednou ročně, tak je to bude něco stát," vysvětluje mluvčí SŽDC Pavel Halla a dodává: "Týká se to přibližně čtyřiceti tratí nebo traťových úseků. Někde to nebude platit celou dobu, protože jsou místa, kde je kraji objednána pravidelná osobní doprava aspoň po několik měsíců v roce."

Nový ceník teď SŽDC chystá i pro mezinárodní trasy. Od léta na nich však cena za kilometr vzroste jen pro vybrané vlaky a jen nepatrně – zhruba o dvě koruny. Přesto i České dráhy prodražení propočítají – změna cen za koleje je přijde na 300 milionů korun ročně. "Zavádíme taky nový ekologický koeficient na tratích, které jsou elektrizované. Pokud tam dopravce nově vyjede diesellovou lokomotivou, tak bude platit samozřejmě mnohem víc," představuje další z novinek Pavel Halla.

## 08. 01. 2012 Chcete si koupit nádraží? Šanci máte v Ostravě-Vítkovicích

Zdroj: iDNES.cz ([http://ostrava.idnes.cz/chcete-si-koupit-nadrazi-sanci-mate-v-ostrave-vitkovicich-pmx-ostrava-zpravy.aspx?c=A120106\\_1712045\\_ostrava-zpravy\\_sot](http://ostrava.idnes.cz/chcete-si-koupit-nadrazi-sanci-mate-v-ostrave-vitkovicich-pmx-ostrava-zpravy.aspx?c=A120106_1712045_ostrava-zpravy_sot))

Vlakové nádraží v Ostravě-Vítkovicích je na prodej. Chátrající budovu místo cestujících využívají hlavně bezdomovci. České dráhy ji na svých stránkách nabízejí ke koupi a mají už prý i několik zájemců. Vítkovické nádraží patřilo ve své době k nejmodernějším v Ostravě. Denně jím prošly tisíce lidí. Doby slávy jsou ale dávno pryč. Uvnitř nádražní fungují pokladny Českých drah, stánek s pečivem, květinářství a potraviny, kde je ovšem hlavním sortimentem alkohol. Více než cestujícím

totiž budova slouží bezdomovcům. "Chodíme sem často. Je tu teplo a skoro žádní lidé. Nikdo si nás tady nevšímá," říká muž, který se představil jako Pavel. "Nemáme kde bydlet, tak tady občas i přespíme," dodal jeho kolega, který nechtěl říct své jméno.

#### ČD: Předimenzovaná budova už neplní svou funkci

"Výpravní budova již dávno neplní svoji původní funkci, kdy tímto nádražím procházely tisíce cestujících denně do místních závodů. Budova je pro dnešní potřeby předimenzovaná a České dráhy vynakládají neúměrné náklady na její údržbu," vysvětlila regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Podle jejích slov stojí základní údržba budovy, kterou denně projde asi jen 1 400 cestujících, České dráhy ročně více než 1,5 milionu. Společnost se tak objektu, který se památkáři marně snažili zapsat na seznam chráněných budov, chce zbavit. Zájemcům ji nabízí na stránkách realit Českých drah. Zatím bez určení ceny. "Momentálně se provádí znalecký posudek, ze kterého bude určena cena nemovitosti. Ten je ve fázi dokončování, řeší se souvislosti se zřizováním věcných břemen, které mají na kupní cenu vliv," konstatovala Šubová. České dráhy chtějí zachovat jen prodej jízdenek a zařízení potřebných na provoz dráhy. Další využití už bude záležet jen na novém vlastníkovi. A zájemců o koupi je prý několik. "Evidujeme více poptávek, probíhají jednání, prozatím žádný konkrétní výstup není," dodala mluvčí Českých drah.

#### Prodejní galerie ani muzeum z nádraží nebude

A co by v budově mohlo vzniknout? "Může být využívána jako multifunkční objekt typu služby a obchod. Dovedu si tam představit kadeřnictví, nehtové studio, kavárnu, restauraci a prodej nějakého menšího zboží," zapřemýšlel nad využitím nádraží ředitel realitní společnosti Sting Commerce Daniel Říman. "Využití je ale omezeno, protože prostředkem budovy vedou koleje, nádraží tam bude i nadále. Takže galerie typu Vaňkovky tam asi nevznikne," dodal.

S nádražím měl své plány i městský obvod Vítkovice, který chtěl budovu využít i pro plánované muzeum dopravy. "Původně jsme uvažovali o tom, že bychom nádraží zakomponovali jako součást muzea. Ale pak jsme od toho upustili. Chceme postavit zcela novou budovu na pozemcích města, takže se nás prodej netýká," řekl starosta Vítkovic Petr Dlabal. Jednu dobu obvod přesto uvažoval, že by nádraží koupil. "Byl jsem i na jednání v Praze. Ale České dráhy řekly, že za symbolickou cenu ji prodat nemůžou, navíc rekonstrukce by si vyžádala 40 až 50 milionů korun. A to si nemůžeme dovolit," dodal starosta Vítkovic.

#### Z historie nádraží

Budovu v bruselském stylu vyprojektoval v roce 1963 architekt Josef Danda, který je i jedním z autorů nové budovy pražského hlavního nádraží. Ve své době patřila k nejmodernějším nádražním budovám, denně jí prošly tisíce cestujících, hlavně těch, kteří pracovali v blízkých továrnách. V současnosti nádraží denně využívá asi 1 400 cestujících. Památkáři se snažili budovu zařadit na seznam památkově chráněných objektů, ale neuspěli. Ministr kultury Jiří Besser to zamítl.

## 08. 01. 2012 Hluku z vlaků brání vysoké betonové zdi, stačily by jen metrové clony

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/hluku-z-vlaku-brani-vysoke-betonove-zdi-stacily-by-jen-metrove-clony-1jc-domaci.aspx?c=A120108\\_105929\\_domaci\\_jj](http://zpravy.idnes.cz/hluku-z-vlaku-brani-vysoke-betonove-zdi-stacily-by-jen-metrove-clony-1jc-domaci.aspx?c=A120108_105929_domaci_jj))

Zhruba dvě stě kilometrů protihlukových zdí hyzdí krajinu kolem železničních tratí. Stěny vznikly na mnoha místech zbytečně, komplikují i práci hasičům. Správa železniční dopravní cesty proto zvažuje, že je nahradí pouze metrovými clonami. Místo dřívějších malebných výhledů na zelené lesy v Posázaví jen pohled na zelený beton. Kilometry rušné tratě z Prahy směrem do jižních Čech lemují nevzhledné a někdy až čtyři metry vysoké protihlukové stěny. "Není nic depresivnějšího než při cestě hledět do zdi," říká Michal Tesařík, který tudy denně dojíždí do práce. Dohromady okolo českých kolejí stojí přibližně 200 kilometrů bariér, většinou právě z betonu. Stavitele k jejich budování tlačí nařízení vlády z roku 2006, které zpřísnilo hlukové limity v okolí železnice.

Projektanti jsou však často "papežštější než papež" a stěny navrhují i tam, kde to působí bizarně. U Rokycan třeba zdi chrání před hlukem vzrostlý les, poblíž Benešova zase pastvinu – s tím argumentem, že před hlukem je třeba chránit i domy, které stojí ve větší vzdálenosti od trati. Problém stěny dělají i hasičům, kteří se v případě nehody jen obtížně dostávají ke kolejím. "Železobetonovou zeď jsme v rámci nedávného testu nepřekonali ani pomocí bouracího kladiva. Jedinou možností by bylo její rozebrání jeřábem, pokud by se na místo vůbec dostal," popsal šéf jihočeských drážních hasičů Filip Tupý. I za použití jeřábu by se však hasiči dostali ke zraněným za desítky minut. "Jen pokud je stěna vyrobena z prostupnějšího materiálu nebo nižší než 150 centimetrů, nepředstavuje to pro nás při zásahu problém," dodává Tupý.



**Správa dopravní cesty zvažuje zavést nižší a levnější clony**

Česká firma Prokop Rail teď přišla s projektem nízkých protihlukových clon, které by mohly betonové zdi nahradit. "Podobné clony už existují u některých tratí ve Švédsku, Finsku a Německu," říká ředitel společnosti Jan Eisenreich. Přestože nové clony sahají pouze necelý metr nad koleje, podle výrobce chrání před hlukem stejně jako vysoké zdi. Stavějí se totiž těsně u trati, kde pohlcují největší hluk linoucí se od podvozků jedoucích vlaků. Navíc v krajině nevytvářejí nepřírozenou bariéru.

Stát už o nové technologii začíná vážně uvažovat. "Jedná se o zajímavé řešení, zabýváme se jím. Výrobce nám ještě bude muset dokázat, že jeho řešení je v souladu s drážními předpisy," říká Bohumír Trávníček ze Správy železniční dopravní cesty, organizace, která tuzemské koleje spravuje. Pro nové nízké clony také hovoří fakt, že jsou výrazně levnější než běžné zdi. "Například na 1,5 kilometru dlouhém úseku modernizované trati z Prahy do Plzně klasické stěny vyjdou na více než 18 milionů korun. Spočítali jsme, že naše nízká clona by stála přibližně o 4,5 milionu méně," dodává Jan Eisenreich.

**09. 01. 2012 Na moderní trati za miliardy se vlní koleje, vlaky jezdí padesátkou (Kozolupy, Plešnice)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/na-moderni-trati-za-miliardy-se-vlni-koleje-vlak-jezdi-padesatkou-10e-plzen-zpravy.aspx?c=A120109\\_101934\\_plzen-zpravy\\_alt](http://plzen.idnes.cz/na-moderni-trati-za-miliardy-se-vlni-koleje-vlak-jezdi-padesatkou-10e-plzen-zpravy.aspx?c=A120109_101934_plzen-zpravy_alt))

Na železniční trati mezi Plzní a Chebem, kde loni skončila modernizace za 13 miliard, se jen krátce po dokončení stavby začaly vlnit koleje a bortit most přes silnici v Kozolupech. Soud už nařídil stavební firmě OHL – ŽS, aby stavbu dala do pořádku. O případu jako první informovala Nova. Podle zjištění MF DNES je problém na stejné trati ještě na dalším místě: u železniční stanice Plešnice se sesouvá svah.

Spor mezi Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) a stavební firmou trvá už zhruba rok a omezil provoz na této trati. "Jedná se o sesuv příspy železničního tělesa. Následkem sesuvu dochází k poruše geometrické polohy koleje, která je proto z bezpečnostních důvodů vyloučena z provozu," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Na dvojkolejné trati je tak v provozu jen jedna kolej, na které je navíc snížena rychlost pouze na padesát kilometrů v hodině namísto 110. Pendolino, které o víkendů zajíždí do Františkových Lázní, mohlo v tomto úseku původně jezdit až 140 kilometrů v hodině. Kvůli sesuvu praská i most.

**Celý koridor stál 13 miliard**

Městský soud v Praze už nařídil předběžným opatřením stavební firmě úsek opravit, ta se však odvolala. "Odpovědnost za současný stav trati odmítáme. Zhotoviteli stavebních objektů byly zadány nezávislé expertní posudky, ze kterých jasně vyplývá, že byly dodrženy veškeré podmínky výstavby," vzkázala za společnost OHL – ŽS Tatjana Pelíšková. Modernizaci trati zajišťovalo OHL – ŽS jako vedoucí účastník sdružení, ve kterém byla ještě Skanska, Subterra a německá firma Leonhard Weiss. Stavbu projektoval Sudop. Náklady na odstranění škody se odhadují na třicet milionů korun.

Celý koridor, který je kritizován kvůli malému využití, stál 13 miliard korun. Po trati přitom nejezdí žádné mezinárodní vlaky. Koridor pouze zkrátil cestu rychlíků mezi Plzní a Chebem o 16 minut, otevřen byl letos. Podobnou reklamaci má SŽDC podle Halla i u stanice Plešnice o pár kilometrů dál, kde je rozsah reklamačních prací odhadovaný na deset milionů. Došlo tam k sesuvu svahu u zářezu tratě, nedochází ale k omezení provozu. "Je zpracován znalecký posudek, který bude projednán se zhotovitelem a projektantem," uvedl Halla.

**09. 01. 2012 Napojení koridoru na hlavní nádraží vymyslí Sudop Praha za 143 milionů (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/napojeni-koridoru-na-hlavni-nadrazi-vymysli-sudop-praha-za-143-milionu-732410>)

Napojení čtvrtého železničního koridoru na pražské hlavní nádraží nabývá konkrétnějších rozměrů. Jednu z největších železničních staveb vůbec vyprojektuje společnost Sudop Praha za 143 milionů korun; vítěz vzešel z tendru Správy železniční dopravní cesty. Koridor od Českých Budějovic a Benešova bude prvním, který se napojí na pražský hlavák od jihu. Předběhne tak plzeňský koridor, u kterého není zatím vyřešen přechod přes Vltavu. Podle odhadů SŽDC vyjde úsek z Hostivaře k jižnímu portálu Vinohradského tunelu až na 6,3 miliardy korun.

Dělníci by měli na stavbě poprvé kopnout začátkem roku 2014. Rovněž samotný projekt patří k nejnákladnějším, ačkoliv původně očekávaná cena byla ještě o sedm milionů vyšší. Správa železnic loni uzavřela celkem 390 smluv na zpracování projektových dokumentací v celkovém objemu 300 milionů korun. Železničáři přitom odmítají, že by mezi projektanty upřednostňovali Sudop Praha. „Správa eviduje v databázi uzavřených smluv o dílo na projektovou dokumentaci staveb asi sto partnerských firem,“ říká mluvčí Pavel Halla.

Pokud jde o nákladnost železničních staveb, primát posledních desetiletí drží takzvané Nové spojení v Praze. Estakáda mostů a tunelů pod vrchem Vítkovem, která přivádí vlaky na „hlavák“ ze severu, vyšla stát na devět miliard korun. Otevřela se v roce 2008. O dvě miliardy levnější by měl být chystaný koridor z Rokycan do Plzně, jehož součástí bude nejdelší tuzemský tunel. Zakázka se nyní připravuje.

## 10. 01. 2012 Vlaky v centru Prahy nejezdily, stála i trať u Přerova

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/159881-vlaky-v-centru-prahy-nejezdily-stala-i-trat-u-prerova/>)

Hned na dvou klíčových železničních tazích byl omezen provoz. Až před jedenáctou dopoledne byla opět otevřena trať mezi pražským hlavním nádražím a Smíchovem, kde spadla trolej. V noci musely vlaky zpomalovat u Přerova, kde neznámý zloděj ukradl zabezpečovací kabely a vyřadil z provozu návěstidla. Břeclavsko-ostavská trať, která Přerovem prochází, byla nad ránem opět v provozu.

Výluka na důležité železniční trati v centru Prahy, po které jezdí do centra vlaky od Plzně a Berouna, postihla celou ranní špičku. Stržené trakční vedení zablokovalo všechny koleje. "V 7:29 se na Vyšehradě utrhla lokomotivě sběrač," popsal příčinu výluky mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Déle než tři hodiny potom železničářům trvalo, než zprovoznili alespoň jednu ze tří kolejí. Rychlíky a expresní vlaky na Plzeň během výluky jezdily z hlavního nádraží odklonem přes Krč. Zpoždění byla minimální, podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského nepřesáhly sedm minut. Regionální vlaky však končily na Smíchově, dále museli cestující dojet metrem nebo tramvají.

Krádež zabezpečovacího zařízení v Přerově měla sice menší vliv na provoz, jeho náhrada však byla tím nákladnější. Zloděj ukradl kabel z mostu přes Bečvu, nejprve poškodil elektrickou měděnou kabeláž o délce 60 metrů, potom odcizil dalších 420 metrů kabelu. "Tímto jednáním vyřadil z provozu 12 seřadovacích návěstidel a čtyři výjezdová návěstidla na trati Přerov – Prosenice, Dluhonice – Prosenice a na nádraží v Přerově," uvedla policejní mluvčí Miluše Zajícová. Protože nefungovala návěstidla, připomínal noční provoz v Přerově dávnou minulost. Výpravčí ho řídil telefonicky. Vlaky tak jezdily, nabíraly však zpoždění. Policisté případ vyšetřují pro podezření z krádeže a poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení, za což pachatelé hrozí až šestiletý pobyt za mřížemi.

## 11. 01. 2012 Další evropská lokomotiva smí na české koleje (Siemens ES 64 F4)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/160021-dalsi-evropska-lokomotiva-smi-na-ceske-koleje/>)

Nákladní sourozenec známých elektrických rychlíkových lokomotiv Taurus smí na české koleje. Drážní úřad povolil plný provoz strojů Siemens typu ES64F4 na všech tratích v zemi, které si s těmito lokomotivami rozumějí, informovala společnost, která stroje vyrábí. Dosud směly nákladní siemensy pouze na vybrané trati, které Drážní úřad určil ke zkušebnímu provozu. Zkušební provoz povolil úřad předloni. Podle mluvčí Siemensu Petry Svatošové mohou lokomotivy ES64F4 označované výrobcem jako Europrinter bez větších omezení jezdit po českých kolejích už od začátku roku. Jejich nasazení umožní například snazší průjezd nákladních vlaků z Německa nebo Polska do Rakouska. Za hranicemi jsou tyto stroje schváleny už déle a dopravci je běžně používají. Dosud však museli na hranicích lokomotivu měnit.

