

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2012

## OBSAH

01. 03. 2012	VLAKY V PODBOŘANECH OPĚT JEZDÍ, VÝSTRAŽNÉ ZAŘÍZENÍ FUNGUJE (KAŠTICE).....	3
01. 03. 2012	PRŮVODČÍ SE VRACÍ DO VLAKŮ, VE SPOJÍCH BEZ KONTROLY KLESLY TRŽBY NA PŮLKU .....	3
01. 03. 2012	SOUKROMÉ VLAKY VYDRŽELY BEZ ZDRAŽENÍ ČTVRT ROKU, V DUBNU SE CENY ZVÝŠÍ (TRILEX) .....	4
02. 03. 2012	DEUTSCHE BAHN PŘIJDE O POSLEDNÍ MONOPOL: NA RYCHLOVLAKY ICE ...	4
03. 03. 2012	VLAKOVÉ NEŠTĚSTÍ V POLSKU NEPŘEŽILO 16 LIDÍ.....	4
04. 03. 2012	REGIOJET ZAHÁJIL NA SLOVENSKU PROVOZ VLAKŮ NA REGIONÁLNÍ TRATI (BRATISLAVA – KOMÁRNO).....	5
05. 03. 2012	PO SRÁŽCE S NÁKLADNÍM AUTEM SKONČIL VLAK POD NÁSPEM, 5 LIDÍ JE ZRANĚNO (VELKÉ PAVLOVICE).....	6
06. 03. 2012	STÁT NECHCE PŘEDAT OBCÍM NEVYUŽÍVANÉ TRATĚ, RADĚJI JE ZRUŠÍ .....	7
06. 03. 2012	MINISTERSTVO OPRAŠUJE POPLATEK ZA UŽITÍ NÁDRAŽÍ.....	7
06. 03. 2012	RYCHLOVLAKY VE FRANCII ZPOMALILA ELEKTŘINA. CESTA SE PROTÁHLA O HODINY.....	8
06. 03. 2012	NA VYBRANÝCH TRATÍCH AŽ O POLOVINU LEVNĚJI .....	8
06. 03. 2012	V PLZNI ZAČALA MODERNIZACE ŽELEZNIČNÍHO UZLU; UZAVŘOU SE ULICE.	9
07. 03. 2012	REGIONÁLNÍ TRATĚ SE ZATÍM PRODÁVAT NEBUDOU.....	9
07. 03. 2012	ŽELEZNIČNÍ NEHODĚ V POLSKU PŘEDCHÁZEL PROBLÉM S VÝHYBKOU .....	10
07. 03. 2012	NOVÉ REGIONOVY PROPAGUJÍ KRAJ – MUMIÍ A LOUTKAMI (PARDUBICKÝ KRAJ).....	10
08. 03. 2012	PRAŽSKÉ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV BYLO OPĚT PROHLÁŠENO KULTURNÍ PAMÁTKOU.....	10
09. 03. 2012	ZACHRÁNCE JINDŘICHOHRADECKÝCH ÚZKOKOLEJEK KVŮLI SPORŮM VE FIRMĚ KONČÍ .....	11
09. 03. 2012	BŘECLAV CHCE NÁDRAŽÍ JAKO ZA RAKOUSKA.....	12
09. 03. 2012	PRAHA MÁ PROSTORY PRO VÝSTAVBU CELÝCH NOVÝCH ČTVRTÍ .....	12
11. 03. 2012	ZAROSTLÁ A ROZKRADENÁ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ JE NA PRODEJ. ZA MILIONY KORUN (KRALOVICE U RAKOVNÍKA – MLADOTICE) .....	13
13. 03. 2012	NA EURO DO WROCLAWI VYRAZÍ S FANOUŠKY ŠEST ZVLÁŠTNÍCH VLAKŮ .	14
13. 03. 2012	ŠKODA TRANSPORTATION PŘEDALA PRVNÍ ELEKTRICKÝ VLAK NA UKRAJINU (225.001).....	15
13. 03. 2012	PLZEŇSKÉ NÁDRAŽÍ UŽ VYPADÁ K SVĚTU .....	16
14. 03. 2012	VYKÁCÍ PRALES KOLEM ŽELEZNICE. NADĚJE NA OBNOVENÍ SLAVKOVSKÉ TRATI OŽILA (LOKET – KRÁSNÝ JEZ) .....	17
14. 03. 2012	SPRÁVU ŽELEZNIC CHCE VÉST I KOLÁŘ Z ČD, ZÁJEMCŮ JE VÍC .....	17
14. 03. 2012	BUDĚJOVICKÉ MUZEUM KONĚSPŘEŽKY BUDE VĚTŠÍ.....	18
14. 03. 2012	MAJITEL NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV SE ODVOLAL. NESOUHLASÍ S KULTURNÍ PAMÁTKOU.....	18
15. 03. 2012	REKLAMACE NA KORIDOR ZA PLZNI SE VLEČE UŽ ROK, ČEKÁ SE NA SOUD (KOZOLUPY).....	19
15. 03. 2012	NA JARNÍ VÝLET VLAKEM JEN ZA 199 KORUN (ČD NET LIDL, 7. A 8. DUBNA 2012) .....	19

16. 03. 2012	PRAHA 1 NESOUHLASÍ S PLÁNEM PŘESTAVBY MASARYKOVA NÁDRAŽÍ.....	20
16. 03. 2012	PŘÍŠTÍ ROK VYJEDE JEDNA Z NEJSTARŠÍCH LOKOMOTIV, KOTEL UŽ MÁ JAKO NOVÝ (ČSD 411.019) .....	21
16. 03. 2012	KRAJ PRODLOUŽÍ KOLÍNSKOU ŘEPAŘSKOU ŽELEZNICI.....	21
17. 03. 2012	DRÁHY A SŽDC JSOU VE SPORU KVŮLI ÚDRŽBĚ TRATI.....	21
20. 03. 2012	PROMĚNA OLOMOUCKÉHO NÁDRAŽÍ JE O MILIARDU LEVNĚJŠÍ, TEĎ JE NA TAHU VLÁDA .....	22
21. 03. 2012	V NEDĚLI ZAČÍNÁ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE 14 VLAKŮ ČESKÝCH DRAH (25. BŘEZNA 2012) .....	23
21. 03. 2012	DRÁHY CHTĚJÍ OPRAVIT PARDUBICKÉ NÁDRAŽÍ, ALE BEZ INVESTORA TO NEPŮJDE .....	24
22. 03. 2012	ČD PŘICHÁZÍ S NOVOU NABÍDKOU: HRANICE NA MORAVĚ A FRÝDEK-MÍSTEK SPOJÍ NOVÁ LINKA „ČD BUS“ .....	25
22. 03. 2012	CYKLOVLAKEM NA OKOŘ A DO SLANÉHO JIŽ ŠESTÝM ROKEM .....	26
22. 03. 2012	NĚMECKÁ DESIRA SPOJÍ I DĚČÍN S RUMBURKEM .....	26
23. 03. 2012	NOVÉ NÁDRAŽÍ V BOLESLAVI BUDE MÍT NA STŘEŠE TRÁVNÍK (MLADÁ BOLESLAV HL. N.).....	27
23. 03. 2012	BEZDRUŽICKÁ LOKÁLKA BUDE MÍT SVÉ MUZEUM, NADŠENCI SHÁNÍ EXPONÁTY.....	27
27. 03. 2012	MD VYPHALO TENDR NA DOPRAVCE MEZI OSTRAVOU A OLOMOUCÍ .....	28
28. 03. 2012	VE ZBIROHU PŘESTANOU STAVĚT VLAKY, LIDÉ BUDOU MUSET NA ZASTÁVKU KAŘEZ (OD 28. DUBNA 2012) .....	28
28. 03. 2012	SŽDC ZAČALA ČISTIT NEVYUŽÍVANOU TRATĚ Z LOKTE DO KRÁSNÉHO JEZU	29
28. 03. 2012	ŽELEZNIČNÍ DREŽÍNY ZMODERNIZUJE OSTRAVSKÁ FINANCIAL FOUND.....	29
29. 03. 2012	ČESKÉ DRÁHY VYPHALY SOUTĚŽ NA NOVÉ VLAKY PRO JIHMORAVSKÝ KRAJ .....	30
29. 03. 2012	RYCHLÍKY JELY V PRAŽSKÉM TUNELU PROTI SOBĚ, OD SRÁŽKY JE DĚLILO 22 METRŮ.....	30
30. 03. 2012	MÁLO VYUŽÍVANÉ ŽELEZNICE NEZANIKNOU, STÁT JE DÁ OBCÍM ZADARMO .. ..	31
30. 03. 2012	DRÁŽNÍ ÚŘAD ZRUŠIL ZDRAŽENÍ POPLATKU ZA KOLEJE.....	31
31. 03. 2012	DRÁHY ZRUŠÍ SPOJE, REGIOJETU UBEROU KONKURENCI.....	32

### 01. 03. 2012 Vlaky v Podbořanech opět jezdí, výstražné zařízení funguje (Kaštice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/166480-vlaky-v-podboranech-opet-jezdi-vystrazne-zarizeni-funguje/>)

Následky nehody na přejezdu v Kašticích u Podbořan na Lounsku se podařilo hasičům nad ránem odstranit, vlaky na rychlíkové lince z Plzně do Mostu tak opět jezdí bez omezení. Drážní inspekce nadále pokračuje ve vyšetřování nehody, už se jí však podařilo odpovědět na klíčovou otázku, zda fungovala výstražná světelná signalizace. Řidič kamionu, který před rychlík vjel, tvrdil, že světla nesvítla. Drážní inspektoři však dnes zjistili, že signalizace byla v době nehody v provozu. Řidič kamionu byl po srážce zcela přesvědčen, že byla světelná signalizace v době, kdy na přejezd vjel, vypnutá. "Kdyby světla svítla, tak jsem na přejezd nevjížděl, to je samo s sebou," řekl. Bezprostředně po nehodě však výstražná signalizace fungovala a zůstávala zapnuta po celou dobu záchranných prací. Nyní Drážní inspekce zjistila, že tomu tak bylo i před srážkou. "V době nehody byla v činnosti, což potvrdil i záznam ze záznamového zařízení přejezdu," uvedl mluvčí inspektorů Martin Drápal.

Při srážce motorového rychlíku s kamionem se ve středu odpoledne zranilo sedm lidí, šest lehce a jeden středně těžce – všichni byli ve vlaku, který narazil do návěsu kamionu a jeden jeho vůz se převrátil. Řidič v tahači, který byl v době srážky už za kolejemi, vyvážl bez újmy na zdraví. Celkem ve dvouvozevém rychlíku cestovalo 27 lidí. Nehoda dost možná stála České dráhy poměrně moderní řídicí vůz. Po nehodě vykolejil a převrátil se na bok, předběžný odhad škody na vlaku činí šest milionů korun. Vozy řady Bftn (dříve 943) nakoupily dráhy v roce 1997, jeden tehdy stál deset milionů. Hasiči na místo celé středeční odpoledne stahovali těžkou techniku, která nejprve rozebrala zdemolovaný návěs, potom přijel nehodový vlak, aby vrátil převrácený řídicí vůz a vykolejený motorový vůz rychlíku na koleje. Nyní se souprava s poškozenými vozy vrací do plzeňského depa. Provoz na trati byl obnoven ve 3:15. Po trati na rozhraní čtyř krajů jezdí jen rychlíky, osobní vlaky v úseku Podbořany – Žatec Ústecký kraj neobjednává.

### 01. 03. 2012 Průvodčí se vrací do vlaků, ve spojích bez kontroly klesly tržby na půlku

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ve-vlacich-bez-pruvodciho-klesly-trzby-na-pulku-drahy-je-vraceji-zpet-12w/-eko-doprava.aspx?c=A120301\\_1741409\\_eko-doprava\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/ve-vlacich-bez-pruvodciho-klesly-trzby-na-pulku-drahy-je-vraceji-zpet-12w/-eko-doprava.aspx?c=A120301_1741409_eko-doprava_vem))

České dráhy poprvé narazily se svými plány rozšiřovat počty vlaků, ve kterých nejezdí průvodčí a lidé si musí koupit jízdenku sami v automatu. Ode dneška se po několika měsících vracejí průvodčí do většiny vlaků na trati mezi Smržovkou a Josefovým Dolem v Libereckém kraji. Důvod je jednoduchý: tržby z jízdného na trati po odchodu průvodčích klesly na polovinu. O návrat průvodčích požádal Liberecký kraj, který si vlaky u Českých drah na této trati objednával a platil je. Čím jsou tržby menší, tím víc musí kraj doplácet.

Podle krajského náměstka pro dopravu Martina Seppa jsou nízké tržby způsobené tím, že většina cestujících nastupuje až ve stanici Jiřetín pod Bukovou. "Během krátké, šestiminutové cesty do Smržovky se ne všichni cestující stihnou odbavit. V každém vozidle je pouze jeden automat," vysvětlil Sepp. Automat například nepřijímá bankovky, navíc řada cestujících si zvykla, že průvodčí nejezdí, a jede bez lístku. Za přistižení jim hrozí tisícikorunová pokuta.