Nákladní lokomotivy Europrinter jsou čtyřsystémové, podle výrobce jsou mimořádně spolehlivé. Mohou jezdit až 140kilometrovou rychlostí, jde tedy zdaleka o nejrychlejší nákladní stroj, který může na české koleje. Vzhledem ke svému výkonu a vysoké maximální rychlosti se mohou stroje ES64F4 objevit i v čele osobního vlaku, v Německu vodí například některé noční vlaky, v Polsku se před několika lety objevovaly v čele expresních spojů Interregio. Jde o třetí moderní lokomotivu od Siemensu, která jezdí na českých tratích. Před třemi lety začaly v čele vlaků Eurocity jezdit stroje ES64U4 známé jako Taurus, které však zatím nemají definitivní schválení k provozu. O rok později se v čele osobních i nákladních vlaků začaly objevovat také dieselové lokomotivy typu ER20, které se dnes už pohybují po celé republice.

## 12. 01. 2012 V Mladé Boleslavi vykolejil nákladní vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/160168-v-mlade-boleslavi-vykolejil-nakladni-vlak/>)

V Mladé Boleslavi v noci vykolejil nákladní vlak v úseku mezi hlavním nádražím a stanicí Mladá Boleslav město. Na přílehlé trati s častou dálkovou dopravou bylo kvůli odstraňování následků několikahodinové omezení, vlaky tudy začaly jezdit až před polednem. Omezení na regionální trati trvalo až do večera. Nehoda se obešla bez zranění. Nákladní vlak pravděpodobně vykolejil kvůli stavu trati. Patrně tam byly křivé koleje.



Nejdelší výluka postihla všechny osobní vlaky v úseku Mladá Boleslav hlavní nádraží a Mladá Boleslav město, která podle mluvčí ČD Kateřiny Šubové skončila po 18:00. Do té doby cestující na regionální trati mezi mladoboleslavskými stanicemi vozily náhradní autobusy. Omezení se ale nevyhnula ani rychlíkům v úseku z Mladé Boleslavi do Mnichova Hradiště, kde také musely dopoledne jezdit náhradní autobusy. Dálková trať, kudy jezdí rychlíky směrem na Turnov, byla podle Šubové zprovozněna před 12:00. "Nehoda na dálkové trati dopoledne omezila kolem 20 spojů," dodala mluvčí. Vykolejený vlak podle mluvčí na regionální trati omezil kolem 30 spojů.

Vlak společnosti ČD Cargo havaroval krátce před půlnocí. Z kolejí vypadly čtyři vagony, podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala šlo o čtvrtý až osmý vůz soupravy. Nehoda se stala v místě, kde je zavedena pomalá rychlost deset kilometrů v hodině. To zřejmě souviselo i s příčinou nehody. "Pravděpodobnou příčinou nehody byl stav kolejí," uvedl Drápal. Při vykolejení vznikla asi dvacetitisícová škoda.

## 12. 01. 2012 Rekordní rok v modernizaci vlaků Českých drah

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12365/>)

České dráhy uzavřely v roce 2011 kontrakty na dodávku nebo modernizaci celkem 173 dvou a tří vozových elektrických a dvou vozových motorových jednotek nebo samostatných vozů, což představuje celkem 345 jednotlivých vozů. Podstatná část z uvedeného počtu vozidel, celkem 65 %, představují novostavby. V roce 2011 pokračoval také trend větší diferenciací dodavatelů Českých drah v oblasti dodávek nových a modernizace stávajících vozidel. Na 7 kontraktech se podílí 6 různých partnerů, pokud bychom spojili jednotlivé dceřiné firmy holdingu Škoda Transportation, pak jde o 5 různých partnerů. Jsou jimi Škoda Vagonka, Pars nova, Pesa Bydgoszcz, Siemens, ŽOS Trnava a ÖBB. Díky otevřeným výběrovým řízením se v roce 2011 podařilo při zachování počtu objednaných vozidel snížit očekávanou hodnotu kontraktů na tyto modernizace o přibližně půl miliardy korun.

První nová vozidla ze smluv uzavřených v roce 2011 budou k dispozici již v letošním roce. Do provozu by měly být nasazeny prakticky všechny modernizované jednotky Regionova i první regionální soupravy LINK a RegioPanter. Jejich dodávky budou pokračovat také v roce 2013 a mají být dokončeny v roce 2014. V těchto letech budou dodány také moderní netrakovní jednotky Viaggio Comfort pro dálkovou dopravu a v letech 2012 až 2014 budou dodány také modernizované rychlíkové vozy z ŽOS Trnava.

V posledních třech letech padaly doslova rekordní hodnoty v objemu uzavřených kontraktů na modernizaci vozidel Českých drah. Souhrnná částka uzavřených kontraktů za roky 2009 až 2011 dosahuje hodnoty téměř 28,5 miliardy Kč. Tyto investice jsou již patrné také ve vlastním provozu, ve kterém je řada nových nebo modernizovaných vozidel dodaných na základě těchto kontraktů. České dráhy budou pokračovat v obnově vozidlového parku i v roce 2012. V současné době probíhá především několik výběrových řízení na modernizaci více než 150 klasických železničních vozů z přelomu 80. a 90. let pro dálkové i regionální vlaky."

### Přehled kontraktů uzavřených v roce 2011

Vozidlo	Počet	Finanční objem	Dodavatel
RegioPanter (2 vozy)	4	448 mil. Kč	Škoda Vagonka
RegioPanter (3 vozy)	15	2 064 mil. Kč	Škoda Vagonka
LINK	31	1 988 mil. Kč	PESA Bydgoszcz

Bmee (rychlíkový vůz, ex Bmz) 32	45 mil. Kč	ÖBB
Regionova 11	280 mil. Kč	Pars nova
BDb/hmsee (bezbariérový vůz) 64	1 523 mil. Kč	ŽOS Trnava
Viaggio Comfort 16	4 900 mil. Kč	Siemens

## 12. 01. 2012 Stavební povolení: Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2012/120112vyhlaska.pdf>)

Účelem stavby je zvýšení traťové rychlosti, dosažení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, průjezdného průřezu Z-GC a traťové třídy zatížení D4 UIC. Stavba se nachází v km 255,346 – a končí v km 257,828, úpravami technologie končí v km 259,870. Pro zvýšení rychlosti bude omezující levý oblouk trati v prostoru Mendrik nahrazen přeložkou trati, aby bylo dosaženo rychlosti 120 – 130 km/hod (klasické soupravy) a 160 km/hod. (soupravy s naklápěcími skříněmi). Přeložka je navržena jako soustava tří mostů přes Třebovku, silnici II/315 a soutok Třebovou s Tichou Orlicí.

## 12. 01. 2012 Slavnostní ukončení stavby Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní

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

Hlavními přínosy dokončené stavby je zvýšení traťové rychlosti až na 140 km/h z původních 60 – 90 km/h a posílení bezpečnosti železničního provozu. Předmětem optimalizace byl jednokolejný úsek dlouhý 32 kilometrů, jehož součástí bylo sedm železničních stanic (Stříbro, Milíkov, Svojsín, Ošelín, Pavlovice, Brod nad Tichou a Planá u Mariánských Lázní). Úsek je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Stavba byla situována ve velmi složitém a nepřístupném území. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty a výrazným podílem, cca 73 %, se na jejím spolufinancování podílí Evropská unie prostřednictvím Fondu soudržnosti.

Z pohledu evropské interoperability je rozhodujícím přínosem dokončeného projektu dosažení mezinárodní přechodnosti kolejových vozidel požadované traťové třídy (D4 UIC) a ložné míry (UIC – GC). Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC při dnešním slavnostním ukončení zdůraznil, že „rozsáhlé úpravy a rekonstrukce byly provedeny také na mostních objektech, železničních přejezdech a trakčním vedení. Cestující se dočkali nových pohodlných nástupišť ve stanicích a upraveny byly také ostatní veřejnosti přístupné prostory. Vybudováno bylo rovněž potřebné zařízení technologie, které tvoří především nové moderní sdělovací a zabezpečovací zařízení pro zvýšení bezpečnosti železničního provozu.“

Rekonstruované úseky jsou ve velice nepřístupném terénu, z toho důvodu byly při realizaci nutně dlouhodobé výluky železniční dopravy. „Rozdělením stavby do etap spolu s optimalizací stavebních postupů jsme zkrátili dobu úplné výluky železničního provozu a tím v daném úseku minimalizovali dopad na cestující,“ doplnil výkonný ředitel divize společnosti Skanska Jindřich Topol. V celé délce hlavních kolejí je položený nový železniční svršek mezinárodní soustavy (UIC60) na betonových pražcích s tzv. bezpodkladnicovým pružným upevněním. V ostatních dopravních kolejích ve stanicích je železniční svršek soustavy S49. Trakční vedení splňuje parametry pro rychlosti do 160 km/h.

Zabezpečovací zařízení je ve všech stanicích a mezistaničních úsecích 3. (nejmodernější) kategorie s možností dálkového ovládání. Podél celé trati jsou položeny nové kabely, které v budoucnu propojí celý systém zabezpečení jízd vlaků a řízení provozu do jednoho centrálního pracoviště v Plzni a výhledově v Praze. Výstavba sdělovacího zařízení zahrnovala mimo jiné instalaci elektrické požární signalizace v jednotlivých stanicích, elektrickou zabezpečovací signalizaci, kamerový systém, rozhlasové zařízení apod. Součástí stavby byla i výstavba protihlukových stěn v délce cca 4,5 km, v souladu s požadavky hygienických norem a předpisů.

Projektovou dokumentaci zpracovala akciová společnost SUDOP Praha, zhotovitelem se na základě výběrového řízení stalo „Sdružení Stříbro“, jehož členy jsou společnosti Skanska, a.s. (vedoucí sdružení), OHL ŽS a.s. a Eurovia CS, a.s. Předpokládané celkové investiční náklady stavby představují částku 4 391 067 000 Kč bez DPH. Finanční prostředky pro tento projekt poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován z Fondu Soudržnosti Evropské unie. Míra spolufinancování EU je cca 2 579 310 907 Kč.

**Vybraná technická data**

Délka optimalizovaného úseku	32 km
Mosty – rekonstrukce	44 ks
Mosty – nové	1 ks
Nové výhybky	45 ks
Rekonstrukce stanic	7
Nové podchody	4 ks
Nástupiště ostrovní	740 m
Nástupiště boční	1 390 m
Rekonstruované přejezdy	7 ks
Traťová rychlost	120 (140) km/h

**13. 01. 2012 Nedaleko Liberce najel vlak do sesuvu. Trať byla deset hodin zavřena (Jeřmanice – Boskovice nad Mohelkou)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120113\\_083422\\_liberec-zpravy\\_alh](http://liberec.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120113_083422_liberec-zpravy_alh))

Železniční trať u Rychnova u Jablonce nad Nisou zavalil ráno sesuv zeminy a kamene. Do bariéry narazil po páté hodině vlak. Trať se podařilo znovu zprovoznit po třetí odpoledne. "Při nehodě se nikomu nic nestalo. Sesuv souvisí s tím, jak v zimě vždy někde nateče voda a zmrzne," informoval mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Sesuv nebylo snadné odstranit, protože na kolejích ležel velký balvan. Nejdřív se dokonce zdálo, že ho bude nutné odstřelit. "Nakonec ho ale stačilo rozbít sbíječkami," poznamenal Halla. V úseku mezi Jeřmanicemi a Hodkovicemi nad Mohelkou po tu dobu vozily cestující autobusy. Omezení se dotklo téměř dvaceti spojů, z toho z poloviny rychlíků mezi Pardubicemi a Libercem.

**13. 01. 2012 Pád stromu zastavil na více než dvě hodiny vlaky mezi Prahou a Kolínem**

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/pad-stromu-zastavil-na-vice-nez-dve-hodiny-vlakly-mezi-prahou-a-kolinem-1ed-praha-zpravy.aspx?c=A120113\\_110131\\_praha-zpravy\\_ab](http://praha.idnes.cz/pad-stromu-zastavil-na-vice-nez-dve-hodiny-vlakly-mezi-prahou-a-kolinem-1ed-praha-zpravy.aspx?c=A120113_110131_praha-zpravy_ab))

Strom, který spadl krátce před půl desátou na trakční vedení, způsobil dopoledne výlukou železniční dopravy na trati mezi Běchovicemi a Úvaly. Některé vlaky musely úsek objíždět přes Nymburk, přičemž nabíraly až čtyřicetiminutové zpoždění. Část spojů byla zcela zrušena. Zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty začali bezprostředně po pádu stromu odstraňovat a zároveň opravovat poškozené trakční vedení.

Některé spoje byly odkloněny přes Nymburk, další byly zrušeny úplně. Mezi Běchovicemi a Úvaly museli cestující přestoupit na náhradní autobusovou dopravu. Ve zhruba 10:40 byla zprovozněna jedna ze tří traťových kolejí. "Ve dvanáct hodin byl pak obnoven provoz na všech třech kolejích a soupravy od té chvíle projíždějí po své pravidelné trase bez omezení. Výluka měla ale samozřejmě dopad na jízdní řád, se zpožděním dotčených spojů je proto nutné počítat ještě v průběhu celého odpoledne," řekla iDNES.cz mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

**13. 01. 2012 Vlaku, který se řítí z Kořenova, brzdy neselhaly. Chyboval asi strojvůdce**

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120113\\_181947\\_liberec-zpravy\\_oks](http://liberec.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120113_181947_liberec-zpravy_oks))

Vlaku, který se 4. ledna řítí z Kořenova po nejstrmější železniční trati téměř devadesátikilometrovou rychlostí, brzdy neselhaly. Vyloučila to Drážní inspekce, která případ vyšetřuje. Za nebezpečnou jízdu zřejmě může nezkušený strojvedoucí. "Brzdový systém jsme testovali a je na voze zcela v pořádku," řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle něj tak bude vyšetřování pokračovat dál. "Došlo k většímu ohrožení lidí, takže musí vyšetřování pokračovat," dodal Drápal. Podle Jindřicha Berounského z Českých drah ale dosud nikdo z libereckého depa nemá o kontrole brzd závěrečnou zprávu. I lidé z drah a oslovení odborníci na kolejová vozidla připouští, že problém způsobil zřejmě mladší a méně zkušený strojvedoucí. Hned po dojezdu soupravy se totiž brzdy zkoušely znovu a fungovaly. Svoji roli sehrály také drsné podmínky na horské trati, spojené s vysokou vrstvou sněhu.

Vyšetřování ukázalo, že strojvedoucí použil elektrodynamickou brzdu namísto vzduchové. Kotoučová brzda nebyla zahřátá a tím se výrazně snížil její účinek. Po použití rychlobrzdy došlo rovněž k vyřazení možnosti brzdít elektrodynamicky. Problém měla minulý týden souprava v čele s motorovým vozem řady 843, přezdívaným také "rakev". Díky tomu, že souprava jela i s řídicím vozem, který brzdil, se vlak nerozjel do vyšší rychlosti. Podle záznamů jel v jednom úseku rychlostí 87 kilometrů v hodině, na většině trati je přítom v nejvyšším spádu třícítka.

### Omezení na nejstrmějších úsecích

Souprava projela třemi zastávkami a nakonec zastavila bez nehody u vlečky do desenských skláren. Rychlý průjezd vlaku nezanechal na trati žádné škody. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally ale až do vyšetření případu platí na trati některá omezení. Na nejstrmějších úsecích například už právě vlaky, na kterých nasazují stejný typ motorové jednotky, mohou jet maximálně dvacetikilometrovou rychlostí. "Způsobuje to velké problémy, dochází ke zpožděním a následným potížím s přípoji na další vlaky v Tanvaldu," řekl Berounský. V pátek se ale opatření zmírnila – vlaky s těmito jednotkami musí jet dvacítkou jen na třech nejstrmějších úsecích. Ostatní typy vlaků mohou jezdit stejnou rychlostí jako dříve. Zatím poslední vážná nehoda na zubačce se stala v roce 1945, kdy se parní lokomotiva z Kořenova rozjela tak, že ji posádka nedokázala ubrzdít a ve vysoké rychlosti vykolejila. Zatímco topič stihl ještě vyskočit a přežil, strojvedoucího opařila vařící voda a popel z kotle a na místě zraněním podlehl.

## 15. 01. 2012 Nesahejte na nádraží v Havířově, vzkazují Českým drahám památkáři

Zdroj: iDNES.cz ([http://ostrava.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120114\\_180844\\_ostrava-zpravy\\_jog](http://ostrava.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120114_180844_ostrava-zpravy_jog))

České dráhy považují vlakové nádraží v Havířově za zbytečně velké a nákladné, proto plánují zbourání výpravní budovy a stavbu moderního terminálu. Jenže památkáři i architekti protestují, objekt považují za přinejmenším zajímavý. A připravili petici za záchranu, na které rychle přibývají podpisy. "Neničte ji. Je architektonicky cenná. Stačilo by jí navrátit její zašlou krásu," myslí si odborníci o staré nádražní hale v Havířově. České dráhy ji ale chtějí zbourat.

Byl říjen 1969 a nové vlakové nádraží v Havířově zahájilo provoz. Prosklená nádražní hala postavená v šedesátých letech minulého století v takzvaném bruselském stylu patřila k nejmodernějším v zemi. Nyní ale chátrá a České dráhy ji chtějí zbourat. To se však nelíbí ani památkářům ani architektům. Hala je podle nich velmi cenná a chtějí, aby České dráhy své rozhodnutí zvažily. "Je to vynikající stavba s prvky českého bruselského stylu. Zajímavá je třeba prosklená stěna v průčelí či použité výtvarné umění – mozaiky, dlažby," uvedl již dříve Tomáš Nitra z ostravského pracoviště Národního památkového ústavu.

Architekti si zase myslí, že je to jedna z mála staveb v Havířově, která je z hlediska architektury skutečně zajímavá. Proto vytvořili petici, pod kterou se již podepsaly stovky lidí a další každou chvíli přibývají. "Místo aby Havířov navrhl rekonstrukci haly a pokusil se jí navrátit její zašlou krásu, navrhl opačné řešení. Demolici. České dráhy jeho snahu podporují," napsali architekti k petici na internetu. V tom se ale zmýlili. Hala patří Českým drahám. A co s ní její vlastníci udělá, město neovlivní. České dráhy chtějí zbourat téměř celou výpravní halu, zůstala by pouze část té provozní.

### Názory na novou halu se různí

Místo staré haly, která je podle společnosti příliš velká, nevyužitá a její rekonstrukce by stála moc peněz, by postavila halu novou – menší a modernější. V ní by byly kanceláře, pokladny, čekárna, sociální zázemí pro cestující, občerstvení, kavárna, služebna městské policie či zázemí pro taxi službu. Architekti si však myslí, že nový návrh haly není vůbec architektonicky zajímavý a se stávající budovou se nedá srovnávat. Kromě toho Českým drahám vytkají, že se o halu nestaraly. "Nechaly ji chátrat, proto je ve velice špatném stavu," podotkli. Za nádraží bojují i na Facebooku, kde vytvořili stránku s názvem Havířov, nechceme zbourat vlakové nádraží.

"Názory lidí vnímáme a sledujeme je," řekla mluvčí Havířova Eva Wojnarová. "Někteří s demolicí souhlasí, jiní ne, ale vesměs upřednostňují rozvoj a zkrášlení města. Chtějí slušné nádraží," podotkla Wojnarová. Primátor Havířova Zdeněk Osmanczyk již dříve konstatoval, že se mu studie Českých



drah zamlouvají. "Konečně se to tady má šanci změnit. Nádraží je pro Havířov jedno z méně důstojných míst a městu jeho změna pomůže," řekl primátor. Nová nádražní hala by měla být hotová do roku 2014, pokud na ni České dráhy seženou peníze z Evropské unie. Řešení prostoru před nádražím je v kompetenci města. Měl by tu vzniknout něco jako centrální dopravní terminál.

### Stručně o nádraží

Nádraží zahájilo provoz 27. října 1969. V té době patřilo k nejmodernějším i mimo Moravskoslezský kraj. Stavba dráhy i s připojenými komunikacemi stála tehdy 139 milionů korun. Před havířovským nádražím ještě dnes mohou cestující spatřit betonovou sochu od akademického sochaře Václava Uruby nazvanou Směrník. Z nádraží dojedete i do Ostravy-Svinova. Vlaky jezdí každou půl hodinu, cesta trvá pětadvacet minut.

## 15. 01. 2012 Aktivisté chtějí v Příbrami další železniční stanici, město na ni nemá

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/aktiviste-chteji-v-pribrami-dalsi-zeleznicni-stanici-mesto-na-ni-nema-12l-/praha-zpravy.aspx?c=A120111\\_1714288\\_praha-zpravy\\_jpl](http://praha.idnes.cz/aktiviste-chteji-v-pribrami-dalsi-zeleznicni-stanici-mesto-na-ni-nema-12l-/praha-zpravy.aspx?c=A120111_1714288_praha-zpravy_jpl))

Občanské sdružení Rakovnicko-protivínská dráha usiluje o novou železniční zastávku v Příbrami. Aktivisté upozorňují na to, že hlavně lidé ze sídliště Březové Hory musí na vlak přes celé město. V Příbrami je jen jedna stanice. Radnice však na stavbu druhé peníze nemá. Navíc jde prý o záležitost Českých drah. Podle sdružení současná pozice starého nádraží kopíruje rozvržení města z roku 1875. "Příbram se přitom od té doby velmi rozrostla, a to hlavně v 50. letech na stranu sídliště Březové Hory," uvedl předseda sdružení Rakovnicko-protivínská dráha Ondřej Švandelík.



Sdružení na celé akci pracuje již rok. "Zpracovali jsme k tomu vlastní studii, kterou na několika místech ve městě představujeme," řekl Švandelík. Lidé podle něj o vybudování zastávky zájem mají. "Stanice by byla v docházkové vzdálenosti pro 10 tisíc lidí," tvrdí Švandelík. Domnívá se, že zastávku by mělo postavit právě město. "Vycházíme ze zkušeností z okolních měst, například v Písku-Dobešicích zaplatilo zastávku město z evropských dotací," poznamenal předseda sdružení.

### Město se zastávkou nepočítá

Vedení města však na vybudování zastávky nemá peníze. "Informace mám pouze z tisku, nevím, kdo za celou věcí stojí, nikdo mne ani nikoho jiného z vedení města nekontaktoval," uvedl starosta Příbrami Josef Řihák. Podle něj město určitě nic platit nebude: "V rozpočtu se s tím nepočítá." Míní, že v současné době mají jiné starosti i České dráhy. "Opravili jsme autobusové nádraží, jednali jsme s drahami o opravě starého nádraží vedle, priority jsou tedy někde jinde," poznamenal starosta.

Podle návrhu občanského sdružení by nová zastávka měla mít nástupiště o délce zhruba 150 metrů. Měl by zde být také přístřešek pro cestující, veřejné osvětlení a kamerový systém. "Zatím počítáme s tím, že by zde stavěly hlavně regionální vlaky, ve špičce ale i rychlíky, a to především na Beroun a České Budějovice," dodal Švandelík. Lidé mohou vidět dokumentaci k projektu na pěti místech ve městě. Mimo jiné v infocentru a Knihovně Jana Drdy, Q klubu nebo na vlakovém nádraží.

## 16. 01. 2012 Cestujte z Rýmařova do Krnova a zpět za polovinu (16. – 31. ledna 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12380/>)

České dráhy v letošním roce přicházejí s novou nabídkou výhodného cestování, navazují tak na loňskou řadu úspěšných promo nabídek na regionálních tratích. Ode dnešního dne, pondělí 16. ledna, až do 31. ledna mohou všichni cestující využít akční nabídky ČD Promo a cestovat ve všech vlacích ČD na zpáteční jízdenku z Rýmařova do Krnova za 50 korun. Zvýhodněné jízdné mohou využít i cestující ve vlacích mezi všemi stanicemi ležících na trase mezi Rýmařovem a Bruntálem, a to se slevou 50 %. Cestující si jednosměrnou či zpáteční jízdenku se slevou IN 50 mohou koupit bez prokazování nároku na tuto slevu, tedy nemusí být držiteli In-karty. České dráhy chtějí touto cestou získat nové zákazníky.

Zpáteční jízdenku ČD Promo do Krnova do 2. vozové třídy za 50 korun lze zakoupit ve stanici Rýmařov přímo u pokladní přepážky ČD, v zastávkách Jamartice, Velká Štáhle, Břidličná zastávka a Břidličná pak přímo u strojvedoucího ve vlaku. Jednosměrnou nebo zpáteční jízdenku v ceně

jízdného IN 50, tedy za poloviční cenu, mezi všemi stanicemi na tratích Bruntál – Valšov – Rýmařov lze zakoupit do konce ledna bez prokazování nároku na tuto slevu. Zvýhodněné jízdenky si cestující mohou koupit u pokladních přepážek ČD v Rýmařově, Valšově, Bruntálu a Krnově, na zbylých zastávkách přímo u strojvedoucího ve vlaku (Jamartice, Velká Štáhle, Břidličná zastávka a Břidličná, Milotice nad Opavou, Zátor, Brantice). Zvýhodněná nabídka se vztahuje na jízdní doklady dle platného tarifu Českých drah TR 10 s výjimkou traťových jízdének. Nabídka platí do 31. ledna 2012. Jízdenky zakoupené 31. ledna platí do uvedené doby, tedy do 1. února 2012.

## 16. 01. 2012 Modernizace trati v Ústí n. O. se starým nádražím stále nepočítá

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/modernizace-trati-v-usti-n-o-se-starym-nadrazim-stale-nepocita/741672>)

Dlouho odkládaná modernizace železničního uzlu Ústí nad Orlicí na mezinárodním železničním koridoru má stavební povolení. Pokud nabude právní moci, bude moci Správa železniční dopravní cesty vypsát tendr na dodavatele stavby zhruba za dvě miliardy korun, v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury jsou peníze na výstavbu až do roku 2014. Projekt počítá i s novou odbavovací budovou, objekt starého nádraží, o jehož zachování se vedly vleklé spory, se v něm neobjevuje, řekl novinářům starosta Petr Hájek (Sdružení Oušťáci). "Modernizace neřeší historickou budovu. Ta je stále blíže nespécifikovaná," uvedl Hájek.

Sešlý nádražní objekt měl být původně zbourán, jeho zastánci ze sdružení Nádraží nedáme! však dosáhli toho, že byl prohlášen kulturní památkou. Projekt na úpravu koridoru počítá kromě nového silničního napojení areálu a nových kolejí a trakčního vedení s výstavbou nových budov pro odbavení cestujících a drážní technologie, což sdružení odmítá jako zbytečné a navíc nevzhledné řešení.

Stavební povolení se podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavla Hally týkalo pouze kolejiště. Správa přepracovala projekt tak, aby koleje nezasahovaly do budovy, která je v současnosti chráněnou památkou, a správa jí proto nemůže zbourat. Budova je nyní majetkem Českých drah, podle Hally se ale objevily různé názory, že by měla být převedena na správu železnic. Ta ale pro historický objekt nemá žádné využití. Údajně se nehodí ani pro uskladnění železničních technologií.

Využití pro budovu nevidí ani České dráhy. "Je naddimenzovaná, není v dobrém technickém stavu a pro potřeby moderní železnice se nehodí," řekl mluvčí dopravce Petr Štáhlavský s tím, že bude pro ni nutné najít jiné využití. To ale České dráhy zatím marně hledají, dodal. Nádražní budova v Ústí stojí poměrně atypicky uprostřed kolejiště. Stavba vznikla v 19. století podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Budova na půdorysu H s kamennými římsami je postavená z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva. Využitím a financováním oprav staré nádražní budovy se zabývá meziresortní komise.

Sdružení Nádraží nedáme! nechalo vloni zpracovat stavební průzkum starého nádraží. Podle něj je v dobrém stavu a mělo by se opravit, aby budova mohla sloužit původnímu účelu. "Jsme z toho konsternováni. Správa železniční dopravní cesty několikrát představila projekt bez nové výpravní budovy, přesto se s ní stále počítá. Pro tu starou pak nebude využití. Pro nás je nepřijatelné, aby historická budova zůstala bez jakéhokoliv potenciálu," řekl ČTK předseda sdružení Nádraží nedáme! Martin Kadrman. Poukazuje i na to, že z veřejných peněz se má financovat výstavba nádraží nedaleko toho původního.

## 17. 01. 2012 Do kolejiště někdo nastražil hokejovou branku, narazil do ní vlak (České Budějovice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/do-kolejistek-nekdo-nastrazil-hokejovou-branku-narazil-do-ni-vlak-phk-/krimi.aspx?c=A120117\\_132659\\_budejovice-zpravy\\_pp](http://zpravy.idnes.cz/do-kolejistek-nekdo-nastrazil-hokejovou-branku-narazil-do-ni-vlak-phk-/krimi.aspx?c=A120117_132659_budejovice-zpravy_pp))

Hokejovou branku, dvě stavební kolečka a dva betonové žlaby postavil někdo v pondělí do kolejiště na železniční přejezd v Českých Budějovicích. Do branky záhy narazil vlak. Kolize se obešla bez zranění, překážka ale poškodila lokomotivu. Pachateli hrozí až tři roky vězení. Neznámý pachatel umístil překážky na koleje poblíž železničního přejezdu v ulici Jaroslava Hůlky v Českých Budějovicích. "Před osmou hodinou večer pak do hokejové branky narazil osobní motorový vlak z Českého Krumlova do Českých Budějovic. V soupravě cestovalo sedm lidí, nikdo z nich nebyl zraněn," uvedla mluvčí českobudějovické policie Regina Tupá. Branka ale poškodila lokomotivu. Zničila takzvaný pluh, kohout a strhla naftovou hadici od nádrže topení. Škoda byla vyčíslena na nejméně 50 tisíc korun.



Srážka vlaku s překážkou navíc omezila provoz na trati. "Dva večerní spoje musely být nahrazeny autobusy. Provoz na trati byl obnoven kolem 23. hodiny," uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Za poškození a ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení hrozí pachateli až tříleté vězení. Policisté žádají o pomoc při vyšetřování i veřejnost. Jakékoliv poznatky k případu mohou lidé telefonovat na linku 158. Na Českobudějovicku je podle policejní mluvčí Tupé podobný případ ojedinělý. Na Karlovarsku někdo loni v červnu pověsil nad koleje televizor.

## 17. 01. 2012 Indonésie přitvrdila: Za jízdu na střeše koulí do hlavy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/160832-indonesie-pritvrdila-za-jizdu-na-strese-kouli-do-hlavy/>)

Nepomohlo nic: stříkání červenou barvou, vypouštění psů, ostnatý drát na střechách ani výzvy náboženských vůdců. Indonésané prostě tvrdošíjně cestují na střechách vlaků. Tomu má nyní zabránit nové opatření tamních železnic: na nádražích a na železničních přejezdech budou na bránách nad kolejemi zavěšeny betonové koule těsně nad střechami vagonů. Kvůli cestování na střechách dochází k častým nehodám. Na železnicích zemřou ročně desítky lidí a stovky utrpí zranění. Vlaky křížující Indonésii po zanedbaných tratích, které za sebou zanechali v zemi před 60 lety holandsští kolonizátoři, jsou zvlášť v dopravní špičce přeplněné lidmi. Stovky cestujících se ve snaze uniknout tlačení ve vagonech uchylují na střechy železničních souprav. Je mezi nimi ale také řada notorických neplatičů jízdného i mládež, která to považuje za zajímavou adrenalinovou zábavu. Ročně přitom takto zahynou či jsou zraněny desítky pasažérů.



Stříbrné betonové koule velikosti grepu jsou s pomocí řetězů zavěšeny na konstrukci připomínající fotbalovou branku. První podobné zařízení bylo dnes instalováno pár stovek metrů od jedné ze železničních stanic na předměstí Jakarty. Jeden z pasažérů: "Je to k ničemu. Nepomohlo ani stříkání barvou, ani ostnatý drát na střechách. Vláda by se měla spíše soustředit na zlepšení vlakových služeb. Cestující by pak dodržovali pravidla. Nikdy neprotestovali proti cenám jízdného."

Starosti s tím, že mohou masivní koule případné hříšníky usmrtit, si státní dráhy nedělají. "Nikdo nemá sedět nahoře. Už mnohokrát jsme řekli, že pokud je vlak plný, mohou cestující přijít do pokladny a my jim lístek proplatíme," řekl Mateta Rizahulhaq, mluvčí státní železniční společnosti PT Kereta Api. Kritici ale upozorňují, že problém spočívá v zastaralém systému indonéských železnic, které nemají dostatek vlaků, aby uspokojily poptávku, a které neustále hlásí zpoždění.

Před několika lety o sobě indonéské železnice daly vědět, když jejich zřízenci stříkali po cestujících na střechách z mohutných hadic červenou barvu, aby je mohli později identifikovat a zadržet. "Surfaři" ale brzy tato zařízení zničili. Podobně neuspěly železnice ani s duchovními a psy. "Líbí se nám nahoře, příjemně tam fouká," vysvětluje 27letý majitel malého obchodu Malyanto, který prakticky denně dojíždí ze svého rodného města Bogoru do Jakarty.

## 17. 01. 2012 Sněhurčiny trpaslíky nahradí v názvech pendolin řeky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/snehurciny-trpasliky-nahradi-v-nazvech-pendolin-reky-pfk-eko-doprava.aspx?c=A120117\\_1717564\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/snehurciny-trpasliky-nahradi-v-nazvech-pendolin-reky-pfk-eko-doprava.aspx?c=A120117_1717564_eko-doprava_spi))

Téměř osm let pojmenovávají zaměstnanci jednotlivé soupravy pendolina podle Sněhurčiny trpaslíků, teď by se měli učit nová jména: podle českých a moravských řek. Vedení drah rozhodlo o jejich přejmenování. Sedm trpaslíků už muselo zmizet z levého boku jednotek. "Jde o prestižní vlakové soupravy a nedomníváme se, že je to vhodná volba pro jejich pojmenování, i když jejich počet (pendolina mají sedm souprav, pozn. red.) navozuje myšlenku na oněch sedm trpaslíků z populární pohádky Sněhurka," vysvětlil mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Jiné soupravy či lokomotivy se zdobnělinami na kapotě se o svá jména zatím obávat nemusí. Cestující veřejnost přitom dlouhou dobu netušila nic o tom, že právě jede s Prófou či Šmudlou. Až loni se odhodlali někteří zaměstnanci bez povolení polepit boky souprav jejich jmény. Vydržely však jen několik měsíců, než přišel příkaz k odstranění. "Dlouho to nikomu nevadilo a najednou je to problém," zlobí se jeden ze zaměstnanců drah. Podle něj zůstanou i s novými názvy trpasličí jména alespoň uvnitř na stanovišti strojvůdce.