#### Vlaky bez průvodčího jezdí už patnáct let

Dráhy provozují vlaky bez průvodčích, v drážní terminologii označované jako "specifický způsob odbavení", už patnáct let. Podle mluvčího dopravce Petra Šťáhlavského jde i o způsob záchrany provozu na malých tratích, protože zrušením postu průvodčího dráhy výrazně sníží provozní náklady. Bez průvodčích jezdí už celkem 1 537 spojů. Dráhy chtějí počty vlaků jen s automaty rozšiřovat, ne vždy se jim to daří. Například od loňského prosince měl jezdit samoobslužný vlak na trase z Berouna do Protivína. Dopravce ovšem nesehnal včas potřebný automat a průvodčí už dráhy přesunuly jinam. "Dočasně jsme obsadili výkony strojvedoucími na dohodu o provedení práce při odbavení," uvedl Šťáhlavský. Dopravce jim platí za hodinu práce průvodčího 160 korun. Dráhy nemají přesné statistiky o tom, kolik procent cestujících ve vlacích bez průvodčích jezdí podle výsledků kontrol bez lístku. "Tržby sledujeme, a tak můžeme reagovat různými více či méně četnými kontrolami vlakových revizorů," dodal Šťáhlavský.

### 01. 03. 2012 Soukromé vlaky vydržely bez zdražení čtvrt roku, v dubnu se ceny zvýší (Trilex)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/166503-soukrome-vlakly-vydrzely-bez-zdrazeni-ctvrt-roku-v-dubnu-se-ceny-zvysi/>)

Železniční dopravce Vogtlandbahn, který provozuje osobní vlaky z Liberce do Rybníště, zdraží jízdné. Jeho jízdenky sice přežily beze změny lednové zvýšení DPH, které přimělo zdražit řadu dopravních společností v celém Česku, od 1. dubna za ně však cestující zaplatí až o šest korun více. Podle vyjádření německé firmy, která před třemi lety vyhrála výběrové řízení na pohraniční trať, se tak Vogtlandbahn přizpůsobí změnám tarifů dopravních systémů IDOL a ZVON, do kterých jeho vlaky spadají. Změny se dotknou především základního jízdného pro jednotlivé cesty. Za ně zaplatí zákazníci podle trasy, po které cestují, o dvě až šest korun více. Jízdenka z Liberce do Hrádku nad Nisou tak bude od dubna stát 31 korun místo stávajících 28, za cestu z Liberce do Varnsdorfu potom zaplatí cestující 53 korun místo stávajících 48 a jízdné za celou trasu až do Rybníště se zvýší z 60 na 66 korun. Zdražení naopak nepostřechnou majitelé časových jízdenek platných jeden nebo dva týdny, jejich ceny se nezmění. Nemění se ani cesty krátkých přeshraničních cest, přejezd z Hrádku nad Nisou do německé Žitavy, kudy vlaky projíždějí na cestě z Liberce do Varnsdorfu, bude i nadále stát 26 korun. Jízda z Varnsdorfu do Seifhennersdorfu potom o dvě koruny zlevní. Cesta z Liberce do Žitavy však už bude dražší o tři koruny a do Seifhennersdorfu dokonce o jedenáct korun kvůli zvýšení tarifu ve vnitrostátním úseku. Vogtlandbahn provozuje železniční linku nazvanou Trilex od předloňského prosince na základě vítězství ve výběrovém řízení. Vlaky jezdí z Liberce do Rybníště, spojují tak dva české regiony – Liberecký a Ústecký kraj – a projíždí také po peážní trati přes Sasko, kde zastavují v Žitavě. Do německého Seifhennersdorfu potom vede odbočka z Varnsdorfu, některé vlaky tam zajíždějí namísto Rybníště.

### 02. 03. 2012 Deutsche Bahn přijde o poslední monopol: na rychlovlaky ICE

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/deutsche-bahn-prijde-o-posledni-monopol-na-rychlovlakly-ice-748529>)

Superrychlé vlaky ICE dosud neměly na kolejích konkurenci. Nyní však německé státní dráhy přijdou o monopol i na dálkovou osobní přepravu, kde dosud dominovaly. Na koleje přichází soukromý přepravce MSM a z Kolína do Berlína a do Hamburku chce jezdit za 19,90 euro. To jsou pro Deutsche Bahn špatné zprávy, státní podnik jezdí tutéž trasu nejlevněji za 29 euro. „Chceme začít na začátku podzimu,“ oznámil v pátek Niko Maedge, šéf společnosti MSM se sídlem v Kolíně nad Rýnem. „Budeme nabízet variabilní cenový systém podobný nízkonákladovým aerolinkám,“ upřesnil. Expresy ICE překonávající rychle dlouhé vzdálenosti jsou přitom poslední zbývající monopol Deutsche Bahn v osobní dopravě. Boj o regionální tratě svádějí státní dráhy proti soukromníkům už dlouho, ale rychlé spoje ICE a IC dosud neměly konkurenci. Jde o lukrativní byznys, který drahám ročně vynáší obrát kolem 3,8 miliardy euro.

Dosavadní pokusy nabourat tenhle zbývající monopol zatím neuspěly. Jako poslední vyzyvatel se před rokem objevila společnost Hamburg-Köln-Express (HKX). Firma s americkým investorem v zádech se pokoušela prorazit na stejné trase Kolín-Hamburk, na kterou se teď chystá MSM. Firma měla v plánu nakoupit použité rakouské vlaky, nechat je levně opravit v Polsku a začít s nimi jezdit v září. Zůstalo ale zatím jen u plánů a žádný vlak na podzim nevyjel. Podle posledních informací vlaky HKX stále posuzuje státní úřad vydávající povolení pro provoz na německých kolejích. Maedge z MSM ale tvrdí, že vlaky už má k dispozici a mají všechna potřebná povolení. O jaký typ vlaků jde zatím drží v tajnosti. Prozradil jen, že mezi Kolínem a Hamburkem bude jezdit celkem 30 vagonů a čtyři lokomotivy. Na rozdíl od HKX má MSM už s dálkovou přepravou zkušenosti. Už pět let vypravuje každou zimu zvláštní víkendové vlaky z Hamburku do lyžařských středisek v Rakousku. Z Kolína do Hamburku a Berlína chce firma MSM provozovat dva spoje za den. Pro srovnání: na stejné trase jezdí denně 40 spojů Deutsche Bahn. Cesta s MSM má trvat mezi čtyřmi a pěti hodinami, tedy o něco málo déle než vlakem státních drah.

### 03. 03. 2012 Vlakové neštěstí v Polsku nepřežilo 16 lidí

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/260833-vlakove-nestesti-v-polsku-neprezilo-16-lidi.html>)

Na jihu Polska ve Slezsku se v sobotu večer kolem 21:15 srazily dva vlaky. V neděli odpoledne stoupl počet obětí na 16. Dalších 57 osob bylo zraněno, třicet z nich těžce. Většinu osob se podařilo z trosek

vyprostit během noci, do nejvíce zničeného vagónu se ale záchranáři dostali až během dne. "Všechno nasvědčuje tomu, že jde o největší katastrofu, která se na našich železnicích stala za poslední roky," řekl televizi ministr dopravy Slawomir Nowak. Na místo nehody se spolu s ministrem dopravy vydal i premiér Donald Tusk: Ten neštěstí označil za nejhorší v dějinách Polska. Počet je stejný jako při neštěstí v roce 1990. Větší byla jen neštěstí z roku 1981 a 1980. Mezi zraněnými jsou i cizinci. V nemocnici je i šest Ukrajinců. Zatím není známo, zda mezi nimi nejsou Francouzi a Španělé, kteří také vlakem jeli. Oběma soupravami cestovalo 350 pasažérů. Zástupce českého velvyslance v Polsku Martin Svárovský řekl, že je ve spojení s policií v Katovicích, která nemá informace, že by mezi oběťmi byli občané ČR. Vlaky se srazily u obce Szczekociny, která leží asi 30 kilometrů severovýchodně od města Zawiercie. Jeden jel z Varšavy do Krakova, druhý z Přemyšlu do Varšavy. První jel po nesprávné koleji. Zatím není jasné, proč na ni byl puštěn. Na stejném úseku trati se srazily dva vlaky už v roce 1994, kdy zemřel jeden člověk a osm dalších bylo zraněno. Mimo koleje skončila lokomotiva a dva vagóny. Podle svědků, které cituje web listu Gazeta Wyborcza, byly při nehodě zdemolovány první tři vagóny. Připomínají harmoniku. Ke střetu došlo v rychlosti asi 120 kilometrů za hodinu, uvedli svědkové. Na místě zasahovalo asi 450 hasičů a 100 policistů, raněné odvážely sanitky a povolány byly dva vrtulníky.



#### Nejhorší evropská vlaková neštěstí od roku 2010

4. ledna 2000 – Srážka dvou osobních vlaků na nádraží Aasta východně od norského města Lillehammer si vyžádala 19 mrtvých. Rychlík jedoucí z města Trondheim na jih do Osla se srazil s místním vlakem mířícím z města Hamar na sever do Reny.

28. února 2001 – Deset lidských životů a 70 zraněných si vyžádala srážka dvou vlaků u města Selby v hrabství Yorkshire na severu Anglie. Příčinou tragédie bylo auto, které spadlo z dálničního mostu na trať. Osobní vlak při nárazu do auta vykolejil a v plné rychlosti narazil do protijedoucího nákladního vlaku.

27. března 2001 – Nejméně osm lidí přišlo o život při čelní srážce vlaků asi 20 kilometrů od Bruselu na trati Ovaň – Ottignies. Katastrofu pravděpodobně způsobil strojvůdce prázdné soupravy, který pominul červené návěští.

26. února 2002 – Srážka dvou nákladních vlaků poblíž nádraží v obci Wumpersdorf u Vídně si vyžádala šest lidských životů a 16 zraněných.

11. června 2003 – Při srážce dvou regionálních vlaků v německé spolkové zemi Bádensko-Württembersko zahynulo šest lidí a dalších 25 bylo zraněno. Vlaky se čelně srazily na jednokolejně trati poblíž města Schrozberg v okrese Schwäbisch Hall.

7. ledna 2005 – Sedmáct mrtvých a 50 zraněných si vyžádala srážka osobního vlaku s nákladní soupravou u Boloně na severu Itálie. Příčinou neštěstí bylo pravděpodobně lidské selhání, když jeden ze strojvůdců v mlze přehlédl návěští "stůj".

22. září 2006 – U města Lingen v severozápadním Německu havaroval rychlostní magnetický vlak Transrapid; zahynulo 23 osob a 11 lidí bylo zraněno. Vlak využívaný v rámci zkoušek na testovací trase i k turistickým výletům narazil v rychlosti asi 200 kilometrů za hodinu do dílenského vozu, který stál na trati.

11. října 2006 – Šest mrtvých a 16 zraněných si vyžádala srážka osobního a nákladního vlaku v severovýchodní Francii. Vlaky se srazily u vesnice Zoufftgen asi 20 kilometrů od hranice s Lucemburskem.

15. února 2010 – Při čelní srážce dvou regionálních vlaků blízko vlámského města Halle ve střední Belgii zahynulo 18 lidí a dalších 125 bylo zraněno. Jedenáct lidí bylo zraněno těžce.

29. ledna 2011 – Deset mrtvých a desítky zraněných si vyžádala železniční nehoda na východě Německa, při níž se v oblasti Magdeburku čelně srazily nákladní a osobní vlak.

#### 04. 03. 2012 RegioJet zahájil na Slovensku provoz vlaků na regionální trati (Bratislava – Komárno)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-zahajil-na-slovensku-provoz-vlak-u-na-regionalni-trati/763675>)

Český železniční dopravce RegioJet dnes na Slovensku odstartoval státem dotovaný provoz osobních vlaků. Na sto kilometrů dlouhé trase z Bratislavy přes Dunajskou Středou do Komárna nabízí více spojů



a cestující bude vozit v modernějších soupravách než státní přepravce ZSSK, který se z trati stáhl. Příchod nové společnosti na slovenské železnice dopoledne na bratislavském hlavním nádraží ohlašovaly mažoretky s hudebním doprovodem, které lákaly Slováky na bezplatnou jízdu vlakem. RegioJet uvedl, že v prvních hodinách využilo jeho služeb více než tisíc cestujících. Od pondělí do konce měsíce bude společnost přepravovat pasažéry mezi Bratislavou a Komárnem za symbolické jízdné. Podle dřívějších informací počítá firma na této trati s 1,7 milionu cestujících ročně.

Dopravce, který patří do skupiny Student Agency, nasadil na Slovensku nízkopodlažní klimatizované soupravy od kanadského výrobce Bombardier. "Chceme, aby cestující cestoval kvalitními jednotkami," řekla při dnešním oficiálním zahájení generální ředitelka Student Agency Martina Blahová. Firma je prvním soukromým dopravcem, jenž v zemi získal od státu kontrakt na dotovanou vlakovou linku. RegioJet bude provozovat v obou směrech dohromady více než 50 spojů denně. To představuje zhruba dvojnásobné navýšení kapacity proti předchozímu jízdnímu řádu státních drah. Nejvíce souprav bude jezdit mezi slovenskou metropolí a Dunajskou Stredou, nejrychlejší spoj zvládne tuto 47 kilometrů dlouhou trasu za 38 minut. Ve špičce pojedou vlaky každou půlhodinu. Cestující mají ve vlacích k dispozici internet zdarma a v ranních spojech také tisk.

Cestovní lístky si zájemci o jízdu s RegioJetem mohou koupit nejen v jeho zákaznických centrech, ale také v pokladnách státního železničního přepravce ZSSK nebo bez příplatku i v samotném vlaku. Železniční trať z Bratislavy do Komárna na jihu země dosud nepatřila mezi nejvytíženější na Slovensku. V okolí Bratislavy ale prochází lokalitami, kde v posledních letech vyrostlo mnoha rodinných a bytových domů. To se projevilo v zahuštění automobilové dopravy a vytváření kolon. RegioJet chce přilákat motoristy do vlaků například připravovanými záchytnými parkovišti v Dunajské Středě a Kvetoslavově.

Smlouva se slovenským ministerstvem dopravy zaručuje českému dopravci státní dotace na provoz osobních vlaků do roku 2020. Pobídky ale budou nižší než dostává ZSSK. Ministerstvo dopravy dříve uvedlo, že díky dohodě s českou firmou stát v přepočtu na kilometr jízdy vlaku uspoří na dotacích deset procent. Slovensko může soukromým přepravcům uvolnit desetinu trhu osobní železniční přepravy, z toho již část obsadil RegioJet. Firma už projevila zájem o provoz na dalších třech státem dotovaných tratích, které Slovensko nabídlo dopravcům. Na českou železnici vstoupil RegioJet loni v září. Na lince z Prahy do Havířova konkuruje Českým drahám, dva spoje zajíždějí do Žiliny na Slovensku.

### 05. 03. 2012 Po srážce s nákladním autem skončil vlak pod náspem, 5 lidí je zraněno (Velké Pavlovce)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/166936-po-srazce-s-nakladnim-autem-skoncil-vlak-pod-naspem-5-lidi-je-zraneno/>)

Lhká a střední poranění utrpěli cestující v osobním vlaku, před který na přejezdu u Velkých Pavlovic na Břeclavsku vjelo nákladní auto. Motorový vůz při nehodě vykolejil, naklonil se a překřížil trať. Z 25 cestujících utrpěli zranění tři, zraněn je také strojvedoucí i řidič automobilu. Kvůli nehodě byl na pět hodin přerušen provoz na trati mezi Kobylicí a Zaječím. Nehoda se stala před osmou hodinou ráno, vlak mířil po lokální trati z Hodonína přes Čejč do Zaječí. Na velkopavlovickém přejezdu, který je chráněn výstražnými světly, vjelo před motorák nákladní auto značky Iveco. Následky jsou vážné – zraněno je pět lidí, většinou lehce, strojvedoucí i řidič nákladního auta však museli být převezeni do nemocnice. Motorový vůz skončil po havárii nakloněn napříč přes trať, automobil je zničen. Vlak zůstal ležet pod náspem celé dopoledne – od osmi hodin, kdy se nehoda stala, až do dvanácti, kdy na místo dorazil nehodový vlak a vrátil vůz na trať. Poté železničáři opravili i trať, a tak mohl být po jedné odpoledne obnoven provoz.



Příčinu nehody zatím zjišťují vyšetřovatelé. Podle předběžných závěrů drážních inspektorů byla výstražná světla na přejezdu v provozu, totéž potvrdili i svědci. Vyšetřovatelé se proto zaměřili na řidiče, který pravděpodobně vjel na přejezd, aniž by se rozhlédl, jak mu ukládá zákon, a navíc ignoroval výstražná světla. Hrozí mu proto obvinění z obecného ohrožení. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal uvedl, že při nehodě vznikla škoda 1,87 milionu korun. Zhruba milion bude stát oprava vlaku, půlmilionová škoda je na trati, přes 300 tisíc činí škoda na automobilu.

**06. 03. 2012 Stát nechce předat obcím nevyužívané tratě, raději je zruší**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-nechce-predat-obcim-nevyuzivane-trate-radeji-je-zrusi-pax-/ekonomika.aspx?c=A120305\\_193534\\_ekonomika\\_brd](http://ekonomika.idnes.cz/stat-nechce-predat-obcim-nevyuzivane-trate-radeji-je-zrusi-pax-/ekonomika.aspx?c=A120305_193534_ekonomika_brd))

Obce i železniční nadšenci si stěžují na aroganci státu v přístupu k málo využívaným tratím. Nelíbí se jim, že než by je stát předal do jiných rukou, nechá je úplně zrušit. Likvidace kilometrového úseku kolejí přitom stojí miliony. Stát se hájí tím, že nemůže obcím nadřizovat na úkor jiných zájemců. Navíc se obává, že by tratě musel i nadále dotovat. Několik desítek železničních tratí, po kterých už pravidelně nejedí vlaky, čeká během několika let pravděpodobně definitivní konec. V úterý bude projednávat vláda materiál ministerstva dopravy, který podle lidí z oboru víceméně znamená zánik tratí, na nichž se už nejedí.

Obce ani železničáři se netají velkou kritikou. Sdružení železničních společností označuje návrh za vrchol arogance. I proto, že ještě před několika týdny slibovalo ministerstvo obcím možnost bezúplatného převodu. Podle návrhu pravidel převodu bude nejprve vyhlášena na koupi tratě veřejná soutěž. Ta počítá s cenou zhruba 1,5 milionu korun za kilometr. "Je nereálné, že za tuto cenu si trať někdo koupí," upozorňuje Jiří Mužík, šéf Sdružení železničních společností. Když nebude zájemce, stát nabídne trať ministerstvu obrany, u kterého se rovněž zájem nečeká. Pak ji může zrušit. Ministerstvo argumentuje tím, že nemůže zvýhodnit obce před jinými zájemci bezúplatným převodem. Takový postup by byl považován za nedovolenou veřejnou podporu. "Nemůžeme si dovolit tak hustou železniční síť," dodává náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Stát se obává, že by i novým majitelům musel provoz tratí nadále dotovat jako dosud.

**Údržba stojí 400 tisíc, likvidace 6 milionů**

Kolik stojí údržba konkrétních tratí, není možné zjistit. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) má pod touto položkou schované v jednom balíku peníze na koridory i lokálky, kde už roky nevyjel vlak. Náklady jsou naopak známé třeba u železnice ze Šumperka do Koutů nad Desnou, která patří obcím – roční údržba kilometru tratí stojí kolem 400 tisíc korun. Podle Mužíka mohou být náklady soukromých správců až o dvě třetiny nižší než u SŽDC. "Stát nechce připustit, že by se o dráhy někdo staral levněji a efektivněji," tvrdí Mužík. Podle něj navíc likvidace kilometru dráhy stojí až šest milionů. Výnos z prodeje kolejí do šrotu pak náklady zdaleka nepokryje. Už v minulosti se stát zbavil za korunu tři tratí: vedle zmíněné lokálky na Šumpersku předal dvě jindřichohradecké úzkokolejky společnosti JHMD. Její někdejší šéf Jan Šatava připomíná i zkušenosti z okolních zemí: na Slovensku finišuje převod tratě Trenčianské Teplice – Trenčianská Teplá, v Rakousku převedl stát na kraje kolem 800 kilometrů tratí. Podle Šatavy je v Česku mezi obcemi podél tratí bez provozu dost zájemců o vzkříšení. Mluví například o trati mezi Děčínem a Telnicí či z Moravských Budějovic do Jemnice. "Chtěli jsme obnovit alespoň letní provoz a vzít si trať společně s dalšími obcemi pod sebe. Za takové peníze ale určitě nemáme zájem," říká náměstek děčínského primátora Pavel Sinko.

**06. 03. 2012 Ministerstvo oprašuje poplatek za užití nádraží**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-oprasuje-poplatek-za-uziti-nadrazi-749052>)

Ministerstvo dopravy se znovu zabývá myšlenkou zavést pro železniční dopravce poplatek za používání nádraží. Vede ho k tomu očekávaný průnik soukromých dopravců na české koleje v následujících letech. Cestující ze soukromých vlaků se průchodu nádražními prostory nevyhnou, využijí tak například teplo v čekárnách, světlo ke čtení nebo informační systémy stanice. „S provozem těchto budov jsou spojeny určité finanční náklady. Něco obdobného funguje u provozovatelů autobusových nádraží, kde každý dopravce též platí příslušný poplatek za užívání nádraží,“ řekl mluvčí ministerstva Martin Novák. Takovému poplatku se v železniční hantýrce říká ošlapné. „Bude narůstat počet alternativních dopravců a v rámci železniční infrastruktury by měli mít všichni stejné podmínky,“ doplnil Novák.

Problémem však je, že mnoho budov vlastní dominantní dopravce České dráhy. Soukromí dopravci se přitom netají obavami, že by drahám musely platit i náklady, které nijak nesouvisejí s jejich cestujícími. Ministerstvo si proto vážně zahrává s nápadem převést nádraží z Českých drah na státní Správu železniční dopravní cesty. Dosud nevyřešenou otázkou rovněž zůstává, zda dráhy za nemovitosti dostanou miliardy korun nebo je stát získá zpět zdarma. Ošlapné se má rovněž objevit v novém drážním zákoně, který ministerstvo chystá. Ten by mohl začít platit za dva roky. Dopravcům ošlapné zvýší náklady. „Stát by neměl vlakovou dopravu zatěžovat nadměrnými poplatky, které železnici znevýhodňují vůči silniční dopravě,“ uvedl Petr Kopáček z Leo Expressu. Podle něj by mělo být podnikání na železnici stabilní a předvídatelné, aby bylo možné dlouhodobě plánovat.

Konkurenční RegioJet podle mluvčího Aleše Ondrúje zase volá po jasných pravidlech. Firma prý už o ošlapném neúspěšně jednala z Českými drahami.

### 06. 03. 2012 Rychlovlaky ve Francii zpomalila elektřina. Cesta se protáhla o hodiny

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/rychlovlaky-ve-francii-zpomalila-elektrina-cesta-se-protahla-o-hodiny-1eb-/zahranicni.aspx?c=A120306\\_071007\\_zahranicni\\_ip1](http://zpravy.idnes.cz/rychlovlaky-ve-francii-zpomalila-elektrina-cesta-se-protahla-o-hodiny-1eb-/zahranicni.aspx?c=A120306_071007_zahranicni_ip1))

Na dlouhé hodiny v noci uvázli kvůli poruše v dodávkách elektřiny cestující v mezinárodních rychlovlacích Eurostar, které spojují Francii s Velkou Británií. Provoz zastavený kvůli závadě v nadzemní kabelové síti ve Francii byl na trati zcela obnoven až kolem poledne. Cesta vlakem z Paříže do Londýna obvykle trvá dvě a čtvrt hodiny. Phil Piercey, který žije nedaleko Londýna, tvrdí, že mu cesta z Paříže do britské metropole zabrala jedenáct hodin. "Pracovníci společnosti Eurostar byli velmi neochotní," postěžoval si cestující britské BBC.

Celkem prý závada postihla tisíce pasažérů cestujících v obou směrech. Někteří si stěžovali, že nebyli informováni o důvodech, proč se vlaky zastavily. "Skoro jsme se nemohli hýbat. V jednom okamžiku vypnula elektřina, takže jsme nemohli nic vidět ani získat nějakou informaci," postěžoval si televizi BBC jeden britský cestující, který odmítl prozradit své jméno. Problém na trati spočíval v tom, že vlaky kvůli poruše v nadzemní kabelové síti nemohou využívat systém pro vysokorychlostní trati a musí jet pomaleji. Společnost Eurostar dopoledne dokonce čtyři spoje zrušila.

Mluvčí společnosti všem naštvaným cestujícím vzkázala, že Eurostar se jim za veškeré nepohodlí velice omlouvá. Eurostar provozuje železniční přepravu pod kanálem La Manche mezi Londýnem a Paříží, Londýnem a Bruselům a dalšími evropskými městy. Společnost zahájila provoz v listopadu 1994. V pondělí se s těžkostmi potýkaly také rychlovlaky TGV na trati v oblasti francouzského Lille, kudy se jezdí i do Bruselu. Husté sněžení tu strhlo v podvečer elektrické vedení a zastavilo tak dopravu těmito rychlovlaky.

### 06. 03. 2012 Na vybraných tratích až o polovinu levněji

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12716/>)

Poloviční nebo čtvrtinovou slevu na jízdném dostanou cestující na osmnácti vybraných tratích v celé republice. České dráhy chtějí touto akční nabídkou podpořit zájem o železniční dopravu, prezentovat výhody In-karet ČD a získat nové zákazníky. Cestující při nákupu jednoduché nebo zpáteční jízdenky v uvedených úsecích automaticky dostanou stejnou slevu, jako kdyby měli zákaznickou In-kartu s aplikací IN 50 nebo IN 25. Na traťové jízdenky se akční nabídka nevztahuje.