### Vltava je jistá, Orlice bude na soupravách chybět

Dráhy se rozhodly pojmenovat pendolina podle velkých řek. "Spojitost mezi pendoliny a řekami je ve vedení koridorů v údolí těchto velkých řek, kolem kterých tak projíždějí naše vlaky a často přímo

pendolina," řekl Štáhlavský. Vlaky se budou jmenovat například Vltava, Labe, Odra či Morava. Mezi názvy však chybí například Orlice, která na hlavní trase mezi Prahou a Ostravou vytváří nejhezčí úsek celé cesty. Podle Štáhlavského je běžné, že se vlaky v zahraničí pojmenovávají podle určitého zvoleného způsobu. Například Švýcaři využívají k pojmenování lokomotiv především názvy měst, v případě naklápacích vlaků ICN pak zvolili jména významných osobností nějakým způsobem spojených se Švýcarskem. V Německu či Rakousku se velmi často používají především města.

### České vlaky zatím jednotný systém pojmenování nemají

V Česku je zatím pojmenování lokomotiv a souprav spíše chaotické. Na některých motorových jednotkách jsou oblíbené především zdrobněliny ženských jmen, u nových motorových vozů od Stadleru například pro Liberecký kraj zvolily dráhy společně s krajem názvy řek, měst či hor. Po kraji tak bude jezdit například Smrk nebo Jizera. Podobné to má být například u jednotek CityElefant v Moravskoslezském kraji. Na rozdíl od dosavadní praxe by ale nemělo jít už jen o "kutilství" strojvůdců a pracovníků dep. "V případě dalších, hlavně regionálních, vozidel nepředpokládáme komplexní přejmenování," dodal Štáhlavský. Jména by měly mít například i jednotky Railjet od Siemensu. Od nového jízdního řádu přesunuly dráhy všechna pendolina na trať mezi Prahou a Ostravou, jeden spoj denně zajíždí do Žiliny a o víkendu do Františkových Lázní. Cestující během první poloviny roku čeká zásadní zlepšení: připojení k internetu.

## 17. 01. 2012 Modernizované vozy ze Šumperka získaly povolení k provozu (961 Bfhpvee)

Zdroj: Škoda Transportation a.s. (<http://www.skoda.cz/cs/o-spolecnosti/novinky/modernizovane-vozy-ze-sumperka-ziskaly-povoleni-k-provozu/>)

S koncem loňského roku schválil Drážní úřad provoz řídicího vozu 961, který pro České dráhy rekonstruuje šumperská Pars nova. Vůz řady Bfhpvee úspěšně završil homologační proces, splnil všechny zákonné podmínky a nyní již může vyjet na trať s cestujícími. Pars nova dodá Českým drahám všech 34 objednaných vozů do konce letošního roku. Řídicí vůz řady Bfhpvee vzniká přestavbou osobních vozů řady Bdt a je určen pro dálkové řízení neobsazených lokomotiv vratných souprav rychlíků a osobních vlaků. „Pro udělení tohoto povolení bylo nutné splnit všechny zákonné podmínky, získat schválení konstrukčního provedení, vykonat povinné typové zkoušky a absolvovat zkušební provoz v předepsaném počtu kilometrů. Nyní čeká každý vůz už jen technicko-bezpečnostní zkouška a může do provozu s cestujícími," říká Tomáš Ignačák, generální ředitel Pars nova.



Jedná se o náročný a ojedinělý projekt, kdy rekonstrukcí vlaků z poloviny 80. let vzniká moderní řídicí vůz, který splňuje nejvyšší nároky současné osobní železniční dopravy. Tyto řídicí vozy jsou určeny pro klasické lokomotivní soupravy Českých drah, díky nim není nutné lokomotivu přepřehat. Tím se zrychlí obrát soupravy ve stanici, sníží se provozní náklady a napomůže se tak ke zvýšení efektivity osobní železniční dopravy v ČR“ doplňuje Tomáš Ignačák. V minulosti dodávala Pars nova již několik typů řídicích vozů (například řady 912, 914 a 954), nynější typ 961 se ale od svých předchůdců liší řadou moderních prvků a použitou technikou. Díky řídicímu systému a prostřednictvím tzv. WTB komunikace řídicí vůz plně ovládá a kontroluje elektrickou lokomotivu na druhé straně soupravy včetně ovládání jednotlivých vozů v soupravě.

Vozy řady 961 jsou určeny pro přepravu cestujících na střední a delší vzdálenosti. „Aktuálně dodávané vozy mají maximální rychlost 140 km/h, což odpovídá potřebám jejich budoucího nasazení v příměstské, regionální i dálkové dopravě. Při konstrukčním návrhu bylo však již počítáno s tím, že pro případné budoucí objednávky vozů určených pro dálkovou rychlíkovou dopravu bude možné dodat bez výraznějších změn řídicí vůz s palubní rychlostí 160 km/h," dodává Tomáš Ignačák.

Modernizací a rekonstrukcí původních vozů na řídicí jednotky dochází k zcela novému uspořádání vnitřního i vnějšího prostoru. Na jednom konci má vůz neprůchozí kabinu pro strojvůdce, jehož řídicí pult odpovídá současným ergonomickým požadavkům a je vybaven dvoučlenným řízením pro komunikaci s elektrickými i motorovými lokomotivami. Čelní sklo odolá nárazu až 200 km/h a je vybaveno vytápěním, ostřikovačem a cyklovačem dle rychlosti jízdy. Oddíl pro cestující je plně klimatizovaný, celkem nabízí 70 míst k sezení a prostor pro přepravu jízdních kol, kočárků a invalidních vozíků. Zároveň jsou zde k dispozici elektrické zásuvky, vakuové WC vybavené přebalovacím pultem či nádoby na třídění odpadu. Řídicí vůz plně splňuje nové požadavky technických směrnic pro interoperabilitu (tzv. TSI) a je opatřen nejmodernějšími bezpečnostními a komunikačními prvky. První rekonstruované vozy již jezdí na tratích v okolí Děčína (vozy 961.001 až

005) a Brna (vozy 961.006 až 011), další poputují do České Třebové a Plzně. Do konce letošního roku dodá Pars nova Českým drahám všech 34 objednaných jednotek.

## 17. 01. 2012 Střední Čechy chtějí novou trať, která zkrátí cestu z Prahy do Boleslavi

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/stredni-cechy-chteji-novou-trat-ktera-zkrati-cestu-z-prahy-do-boleslavi-1nx-/praha-zpravy.aspx?c=A120117\\_1717446\\_praha-zpravy\\_sfo](http://praha.idnes.cz/stredni-cechy-chteji-novou-trat-ktera-zkrati-cestu-z-prahy-do-boleslavi-1nx-/praha-zpravy.aspx?c=A120117_1717446_praha-zpravy_sfo))

Ve středních Čechách by mohl vzniknout tranzitní železniční koridor - tedy hlavní železniční trasa, která zajišťuje dálkové spojení přes naše území včetně provozu mezistátních vlaků. Jezdily by po ní vlaky z Prahy do Liberce a odtud pokračovaly do Polska nebo do Německa. Stačí dostavět 15 kilometrů trati. V České republice existují v současné době zatím čtyři tranzitní železniční koridory. Středočeský a Liberecký kraj chtějí přesvědčit ministerstvo dopravy a vládu, aby pomohly vzniku koridoru páteho – mezi Prahou a Libercem. Přímá trať tudy totiž nevede. Chybí jí 15 kilometrů kolejí mezi Lysou nad Labem, Milovicemi a Mladou Boleslaví. Za deset nebo patnáct let by ale nová trať mohla vzniknout. "Velmi významně takový projekt podporujeme a připojil se k nám v tom i Liberecký kraj. Přicházíme s nabídkou pro stát, že kraje jsou ochotné finančně se na tom podílet," říká náměstek hejtmána Středočeského kraje pro oblast dopravy Robin Povšík. Stavba nové trati a modernizace tratí stávajících by umožnily, aby vlak z Liberce do Prahy nejel sto čtyřicet minut, ale jen šedesát pět minut. Stejně rychle jako autobus. Při cestě z Mladé Boleslavi do Prahy by cestující neseseděli ve vlaku déle než tři čtvrtě hodiny, které obvykle stráví při cestě autem.

### Vojáci už v Milovicích nejsou, plán může tudíž dostat zelenou

Nápad na stavbu trati, která by propojila Lysou nad Labem, Milovice a Mladou Boleslav, je starý už osmdesát let. Nikdy se však neuskutečnil zejména proto, že v Milovicích byl vojenský prostor postupně obývaný několika armádami. Vojska už ale Milovice nadobro opustila. Nová železnice by tak dala tomuto regionu šanci na další rozvoj. "Město Mladá Boleslav bude takovou akci podporovat, cesta od nás do Prahy by se tím výrazně zkrátila. I firmě Škoda Auto by zlepšila podmínky distribuce vozů. I proto si myslím, že bychom mohli být úspěšní při získávání státních peněz," říká primátor Boleslavi Raduan Nwelati.

Vlaky z Mladé Boleslavi dnes jezdí přes Neratovice, další vlakové spojení s přestupem vede přes Nymburk. Podle prvního nástinu plánu milovické trati, který vytvořila projekční společnost Sudop Praha, by od Lysé nad Labem mohla vést kratší a přímá nová trať se zastávkami v Milovicích, u bývalého vojenského letiště v Božím Daru, ve Vanovicích a ve Vlkavě by se napojila na stávající trať z Nymburka do Mladé Boleslavi. Velkým otazníkem celého projektu budou peníze. Patnáctikilometrová nová trať z Lysé do Vlkavy by podle studie Sudopu stála 3,5 miliardy korun a modernizace stávajících tratí mezi Libercem a Prahou, tak aby na ně mohla Pendolina, by stála dalších 26 miliard.

## 18. 01. 2012 V tendru na rychlíky bude ministerstvo přísné

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/161008-v-tendru-na-rychliky-bude-ministerstvo-prisne/>)

Ministerstvo dopravy představilo podmínky, které budou muset splnit uchazeči o provozování rychlíků na severní Moravě. Vítězný dopravce bude muset nasadit klimatizované soupravy s nízkopodlažními oddíly, cestující v první i druhé třídě mají dostat k dispozici zásuvky pro drobnou elektroniku. Dále bude ministerstvo vyžadovat uzavřený odpadní systém a plně průchozí soupravy. Stát letos vypíše soutěž na trasu Ostrava – Opava – Olomouc, má jít o zahájení série tendrů, ve kterých si dopravci postupně "rozeberou" všechny dálkové linky, které ministerstvo objednává. Mezi podmínkami ministerstva dopravy je i zákaz využití celokoženkových sedaček používaných ve starých rychlíkových vozech ČD, které však už dnes na soutěžené trase nejezdí. "Chceme zvýšit komfort cestujících. Očekáváme od dopravců, že přijdou s lepšími službami a novějšími vozy," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Vítěz soutěže začne rychlíky provozovat od prosince 2013.

Účast ve výběrovém řízení plánují České dráhy, Regiojet, Veolia Transport a také Viamont. "Na ten tendr už čekáme rok," uvedl Radim Jančura, předseda představenstva Regiojetu. S vypsáním soutěže podle něj ministerstvo zbytečně otálí, čímž se pro dopravce nebezpečně zkracuje doba pro nákup vozidel. Jaká vozidla nasadí, však neupřesnil stejně jako další dopravci. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského by vyzrazením typu vozidla firma poskytla výhodu konkurenci. Soutěž na rychlíkovou linku Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc bude po roce 1989 třetí, kterou ministerstvo dopravy vypíše. V minulosti se dopravci utkali o trasy Pardubice – Hradec Králové – Liberec a Plzeň –

Chomutov – Most. Oba tendry vyhrály České dráhy, které zatím provozují dopravu i na moravské lince. Na rychlíky nasazují moderní motorové vozy z 90. let doplněné o zrekonstruované řídicí vozy z druhé poloviny minulého desetiletí.

### 18. 01. 2012 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Bylnice – I. stavba

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2012/120118vyhlaska.pdf>)

Začátek stavby: km 148,409 trati Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk. Konec stavby: km 162,880 trati Staré Město u Uherského Hradiště – Vlárský průsmyk. Konec stavby: km 1,775 trati Bylnice – Horní Lideč. Jedná se o rekonstrukci kolejí železniční stanice Bylnice. Součástí stavby bude vybudování 2 nových nástupišť, dále výstavba osvětlovací soustavy venkovních prostranství stanice a nástupišť. Bude provedena výstavba elektrického ohřevu výměn a rekonstrukce kabelových rozvodů NN. V rámci stavby je navržena rekonstrukce stávajícího elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) se závislými stavědly novým SZZ 3.kategorie elektronického typu dle TNŽ 34 2620 se současným zrušením obsluhy na stavědlech. Vnitřní technologické zařízení – sdělovací, zabezpečovací a elektro bude umístěno v novém technologickém objektu (SŽDC), který byl situován vedle výpravní budovy. Technologický objekt bude rozdělen na 2.části. Část SŽDC a část ČD. V části ČD bude vybudována čekárna pro cestující se sociálním zařízením a nocležny ČD. V mezistaniční úseku Bylnice – Bohuslavice nad Vlárí bude ze stavědlové ústředny žst. Bylnice do km 157,060 položen nový traťový kabel profilu 10xN0,8, jenž bude naspojován na již položený kabel v rámci jiné stavby. Ke kabelu budou přiloženy dvě trubky HDPE pro pozdější možnost zafouknutí optického kabelu. V km 157,060 navážou na již položené trubky v rámci jiné stavby. Stavba v mezistaniční úseku bude probíhat pouze na pozemku ČD a SŽDC. Traťový kabel bude ukončen celým profilem ve sdělovací místnosti žst. Bylnice v kabelové skříni přímo na zářezových svorkovnicích. V žst.Bohuslavice nad Vlárí bude ukončen na zářezových svorkovnicích v RD PZS v km 149,023 na zhlaví stanice, kde projektovaná trasa výkopů končí. Bude vybudován nový anténní stožár, stávající nevyhovuje z hlediska statického a vzdálenosti k technologii TRS. Zařízení TRS bude umístěno ve sdělovací místnosti, záznamové zařízení ReDat v dopravní kanceláři.

### 19. 01. 2012 Obří železniční zakázka má skluz (Ejovice – Plzeň)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obri-zeleznicni-zakazka-ma-skluz-735403>)

Je to až poslední bod krizového scénáře, ale je stále pravděpodobnější. Kvůli neustálým průtahům se může stát, že plánovaná stavba koridoru z Rokycan do Plzně nestačí vyčerpat peníze ze současné evropské nabídky. Nejde přitom o malé peníze, odhadované náklady jsou kolem osmi miliard korun, což stavbě zajistilo na železnici přídomek „zakázka desetiletí“. Evropská unie má hradit až 85 procent nákladů. „Pokud se nezačne stavět na jaře, pak tady toto nebezpečí je,“ připustil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Po dálnici D8 a řadě problematických vodních staveb by šlo o další velký krach „evropského“ dopravního projektu. Pokud se stavba skutečně protáhne za současné rozpočtové období unie, které definitivně končí v roce 2015, není jasné, čím by se evropské peníze nahradily. Jak to bude s evropskými penězi pro následující léta, totiž není zatím vůbec jasné. Podle původních předpokladů Správy železniční dopravní cesty měl být tendr na zhotovitele vypsán už v polovině loňského roku. Dosud se tak nestalo. Zpočátku svazovaly správu železnic problémy s pozemky, poslední se podařilo vyvlastnit teprve v prosinci. Podle informací deníku E15 měl být tendr vyhlášen ještě před Vánoci, v poslední chvíli před zveřejněním si však dokumentaci vyžádalo ministerstvo dopravy.

„Termíny jsou trochu napnuté, ale věříme, že vše dopadne dobře a i na tuto stavbu se podaří peníze vyčerpat,“ řekl mluvčí úřadu Martin Novák. Vše ale můžou zhatit případná odvolání neúspěšných účastníků tendru. „Tam by asi nějaké problémy vznikly,“ doplnil Novák. Ministerstvo se navíc netradičně rozhodlo dostat nařízení vlády z roku 2010, podle kterého všechny zakázky nad půl miliardy schvaluje kabinet. Dokumentaci tak čeká klasické legislativní kolečko, nyní je v mezirezortním řízení. Na vládu by mohla jít v únoru. U minulých dopravních staveb se přitom toto nařízení ignorovalo. Stavba u Rokycan je pro třetí železniční koridor klíčová. Na rozdíl od obvyklých přestaveb budou zdejší koleje výjimečně tím, že povedou ve zcela nové stopě. Na trase také vznikne zhruba čtyřkilometrový tunel, v českých zemích vůbec nejdelší. Dražším drážním projektem bylo pouze pražské Nové spojení za devět miliard korun. Estakáda mostů a tunelů pod vrchem Vítkovem se otevřela v roce 2008.