Sleva 50 % na jednoduchou nebo zpáteční jízdenku:

- Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov (trať číslo 222),
- Březnice – Rožmitál pod Třemšínem (trať číslo 204),
- Havlíčkův Brod – Humpolec (trať číslo 237).

Sleva 25 % na jednoduchou nebo zpáteční jízdenku:

- Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou (trať číslo 235),
- Strakonice – Vimperk (trať číslo 198),
- Blatná – Strakonice (trať číslo 203),
- Domažlice – Klatovy (trať číslo 185),
- Klatovy – Janovice nad Úhlavou (trať číslo 183),
- Staňkov – Horšovský Týn (trať číslo 182),
- Volary – Čičenice (trať číslo 197),
- Trutnov hl. n. – Teplice nad Metují (trať číslo 047),
- Trutnov hl. n. – Trutnov střed (trať číslo 032),
- Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách (trať číslo 023),
- Studenec – Velké Meziříčí (trať číslo 252),
- Javorník ve Slezsku – Lipová Lázně (trať číslo 295),



- Lipová Lázně – Mikulovice (trať číslo 292),
- Mikulovice – Zlaté Hory (trať číslo 297),
- Kroměříž – Zborovice (trať číslo 305).

### 06. 03. 2012 V Plzni začala modernizace železničního uzlu; uzavřou se ulice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-plzni-zacala-modernizace-zeleznicniho-uzlu-uzavrou-se-ulice/764767>)

Uzavírky ulic od Denisova nábřeží přes Jižní předměstí až po Vejprnickou ulici přinese modernizace železničního uzlu v Plzni asi za miliardu korun. Začala tento týden a potrvá do září 2013. Železniční doprava ve směru na Cheb a Domažlice bude omezena, vlaky budou vždy vedeny aspoň po jedné koleji. Uzavírky se dotknou nejvíce Prokopovy ulice, Vejprnické a Denisova nábřeží, protože se tam budou stavět mosty. ČTK to řekl hlavní inženýr stavby Martin Kraus z plzeňské Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). "Většina staveb ale bude hotová už letos, na příští rok zbývá část mostů přes Prokopovu ulici a prodloužení podchodu z hlavního nádraží do Šumavské ulice," dodal. Podle Krause budou mít pro řidiče největší dopady uzavírky v Prokopově ulici. Úplná uzavření tam budou letos od 29. března do 19. dubna a 5. a 6. června. Částečné uzavírky, kdy bude v ulici jezdit jen MHD, budou platit od 20. dubna do 4. června a od 7. do 30. června. Termíny jsou předběžné. "Objízdná trasa povede po ulicích U Trati, Mikulášské, Sirkové a Americké," dodal. Termíny uzavírek na rok 2013 budou stanoveny počátkem příštího roku. Po dokončení mostů v Prokopově ulici tam budou čtyři koleje, po dvou na Cheb i Domažlice.

Méně frekventované Denisovo nábřeží už je úplně uzavřeno od minulé neděle až do 15. května. Do července budou následovat dvoudenní uzavírky vždy jednou za sedm až deset dní a letos v září a říjnu se plánují ještě asi desetidenní uzavírky. Důvodem je stavba nejdelšího ze všech mostů, přes Radbuzu, jehož rozpětí bude 116 metrů. Most bude hotový v listopadu 2012, stejně jako mosty přes Vejprnickou ulici a Vejprnický potok ve Skvrňanech. Při stavbě nového mostu o délce 32 metrů přes Vejprnickou ulici bude od 8. března až 30. listopadu 2012 silnice neprůjezdná pro vozy nad 3,5 tuny. Objízdná trasa povede přes Domažlickou ulici. Dvoudenní úplně uzavírky tam čekají řidiče na přelomu března a dubna, 19. a 20. května, 21. a 22. července a 11. a 12. září. Výstavba 36metrového mostu přes Vejprnický potok se dotkne jen chodců.

Při rekonstrukci stanice Jižní předměstí bude kvůli budování opěrné zdi omezena doprava na Borské ulici a kvůli přeložce vodovodu úplně uzavřena Hálkova ulice. V Purkyňově ulici vznikne ještě nový podchod pro pěší, současný bude uzavřen od července do září 2012. Stavba Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. železničního koridoru za 942 milionů bez DPH je další na trase z Prahy do Chebu. Už je hotový úsek z Plzně Jižního předměstí do Chebu a dodělávají se části z Berouna do Zbiroha a ze Zbiroha do Rokycan. Rozšíří se kolejiště při výjezdu ze stanice ve směru na západ na dvě dvojkolejné tratě, na koridorovou do Chebu a na trať s projektovanou traťovou rychlostí 200 km/hod. směrem do Domažlic a za hranice. Na přidání jedné koleje a prodloužení podchodů na obě strany do města a k zastávkám MHD se v Plzni čekalo 20 let. Z hlavní budovy plzeňského hlavního nádraží se po dokončení stavby cestující dostanou na jedné straně do Šumavské ulice, na druhé do Železniční.

### 07. 03. 2012 Regionální tratě se zatím prodávat nebudou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/167230-regionalni-trate-se-zatim-prodavati-nejbudou/>)

Jedenáct regionálních železničních tratí se zatím prodávat nebude. Vláda na dnešním jednání rozhodnutí odložila. Ministr dopravy Pavel Dobeš zároveň dostal za úkol vypracovat alternativní řešení, například možnost jejich převodu na obce. Na tiskové konferenci po jednání vlády to řekl premiér Petr Nečas. Kabinet dnes mimo jiné rozhodl i o tom, že úřady budou muset vládě předkládat všechny návrhy smluv na právní či poradenské služby, které budou za víc než milion korun ročně. K návrhu na ztišení televizní reklamy zaujala vláda neutrální stanovisko. Stejně se postavila i k novele, podle které by záchranáři měli dostávat odchodné až ve výši šestinásobku platu. "Chceme znovu prodiskutovat otázku možnosti převodu těchto nepotřebných a nepoužívaných železničních tratí například na svazky měst a obcí, obce nebo na kraje," uvedl Nečas. Takovýto převod by podle něj měl přinést přísné podmínky. Jednou z nich by mimo jiné bylo, že by budoucím majitelům nevznikaly žádné nároky na státní rozpočet nebo na rozpočty institucí ve vlastnictví státu, jako je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Provozovatel by si tedy musel vše hradit sám bez nároku na peníze státu.

Materiál by podle Nečase mělo ministerstvo dopravy předložit do měsíce. Dobeš chtěl prodej tratí na jednání vlády prosadit. Jsou mezi nimi například nepoužívané dráhy na Ústecku, ve středních Čechách nebo na jižní Moravě. Správa železniční dopravní cesty tvrdí, že bez prodeje těmto tratím hrozí zánik. Malí dopravci ale způsob, jakým hodlá ministerstvo prodávat prodělečné tratě soukromníkům, kritizují. Návrh podle nich poškodí ty zájemce, kteří by chtěli koleje koupit a řádně je provozovat. Naopak podle nich nahraje spekulantům a povede k jejich zrušení. Kabinetem naopak prošel prodej majetku SŽDC v hodnotě 13,2 milionu. SŽDC se chce zbavit pozemků a bývalých drážních domků poblíž tratí, které už nevyužívá. Prodej se týká 54 položek, v sedmi případech SŽDC uspořádá výběrové řízení, kde bude rozhodujícím kritériem při prodeji cena. Peníze získané prodejem majetku hodlá společnost investovat do oprav, rekonstrukce a modernizace železniční dopravní cesty.

### 07. 03. 2012 Železniční nehodě v Polsku předcházel problém s výhybkou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/167263-zeleznicni-nehode-v-polsku-predchazel-problem-s-vyhybkou/>)

Na trati u jihopolských Szczekocin, kde při sobotním železničním neštěstí zahynulo 16 lidí a dalších téměř 60 utrpělo zranění, se jen několik minut před srážkou vlaků objevila porucha na jedné z výhybek a na světelné signalizaci. Informoval o tom dnes web zpravodajské stanice TVN24. Polské železnice záležitost prozatím nekomentovaly. Šéf železničních cest Adam Mlodawski nicméně uvedl, že neví, zda závada mohla nehodu ovlivnit. Prokuratura již



v pondělí oznámila, že kvůli tragické srážce chce z neúmyslného zabití obžalovat traťového dispečera, který se po nehodě údajně pokusil zamaskovat chyby svého počínání. Dispečer ale ještě nebyl vyslechnut, protože je po prodělaném šoku stále v péči lékařů. TVN24 získala přístup k záznamům poruch z úseku, kde se nehoda stala. Z údajů vyplývá, že dispečer o závadě jedné z výhybek zřejmě musel vědět. Závada se objevila jen asi 20 minut před nehodou. Polské železnice odmítly věc komentovat a podle svého mluvčího Mirosława Siemieniece chtějí vyčkat na závěry vyšetřovatelů. Šéf oddělení železničních cest Mlodawski sice záznam o poruchách potvrdil, podrobnější vyjádření ale rovněž neposkytl. Mlodawski nicméně v této souvislosti řekl, že vybavení tratě v místě nehody bylo dobře udržované a pracovalo spolehlivě.

### 07. 03. 2012 Nové Regionovy propagují kraj – mumii a loutkami (Pardubický kraj)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/167301-nove-regionovy-propaguji-kraj-mumii-a-loutkami/>)

Tradiční žlutá a zelená už nepokrývá pardubické regionovy. Kraj polepil dvě zmodernizované jednotky, které dnes posílily regionální flotilu Českých drah, motivy propagujícími místní zajímavosti. Jedna z nich je ozdobena mumii, která je jedním z lákadel Moravské Třebové, druhá je polepena motivem loutek a bude jezdit na Chrudimsku. V budoucnu chce Pardubický kraj obdobným způsobem polepit i dalších třináct vlaků, které jezdí na regionálních linkách. Kraj v minulosti vyzval občany, aby hlasovali, které zajímavosti se mají na železničních vozidlech objevit. Kromě moravskotřebovské mumie a chrudimských loutek jsou připraveny polepy s motivy Kunětické hory, pardubického perníku, hlineckých lidových tradic, rotundy sv. Kateřiny v České Třebové, kladrubáků nebo tří slavných osobností Pardubického kraje – Jana Pernera, Emila Holuba a Bedřicha Smetany. Vlaky propagující Pardubický kraj a jeho divy postupně vyjedou během letošního a příštího roku. Kromě zrekonstruovaných jednotek Regionova se v příštích letech na koleje v regionu vydají také nové elektrické soupravy od Škody nazvané Regiopanter. Ty mají jezdit především na spojnici z Pardubic do Hradce Králové.



### 08. 03. 2012 Pražské nákladové nádraží Žižkov bylo opět prohlášeno kulturní památkou

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/prazske-nakladove-nadrazi-zizkov-bylo-opet-prohlaseno-kulturni-pamatkou-150-praha-zpravy.aspx?c=A120308\\_163337\\_praha-zpravy\\_sfo](http://praha.idnes.cz/prazske-nakladove-nadrazi-zizkov-bylo-opet-prohlaseno-kulturni-pamatkou-150-praha-zpravy.aspx?c=A120308_163337_praha-zpravy_sfo))

Ministerstvo kultury znovu prohlásilo nákladové nádraží Žižkov v Praze kulturní památkou. Památkový odbor o tom rozhodl už 21. února. Nyní o tom informovalo sdružení Tady není developerovo, které o záchranu nádražní budovy dlouhodobě usiluje. Proti rozhodnutí se může odvolat vlastník objektu.

Odbor památkové péče ministerstva dospěl ke stejnému rozhodnutí už podruhé. Poprvé prohlásil žižkovské nádraží za památku loni v lednu. Proti tomu se ale odvolaly České dráhy, které vlastní pozemky pod nádražím. A nesouhlasilo ani vedení Prahy 3, které mělo v plánu protáhnout touto lokalitou Olšanskou ulici, která by ulevila přetížené Koněvově a Vinohradské ulici. Záležitost proto v květnu vrátil tehdejší ministr kultury Jiří Besser odboru památkové péče k novému projednání. Ten teď rozhodl, že nákladové nádraží Žižkov je díky nezpochybnitelné historické, technické a architektonické hodnotě kulturní památkou. Za památku byla vyhlášena rozlehlá hlavní budova nádraží, už ale ne přilehlé budovy vrátnic a původní oplotení.

Závěr odboru památkové péče se opírá především o čtyři nové znalecké posudky, které doporučují budovu nádraží zachovat. Některé z nich připouštějí i rozsáhlejší úpravy budovy, kterým by památková ochrana neměla bránit. Jedná se například o možnost navýšení stavby o původně plánované třetí podlaží. Rozhodnutí je zatím nepravomocné a je pravděpodobné, že proti němu podá společnost Žižkov Station Development, tedy společný podnik Českých drah a firmy Sekyra Group, takzvaný rozklad. "Pokud se stane nádraží památkou, určitě podáme proti tomuto rozhodnutí rozklad," řekl v půlce února investor a developer Luděk Sekyra.

### V opravené budově by mohl sídlit Národní filmový archiv

Podle něj je podstatné vymyslet smysluplné využití budovy. "Jedna věc je památkově ji chránit, což je dost významné omezení osobního vlastnictví, a druhá je smysluplně ji využít. Nejde ani tak o podnikatelský záměr. Je nesmysl opravit celou budovu ze soukromých peněz a pak čekat, až si ji někdo třeba pronajme," řekl Sekyra. Po podání rozkladu bude následovat přezkumné rozkladové řízení, na jehož konci by mělo zaznít již konečné rozhodnutí ministryně kultury. "I kdyby na podání rozkladu došlo, věříme, že už na sejmutí památkové ochrany nedojde. Druhá zpráva je, že se začíná rýsovat investor rekonstrukce zachráněné budovy. Mohl by jím být Národní filmový archiv, tedy státní instituce. Debata se tedy posouvá hned o dvě úrovně výš," prozradil Matěj Stropnický, člen sdružení Tady není developerovo a zastupitel Prahy 3 za Stranu zelených.

## 09. 03. 2012 Zachránce jindřichohradeckých úzkokolejek kvůli sporům ve firmě končí

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/zachrance-jindrichohradeckych-uzkokolejek-kvuli-sporum-ve-firme-konci-13x-/budejovice-zpravy.aspx?c=A120308\\_131819\\_budejovice-zpravy\\_sor](http://budejovice.idnes.cz/zachrance-jindrichohradeckych-uzkokolejek-kvuli-sporum-ve-firme-konci-13x-/budejovice-zpravy.aspx?c=A120308_131819_budejovice-zpravy_sor))

Jedinou ryze soukromou železnici v Česku – Jindřichohradecké místní dráhy – opouští klíčová postava. Z vedení společnosti odchází Jan Šatava, který ji řídil až do konce loňského roku přes patnáct let. Výpověď dali i někteří manažeři. Jan Šatava je známý tím, že se zasloužil o záchranu provozu na dvou jihočeských úzkorozchodných tratích. Ty se staly v regionu fenoménem. "Jsem znepokojen situací, ke které došlo ve firmě po nástupu nového předsedy představenstva," vysvětluje svůj odchod Šatava. Z firmy, ve které si nechal jen svůj minoritní podíl, odešel minulý týden. Dál se chce věnovat nezávislému poradenství v oblasti dopravy. Kromě Šatavy dalo výpověď i zhruba dalších deset zaměstnanců ze středního managementu. Na post v představenstvu rezignoval i Peter Bosáček, který do firmy přišel na konci loňského roku z RegioJetu. Ve firmě má nakonec zůstat provozní ředitel Jan Hruška, kterého loni odvolala valná hromada z představenstva.

Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) musely vyřešit po Šatavově odchodu i problém s licencí na provoz dráhy a vlaků. Odbornou způsobilost nakonec od Drážního úřadu získal současný předseda představenstva Boris Čajánek, který je jedním z akcionářů a v minulosti v představenstvu působil. Formálně tak splnil požadavky na udělení licence. Čajánek na dotazy MF DNES neodpověděl ani po týdně. "Rád bych se vás tedy dotázal, co vás k těmto otázkám vede a kam vaše otázky směřují," reagoval Čajánek na zaslané dotazy, které nechal bez odpovědi.

Důvodem současných personálních problémů jsou především spory mezi devíti akcionáři. Mezi nimi jsou jak železniční fandové, kteří firmu založili kvůli záchraně tratí, tak investoři hledající hlavně zhodnocení svých vložených peněz. "Ve firmě začali převažovat lidé, kteří preferují větší zisky nad dalším rozvojem železnice," popsal jeden z akcionářů, který si nepřál být jmenován. Šatava stál v čele firmy od roku 1995, kdy dal dohromady skupinu železničních nadšenců a společně s několika podnikateli založili společnost JHMD. Ta od drah odkoupila úzkokolejky připravené už na zastavení provozu. Od té doby počet cestujících na tratích do Nové Bystřice a Obrataně každoročně roste. "Loni to bylo kolem šesti procent u pravidelné dopravy, o pětinu u parních vlaků," řekl Šatava. Čajánek na začátku roku personální změny vysvětlil tím, že se firma chce účastnit liberalizace železniční dopravy v Česku.

### Jindřichohradecké místní dráhy

Provozují osobní i nákladní dopravu na tratích Jindřichův Hradec – Nová Bystřice a Jindřichův Hradec – Obrataň. Během letní sezony vypravuje společnost pravidelné parní vlaky s historickými vozy. Dlouhodobě je v zisku. Podle výroční zprávy za rok 2010 firma vydělala 2,2 milionu korun při obratu přes 70 milionů korun.

### 09. 03. 2012 Břeclav chce nádraží jako za Rakouska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/167570-breclav-chce-nadrazi-jako-za-rakouska/>)

Podobu jako z roku 1840 by měla získat nádražní budova v Břeclavi. Vedení města totiž usiluje o to, aby její fasádu České dráhy přestavěly do původního vzhledu. Ten nádraží ztratilo během několika rekonstrukcí, které proběhly v minulosti. První vlak dorazil do Břeclavi s velkou slávou v roce 1839, o rok později vyrostla i nádražní budova. Město se tak stalo jedním z nejdůležitějších dopravních uzlů v habsburské monarchii. Jedinou vzpomínkou na historickou událost vjezdu prvního vlaku do českých zemí zůstává pamětní deska na stěně na nástupišti. "Budova se vyvíjela, dlouho si držela podobu z roku 1840. Největší přestavba byla v letech 1888 – 92, kdy nádraží získalo svůj klasicistní a secesní ráz. Technicistickou podobu získalo v 60. letech minulého století," popsala ředitelka břeclavského muzea Alena Káňová.



Radnice teď chce, aby významný milník v dějinách města připomínala samotná nádražní budova. "Hlavní průčelí se přizpůsobí původnímu rázu, upraví se fasáda, okna a střecha," plánuje místostarosta města Luboš Krátký. Město nyní jedná s Českými drahami, které budovu vlastní. Ty se na její rekonstrukci tak jako tak chystaly, proběhnout by měla během dvou let. "O možnostech rekonstrukce s městem jednáme, už se s nimi sešel i projektant," potvrdila mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Rekonstruovaná budova má být propojena s budovou autobusového nádraží, které vznikne hned vedle.

### 09. 03. 2012 Praha má prostory pro výstavbu celých nových čtvrtí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/167557-praha-ma-prostory-pro-vystavbu-celych-novych-ctvrti/>)

Technické budovy, kolejiště a zejména rozlehlé plochy, které v současné době nemají využití. Co mají společné? Jedná se o bezesporu velmi lukrativní pozemky, o obrovská území s potenciálem. Spojuje je vynikající umístění, na kterém závisel rozvoj a urbanistické řešení celých městských čtvrtí. Plochy největších pražských nádraží zabírají přibližně 140 hektarů. Kdybychom tuto plochu vynásobili koeficientem podlažních ploch, dostáváme se do milionů metrů čtverečních. Ve vnitřním městě nemá takovou plochu žádné hlavní evropské město. Co s územím, které v současnosti leží ladem, řešila konference Nádraží ne/využitá, kterou za podpory ministerstva dopravy pořádaly Galerie Jaroslava Fragnera, Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT a občanské sdružení Tady není developerovo. "V řadě případů je role nádraží přežita. Neplní svou úlohu a je třeba, abychom našli nová využití. Současný stav je neutěšený a nevyhovující. S tím musíme jednoznačně něco udělat," řekl včera na konferenci ministr dopravy Pavel Dobeš. V případě pražských nádraží se přitom mnohdy jedná o velmi cenné pozemky. "Musíme přemýšlet o tom, jakým způsobem tato velká rozvojová území využít. Jednotlivá nádraží jsou však v různých vlastnictvích, v řadě případů jsou zde smlouvy, které jsou pro stát nevýhodné," dodal Dobeš.

Možnosti, jak s obrovskými plochami naložit, jsou nesčetné. K nádražím mají co říct památkáři, kteří by rádi zachovali genius loci místa s mnohdy opravdu architektonicky zajímavými budovami, developeri, kteří v nádražích vidí lukrativní pozemky v centru Prahy, urbanisté a místní obyvatelé, kteří by zde vybudovali příjemný veřejný prostor, i zastánci kolejové dopravy, kteří doufají, že se éra vlaků ještě vrátí a obrovská seřadiště budeme opět potřebovat. Jedno je ale jisté – současný stav, kdy se na nádražích neděje pro jistotu vůbec nic, vede k postupnému chátrání a devastaci budov, které by opravdu stálo za to zachovat. Dalším faktem je, že se Praha postupně rozrůstá do sídelní kaše, byty a další budovy se staví na zelené louce třicet kilometrů za Prahou, zatímco přímo v centru leží ladem stovky hektarů. Jen pro ilustraci - na nákladové nádraží Žižkov by se vešla celá nová čtvrť pro 30 000 obyvatel.



**Každé nové vedení začíná od začátku**

Názory, co s prostorem, se samozřejmě liší. Problematikou se zabývá celá řada projektů, jak studentských, tak od renomovaných architektů. V Praze bylo na toto téma už od první republiky vypsané několik soutěží. Poslední velká soutěž, která se zabývala celým územím od Hlavního nádraží až do Holešovic, proběhla v devadesátých letech. "Mně připadá, že neustále začínáme znova. Každý nový politik má před sebou čistý stůl. Přitom máme k dispozici mnoho zpracovaných materiálů. Bohužel to jsou věci, které necháváme stranou, protože začínáme teď," podotkla na konferenci docentka Radomíra Sedláková z Národní galerie.

Některá nádraží se rozvíjejí a modernizují, jiná skomírají. Některá nabízejí nezaměnitelnou a hodnotnou architekturu, jiná dobový průměr. České dráhy vlastní zhruba 1 000 výpravních budov a o všechny rozhodně zájem nemají. "My bychom je rádi zachovali, ale to vyžaduje investice v desítkách miliard korun, které ČD jednoduše nemají. Jen obnova pražského Hlavního nádraží stála miliardu. Obnova Masarykova nádraží zatím vyšla na 400 milionů korun. Oprava všech pražských nádraží by vyšla na 5 miliard. Navíc jsme mnohde zatíženi nevýhodnými smlouvami. Pokud se budova ještě prohlásí za kulturní památku, nejme schopni ničeho," popisuje situaci Petr Žaluda, generální ředitel ČD. "Pokud chceme změnu, je třeba změnit územní plán. Jak víme, změna je zatížena korupčním jednáním a je to nadlouho. Pozemky jsou často zasmluvněné či prodané a městotvorný přínos je potlačen zájmem ekonomickým. Nejdřív to někdo prodá a teprve pak se řeší, co s tím. Nakonec není spokojen nikdo," popisuje neutěšený stav 1. náměstek primátora Tomáš Hudeček.

**Město – aktivní developer**

Stav se zdá být neřešitelný. Je tedy nějaká cesta, jak z toho ven? "Praha by k problému měla přistoupit aktivně, jako by byla soukromým developerem. Musí si stanovit, co chce, najít partnera a investora a vytvořit projekt, u kterého bude město garantovat územní rozhodnutí, prodá pozemky a na konci bude území zastavěno rozvojovým projektem s moderní architekturou. Ovšem to je jen sen. Praha ty pozemky většinou nevládní. Zbývá jí tedy hrát roli koordinátora rozvoje. To je v současnosti optimální řešení," dodal Hudeček. Aktivní roli musí hrát i veřejnost, nabádal.

**Jsou to lukrativní a exkluzivní plochy**

Území nádraží jsou naprosto klíčová pro rozvoj města. Potřebují komplexní urbanistický přístup, novodobého lokátora, který rozhodne o struktuře a zamyslí se nad funkčním využitím. Ačkoliv se jedná o lukrativní a exkluzivní plochy, město by se mělo zamyslet nad celoměstskými veřejnými funkcemi a vyhlásit veřejnou architektonickou soutěž. Richard Biegel, historik umění UK Praha: "Původně státní pozemky byly bez regulativů převedeny do soukromých či polosoukromých rukou, bez diskuse o tom, co by tu mělo být. Takhle se přeci město nestaví. Město hrálo pasivní roli, jako by se ho to vůbec netýkalo. Přitom nádraží jsou součástí městské tkáně. Ztratíme je navždy, pokud nezačneme hned teď něco dělat. Město má odpovědnost za svůj rozvoj, ačkoliv mu pozemky nepatří."

Včerejší konference o využití prostoru poněkud zapomněla na původní funkci, kterou by mnohde stálo zato obnovit. Kdyby Praha začala pracovat s hustotou železniční sítě, kterou má k dispozici, žila by nádraží Vyšehrad, Bubny a Karlín a železniční síť v Praze by převzala roli páteřní sítě veřejné dopravy. "Celý problém, který v současnosti řešíme, vznikl samospádem a nedořešenou koncepcí veřejné dopravy v Praze. Intenzivnější dopravu osob bychom nutně potřebovali. Věnovat bychom se měli i obrovskému brownfieldu mezi Vršovicemi a Hostivaří," uvedl urbanista Jan Sedlák.