## 19. 01. 2012 České dráhy v roce 2011 zvýšily přesnost vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12398/>)

Přesnost vlaků Českých drah se v roce 2011 zvýšila. Celá osobní doprava fungovala s přesností 92,5 %, což představuje zlepšení oproti roku 2010 o více než 2 %. Tradičně nejpřesnější jsou regionální spoje – kategorie osobní a spěšný vlak – ale také vlaky prestižní sítě SC Pendolino. Přesnost také těchto vlaků zřetelně stoupla. Osobní a spěšné vlaky po celé České republice splnily jízdní řád na 93,12 %, tedy o 2 % lépe než v roce 2010 (tehdy to bylo 91,11 %). Ještě více stoupla přesnost nejrychlejších vlaků SC Pendolino, přesto že se jedná o vlaky s nejvyšší průměrnou rychlostí v Česku, které mají velmi náročnými podmínky pro plnění jízdního řádu. V roce 2011 jezdily s přesností 95,49 %, to je o více než 3,5 % lepší hodnota než v roce 2010 (tehdy bylo plnění jízdního řádu 91,84 %). U ostatních kategorií, mezistátní a vnitrostátní dálkové vlaky kategorií EuroCity, InterCity, Expres nebo rychlík, dosahovalo plnění jízdního řádu v roce 2011 hodnoty 77,64 až 86,72 %. I zde došlo meziročně k viditelnému zlepšení spolehlivosti vlaků o 3 až 5 procent. Pro výše uvedené výpočty přesnosti spojů se v Česku u regionálních i dálkových spojů počítá s tolerancí 5 minut.

Tradičně nejčastější příčinou zdržení vlaků jsou tzv. zásahy vyšší moci, kam spadají například nehody na železničních přejezdech, usmrcení osob v kolejišti nebo mimořádné povětrnostní vlivy, jako jsou povodně a větrné smrště. Ty způsobily zdržení vlaků z více než 35 %. Nezřídká je zpoždění způsobeno také zajištěním návaznosti vlaků čekáním na přípoj, aby cestující nemuseli čekat příliš dlouho na další vlak. Takové čekání se podílí na zdržení vlaků ve více než 17 %. Vlastní závady dopravce v podobě poruch lokomotiv a vozů mají jen malý podíl na zdržení vlaků. V roce 2011 to bylo pouze 4,5 %. Podle mezinárodních statistik je přesnost českých vlaků plně srovnatelná s řadou vyspělých západoevropských zemí včetně Německa.

## 19. 01. 2012 SŽDC po předchozích ztrátách měla loni zisk dvě miliardy Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-po-predchozich-ztratach-mela-loni-zisk-dve-miliardy-kc/743194>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) loni vykázala zisk dvě miliardy korun. Je to poprvé, kdy nebyla ve ztrátě. Novinářům to dnes řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. Předloni organizace hospodařila se schodkem 1,5 miliardy korun. Správa loni dostala od státu zhruba 19 miliard Kč, asi o 3,5 miliardy více než v roce 2010. Letos očekává dotace cca 24 miliard Kč, uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. "Díky centrálním nákupům se podařilo ušetřit a snížit náklady na komoditách o více než 16 procent," uvedl Dobeš. SŽDC také snížila náklady na provoz budov a komunikační technologie. Podnik také uspořil na mzdách zhruba 500 milionů korun, když propustil 1100 zaměstnanců. Nyní má 18.040 zaměstnanců. Plánuje snížení jejich počtu na 17.500. "Co se týká efektivního řízení investic, tak zde se podařilo snížit náklady z realizovaných staveb o více než 15 procent," řekl Dobeš. U staveb v realizaci a před zahájením se tak loni uspořilo asi 2,1 miliardy korun.

Letošním cílem SŽDC je udržení zisku i přes snížení neinvestiční dotace o 11 procent, tedy o 0,5 miliardy korun. Celkem tak dostane ze státního rozpočtu na neinvestičních dotacích asi čtyři miliardy Kč. Ze Státního fondu dopravní infrastruktury pak dostane investiční dotace kolem 20 miliard Kč, loni to bylo asi 14,5 miliardy. Na investice do staveb chce správa letos vložit 8,6 miliardy korun. Budou směřovat především do 3. a 4. koridoru, ale také do některých akcí na prvním koridoru. Mj. se tak bude pracovat na trati Rokycany-Plzeň, v okolí Veselí a Tábora, na trati v Plzni a mezi Prahou-Smíchov a Berounem. V roce 2013 půjde na investiční stavby 6,8 miliardy korun. Podle Dobeše by se mělo zintenzivnit čerpání peněz z Operačního programu doprava a z Fondu soudržnosti EU tak, aby jednotlivé projekty začaly být realizované tento a příští rok a byly dokončeny do roku 2015.

SŽDC chce letos uzavřít s Českými drahami (ČD) dohodu o majetkovém vyrovnání. V minulém roce bylo v rámci restrukturalizace přesunuto z Českých drah do SŽDC cca 9 500 zaměstnanců. Do dvou měsíců by se mělo dojednat převedení pozemků pod kolejemi, některé úseky traťových částí a technologické budovy, které SŽDC potřebuje ke své činnosti. Celkem jde o majetek v hodnotě jednotek miliard korun. "Diskutuje se i scénář, jakým způsobem by SŽDC mělo převzít železniční staniční budovy," řekl Pavel Habarta pověřený řízením SŽDC. Způsob financování převodu se zatím hledá.

**20. 01. 2012 Stát chce do Českých drah nalít miliardy, konkurenci se to nelíbí**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-do-ceskych-drah-nalit-miliardy-konkurenci-se-to-nelibi-psx-ekonomika.aspx?c=A120119\\_205158\\_ekonomika\\_brd](http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-do-ceskych-drah-nalit-miliardy-konkurenci-se-to-nelibi-psx-ekonomika.aspx?c=A120119_205158_ekonomika_brd))

Rozsáhlé pozemky a budovy ve vlastnictví Českých drah chce stát převést na Správu železniční dopravní cesty. ČD jako akciová společnost ale nemůže majetek převést bez úplaty, stát proto hledá cesty, kde na transakci vzít peníze. Soukromí dopravci tento krok kritizují. Podle nich budou dráhy zvýhodněny. České dráhy se zřejmě už letos dočkají citelné finanční injekce z veřejných rozpočtů. Do státem vlastněné firmy hodlá ministerstvo dopravy nepřímo nalít několik miliard korun. Půjde o platbu za prodané pozemky a některé budovy, které si od drah koupí státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Dopravci k penězům pomůže také nepovedené rozdělení železnice v roce 2003, kdy navzdory původním plánům zůstala drahám například i nádraží či rozsáhlé pozemky. Trať přešly pod SŽDC. Nepůjde o první podobnou platbu. Už v roce 2008 poslala SŽDC drahám 12 miliard za převod semaforů či zabezpečovacího zařízení. Na ně se při původním dělení také zapomnělo.

Podle pověřeného šéfa SŽDC Pavla Habarty by mělo být během jednoho až dvou měsíců jasné, co vše od drah koupí. Podle něj jde hlavně o pozemky pod tratěmi nebo některé technologické budovy. "Jde o majetek v řádu jednotek miliard korun," říká Habarta a dodává, že ještě není jasné, jakým způsobem se bude majetek oceňovat. České dráhy jako akciová společnost nemohou podle ministra dopravy Pavla Dobeše převést svůj majetek na SŽDC bezúplatně. "Právně to není možné," vysvětlil Dobeš. Podle něj jde o řešení problémů z minulosti, kdy nedošlo ke správnému rozdělení české železnice na provozní část (České dráhy) a infrastrukturu (SŽDC). "Nedokážu si představit, že dráhy jako jeden z dopravců budou vlastnit pozemky pod koleje," dodal Dobeš.

**Peníze za pozemky budou ČD muset použít na nákup vozidel**

Zatím však není jasné, kde SŽDC peníze na nákup vezme. I když loni vykázala státní organizace poprvé v historii zisk přes dvě miliardy korun, nemusí to zdaleka stačit. Podle Habarty se financování zatím řeší. Dobeš upozorňuje, že dráhy dostanou podmínku, aby peníze za pozemky použily na investice, zejména do nových vozidel. "Nemůže dojít k tomu, aby docházelo ke konzumaci těchto peněz v provozu," přislíbil Dobeš.

Plány se stejně jako v minulosti nelíbí soukromým dopravcům. "Určitě se proti takovému záměru postavíme," uvedl šéf Sdružení železničních společností Jiří Mužík. Podobně sdružení postupovalo už v roce 2009, kdy podalo stížnost na převod mrtvé dopravní cesty za 12 miliard korun. Podle Mužíka ale zatím Evropská komise ve sporu nerozhodla. "Vyžádali si spoustu materiálů, ale od té doby mlčí," dodal. Podle něj je pravděpodobné, že si na takový postup budou opět stěžovat v Bruselu.

Kritický je také majitel soukromých vlaků RegioJet Radim Jančura. "Je to typické křížové financování, které dráhy může zvýhodnit," varuje Jančura. Před blížícími se výběrovými řízeními na provoz rychlíkových tratí, kde bude stát požadovat nasazení nových vlaků, tak mohou dráhy získat nemalou výhodu, že si nebudou muset na nové vlaky půjčovat. "Je to diskutabilní cesta, která mě úplně netěší. Na druhou stranu je to také o tom, jak si kdo dokáže sehnat peníze na nákup nových vlaků, my problém s financováním rozhodně nemáme," uvedl majitel Leo Expressu Leoš Novotný.

**Dráhy čekají v budoucnu další injekce**

Dráhy se k plánům na převod nemovitostí nevyjádřily. Do budoucna se přitom dopravce může těšit ještě na další injekce, podstatně větší, za převod nádražních budov, které jsou včetně prvního nástupiště stále jejich. Ministr dopravy potvrdil, že počítá s tím, že nádraží v budoucnu zmizí z majetku Českých drah. Dráhy jejich vlastnictví spíše znevýhodňuje, protože se musí o budovy starat a opravovat je. Příjmy z pronájmu obchodních prostor jim náklady na provoz ani zdaleka nepokrývají. V minulosti se mluvilo například o zavedení poplatku pro soukromé dopravce za použití nádraží, žádné rozhodnutí ale ještě nepadlo.

**20. 01. 2012 Vykojený vlak celý den blokoval pardubicko-libereckou trať (Semily)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/161323-vykojeny-vlak-cely-den-blokoval-pardubicko-libereckou-trat/>)

Déle než 24 hodin trvalo, než se opět mohly rozjet vlaky po železniční trati z Železného Brodu do Košťálova, která je součástí pardubicko-liberecké dráhy. Ve čtvrtek ve tři odpoledne ji zablokoval rychlík, který vykojil na zhlaví semilského nádraží. Správa železniční dopravní cesty trať opět zprůjezdnila až dnes v 15:20. Nehoda se stala, když motorový rychlík na lince Pardubice – Liberec opouštěl semilskou stanici. "Vykojila lokomotiva jedním podvozkem a jednou nápravou," popsala

nehodu mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Ve vykolejeném vlaku se nikdo nezranil, podle mluvčího SŽDC Pavla Hally ale zůstal poškozený vlak stát ve špatně přístupném místě, jeho vyprošťování tak trvalo skoro celý den. Následovala oprava poškozených kolejí. Zatím museli cestující přestupovat do autobusů. Proč vlak vykolejil, dosud není zřejmé. Původně železničáři hovořili o možném vlivu počasí, nyní Halla naznačil jinou možnou příčinu nehody. "Jednou z možných příčin je pochybení výpravčího při stavení vlakové cesty," řekl. Výhybka podle něj možná nebyla nastavena tak, jak měla být, proto na ní motorový vůz vykolejil.

## 21. 01. 2012 Šéfy v dopravě potěší ministr Dobeš tučnými odměnami v Bártově stylu

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/256858-sefy-v-doprave-potesi-ministr-dobes-tucnymi-odmenami-v-bartove-stylu.html>)

Přes nářky na zoufalý nedostatek peněz v resortu dopravy dostanou zřejmě šéfové Českých drah, ČD Cargo, Státního fondu dopravní infrastruktury i Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) za loňský rok vysoké prémie. Právu to potvrdil ministr dopravy Pavel Dobeš (Věci veřejné). Pikantní na tom je, že Dobeš teď bude při stanovení výše ročních odměn vycházet z kvalitativních ukazatelů, které si pro rok 2011 stanovili šéfové zmíněných firem sami na popud tehdejšího ministra dopravy a neformálního šéfa Věcí veřejných Víta Bárty.

Zatímco České dráhy ještě podrobné údaje o svém loňském hospodaření nezveřejnily, jasno je už o výsledcích Správy železniční dopravní cesty. Ta měla mimo jiné snížit své provozní náklady o 12 procent, počet kilometrů pomalých jízd vlaků o desetinu a u nově zahajovaných staveb dosáhnout 15procentní úspory nákladů. „Celkem šlo o 11 kritérií, a všechna byla skutečně splněna,“ ujistil na čtvrteční tiskové konferenci Pavel Habarta, pověřený řízením SŽDC.

Svůj nový prémiový systém označil Bárta loni v únoru za revoluci v odměňování. Na dotaz Práva, jestli Bártův systém platí i dnes, Dobeš ve čtvrtek odpověděl: „Skutečně ho akceptuji. Plnění stanovených kritérií vyhodnotíme do konce ledna, a v únoru pak vypíšeme odměny pro manažery. Kolik to konkrétně bude, teprve upřesníme.“

### Habarta: splnil jsem všechna kritéria

A jaká tato kritéria jsou? Například generální ředitel Českých drah Petr Žaluda dostane za loňský rok sto procentní prémie, jestliže provozní zisk jeho firmy stoupl meziročně o 75 procent, počet cestujících ve vlacích vzrostl o 1,4 procenta a průměrné stáří vozového parku se omladilo z 27 na 26 let. Dodržet Žaluda měl i takové podmínky, jako bylo prodloužení lhůty o jeden týden na podání nabídek u zakázek nad 100 miliónů Kč či zveřejňování informací o všech výběrových řízeních nad dva milióny korun na internetu.

### Peněz na prémie má prý ministerstvo dost

Na otázku Práva, jestli bude v rozpočtu MD dostatek peněz na prémie, když všichni generální ředitelé splní stanovená kritéria na více než sto procent, Bárta loni v únoru ujistil: „Částky na prémie nejsou tak dramatické, abychom na to neměli.“ A na dotaz, jestli nepočítá i se snižováním platů vedení firem, tak jak to před několika lety učinil někdejší šéf resortu dopravy Petr Bendl (ODS), odpověděl Bárta: "Mým cílem není omezovat platy, ale motivovat generální ředitele státních podniků k větší efektivnosti.“ Této strategie se teď drží i Bártův nástupce v ministerském křesle Dobeš. Na otázku, jak vysoké roční odměny budou, teď Dobeš Právu sdělil: „Veřejnosti to oznámíme, ale až v únoru.“

## 23. 01. 2012 Sníh a strom přes koleje zastavily dvě tratě na Liberecku

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/snih-a-strom-pres-koleje-zastavily-dve-trate-na-liberecku-pz6-liberec-zpravy.aspx?c=A120123\\_073512\\_liberec-zpravy\\_cen](http://liberec.idnes.cz/snih-a-strom-pres-koleje-zastavily-dve-trate-na-liberecku-pz6-liberec-zpravy.aspx?c=A120123_073512_liberec-zpravy_cen))

Počasí zkomplikovalo dopravu lidem na Liberecku. Trať Železný Brod – Velké Hamry stojí od nedělního podvečera poté, co zde vlak narazil do stromu a vykolejil. Vlaky mezi Smržovkou a Josefovým Dolem zase zastavil sníh, který zavál trať. Trať ze Železného Brodu na Velké Hamry stojí od nedělní sedmnácté hodiny. Vlaky tam nahradily autobusy. "Zastávky Velké Hamry město, Návárov, Jesenný a Spálov není možné obsluhovat z důvodu těžké dostupnosti autobusovou dopravou," uvedly České dráhy na svém webu. Obnovení provozu odhadují na čtvrteční poledne. Kolem Železného Brodu měly vlaky problémy po celou neděli. Popadané stromy tam na čas zavřely i tratě na Tanvald a na Semily. Na druhé z tratí vlak také najel do stromu a vykolejil. Mezi Smržovkou a Josefovým dolem musely České dráhy kvůli zaváté trati některé spoje dokonce odřeknout. Další pak nahradí

autobusy. Vlaky měly, podle původního odhadu železničářů, znovu vyjet kolem osmé hodiny ráno. Termín byl ale posunut až na 16:00.

### 23. 01. 2012 Z částí vlaku se stala lávka, nadšenci ho z nich chtějí znovu postavit (M 120.4)

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/z-casti-vlaku-se-stala-lavka-nadsenci-ho-z-nich-chteji-znovu-postavit-1ir-olomouc-zpravy.aspx?c=A120123\\_1720946\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/z-casti-vlaku-se-stala-lavka-nadsenci-ho-z-nich-chteji-znovu-postavit-1ir-olomouc-zpravy.aspx?c=A120123_1720946_olomouc-zpravy_stk))

Rakovnická radnice loni obdržela zvláštní dopis. Lidé ze Šumperka žádali, zda mohou přijet a odvézt si část lávky přes potok. Konstrukce můstku totiž sestává i z části historicky prvního motoráku na kolejích v Česku. Stroje z kopřivnické Tatry dnes v zemi existuje jediný pojezdny exemplář. Už název šumperského sdružení, které se obrátilo na rakovnickou radnici, zní poněkud nezvykle, poeticky: Klub přátel kolejového autobusu. Založili jej Petr Tylšar z Uničova a jeho kolegové, kteří se zajímají o železniční historii. Koncem loňského léta napsali do Rakovníka žádost, zda mohou z lávky přes Černý potok odebrat část konstrukce.



Dopis vyvolal u tamních radních rozruch. "Na první pohled se může zdát tato žádost jako nějaký nesmysl," přiznal mluvčí rakovnické radnice Jan Polák. Jenomže svým vysvětlením lidé z šumperského klubu Rakovnické zaujali. Lávka je zhotovena z části konstrukce motorového vozu vyrobeného v roce 1932 Tatrou Kopřivnice. Jak se stal vlak mostem a jak jej klub objevil? "Kolega z Rakovníka nám dal na lávku tip. Už od pohledu je konstrukce motoráku patrná a je na ní dokonce vyražené číslo, takže indicie byly," vypráví Petr Tylšar ze šumperského klubu. Část příběhu ale podle něj stále zůstává tajemstvím. "Provoz těchto vlaků byl po válce zrušen. A za války se bohužel všechny technické archivy ničily, takže se nám nepodařilo zjistit, jak se vůz pohyboval po republice. Zatím o něm moc nevíme," říká Tylšar.

#### Vozy M 120.4 byly první motoráky na kolejích...

Než se kovové díly staly součástí mostu v Rakovníku, sloužily jako rám skříně motorového vozu M 120.4. Tyto vozy byly prvními motoráky na českých kolejích a z dnešního pohledu byly velmi kuriózní. Strojvůdce totiž neseděl tam, kde ho vidíme v motorácích dnes - jeho stanoviště bylo ve věžičce nad střechem uprostřed vozu. Proto se těmito a dalším podobným vozům přezdíval věžák. Motorák má ještě jednu přezdívkou - kolejový autobus. "Za dob první republiky jezdily na místních drahách parní lokomotivy, ale už tehdy se státní dráhy snažily zlevnit provoz, proto vymyslely malé motoráčky. Protože měly slabé technické parametry a i ty první vypadaly jako autobusy, vžilo se označení kolejový autobus," vysvětluje Tylšar.

#### ...z 89 vozů se ale dochovaly jen dva, a pojezdny je jediný

Věžáků M 120.4 se vyrobilo 89, ale dodnes se dochovaly pouze dva a pojezdny je jen jeden z nich. Vlastní ho Národní technické muzeum, umístěný je však právě v Šumperku a Klub přátel kolejového autobusu s ním vyjíždí při zvláštních příležitostech. Právě fandové motoráků ze Šumperka tento vůz v místním depu renovovali a uvedli do pojezdného stavu. Pro jeho údržbu potřebují další původní díly a navíc by rádi postavili ještě jeden vůz. A právě proto po stopě věžáků pátrají, kde se dá. "Když se motoráky v 50. letech vyřazovaly, stávalo se, že třeba jejich skříně koupili zahrádkáři. Ten rám vozu našel využití podobnou cestou. Je to bytelná konstrukce, drží už osmdesát let," říká Tylšar.

Radní Rakovníka si nechali udělat posudek odborníkem na mosty, zda je možné díly z vlaku z mostu odebrat. Půjde to, ale statik zakázal použití hořáku a rozbrušovačku dovolil jen výjimečně. "Celkem se jedná o 13 dílů, které město klubu odprodá za cenu železného šrotu," řekl Polák. "Rozebereme jen díly, které neomezí nosnost konstrukce," vysvětluje Tylšar. Na cestu pro kousky motoráku se členové klubu chystají v únoru.

### 23. 01. 2012 Rekordně drahý benzin mění zvyky lidí, místo autem jezdí vlakem

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/rekordne-drahy-benzin-meni-zvyky-lidi-misto-autem-jezdi-vlakem-pvc-ekonomika.aspx?c=A120123\\_1720889\\_ekonomika\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/rekordne-drahy-benzin-meni-zvyky-lidi-misto-autem-jezdi-vlakem-pvc-ekonomika.aspx?c=A120123_1720889_ekonomika_vem))

Dražší pohonné hmoty i lepší a komfortnější nabídka veřejné dopravy mění po dlouhé době návyky Čechů při cestování. Setrvalý propad veřejné dopravy je u konce. Dokazují to čtvrtletní statistiky



dopravy, které zveřejňuje ministerstvo dopravy. Podle nich si loni za prvních devět měsíců polepšily hlavně vlaky, kde přibyla dvě procenta cestujících. Ve třetím čtvrtletí začalo přibývat lidí i v městské hromadné dopravě, jen autobusy jezdí méně lidí. "Trend úbytku cestujících se zastavil hlavně tam, kde se zvýšil nabízený komfort veřejné dopravy, což platí hlavně o příměstských linkách do Prahy," říká Miroslav Vyka, šéf Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Podle něj nutí drahý benzin a nafta lidi více zvažovat, zda pojedou vždy jen autem. "Očekávám, že cestujících ještě bude přibývat," říká Vyka. Dráhy zatím údaje o počtu pasažérů za loňský rok nezveřejnily, jejich mluvčí Radek Joklík však potvrzuje, že cestujících přibývá. "Řádově půjde o miliony cestujících," řekl Joklík. Loni vlaky svezly přes 160 milionů lidí. V reklamě se proto zaměřují nejen na dálkové spoje, ale i například na každodenní dojíždění do práce. Navíc dráhy v posledních letech mohutně investují do nových vlaků a na řadě tratí je tak cestování pohodlnější.

### Autobusy se jezdí méně

Útlum naopak zažívá autobusová linková doprava, meziročně jí ubylo dvě procenta pasažérů. Mohou za to hlavně škrty jízdních řádů: počty ujetých kilometrů autobusy loni klesly o více než desetinu. Pokles automobilové dopravy potvrzuje i nedávno vydaná Zpráva o stavu životního prostředí za rok 2010. Podle ní najeli lidé auty méně kilometrů než v roce 2009. Podle průzkumu Rakouského dopravního klubu (VCÖ) dokonce Češi využívají veřejnou dopravu nejvíce v celé EU, každý Čech jí ročně ujede přes tři tisíce kilometrů. Jedním ze způsobů, jak mohou lidé šetřit náklady za cestování, je i tzv. car sharing, tedy sdílené vlastnictví aut. Vyplatí se zejména těm, kteří s autem ročně naježdí jen řádově tisíce kilometrů, ve kterých se tak rychle nerozpustí fixní náklady, například na pořízení vozu či servis.

### Sdílet auta Češi neumějí

V Německu, kde jsou se sdílením aut v Evropě nejdál, už takto jezdí 200 tisíc lidí. V Česku, kde je pro spoustu lidí stále vlastnictví auta především statusovou záležitostí, existuje zatím jediný takový projekt: Autonapůl v Brně. Na devět aut tam připadá zhruba padesátka členů a každý rok jich přibývá. Podle šéfa celého projektu Stanislava Kutáčka už kvůli rostoucí členské základně mění právní formu z občanského sdružení na družstvo. "Vstupují k nám hlavně lidé, kteří takovému modelu věří a nepotřebují auto vlastnit, ale občas se jim hodí," říká Kutáček. Za vstup do sdružení se platí pět tisíc korun a měsíčně stovka, pak se platí už jen za ujeté kilometry. Od 5,50 do 7,60 Kč podle typu vozu. Družstvo teď zkouší rozjet i projekt, jak zpřístupnit vozy pro živnostníky či neziskové organizace ve všední dny, kdy o ně není takový zájem jako o víkendech. Kutáček se netají tím, že by rád expandoval se svým projektem do dalších měst. Shání teď proto peníze na vymyšlení systému, který by už umožnil profesionální provoz systému, jak to funguje například v Německu. Car sharing už přilákal v zahraničí řadu velkých firem, například Deutsche Bahn či zakladatele easyJetu Steliose Haji-Ioannou.

### Auto, vlak, či autobus?

Praha – Český Brod: auto 29 Kč, vlak 27 Kč

Praha – Liberec: auto 99 Kč, autobus 70 Kč

Poznámka: Ceny za vlak a autobus jsou za osobu, při pravidelném dojíždění a s využitím nejnižšího tarifu. Ceny za auto vycházejí ze spotřeby 6 litrů benzínu na 100 km na osobu při dvou cestujících, další fixní náklady (odpis, pojištění, dálniční známky atd.) nejsou započteny.

## 24. 01. 2012 Rychlou železnici Praha – Mnichov chtějí všichni kromě Berlína

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/161712-rychlou-zeleznici-praha-mnichov-chteji-vsichni-krome-berlina/>)

Představitelé Plzeňského kraje a bavorské Horní Falce připravili Deklaraci o výstavbě železniční trati z Mnichova do Prahy, která má zrychlit cestování mezi oběma metropolemi ze stávajících šesti na tři hodiny a současně obsloužit Plzeň nebo německý Regensburg. Klíčovou součástí stavby má být rekonstrukce úseku spojujícího právě Plzeň s Regensburgem. Náročná investice má podporu nejen krajů, ale i české a bavorské vlády a také Evropské komise. Německá spolková vláda v Berlíně s ní však v nejbližší době nepočítá i kvůli finanční náročnosti. To chtějí zástupci regionů změnit.

Cesta vlakem z Prahy do Mnichova je dnes sice velmi pohodlná díky moderním vlakům, ale také velmi zdoluhavá kvůli zastaralé infrastruktuře. Většina trasy není ani elektrizovaná, koleje navíc nevedou přímo, a tak cestu zdržují tři výměny lokomotiv stejně jako jízda maximálně stokilometrovou rychlostí na hranice a poté zdoluhavá zajižďka v Bavorsku daleko na sever do Schwandorfu. Zdržují také křižování s jinými vlaky na jednokolejných úsecích. Plzeňský kraj a Horní Falc proto připravily

společnou strategii, kterou chtějí prosadit elektrizaci a zdvoukolejnění a zrychlení celé trasy ještě v tomto desetiletí. Kromě rekonstrukce stávajících tratí má být součástí nová přeložka z Rodingu do Regensburgu.

Podle dopravních odborníků je rekonstrukce železničního tahu z Prahy do Mnichova obzvlášť důležitá. "Naše strana měla už v 90. letech úsek Plzeň – Domažlice – státní hranice v takzvaných národních železničních koridorech – to proto, že na naší jižní hranici se Spolkovou republikou Německo žádný kapacitní železniční přechod nemáme. Pro obě strany by to měla být priorita," uvedl Martin Jacura z Ústavu dopravních systémů ČVUT. "V deklaraci žádají obě strany ministry dopravy ČR a Německa o prioritu a úsilí na přestavbě této trati. Tedy, aby byla zařazena do sítě mezinárodních dálkových spojů a vybudována do roku 2020," uvedl plzeňský radní pro dopravu Jaroslav Bauer. I díky rychlosti až 200 kilometrů za hodinu by se měla doba jízdy zkrátit na polovinu oproti současnosti.

Zástupci regionů mohou na potíže narazit především v Berlíně, české ministerstvo dopravy totiž už několikrát prohlásilo trať Praha – Mnichov za mimořádně důležitou a projekt se líbí i Bruselu. "Všechny snahy zatím narážejí na spolkové ministerstvo dopravy," poznamenal radní Bauer. Podpora Berlína je však pro rekonstrukci trati klíčová, bez ní se od projektu nakonec odvrátí i Evropská unie. Podle Martina Jacury z ČVUT musí každý projekt dálkové trati splňovat dva hlavní požadavky: "První hledisko je administrativní – musí spojovat aglomerace, které mají alespoň milion obyvatel, což splněno je. Druhé hledisko je politická dohoda a politická vůle všech zúčastněných stran."

Problém spočívá i v tom, že na německé straně bude potřeba stavět více. Nejnáročnější úseky jsou u hranic a poté v bavorském vnitrozemí. "Technická omezení jsou dána například terénem, kterým tratě vedou – tady je to pohoří Českého lesa na hranicích mezi námi a Německem," poukázal Martin Jacura. Pohraniční hory by mohly vlaky překonat díky novému tunelu od Domažlic k bavorskému městu Furth im Wald, zajištění příliš na sever by potom měla odstranit dlouhá přeložka. To znamená, že půjde o velmi vysokou investici. "Když budu tvrdit, že jeden kilometr železniční trati stojí okolo půl miliardy korun, nebudu daleko od pravdy," uvedl Martin Jacura. Na české straně by tak mohly náklady činit asi 25 až 30 miliard korun, v Německu potom ještě více. Jacura přitom odhadl, že by se podíl cestujících, kteří pro cestu z Prahy do Mnichova nebo naopak vlak využijí, zvýšil ze současných deseti na třicet procent.

### Úseky trasy Praha – Mnichov

Dnes:

- Praha – Plzeň: dvoukolejná elektrizovaná do 100 km/h (po dostavbě koridoru 120 – 160 km/h)
- Plzeň – Furth im Wald (Brod nad Lesy): jednokolejná neelektrizovaná do 100 km/h
- Furth im Wald – Schwandorf: jednokolejná neelektrizovaná do 120 km/h, ve Schwandorfu úvrat'
- Schwandorf – Regensburg (Řezno): dvoukolejná neelektrizovaná do 140 km/h, v Regensburgu úvrat'
- Regensburg – Mnichov: dvoukolejná elektrizovaná do 160 km/h

Předpoklad:

- Praha – Mnichov: dvoukolejná elektrizovaná do 160 – 200 km/h

## 24. 01. 2012 Dráhy hledají kuchaře na koleje za čtvrt miliardy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-hledaji-kuchare-na-koleje-za-ctvrt-miliardy-fb3-eko-doprava.aspx?c=A120124\\_154132\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-hledaji-kuchare-na-koleje-za-ctvrt-miliardy-fb3-eko-doprava.aspx?c=A120124_154132_eko-doprava_spi))

České dráhy začaly vybírat provozovatele svých jídelních vozů na další čtyři roky. Za jeho služby mu podle svých odhadů zaplatí 260 milionů korun. Dráhy si od soutěže slibují lepší služby i nižší ceny jídel pro zákazníky než dosud. Soutěž na nového provozovatele vyhlásily České dráhy v pondělí. Nový provozovatel by měl zajistit služby od prosince letošního roku spolu s platností nového jídelního řádu. Provoz jídelních vozů si sám o sobě na sebe nevydělá, dráhy proto musí ročně za jejich provoz platit desítky milionů korun. "Od výběrového řízení očekáváme, že se částka hrazená za tyto služby při srovnatelných výkonech sníží a že zřetelně stoupne kvalita těchto služeb," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský.

### JVL nabízí jídlo ve vlacích ČR skoro 20 let

Kvalita a cena občerstvení v jídelních vozech se stala velkým tématem na drahách zejména po startu provozu společnosti RegioJet, která sice nemá jídelní vozy, ale přišla s nabídkou nápojů a jídel během cesty za podstatně nižší ceny, než jsou v jídelních vozech ČD. Největší provozovatel jídelních vozů v Česku, společnost JLV, ale už postupně snížila své ceny. Smlouva s JLV běží už od roku 1995.

Část jídelních vozů ČD prochází velkou modernizací v ŽOS Vrútky. Po dokončení budou mít dráhy ve flotile 37 jídelních vozů, dalších sedm bistro vozů je v pendolinu, s jídelními vozy se počítá také ve vlacích Railjet, které si firma objednala u společnosti Siemens.

### Jídlo do čtvrt hodiny a ceny hlavních chodů do 120 Kč, žádají dráhy

Dráhy si v nové smlouvě stanoví požadavky na kvalitu nabízených služeb. Například jídlo musí mít zákazník na stole do patnácti minut od objednání. Základem bude stálá nabídka jídel, jako je guláš, svíčková nebo smažený řízek. "Právě tyto pokrmy naši cestující vyžadují nejčastěji," řekl Štáhlavský. Firma bude také požadovat ve všech vozech stejnou nabídku i cenu. "Ceny pokrmů budou v jídelních vozech vždy o něco dražší než v restauraci, což je dáno zvýšenými náklady na jejich přípravu. Hlavní jídlo byste měli pořídit za 120 korun," dodal.

## 26. 01. 2012 Nové slevy pro důchodce platí od 1. února

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12459/>)

Od příští středy, tedy od 1. února 2012, mohou důchodci využívat nové slevy ve vlacích Českých drah. Tyto slevy nahradí systém státem garantovaných důchodcovských slev, který podle Výměru ministerstva financí č. 01/2012 skončil. České dráhy se rozhodly zmírnit dopad tohoto rozhodnutí na peněženky zákazníků a připravily pro ně vlastní nabídky. Aby měli důchodci dostatek času se na změnu připravit, poskytují jim České dráhy celý leden poloviční důchodcovskou slevu dle dřívějších pravidel a ztrátu hradí z vlastního rozpočtu. Podle starých pravidel je možné cestovat vlaky ČD do 31. ledna.