**Uvádění brownfieldů do života je v módě**

Jinde se přitom obnova pražských brownfieldů už povedla. Za zmínku stojí například pražské Holešovice, kde můžeme vidět zdařilé využití industriálních objektů pro nové účely, jako jsou DOX či La Fabrika, které dotvářejí hodnoty celé městské části. Holešovice jsou díky tomu identifikovatelné. "Na druhou stranu holešovický přístav je z hlediska města urbanisticky zkažené území," myslí si Benjamin Fragner, historik architektury, VCPD FA ČVUT.

**11. 03. 2012 Zarostlá a rozkradená železniční trať je na prodej. Za miliony korun (Kralovice u Rakovníka – Mladotice)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/opustena-zeleznicni-trat-z-mladotic-do-kralovic-je-na-prodej-prk-plzen-zpravy.aspx?c=A120307\\_112400\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/opustena-zeleznicni-trat-z-mladotic-do-kralovic-je-na-prodej-prk-plzen-zpravy.aspx?c=A120307_112400_plzen-zpravy_pp))

Osud železniční trati z Mladotic do Kralovic na severním Plzeňsku je zřejmě definitivně zpečetěn. Před patnácti lety po téhle lokálce prodrnčel poslední motorák a nyní ji ministerstvo dopravy zařadilo na seznam tratí, které jsou na prodej. Když ji nikdo nekoupí, může trať nahradit například cyklostezka. Po kolejích to bylo z Mladotic do Kralovic dvanáct kilometrů. V současné době už trať vlastně



neexistuje. Podstatnou část kolejnic ukradli zloději, zbytek ukryla křoviska, která tam od průjezdu posledního vlaku stačila vyrůst. V některých úsecích se už dnes po někdejší trati nedá ani jít pěšky.

Místní starostové roky bojovali za to, aby trať zachránili a znovu po ní jezdily vlaky. Starosta Mladotic Zdeněk Slach loni řekl, že zrušit jen část trati na trase mezi Rakovníkem a Mladoticemi, je nesmysl. "Pokud by se zrušila, přestaly by jezdit přes obce autobusy náhradní dopravy. Navíc tahle cesta bývala důležitou propojkou mezi hlavními tratěmi. Všude se přitom mluví o důležitosti ekologické dopravy," argumentoval Slach. Podle návrhu pravidel převodu bude nejprve vyhlášena na koupi tratě veřejná soutěž. Ta počítá s cenou zhruba 1,5 milionu korun za kilometr. "Je nereálné, že za tuto cenu si ji někdo koupí," upozorňuje Jiří Mužík, šéf Sdružení železničních společností. Když nebude zájemce, stát nabídne trať ministerstvu obrany, u kterého se rovněž zájem nečeká. Pak ji může zrušit.

### Železniční nadšenci by museli na záchranu trati sehnat miliony

Ministerstvo dopravy argumentuje tím, že nemůže zvýhodnit obce před jinými zájemci bezúplatným převodem. Takový postup by byl považován za nedovolenou veřejnou podporu. Už i největší optimisté připouštějí, že naděje na záchranu téhle trati je hodně malá. Marek Plochý z občanského sdružení Plzeňská dráha, které mimo jiné stojí za každoroční akcí Bezdružické parní léto na lokálce z Pňovan do Bezdružic, nevidí jako reálné, že by železniční nadšenci dokázali dát dohromady tolik milionů na koupi. A pak za další spousty peněz ji obnovit. "Vzhledem k finančním požadavkům je to dost nereálné. Nejčernější scénář je, že tratě skoupí spekulanti, prodají železo do sběrných surovin a pak pozemky developerům. Pořád tvrdíme, že máme nejhustější železniční síť v Evropě, ale naše společnost ji nedokáže využít," soudí Plochý.

Před šesti roky měla trať z Mladotic do Kralovic ještě velkou naději, že se na ni vrátí vlaky. Specializovaná firma počítala, co všechno by se muselo udělat, aby po trati se spoustou přejezdů mohly znovu dunět osobní motoráky nebo lehké nákladní vlaky. Podle propočtů SŽDC z roku 2004 by oprava trati z Mladotic spolkla 80 milionů korun, pokud by po ní jezdily jen lehké vlaky omezenou rychlostí. Pokud by po trati měly jezdit namísto lokálky klasické osobní a nákladní vlaky, pak by v cenách roku 2004 spolkla oprava 140 milionů. Jen oprava mostu přes Mladotický potok by spotřebovala nejméně 20 milionů. Po případném obnovení provozu by kraj musel i na téhle trati vlaky dotovat.

Když k 1. lednu 1997 České dráhy zastavily na téhle trati provoz, argumentovaly hlavně tím, že vlak tu využívá strašně málo lidí. Na nádražíčko Trojany v lesích to měli lidé ze stejnojmenné obce dva kilometry. I zastávka Mariánský Týnec by musela být mnohem blíže zdejší významné kulturní památce než zastávka původní, aby lidé při cestování více využívali vlaky. Když trať nikdo nekoupí, čeká ji likvidace, kompletní vytrhání kolejnic i pražců. Co bude dál? Jednou z možností je vytvořit z ní cyklostezku. "I to je jedna z možných variant. Cyklostezka by mohla přitáhnout lidi do Mariánského Týnce i do Kralovic," připouští tajemník kralovické radnice Pavel Vrána.

### 13. 03. 2012 Na EURO do Wroclawi vyrazí s fanoušky šest zvláštních vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12791/>)

Na každý ze tří zápasů české reprezentace ve Wroclawi vypraví České dráhy dva zvláštní vlaky pro fanoušky. Jeden pojedí z Prahy přes Pardubice, Ústí nad Orlicí a Letohrad, druhý pak z Brna přes Přerov a Ostravu. Vlakem odjede do Polska i česká fotbalová reprezentace. Veškeré informace o zvláštních vlacích na EURO 2012 najdou fanoušci na webové stránce [www.vlakemnaeuro.cz](http://www.vlakemnaeuro.cz). Prodej jízdenek zahájí České dráhy na svém eShopu 20. března.

Myšlenku přepravit tým i fanoušky vlakem podpořil ministr dopravy Pavel Dobeš. Z Prahy ani z Brna přitom přímé spoje do Wroclawi běžně nejezdí. „EURO 2012 je mimořádný sportovní svátek a z Česka na něj vyrazí tisíce fanoušků. Chceme, aby na zápasy národního týmu cestovali fanoušci co nejkomfortněji. Proto se vypravení zvláštních vlaků přímo nabízí. Cestující se tím vyhnou zácpám na silnicích, hledání parkovacího místa u stadionu i zbytečnému stresu za volantem,“ říká.

České dráhy jsou oficiálním dopravcem fotbalové reprezentace, která do Polska odjede už 3. června z pražského hlavního nádraží. Veškerý potřebný materiál výpravy odveze do Wroclawi nákladní vlak ČD Cargo. „Přeprava vlakem bude rozhodně pohodlnější než cesta autobusem. Součástí vlaku bude bistrovůz, konferenční vůz a také lůžkový vůz. Hráči tak budou mít cestou veškerý komfort,“ vysvětluje výběr dopravce předseda Fotbalové asociace ČR Miroslav Pelta. „Jako národní dopravce spolupracujeme podobným způsobem na řadě sportovních a společenských akcí. Můžeme díky tomu prezentovat naše služby i konkrétní produkty. Naším cílem je primárně oslovit nové zákazníky,“ doplňuje generální ředitel Petr Žaluda.

**Přeprava fanoušků**

Jízdní doklady

- zpáteční jízdenky SporoTiket EURO včetně místenky lze koupit od 20. března prostřednictvím eShopu ČD

- ukončení prodeje vždy 1 den před odjezdem konkrétního vlaku

Cena zpáteční jízdenky včetně rezervace

- z Prahy a Kolína: 799 Kč

- z Pardubic až Letohradu: 699 Kč

- z Brna až Hranic na Moravě: 799 Kč

- z Ostravy: 499 Kč

Vlaky Praha hl. n. – Wrocław Główny (8., 12. a 16. 6. 2012)

- vždy 10 vozů 2. třídy

- kapacita 720 míst v každém vlaku

- odjezdy z Prahy plánovány v 9:00 hod.

- příjezdy do Wrocławu plánovány ve 14:39 hod.

- zpět z Wrocławu odjede vlak cca 2:30 hod. po skončení zápasu

- nástupní stanice: Praha hl. n., Praha-Libeň, Kolín, Pardubice hl. n., Choceň, Ústí nad Orlicí, Letohrad

Vlaky Brno hl. n. – Ostrava hl. n. – Wrocław Główny (8., 12. a 16. 6. 2012)

- z Brna 5 vozů 2. třídy

- z Ostravy 5 vozů 2. třídy

- celková kapacita 720 míst v každém vlaku

- odjezdy z Brna plánovány v 9:02 hod.

- příjezdy do Wrocławu plánovány v 15:03 hod.

- zpět z Wrocławu odjede vlak cca 2:30 hod. po skončení zápasu

- nástupní stanice: Brno hl. n., Vyškov na Moravě, Kojetín, Přerov, Hranice na Moravě, Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n.

**13. 03. 2012 Škoda Transportation předala první elektrický vlak na Ukrajinu (225.001)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-transportation-predala-prvni-elektricky-vlak-na-ukrajinu/767904>)

První šestivozovou dvoupodlažní elektrickou jednotku pro meziregionální dopravu převzali dnes zástupci ukrajinské vlády v čele s vicepremiérem Borisem Kolesnikovem ve zkušebním centru ve Velimi. Moderní elektrický vlak bude jezdit na klíčových tratích mezi největšími ukrajinskými městy a už v červnu bude vozit fanoušky při mistrovství Evropy ve fotbale EURO 2012. Pro Škodu Transportation a její dceřinou firmu Škoda Vagonka představují dvě dokončené soupravy kontrakt téměř za miliardu korun. Novinářům to řekl předseda představenstva Škody Transportation Tomáš Krsek.



Škoda se vrací po letech na tradiční trh, kde jezdí stále stovky elektrických lokomotiv z Plzně a podle vicepremiéra a ministra infrastruktury tam mají dodnes výbornou pověst. "Pracují dobře, jsou velmi spolehlivé," dodal. Nové vlaky budou jezdit stovky kilometrů z Charkova směrem na Kyjev a po evropském šampionátu i do Doněcku a Dněpropetrovska. Uvedl, že Ukrajina chce nakoupit stovky nových vlaků. "Se Škodovkou nyní jednáme o možnosti společné výroby vlaků na Ukrajině," řekl Kolesnikov. Jednání o spolupráci, tedy o tom, co by se vyrábělo v Česku a co na Ukrajině, by měla vyvrcholit za dva měsíce. Nové vlaky budou využívány na trasách do 700 kilometrů. Vicepremiér uvedl, že jich Ukrajina potřebuje 50 až 60. Dále minimálně 100 vlaků pro dálkovou dopravu a přes 600 příměstských elektrických jednotek. Zmínil i nutnost obměny stovky škodovských elektrických lokomotiv, které byly dodány na Ukrajinu před více než 30 lety, "ale pořád dobře jezdí". "Od moskevské olympiády uběhlo už hodně času," řekl s nadsázkou.

Ukrajina s významnou železniční sítí je podle obchodního ředitele Škody Transportation Jaromíra Jelínka pro Škodovku významným partnerem a je pravděpodobné, že bude mít zájem o další hotové soupravy z Česka. "Záleží ale hodně na tom, jakou referenci získají první dva vlaky. Když bude spokojený zákazník a budou se líbit tyto soupravy teď na mistrovství Evropy, tak je velká šance na další dodávky. Záleží i na penězích, které budou mít k dispozici," řekl Jelínek. Podle něj půjde o nejmodernější soupravu na Ukrajině, která si zatím vystačila s domácími výrobky. Provoz s cestujícími bude trvat rok a pak se vyhodnotí. Jde o první etapu dodávky, potvrdil vicepremiér. "Dodávka je pro nás velmi dobrá zkušenost, protože Ukrajinské železnice jsou přísným zákazníkem," uvedl Krsek.

První soupravu nyní převezou do Charkova, kde podstoupí homologační proces. Druhý vlak, který už je hotový, by měl být expedován za tři týdny. Podle šéfa Ukrajinských železnic Volodymyra Kozaka půjde o jednu z vlajkových lodí železniční flotily Jižní dráhy. Kapacita vlaku je 645 sedících, včetně stojících činí 1 200 lidí. Při zkouškách v Česku jezdil vlak až 176 km/hod., i když jeho deklarované maximum je 160 km/hod. "Je to komfortní svezení, protože stroj má vzduchové vypružení a regulátor rychlosti. Obsluha je jednoduchá. Nemusíte se jí tolik věnovat a můžete se soustředit na trať," uvedl testovací strojevedce Jaroslav Tichý. Ukrajinci ocenili technické parametry, vysokou kapacitu vlaku a rapidní zlepšení komfortu pro cestující. Moderní vybavení zahrnuje bistro vůz, komunikační zařízení, klimatizaci i připojení k internetu. Kamerový systém umožňuje posádce vlaku sledovat dění uvnitř. Cestující mohou průvodčí a strojevedoucího kontaktovat pomocí komunikačního systému. Vnější "antigrffiti nátěr" brání poškození vozů.

Souprava je šestivozová, složená ze dvou motorových vozů a čtyř vložených. Je podobná vlakům City Elefant známým z českých kolejí, kde jezdí "jen" tři vozy. Exportní vlak je dvousystémový na střídavé napětí 25 kV a stejnosměrné 3 kV a je širokorozchodný. Vyhoví teplotám od minus čtyřiceti do plus čtyřiceti stupňů Celsia.

### 13. 03. 2012 Plzeňské nádraží už vypadá k světu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/168071-plzenske-nadrazi-uz-vypada-k-svetu/>)

Majestátní budova hlavního nádraží patří k nejpozoruhodnějším stavbám, na nichž spočívají zraky tisíců turistů přijíždějících vlakem z Bavorska do Čech. Kdo z nich v Plzni vystoupí, už nespátří zanedbaný interiér a dřevé zdi, nýbrž obnovenou barevnou výzdobu hodnou jednoho z nejstarších nádraží v zemi. Přesto některé nepřístupné části nádraží zůstávají zanedbané. České dráhy, kterým budova patří, na jejich rekonstrukci nemají peníze. Opravy veřejných prostor, které si v prosinci dokonce vyžádaly úplné zaplnění spodní haly dřevěným lešením, jsou však téměř u konce, zbývá už jenom vyměnit dlažbu. Štechaova nádražní budova, která na počátku 20. století nahradila nevyhovující budovy tří železničních společností, jejichž dráhy se zde křížily, dnes rozhodně nevypadá jako po dokončení. Dráhy se rozhodly zachovat i novější výzdobu, která v novorenesanční budově vznikla v 50. letech během poválečné rekonstrukce – například sochy hutníka a výhybkáře. "Sochy tady samozřejmě zůstanou. Patří k historii této budovy i průmyslové historii Plzně," zdůraznila mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Naproti tomu skoby, kde podle pamětníků dříve visely portréty československých politických představitelů, zůstanou nevyužité.



Rekonstrukce budovy plzeňského nádraží trvala téměř rok, do života cestujících zasáhli dělníci zejména od prosince, kdy zaplnili spodní halu lešením. "Byly to obrovské nepříjemnosti. Kopule je vysoká kolem 30 metrů, hala byla celá zaplněná lešením," popsal přednosta stanice Milan Zach. Postavit mohutné lešení však bylo nutné. Práce na nádraží totiž bylo takřka jako na kostele. "Nejnáročnější bylo zlikvidovat necitlivě umístěné inženýrské sítě – to znamená různé kabeláže," uvedl dozorce stavby Michal Polcar.

Lidé procházející obnovenou staniční budovou jsou s výsledkem opravy veřejných prostor spokojeni. Někteří si najdou čas k poznání uměleckých ozdob, kterých si dosud ve špíně stěží všimli. "Je to skvělá architektura, která se rovná například architektuře plzeňského divadla," upozornila Ludmila Drncalová z Národního památkového ústavu. Po výměně dlažby za novou – ovšem repliku té původní – bude rekonstrukce plzeňského nádražní budovy hotova. Mělo by se tak stát v květnu. Práce na nádraží však budou pokračovat. Správa železniční dopravní cesty navázala na České dráhy rekonstrukcí své části stanice – kolejí a nástupišť. Navíc plánuje vytvořit prodloužení podchodů pod kolejemi, které by měly v budoucnu vést až do Šumavské a Železniční ulice.

Budova plzeňského hlavního nádraží vznikla v roce 1907 podle návrhu Rudolfa Štecha. Ten se při stavbě zadlužil a o rok později kvůli dluhům zastřelil. Snadný osud nečekal ani samotné nádraží

vzniklé na křižovatce tří původně soukromých tratí – České západní dráhy z Prahy přes Domažlice do Brodu nad Lesy (Furth im Wald), Dráhy císaře Františka Josefa z Vídně přes České Budějovice do Chebu a Plzeňsko-březenká dráha z Mostu přes Žatec do Klatov a Železné Rudy. Významné nádraží bylo takřka zničeno při bombardování během druhé světové války, poválečný režim ho však zrekonstruoval takřka do původní podoby. K tomu však přidal nový název, a tak se z hlavního nádraží stalo Gottwaldovo nádraží. Ani jméno patriarchy československého stalinismu však nepomohlo stanici k lepší údržbě, což se nezměnilo ani po pádu komunismu. V posledních letech byla stanice nechvalně proslulým rejdištěm bezdomovců.

#### 14. 03. 2012 Vykácí prales kolem železnice. Naděje na obnovení slavkovské trati ožila (Loket – Krásný Jez)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vykaci-prales-kolem-zeleznice-nadeje-na-obnoveni-slavkovske-trati-ozila-1o8/eko-doprava.aspx?c=A120313\\_114208\\_vary-zpravy\\_sou](http://ekonomika.idnes.cz/vykaci-prales-kolem-zeleznice-nadeje-na-obnoveni-slavkovske-trati-ozila-1o8/eko-doprava.aspx?c=A120313_114208_vary-zpravy_sou))

Správa železniční dopravní cesty se rozhodla, že na jaře vykácí "prales" podél historické trati z Lokte do Krásného Jezů. Ta je už od května 1997 mimo provoz, koleje a pražce během 15 let postupně zarostly. Teď svítla naděje na zmrtvýchvstání slavkovské železnice. "Je to pokrok po mnoha letech jednání a leštění klik na úřadech. Jsem mírný optimista," uvedl Robert Koutný z Hospodářské a sociální rady Sokolovska, který zároveň pracuje na SŽDC v Karlových Varech. "Vykácení souvislého porostu bude stát několik milionů korun. Jsou tam i stromy s kmeny o obvodu 40 centimetrů. Chápu to jako první hmatatelný důkaz, že se s tratí bude něco dít," doplnil Koutný.



Oznámení o čištění trati už dostal Městský úřad v Horním Slavkově. Náletové dřeviny chce správce železnice vymýt zatím jen v šest kilometrů dlouhém úseku z Ležnice do Krásného Jezů. Důvod je jasný. Právě tuto část potřebuje firma Legios jako vlečku, aby po ní mohla z Horního Slavkova převážet k zákazníkům své výrobky – tisíce železničních cisternových vagonů ročně. Nyní Legios díly cisteren nakládá na auta a vozí je k montáži po silnici do své fabriky v Lounech.

Trať bude potřebovat i firma Sanaka, která by ve Slavkově chtěla otevřít staré odkaliště a začít tu těžit tisíce tun písku. "Je domluveno, že Legios umožní Sanace nakládat písek do vagonů ve svém areálu. Správa železnic by se spolu s ministerstvem dopravy měla postarat, aby přeprava zboží a surovin nezatěžovala silnici a naše občany," apeluje starostka Horního Slavkova Jana Vildumetzová.

Pokud si firma Legios objedná provoz na trati, měla by SŽDC podle předchozí dohody najít peníze na rekonstrukci mrtvé železnice. Na SŽDC dál také leží žádost Legiosu o odkoupení trati. Strojírenská firma by chtěla kolejiště získat a opravit v případě, že to nakonec neudělá stát. Vláda minulý týden odložila rozhodnutí prodat jedenáct regionálních železnic. Ta slavkovská byla na seznamu. Náměstek hejtmana pro dopravu Petr Navrátil zopakoval, že když se podaří trať opravit, kraj si od některého z dopravců objedná osobní dopravu. "Záleželo by na parametrech – tedy jestli to bude jen vlečka, nebo regulérní železnice," uvedl Navrátil.

#### Historie železnice Loket – H. Slavkov – Krásný Jez

- Celková délka: 15,1 km
- Začátek stavby: 12. 10. 1899
- Pravidelná doprava: od 7. 12. 1901, šest stanic a pět zastávek, pět velkých mostů a čtyři tunely
- Horská železnice: nejnižší místo 394,4 m. n. m. (Loket), nejvyšší 610 m. n. m. (Ležnice)
- Horní Slavkov získal napojení jak na Karlovy Vary, tak na Mariánské Lázně
- Konec provozu: 31. května 1997, kvůli havarijnímu stavu železničního svršku

#### 14. 03. 2012 Správu železnic chce vést i Kolář z ČD, zájemců je víc

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spravu-zeleznic-chce-vest-i-kolar-z-cd-zajemcu-je-vic-751437>)

Ministerstvo dopravy očekává, že o post nového generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty se utká více než deset zájemců. Včera to uvedl mluvčí úřadu Martin Novák, uzávěrka přihlášek je dnes. Podle informací deníku E15 (i všeobecných předpokladů) není mezi přihlášenými dosavadní šéf Pavel Habarta. Pro pozici generálního ředitele nesplňuje kvalifikační požadavky. Už rok a půl vede



státního investora jen jako „pověřený řízením“. Naopak o místo generálního ředitele usiluje člen představenstva Českých drah Jiří Kolář, který potřebné vzdělání i praxi má. V představenstvu Českých drah je dokonce nositelem drážní licence. Kolář přitom nemá s Habartou ideální vztah. Už v září měl do SŽDC přejít spolu s výpravčími, nabízenou pozici zástupce náměstka pro provozování dráhy ale podle Habartovy interpretace odmítl. Zájemců o nejvyšší post je ale mnohem více.

#### 14. 03. 2012 Budějovické muzeum koněspřežky bude větší

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/168171-budejovice-muzeum-konesprezky-bude-vetsi/>)

Nová venkovní expozice má do dvou let obohatit českobudějovické muzeum nejstarší železnice v kontinentální Evropě – koněspřežné dráhy Budějovice – Linec. Peníze na novou expozici částečně přijdou z Rakouska, o zvětšení nepříliš reprezentativního budějovického muzea se zasadí Spolek koněspřežné dráhy z hornorakouského Kerschbaumu. Spolufinancovat ji bude Jihočeský kraj, který chce požádat o příspěvek z programu česko-rakouské přeshraniční spolupráce.

Vznik železnice byl pro České Budějovice jednou z nejvýznamnějších událostí v historii, dnes však dráhu připomíná pouze expozice v malém domku v místě někdejšího nádraží. Teď chce kraj spolu s rakouským spolkem situaci změnit. "Za zhruba 120 tisíc eur by před muzeem poblíž centra Českých Budějovic, jež je pobočkou krajského Jihočeského muzea, mělo být upraveno prostranství a osazeny informační panely. Do muzea bude zvat i replika historického vozu, kterým se po dráze převážela sůl," řekl náměstek jihočeského hejtmána František Štangel.

Koněspřežnou železnici dnes v jižních Čechách připomínají kromě muzea také některé zbytky původní trati i další infrastruktury. Za pozornost stojí třeba budova bývalého zájezdního hostince, chátrají bývalé stáje přepřahací stanice či několik mostků. V Rakousku je péče o odkaz nejstarší trati východně od La Manche podstatně intenzivnější, v příhraničním Kerchbaumu je dokonce zrestaurována část dráhy, kde probíhají vyjížďky pro turisty, a je otevřeno muzeum.

Trať z Budějovic do Lince vytvořená inženýry Františkem Gerstnerem a Matyášem Schönererem byla v provozu od roku 1828, později byla ještě prodloužena za Linec. Koněspřežný provoz byl ukončen v roce 1850, o dvacet let později vznikla nová parostrojní trať, která je po několika rekonstrukcích v provozu dodnes. Český úsek vede částečně po původním tělese koněspřežné železnice, rakouská část trasy musela být pro těžké vlaky natrasována nově.

#### 14. 03. 2012 Majitel nádraží Žižkov se odvolal. Nesouhlasí s kulturní památkou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/kultura/168183-majitel-nadrazi-zizkov-se-odvolal-nesouhlasi-s-kulturni-pamatkou/>)

Majitel nákladového nádraží Žižkov se odvolá proti prohlášení objektu za kulturní památku. Oznamil to dnes Petr Štáhlavský, mluvčí Českých drah, které jsou většinovým vlastníkem společnosti Žižkov Station Development. Hlavní budovu nádraží prohlásilo za památku ministerstvo kultury v únoru již podruhé. Po druhém odvolání vlastníka se bude případem zabývat ministryně kultury.

Společnost Žižkov Station Development, kde zbylých 49 procent má Sekyra Group, plánovala na území nádraží vystavět novou čtvrť. Potřebovala k tomu ale mimo jiné také změnu územního plánu, která čekala na rozhodnutí ministerstva. "České dráhy v této lokalitě nemají žádné zájmy, lokalitu opouští a nevyužijí ji pro své podnikatelské záměry a považují ji za zbytnou. Lokalita v budoucnosti nebude sloužit železniční dopravě," uvedl Štáhlavský. Přesto ale odvolání proti prohlášení budovy nádraží za památku dráhy podají. "Také z důvodu hledání možného budoucího využití areálu, tak aby mohli budoucí nabyvatelé objekty efektivně využívat a rekonstruovat ho pro nové účely, využijeme všechny dostupné opravné prostředky k tomuto rozhodnutí," říká mluvčí. Areál by rád pro své budoucí sídlo využil Národní filmový archiv.