### IN Senior

Slevová aplikace na In-kartě pro seniory nad 70 let bude zachována i po 1. únoru, změní se ale sleva na dálkové vlaky, která je dnes 25 % ze zvláštního jízdného pro důchodce. Držitel této aplikace bude nadále zdarma jezdit osobními a spěšnými vlaky a v ostatních vlacích bude mít nově jízdné se slevou 50 % z obvyčejného jízdného. Cestujícím, kteří tuto aplikaci aktuálně využívají, bude sleva automaticky a bezplatně upravena. Pro nové žadatele bude stát roční aplikace IN Senior včetně In-karty 1 330 korun.

### IN50 pro důchodce

Doposud České dráhy nabízely zákazníkům In-kartu s roční aplikací IN25 pro důchodce. Do konce ledna má zákazník s touto aplikací slevu 25 % ze zvláštního jízdného pro důchodce. Od února změní dopravce bezplatně všem stávajícím držitelům aplikaci IN25 na IN50, se kterou budou jezdit vlaky ČD se slevou 50 % z obvyčejného jízdného. Pro zcela nové žadatele o tuto důchodcovskou nabídku bude stát In-karta s roční aplikací IN50 490 korun (cena samotné roční IN50 pro běžné cestující nad 26 let přitom stojí 2 990 korun).

### Levněji i bez In-karty

Důchodci, kteří nejezdí vlakem často a nechtějí si pořizovat In-kartu, dostanou od Českých drah slevu 25 % z obvyčejného jízdného. K nákupu zvýhodněné jízdenky jim stačí předložit známý papírový průkaz s modrým pruhem, který budou České dráhy nadále vystavovat u pokladních přepážek za 50 korun. Platnost tohoto průkazu je časově neomezená a důchodce ho musí předložit i při kontrole ve vlaku. Seniorům starším 70 let bude stačit k prokázání nároku na tuto slevu pouze občanský průkaz.

Informace o nových slevách najdou zákazníci na [www.cd.cz](http://www.cd.cz) nebo jim je 24 hodin denně poskytnou pracovníci Kontaktního centra na lince 840 112 113.

## 26. 01. 2012 Plzeňský kraj připravil podmínky pro železniční soutěže

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/162117-plzensky-kraj-pripravil-podminky-pro-zeleznicni-souteze/>)

Notifikaci na všechny tratě v Plzeňském kraji s výjimkou hlavního tahu Plzeň – Domažlice schválili dnes krajský radní. Od příštího roku tak budou moci vypisovat výběrová řízení na dopravce regionálních vlaků. Vedení kraje už ale upozornilo, že liberalizace trhu nebude tak rychlá, tendry bude vypisovat postupně. Evropská unie vyžaduje, aby byla veškerá železniční doprava provozována na základě výběrových řízení po roce 2019. Do té doby také platí smlouva s Českými drahami, která jim však fakticky zaručuje pouze domažlickou trať, pro kterou dopravce již pořídil nová vozidla.

První soutěže na regionální železniční dopravu proběhnou v Plzeňském kraji už letos, kraj vypíše výběrové řízení na dopravce na dvou úsecích tahu Horažďovice – Plzeň – Cheb. Další tratě nabídne kraj dopravcům postupně.

Podle hejtmanského náměstka Jaroslava Bauera je nutné rozdělovat tratě pozvolna. Kdyby totiž kraj hledal dopravce pro všechny regionální linky najednou, nemohl by jeho požadavky splnit nikdo jiný než České dráhy, které mají dostatek vozidel. Ta jsou ale stará a Plzeňský kraj chce prostřednictvím soutěží především zvýšit cestovní komfort. "Ve výběrovém řízení musíme dát v první řadě prostor dopravcům, aby se na spuštění provozu připravili, aby si mohli pořídít nové soupravy v souladu s požadavky výběrového řízení, musí si vytvořit určité zázemí," zdůraznil náměstek Bauer.

Notifikace, kterou krajská rada schválila, zahrnuje veškeré železnice v kraji od hlavních elektrizovaných tras z Plzně na Rokycany nebo Klatovy přes důležité motorové tratě, jako je ten z Plzně na Zatec nebo z Klatov do Železné Rudy, i lokálky, jako je ta do Heřmanovy Hutě. Netýká se ale hlavní trati Plzeň – Domažlice, pro kterou zakoupily České dráhy nové motorové jednotky. Využily příspěvek s evropských fondů, který jim kraj zprostředkoval. Nové motoráky v současnosti vyrábí polská vagonka PESA, do provozu by měly zasáhnout ještě letos. "V červnu by mohly začít testovací jízdy a někdy v září nebo v říjnu by měla být nasazena první vozidla," řekl náměstek Vejprava. Včasné pořízení nových vozidel zajistilo drahám provozování osobních vlaků z Plzně do Domažlic do roku 2019 s možností prodloužení smlouvy do roku 2025.

Výběrová řízení v Plzeňském kraji se budou týkat pouze osobních a spěšných vlaků, které kraj objednává. Rychlíky a expresní vlaky objednává stát, který bude vypisovat vlastní tendry. Může se tak stát, že se na jedné trati budou setkávat regionální a dálkové vlaky různých dopravců.

## 26. 01. 2012 Se spadlými stromy bojovali železničáři čtyři dny (Železný Brod – Tanvald)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/162122-se-spadlymi-stromy-bojovali-zeleznicari-ctyri-dny/>)

Spadlý strom a motorový osobní vlak, který do něj v neděli odpoledne narazil, přerušily dopravu na trati z Železného Brodu do Tanvaldu na čtyři dny. Doprava byla obnovena až dnes odpoledne po páté hodině. Původně měla výluka trvat několik hodin, podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského ale vše zkomplikovaly další stromy, které hrozily pádem na koleje. Správa železniční dopravní cesty nechtěla trať do Tanvaldu otevřít, dokud neodřezala všechny podmáčené stromy, které se mohly zhroutit na koleje. Podařilo se jim to až dnes. "Celý úsek ještě znovu projela fréza, aby uklidila sníh z kolejí, a znovu tam naše kontrolní vozidlo projede v pátek před prvním vlakem," upozornil mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Vše začalo pádem stromu u Velkých Hamrů v neděli odpoledne. Narazil do něj projíždějící osobní vlak, který vykolejil. Při nehodě sice nikdo neutrpěl zranění, trať však zůstala uzavřena. V náročném terénu měli železničáři problém už jenom se dostat k vlaku, vyprostili ho až druhý den. Hrozba opakování mimořádné události potom přiměla železničáře k vykácení dalších stromů. Po dobu výluky cestující vozily náhradní autobusové spoje. Začátkem týdne byly kvůli spadlým stromům problémy i na trati ze Smržovky do Josefova dolu.

## 26. 01. 2012 Chrlice se připojí k Brnu i na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/162137-chrlice-se-pripoj-i-k-brnu-i-na-zeleznici/>)

Ačkoli jsou Chrlice součástí Brna už déle než 40 let, místní nádraží stále hlásá pouze Chrlice. Brněnský magistrát však nyní po stížnostech občanů začal připravovat změnu názvu nádraží na Brno-Chrlice. Lidé z Chrlic si stěžovali, že kvůli chybějícímu označení Brno jim dráhy nechtějí prodávat zlevněné jízdenky do Prahy. Město však kvůli přejmenování nádraží bude muset zaplatit. Brněnský primátor Roman Onderka oznámil, že město požádalo Drážní úřad o změnu názvu chrlického nádraží. Na změně Brno trvá přesto, že České dráhy po stížnostech cestujících už začaly prodávat své zlevněné jízdenky i v Chrlicích – jedná se o jediné brněnské nádraží, které nenese jméno města ve svém názvu.

Z nádraží Chrlice se však nestane Brno-Chrlice okamžitě. Podle zástupců magistrátu lze očekávat změnu názvu nádraží až v prosinci, kdy začne platit nový jízdní řád pro rok 2013. Kromě umístění nových tabulí s názvem stanice bude nutné provést změny v jízdních řádech nebo upravit software pro výdej jízdenek. Úvahy o změně názvu nádraží se občas objevují na různých místech. Radnice

však většinou nakonec zjistí, že pojmenování není zase tak špatné – Drážní úřad totiž požaduje po tom, kdo o změnu žádá, aby uhradil všechny náklady se změnou spojené. Kvůli financím se před několika lety vzdala úsilí o změnu názvu například radnice Ostrova na Karlovarsku, které se nelíbilo označení nádraží Ostrov nad Ohří.

## 27. 01. 2012 Výši platu vedení Deutsche Bahn budou určovat i cestující

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vysi-platu-vedeni-deutsche-bahn-budou-urcovat-i-cestujici/746872>)

Kolik si vydělají členové vedení největšího německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB), určí napříště i cestující. Třetina jejich odměny se totiž bude odvíjet od míry spokojenosti zákazníků a zaměstnanců společnosti. Státní přepravce není v Německu první, kdo výši platu vedení spojil s názorem klientů. U žádné z těchto firem však podle německého tisku neovlivní tak velkou část mzdy. "Každý člen představenstva od teď pocítí spokojenost zákazníků a spolupracovníků na vlastní peněžence," oznámil šéf DB Rüdiger Grube změnu v určování výše odměn vedení koncernu. Tu budou nově tvořit tři složky: třetinu bude představovat pevný plat, třetinu ovlivní svým hodnocením cestující a zaměstnanci a třetina se bude odvíjet od plnění finančních cílů společnosti nebo od úspěchů na určitém obchodním poli. Názor zákazníků budou DB zjišťovat pomocí již zavedených průzkumů spokojenosti po telefonu nebo na internetu. Mezi pracovníky takové ankety dopravce zatím neprováděl a začne s nimi od podzimu.

DB zaměstnává okolo 300.000 lidí. Průzkumu by se měli zúčastnit všichni pracovníci v Německu a tři čtvrtiny zaměstnanců působících v zahraničí. To, podle jakých kritérií se výsledek odrazí na výši odměny členům představenstva, musí ještě určit dozorčí rada DB. Míru spokojenosti zákazníků promítají do ohodnocování vedení už nyní například německé aerolinky Lufthansa nebo výrobce podnikového softwaru SAP. U žádné z těchto společností však nemá vliv na tak velkou část platu, jako tomu má být u DB. Německé dráhy jsou často terčem kritiky cestujících kvůli zpožděním nebo nefunkčnosti vnitřního vybavení vlaků. V létě se například opakovaně potýkaly s vypadáváním klimatizace v moderních soupravách ICE. Podle deníku Die Welt jsou platy vedení DB ve srovnání s jinými německými firmami podobného významu relativně nízké. Grube si v roce 2010 vydělal necelé tři miliony eur (dnes 75 milionů Kč), zatímco šéf automobilky Volkswagen Martin Winterkorn si ve stejném roce přišel na 9,3 milionu eur (dnes 234 milionů Kč).

## 29. 01. 2012 Na modernizaci železnice na jihu Čech půjdou stovky milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-modernizaci-zeleznice-na-jihu-cech-pujdou-stovky-milionu-kc/747497>)

Na modernizaci železnice na jihu Čech půjdou i letos stovky milionů korun. Pokračovat budou práce na IV. koridoru v úseku České Budějovice-Nemanice a začne modernizace tratě Ševětín – Veselí nad Lužnicí. Nebude ale pokračovat plánovaná optimalizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí, jejíž první etapa skončila loni. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Druhým rokem bude na jihu Čech pokračovat modernizace IV. koridoru Praha – Tábor – Horní Dvořiště na transevropské železniční ose Balt – Jadran v úseku České Budějovice – Nemanice. Začala loni v dubnu. Úsek měří 2,6 kilometru a přijde na 750 milionů korun, EU ji dotuje více než 70 procenty. Práce skončí v příštím roce.

Zatímco loni dopravu v krajském městě komplikovala náročná modernizace mostů v ulicích Pekárenská a Skuherského, letos přijde na řadu mimo jiné modernizace viaduktů na frekventované Pražské třídě a v Rudolfovské ulici. Pokračovat budou také práce na rekonstrukci trakčního vedení a rekonstrukci nástupišť na českobudějovickém nádraží. Začne modernizace podchodů pro cestující. Náročná stavba zahrnuje především zdvojkolejnění úseku trati, její součástí jsou i mohutné opěrné zdi a protihlukové stěny. Na jaře by po skončení výběrového řízení na zhotovitele měla začít kompletní rekonstrukce trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, a to v úseku Horusice – Veselí nad Lužnicí. Druhá část stavby je ve fázi zpracování projektové dokumentace. Celý projekt přijde na 2,7 mld. Kč. Letos podle plánů měla skončit optimalizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí. První etapa stavby byla ukončena loni. Její součástí byla celková změna kolejového řešení železniční stanice České Velenice, nové řešení nástupišť, moderní zabezpečovací zařízení a kompletní elektrizace. Se zahájením další etapy stavby, to je traťového úseku z Českých Velenic do Veselí nad Lužnicí, se zatím neuvažuje. "Za současné ekonomické situace to není stavba prioritní," uvedl mluvčí SŽDC.

### 30. 01. 2012 RegioJet přidá další čtyři spoje na trase z Havířova do Prahy (od 20. února 2012)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-prida-dalsi-ctyri-spoje-na-trase-z-havirova-do-prahy/747851>)

Na trase z Havířova do Prahy přibudou od 20. února čtyři spoje RegioJet od společnosti Student Agency. V každém směru tak pojedou sedm spojů, jeden bude zajíždět do Českého Těšína, Třince, Čadce a Žiliny. ČTK o tom dnes informoval mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. "Spoje zastavují ve všech dalších obvyklých zastávkách vlaků IC RegioJet. Ve všech spojích zákazníci dostanou standardní servis RegioJet – včetně nápojů zdarma, denního tisku či připojení k internetu," uvedl Ondrůj. Cestující tak budou moci nově využít ranní spoj s odjezdem ve čtvrt na šest z Havířova přes Ostravu, Olomouc a Pardubice do Prahy i o víkendech, doposud jezdil jen v pracovních dnech. Naopak spoj, který vyjížděl krátce před půl sedmou ráno v sobotu a v neděli, bude nově jezdit i v pracovních dnech. Nově vyjede vlak RegioJet z Havířova také před půl třetí odpoledne. V opačném směru, tedy z Prahy do Havířova, budou díky novým spojům vlaky jezdit od půl osmé ráno do půl osmé večer v pravidelném dvouhodinovém intervalu.

Společnost zároveň přidala vozy na nejvytíženější spoje. "Je to zejména s ohledem na snahu uspokojit vysokou poptávku cestujících, a to těch, kteří si chtějí zakoupit jízdenku do spojů až například v den odjezdu vlaku a doposud čelili dlouhodobému vyprodání spojů v předprodeji," popsal Ondrůj. RegioJet vstoupil na český železniční trh loni v září, od kdy konkuruje Českým drahám (ČD) na lince z Prahy do Ostravy. Firma plánuje, že provozem na trase Praha – Ostrava vezme ČD až 400 milionů korun ročně na tržbách.

### 30. 01. 2012 Dráhy mají povolení, práce na Horním nádraží ve Varech můžou začít

Zdroj: iDNES.cz ([http://vary.idnes.cz/drahy-maji-povoleni-prace-na-hornim-nadrazi-ve-varech-muzou-zacit-pye-vary-zpravy.aspx?c=A120130\\_095617\\_vary-zpravy\\_sou](http://vary.idnes.cz/drahy-maji-povoleni-prace-na-hornim-nadrazi-ve-varech-muzou-zacit-pye-vary-zpravy.aspx?c=A120130_095617_vary-zpravy_sou))

Výstavbě nové budovy na Horním nádraží v Karlových Varech, po které cestující dlouhá léta volají, už nestojí nic v cestě. České dráhy získaly poslední souhlasné stanovisko, které je potřebné k vydání stavebního povolení. "Máme dílčí osvědčení, které se týká elektrických lokomotiv i drážních zařízení. Osvědčení vydal na přelomu roku Výzkumný ústav železniční," říká regionální mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Podle mluvčí by po předložení osvědčení Drážnímu úřadu nemělo nic bránit dokončení řízení a vydání stavebního povolení.

Podle původních plánů měly začít demoliční práce už loni na podzim, nová dvoupodlažní budova za 46,5 milionu korun měla sloužit cestujícím už letos. Jediné, co by mohlo výstavbu nového nádraží zbrzdit, je snaha Asociace sdružení na ochranu kulturního dědictví. Její členové žádají, aby se zchátralé Horní nádraží v Karlových Varech stalo kulturní památkou. "České dráhy chtějí nahradit historickou budovu bezpohlavním shlukem skla a oceli. Objekt svým vzhledem nerespektuje světový význam Karlových Varů. Vypadá spíše jako nepovedený minihokejový stadion," řekl už dříve viceprezident asociace Martin Kadrman.

Asociace loni v srpnu doručila ministerstvu kultury podnět na prohlášení železniční stanice za kulturní památku. "Stejný podnět poslali i památkáři z Lokte. Je ale konec ledna a nic se neděje. Přitom správní řízení má být zahájeno do dvou týdnů. Nikdo nám ale nic neoznámil. Oba podněty musel někdo uklidit," tvrdí Martin Kadrman. "Obratem jsme si vyžádali posouzení podnětu od Národního památkového ústavu v Lokti. Jeho pracovníci dospěli k závěru, že za současného stavu poznání nelze objektivně posoudit míru zachování původních konstrukcí a vybavení ve vazbě na nositele památkových hodnot," uvedla mluvčí ministerstva kultury Eva Tichá. Pro posouzení je podle ní nutné zpracovat standardní stavebně historický průzkum, památkáři na tom momentálně pracují.

#### Historie Horní nádraží ve Varech

Lázeňské město bylo v roce 1870 napojeno na evropskou železniční síť, které využívali hosté k dopravě do oblíbené a světově proslulé destinace. Až o 28 let později, tedy v roce 1898, byla dokončena stavba rozsáhlého výstavního nádraží. Nádražní budova si "zahrála" také ve filmu, objevila se ve známé komedii Tři vejce do skla s Vlastou Burianem. Původní budovu Horního nádraží zničili při bombardování spojenci 19. dubna 1945, stávající objekt vznikl jako provizorium na přelomu 40. a 50. let a v této podobě setrval dodnes. Budovu měla původně rekonstruovat společnost Grandi Stazioni, která úspěšně modernizovala nádraží v Mariánských Lázních. Z ekonomických důvodů ale od rekonstrukce ve Varech ustoupila.

### 30. 01. 2012 Výluka mezi Mosty u Jablunkova a Čadcou zastaví železniční dopravu (1. – 21. února 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12524/>)

Provozovatel dráhy, Správa železniční dopravní cesty, zahájí na trati z Mostů u Jablunkova do slovenské Čadce ve středu 1. února od 9:10 nepřetržitě do úterý 21. února 17:50 další práce na ražbě tunelu. Železniční doprava bude v tomto úseku úplně zastavena a České dráhy připravily pro své cestující výlukový jízdní řád. Všechny osobní vlaky budou v úseku Mosty u Jablunkova – Čadca a v dálkové dopravě všechny denní expresy mezi Návší a Čadcou nahrazeny autobusy. Noční spoje EN 445/444 Slovakia, R 443/442 Šírava a R 441/440 Excelsior pojedou odklonem přes Horní Lideč.

#### Opatření v dálkové dopravě

Spoje SC Pendolino 30/31, které jezdí v sobotu až do/ze Žiliny budou jezdit pouze v úseku Praha hl. n. – Třinec. Stejně opatření se týká nedělního spoje SC 33 z Prahy do Žiliny a pondělního ranního spoje SC 32 ze Žiliny.

Vlaky EN 445 Slovakia a R 443 Šírava pojedou ve 22:13 z pražského hlavního nádraží spojeny. Sestaveny budou pouze z vozů ve směru na Slovensko a mimořádně budou po dobu výluky jezdit do Žiliny po odklonové trase přes Horní Lideč. V Žilině se oba spoje rozdělí na vlaky EN 445 a R 443 a pojedou podle pravidelného jízdního řádu a v pravidelném řazení do svých cílových stanic Košice, respektive Humenné. Z důvodu odklonové trasy nebudou vlakem obslouženy stanice Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n., Bohumín, Karviná hl.n., Český Těšín a Třinec. Pro cestující do těchto stanic bude z Prahy hl. n. vypraven rychlík 35443 s odjezdem v 22:18. Do Bohumína přijede ve 2:17 a bude složen z přímých vozů ve směru do Polska a Ruska. Pro cestující z Bohumína do Čadce vypraví České dráhy náhradní autobus ve 2:25 z Bohumína s příjezdem do Čadce ve 4:00. Zde bude připraven návazný vlakový spoj do Žiliny.

V opačném směru pojedou spoj EN 444 Slovakia a R 442 Šírava z Košic, respektive z Humenného pouze do Žiliny, zde se oba vlaky spojí a pojedou odklonem přes Horní Lideč. Ze Žiliny pojedou R 442 Šírava v 1:28 do Čadce náhradní vlakovou soupravou a v Čadci si cestující přestoupí na náhradní autobus do Bohumína, kde bude cestujícím zajištěn přestup ve směru do Prahy na Ex 402 Silesia s odjezdem v 3:52. Pro cestující z Bohumína bude vypraven rychlík 442 Šírava v pravidelném čase ve 3:37, v tomto vlaku budou také vozy pravidelně řazené do spoje EN 444 Slovakia. Tento vlak nečeká na dojezd náhradní dopravy z Čadce.

Po dobu nepřetržitě výluky pojedou také rychlíky 441/440 Excelsior v úseku Přerov – Žilina po odklonové trase přes Horní Lideč. Cestující do Čadce a dále až do Ostravy-Svinova v Žilině přestoupí z R 440 do náhradní vlakové soupravy, která odjede ve 21:30 a do Čadce přijede ve 21:55, dále pak budou pokračovat náhradní autobusovou dopravou do Návší. Z Návší bude vypraven R 440 dle jízdního řádu do Přerova, kde mají cestující směrem do Prahy zabezpečen přestup do soupravy vedené odklonem přes Horní Lideč.

V opačném směru u R 441, který odjede z pražského hlavního nádraží v pravidelném čase v 0:12, a z Přerova do Žiliny jede odklonem přes Horní Lideč, mohou cestující do Ostravy a dále do Čadce (Žiliny) v Přerově přestoupit na náhradní vlakovou soupravu za R 441, která odjíždí v 3:35 a do Návší přijede v 5:42. Z Návší do Čadce je zabezpečena autobusová doprava a z Čadce náhradní vlaková doprava s příjezdem do Žiliny 6:30, odkud pak pokračuje odkloněný rychlík přes Horní Lideč do Košic, pravidelný odjezd ze Žiliny je v 6:47.

Všechny denní dálkové spoje Ex 140 až 231 budou v úseku Návší – Čadca nahrazeny autobusovou dopravou a mezi Čadcou a Žilinou pak náhradní vlakovou soupravou v upravených časech. Vlaky budou ze Žiliny odjíždět dříve než je jejich pravidelný odjezd. S ohledem na výlukou nebude dodrženo pravidelné řazení vlaků.

#### Opatření v regionální dopravě

Osobní vlaky po dobu výluky nahradí České dráhy mezi Mosty u Jablunkova a Čadci autobusy. Autobusy obslouží zastávky Mosty u Jablunkova zastávka a Svrčinovec zastávka. Autobusy budou z Čadce odjíždět dříve, v opačném směru naopak přijíždět později při dodržení přípojových návazností. U osobních vlaků 2902 (4:33 z Čadce) a 2914 (18:40 z Čadce) je také zaveden rychlíkový autobus do Návší. Pro všechny vlaky platí výlukový jízdní řád, který je k dispozici na stránkách [www.cd.cz](http://www.cd.cz) v sekci traťové jízdní řády. Ve všech spojích náhradní autobusové dopravy je vyloučena přeprava spoluzavazadel, přeprava dětských kočárků je možná jen do vyčerpání kapacity. Zastávky náhradní autobusové dopravy jsou v Bohumíně, Karviné hl. n., Českém Těšíně, Třinci, Mostech u Jablunkova a Čadci před staniční budovou. V Návší pak na autobusovém nádraží u obecního úřadu,

v Mostech u Jablunkova zastávka na zastávce linkových autobusů „U Jakuba“ a ve Svrčinovci zastávce na zastávce linkových autobusů „Svrčinovec, žel. zast.“.

Výlukový jízdní řád je k dispozici na <http://gvd.cd.cz/gvd/k320vyluka01.pdf>.

### 30. 01. 2012 Mráz v Česku láme koleje i rekordy, bude až -35 stupňů

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/257583-mraz-v-cesku-lame-koleje-i-rekordy-bude-az-35-stupnu.html>)

Zlomená kolej zkomplikovala v pondělí provoz na železniční trati mezi Jablůnkou a Valašským Meziříčím na Vsetínsku a mezi Břeclaví a Mikulovem. Příčinou zlomu bylo zřejmě mrazivé počasí, sdělil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Dispečeri budou mít v nejbližších dnech zřejmě ještě hodně napilno, jelikož teploty se budou takřka neustále pohybovat v minusových hodnotách a místy může dojít i na extrémy. Na severu už byly hlášeny teplotní rekordy. Mluvčí připustil, že nastupující vlna silných mrazů by mohla přinést více takových problémů. "Tyto komplikace ale k zimnímu počasí patří," řekl Halla.

#### Vlaky nahradily autobusy

Na Vsetínsku se kolej zlomila kolem 6:00, vlaky však mohly jezdit po vedlejší koleji. Mráz v pondělí na dvě hodiny zastavil provoz na části trati z Břeclavi do Znojma. V úseku mezi stanicemi Boří les a Valtice mrazem praskla kolejnice. Závadu zjistil při pravidelné kontrole kolejí pochůzkář a krátce před půl desátou hodinou informoval výpravčí o problému. Následovalo zastavení provozu na jednokolejné trati a do akce byla povolána pohotovost Správy železniční dopravní cesty. Podle pracovníků SŽDC praskla v kilometru 87,7 mezi oběma stanicemi kolejnice ve sváru. Výjezd techniky a oprava si vyžádala dvouhodinové odstavení provozu. Kolem půl dvanácté již projel po trati první vlak. Výluka tak postihla dva spoje, které nahradily narychlo povolané autobusy.

#### Svařovat se dá, až poleví mráz

Podle mluvčího železničáři vývoj počasí sledují a v problémových oblastech mají zvýšenou pohotovost, případně nařizují sníženou rychlost vlaků. Na frekventovaných místech je dálkový dispečerský dohled, takže SŽDC může ihned zasáhnout. "V případě lomu na hlavních tratích na místo vyrazí četa a vymění poškozenou část koleje," řekl Halla. Upozornil na to, že zpravidla jde jen o provizorní opravu, protože svařování je možné, teprve když teplota vystoupá nad pět stupňů nad nulou. Na nastupující vlnu silných mrazů jsou podle něj železničáři připraveni. Navíc kov kolejnic snáší pozvolné ochlazování lépe než prudké výkyvy teplot, které způsobují daleko větší škody. V neděli v noci zaznamenala SŽDC problémy s kolejnicemi asi na dvou místech, vyskytly se také dva problémy technického rázu, například zamrzlá výhybka.

### 31. 01. 2012 V Pardubicích-Rosicích se na jedné koleji potkaly dva vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-pardubicich-rosicich-se-na-jedne-koleji-potkaly-dva-vlaky/748447>)

V Pardubicích-Rosicích nad Labem se proti sobě dnes v 8:54 ocitly dva vlaky. Rychlík jedoucí z Liberce do Pardubic vjel na kolej, kde již stál osobní vlak. Soupravy se ale nesrazily, rychlík zvládl zastavit včas. Na vině byl zřejmě lidský faktor, řekl ČTK mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Při vyšetřování příčin možného střetu byl provoz na trati zastaven, obnovit se jej podařilo zhruba ve 12:00. V době, kdy se vlaky ocitly proti sobě, bylo v osobním vlaku 30 a v rychlíku 80 lidí. "Strojvedoucí rychlíku zastavil bez použití rychlobrzdy soupravu 26 metrů před osobním vlakem," řekl Drápal. Nehoda se tak obešla bez zranění a hmotné škody. Podle prvních informací od mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally svítila červená signalizace, která zakazovala rychlíku vjet na trať. Inspekce ovšem uvedla, že se stala chyba při řízení dopravy. "Pravděpodobnou příčinou je selhání lidského činitele při organizování drážní dopravy," uvedl mluvčí inspekce.

### 31. 01. 2012 Zloději ukradli z železničního muzea v Jaroměři součástky za milion

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/zlodej-ukradli-z-zeleznicniho-muzea-v-jaromeri-soucastky-za-milion-1i6/hradec-zpravy.aspx?c=A120131\\_1725099\\_hradec-zpravy\\_mav](http://hradec.idnes.cz/zlodej-ukradli-z-zeleznicniho-muzea-v-jaromeri-soucastky-za-milion-1i6/hradec-zpravy.aspx?c=A120131_1725099_hradec-zpravy_mav))

Zřejmě ve výkupnách sběrných surovin skončilo až čtyři sta kilogramů součástek, které ukradli zloději v železničním muzeu v Jaroměři. Odcizením barevných kovů, mědi a bronzu vznikla muzeu škola



za nejméně milion korun. Policie po pachatelích pátrá. Ukradené sice nebyly přímo exponáty muzea, spolek však používal nepotřebné součástky k výměně. "Poskytovali jsme od nás třeba některé díly na opravy velkých poválečných lokomotiv, které tu nemáme, a výměnou jsme zase dostali něco my. Ostatní věci už jsme uskladnili tak, aby se nic dalšího neztratilo," uvedl jednatel Společnosti železniční Výtopna Jaroměř Bohuslav Škoda.

Z areálu muzea na nádraží v Jaroměři zmizely v půlce ledna součástky na opravu parních lokomotiv, napáječe, pojišťovací ventily, různé kohouty, těsnící čochy a pás mosazného plechu. Na konci prosince tam zloději ukradli staré a nové měděné trubky. Pokud zloději prodali kov do sběrný, mohli dostat možná padesát tisíc korun. Pro železniční nadšence mají však součástky mnohem vyšší cenu, protože nové výrobky se dají pořídit jen na zakázku. "Například napáječ se skládá ze čtyř částí, každá se musí namodelovat a jeden model přijde na dvě stě tisíc korun. K tomu se počítá i odliš a opracování," vysvětluje Škoda.

### Vše, co jde zpeněžit, končí ve sběrnách

Krádeže barevných kovů se na Náchodsku opakují. Minulý týden zloději vybrali kovové zařízení za dvě stě tisíc korun v bývalé stáčírně minerálních vod v Náchodě Bělovsi. "Vše, co jde zpeněžit, končí ve sběrnách. Většinou to není dílem jednoho pachatele," řekla mluvčí náhodské policie Eva Prachařová. Železniční muzeum s třiceti dobrovolníky se stará o osm parních lokomotiv, motorové lokomotivy, železniční nákladní i osobní vozy. Do příštího roku tu chtějí zprovoznit parní lokomotivu z roku 1873 Conrad Vorlauf, na její obnově už muzeum pracuje patnáct let. Nyní nechávají opravit kotel lokomotivy z roku 1908 u firmy v Kolíně. Muzeum taky získalo parní stroj z původní čerpací stanice na vodu z roku 1900. Voda se přečerpávala ze soutoku Labe a Metuje až na jaroměřské nádraží, kde se plnila do nádrží lokomotiv.

## 31. 01. 2012 ČD hrozí v Libereckém kraji pokuta za staré vlaky a nedodržování jízdních řádů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-hrozi-v-libereckem-kraji-pokuta-za-stare-vlaky-a-nedodrzovani-jizdnich-radu/748635>)

Pokuta v řádech statisíců hrozí Českým drahám v Libereckém kraji za zpoždění dodávek moderních vlaků Stadler pro Jizerskohorskou železnici. ČTK to dnes řekl náměstek libereckého hejtmána Martin Sepp (ČSSD). Moderních švýcarských souprav Regio-Shuttle mělo v kraji jezdit 16 už od 11. prosince loňského roku, na konci ledna v kraji stále nejsou všechny. V prosinci jich v kraji jezdilo osm, dnes jich je 14, jeden je ale po střetu s padlým stromem v opravě. "Poslední dva vozy bychom měli dostat v únoru," řekl dnes ČTK mluvčí Českých drah Radek Joklík. Důvodem zpoždění dodávek jsou problémy na straně dodavatele, dodal. To ale podle Seppa Liberecký kraj nezajímá a chce využít všech sankcí, které mu smlouva na Jizerskohorskou železnici dává. Problémem totiž není jen opožděné dodání vlaků, ale také nedodržování jízdních řádů v regionu. Jen v případě smlouvy na Jizerskohorskou železnici může v krajním případě pokuta za celý rok dosáhnout podle smlouvy až 25,8 milionu korun. O sankcích by měl podle Seppa kraj rozhodnout do března.

Jizerskohorská dráha představuje zhruba 35 procent regionální dopravy v Libereckém kraji. Zahrnuje železniční dopravu v celém Frýdlantském výběžku a z Liberce na Jablonec, Tanvald a Harrachov a ze Smržovky do Josefova Dolu. Tendr na zajištění dopravy vypsali Liberecký kraj už v roce 2008, podmínkou byly lepší služby a moderní vlaky. Do soutěže se přihlásilo pět zájemců. Nejvýhodnější nabídku podaly právě České dráhy. Jezdí za 107,90 Kč za kilometr a zakázku získaly na 15 let. Nové vlaky pro Jizerskohorskou železnici stály České dráhy bezmála 878 milionů korun, z toho 35 procent poskytly evropské fondy. Vozový park v Libereckém kraji bude po jejich dodání patřit k nejmodernějším v zemi. České dráhy chtějí nakoupit pro kraj ještě další čtyři vozy podobného typu. Jezdit mají na trati z Liberce do České Lípy. Dráhy předpokládají, že by vozy měly na frekventované trati začít jezdit do konce roku 2013.