Objekt již byl za památku jednou prohlášen, po odvolání vlastníka ale tehdejší ministr kultury Jiří Besser rozhodnutí zrušil a vrátil případ svým památkářům k přezkoumání. Nyní památkový odbor dospěl již podruhé k rozhodnutí, že nákladové nádraží je díky nezpochybnitelné historické, technické a architektonické hodnotě kulturní památkou. Za památku byla vyhlášena rozlehlá hlavní budova nádraží, která je podle rozhodnutí mimořádně kvalitním příkladem funkcionalistické stavby technického určení a dochovala se v dost intaktní podobě. Památkou se ale na rozdíl od předchozího prohlášení už nestaly přilehlé budovy vrátnice a původní oplacení. Podle současného vyjádření MK údajně již "pozbyly značnou část autenticity".



### 15. 03. 2012 Reklamace na koridor za Plzní se vleče už rok, čeká se na soud (Kozolupy)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/reklamace-na-koridor-za-plzni-se-vlece-uz-rok-cka-se-na-soud-751826>)

Nejen dálnice se rády vlní a rozpadají. Správa železniční dopravní cesty řeší už rok nežádoucí zvlnění kolejí na novém koridoru u Kozolup na západ od Plzně. Trať je poničená kvůli poklesu mostu, jehož část se nově přistavovala. Na výjezdu z Kozolup směrem na Cheb správa železnic musela jednu kolej zcela uzavřít pro provoz. O kus dál je navíc preventivně snížena rychlost na 50 kilometrů v hodině kvůli nestabilnímu svahu. Úsek koridoru projektovala firma Sudop Praha a stavělo jej sdružení firem Západní expres v čele se společností OHL ŽS. Projektanti i stavbaři však zodpovědnost za škody odmítli, ačkoliv posudek SŽDC ukazuje právě na ně. Kauzu proto musí rozlousknout soud. „Je to pro nás velký problém, chtěli bychom to mít vyřešené nejpozději začátkem nadcházející stavební sezony,“ řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Úzké hrdlo na trati zdržuje například i pendolino, které jednou týdně vozí hosty do Františkových Lázní. Soud už jednou vydal předběžné opatření, podle kterého musí stavební firma trať opravit. OHL ŽS se ale proti předběžnému opatření odvolala. „Stanovisko naší společnosti zůstává i nadále nezměněno,“ sdělila mluvčí OHL ŽS Taťjana Pelíšková. Náklady na opravu jsou vyčísleny zhruba na 30 milionů korun. Spor se proto vede hlavně o to, kdo bude nápravu pokaženého díla financovat. „V opravdu krajním případě bychom to v zájmu urychlení zaplatili my a pak bychom se soudili o peníze. Teď ale čekáme na soud,“ uzavřel Halla.

### 15. 03. 2012 Na jarní výlet vlakem jen za 199 korun (ČD Net Lidl, 7. a 8. dubna 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12809/>)

Společnost Lidl Česká republika ve spolupráci s Českými drahami opět nabídne svým zákazníkům síťovou jízdenku ČD Net za 199 Kč. Jízdenky bude možné využít na neomezený počet jízd všemi vlaky Českých drah ve dnech 7. a 8. dubna 2012. Jízdenky budou k zakoupení pouze v obchodním řetězci Lidl, a to od 19. března do 7. dubna 2012, nebo do vyprodání kontingentu.

Obchodní řetězec Lidl navazuje na dlouhodobou spolupráci s Českými drahami, která trvá již od října roku 2009. „Pilotní projekt s Českými drahami se před dvěma lety setkal s velkým úspěchem. Od té doby jsme akci několikrát zopakovali a prodali více než 66 tisíc jízdenek,“ komentuje projekt Lucie Borovičková, mluvčí společnosti Lidl, a doplňuje: „Poslední akci na státní svátek 28. října 2011 využilo skoro 10 tisíc cestujících a největší zájem o síťové jízdenky byl v Moravskoslezském kraji.“ „Stejný koncept jsme s řetězcem Lidl už několikrát úspěšně vyzkoušeli. Nízkou cenou motivujeme zákazníky k cestování ve dnech, kdy je k dispozici volná kapacita vlaků. Zvyšujeme tím využití svých spojů například o svátcích a získáváme dodatečné tržby,“ dodává Vladimír Pelíšek, ředitel odboru produktů a obchodu ČD.

Přímo v prodejnách Lidl si zákazník za 199 korun koupí poukázku, kterou v pokladnách Českých drah, nebo ve vlaku vymění za síťovou jízdenku ČD Net. Ta platí celý jeden den ve druhé třídě všech vlakových spojů Český drah na území České republiky. Běžná cena síťové jízdenky je 550 Kč, zákazník tedy ušetří 351 Kč. Společná akce společnosti Lidl a Českých drah se bude konat již posedmé. Do prodeje půjde 15 tisíc jízdenek.

#### ČD Net v Lidlu – celodenní síťová jízdenka

- stojí 199 Kč
- je v prodeji pouze na pokladnách Lidl ČR od 19. 3. 2012 do 7. 4. 2012
- poukázek je omezený počet
- poukázku lze vyměnit za jízdenku ČD Net, která platí 7. nebo 8. 4. 2012
- s jízdenkou lze cestovat 2. třídou všech kategorií vlaků po celé ČR, u spojů SC Pendolino jen s povinnou rezervací
- poukázku z Lidlu zákazník následně vymění za jízdenku na pokladně ČD nebo přímo ve vlaku

**16. 03. 2012 Praha 1 nesouhlasí s plánem přestavby Masarykova nádraží**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/praha/168443-praha-1-nesouhlasi-s-planem-prestavby-masarykova-nadrazi/>)

Ke změně územního plánu, která umožní rekonstrukci pražského Masarykova nádraží, se dnes mohla vyjádřit veřejnost. Mnoho dotazů však nezaznělo. Magistrát ovšem dostal i písemné připomínky, nejhlasitěji se ozvala radnice Prahy 1, námitku zaslaly také České dráhy. Návrh změny plánu počítá s tím, že na Masarykovo nádraží budou dál jezdit vlaky a zachová se i poštovní dvůr, proti jehož plánované demolici bylo ministerstvo kultury. Pokud se magistrát dokáže s připomínkami vypořádat, může být změna územního plánu schválena do léta. Na veřejné projednávání změny územního plánu v okolí Masarykova nádraží dorazilo několik desítek lidí, dotazy vznesli zástupci Klubu za starou Prahu a developerské firmy, která vlastní přilehlé pozemky. Námitky k plánované změně mohou lidé během dne magistrátu ještě zaslat, dnes mají poslední příležitost.

**Připomínky poslala Praha 1 i ČD**

Novou podobu územního plánu už kritizovala městská část Praha 1, na jejímž území Masarykovo nádraží leží. Podle radnice chybí podklady, které by jasně řekly, že zamýšlené úpravy Masarykova nádraží jsou správné. "Je nezbytná urbanistická a dopravní studie. Pak, až bude vyhotovena a bude v souladu s koncepcí města, pak není problém, aby projekt pokračoval," tvrdí starosta Prahy 1 Oldřich Lomecký. Nejasnosti kolem funkce Masarykova nádraží potvrdil i zástupce Centra pro efektivní dopravu Petr Šlegr: "Je pravda, že dřívější studie počítaly spíše s utlumováním veřejné dopravy, kdežto trend je opačný, a je proto potřeba se zamyslet nad tím, zda potřebné kolejové kapacity spíše rozšiřovat než redukovat."

Námitka ke změně přišla také od Českých drah, kterým nádražní budova patří. "Chtějí přerušit projednávání, aby mohly změnu přepracovat. O jejich připomínce ale musí rozhodnout zastupitelstvo. Navíc se změnou souhlasilo ministerstvo dopravy," řekla ředitelka magistrátního odboru územního plánování Jitka Cvetlerová. Podporu naopak má návrh od Prahy 8. "Je to úprava, na kterou již dlouho čekáme a která umožní určitou transformaci této lokality," říká starosta Jiří Janků.

**Plán počítá se spojením s Ruzyní**

Kompletní rekonstrukcí by mělo Masarykovo nádraží projít nejpozději do dvou let. Podle památkářů je to jedna ze záruk, že nedejde ke zrušení provozu. "Navzdory svému stáří je hodně moderní. Cestující se vlastně dostává přímo do centra města bezbariérovým vstupem," popsal nádraží hlavní architekt rekonstrukce Marek Tichý. "Je to památka a nejlepší péče o památku je, aby se využívala tak, jak byla postavena. Jsou problémy s průmyslovým dědictvím, naštěstí pro toto nádraží nové využití hledat nemusíme," dodal místopředseda sdružení Za starou Prahu, architekt Martin Krise.

Masarykovo nádraží dnes slouží takřka výhradně regionální dopravě. Jediná rychlíková linka, která ve stanici končí, je z Rakovníka, která však svým charakterem odpovídá spíše rychlé regionální lince. Naopak rychlíky a expresy, které dříve z Masarykova nádraží odjížděly směrem na Ústí nad Labem i Pardubice, už jsou všechny převedeny na hlavní nádraží. Plán magistrátu však počítá s budoucím posílením významu Masarykova nádraží díky spojení na ruzyňské letiště. "Lze ocenit přístup ministra dopravy, který hlásá, že je třeba více sloučit zájmy developerů a veřejné dopravy, a také má železnici na Kladno a na letiště jako prioritu. Bez zapojení do centra by toto spojení nemohlo fungovat," konstatoval Šlegr.

**Promění se i okolí**

Nový územní plán počítá i s přestavbou autobusového nádraží na Florenci a propojení ulic Na Florenci a Pernerova. U Muzea hlavního města by měl vzniknout nový park a počítá se taky s vybudováním železničního muzea v areálu bývalého nádražního depa. Až magistrát zpracuje připomínky, předloží je výboru pro územní rozvoj, radě a zastupitelstvu hlavního města. To o nich definitivně rozhodne. Změna územního plánu by mohla být provedena do léta.

**Železniční linky na Masarykově nádraží**

regionální doprava:

- S1 Praha – Kolín (přes Č. Brod)
- S2 Praha – Kolín (přes Nymburk)
- S20 Praha – Milovice
- S4 Praha – Kralupy
- S5 Praha – Kladno

dálková doprava:

- R5 Praha – Kladno – Rakovník

### 16. 03. 2012 Příští rok vyjede jedna z nejstarších lokomotiv, kotel už má jako nový (ČSD 411.019)

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/pristi-rok-vyjede-jedna-z-nejstarsich-lokomotiv-kotel-uz-ma-jako-novy-1ks-/hradec-zpravy.aspx?c=A120314\\_1748151\\_hradec-zpravy\\_kvi](http://hradec.idnes.cz/pristi-rok-vyjede-jedna-z-nejstarsich-lokomotiv-kotel-uz-ma-jako-novy-1ks-/hradec-zpravy.aspx?c=A120314_1748151_hradec-zpravy_kvi))

Lokomotiva Conrad Vorlauf alias Zeměplaz ze Železničního muzea v Jaroměři, která by se mohla stát nejstarší pojezdovou lokomotivou v Česku, už má zase svůj kotel. Její oprava vyjde na zhruba dva miliony korun, po kolejích se bude opět prohánět příští rok. I když kotel pochází z roku 1908, po důkladné opravě se na něj nahlíží jako na úplně nový. Železniční nadšenci jej namontovali do rámu lokomotivy začátkem března, když se vrátil po půl roce oprav v Kolíně. "Nyní budou na kotli probíhat další práce jako montáž armatury, komína a dalších technologických celků," řekl Bohuslav Škoda ze Společnosti železniční výtopna v Jaroměři. Na opravu kotle přispěla půl milionem korun nadace OKD a další dvě třetiny potřebných peněz poskytli jiní dárci.



#### Jako jediná lokomotiva své řady nešla do šrotu

Parní lokomotiva Conrad Vorlauf, jež pochází z roku 1873, tahala nákladní vlaky na Rakouské severozápadní dráze. Před víc než padesáti lety dosloužila a pak ji používali na posun v cihelně v Hodoníně. V roce 1971 ji získalo Národní technické muzeum, takže jako jediná ze své řady ušla sešrotování. Zchátralá lokomotiva pak různě putovala, až si ji začátkem devadesátých let zapůjčili do Jaroměře. O její obnovu tam usilují patnáct let. Příští rok, kdy lokomotiva bude mít 140. výročí, by už měla být pojezdová. Celkové náklady dosahují dvou milionů korun, přispěli i lidé ve dvou sbírkách. Jízdy muzejním vlakem zahájí v Jaroměři 5. května s lokomotivou Velký Bejček.

### 16. 03. 2012 Kraj prodlouží kolínskou řepařskou železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/168479-kraj-prodlouzi-kolinskou-reparskou-zeleznici/>)

O dalších 300 metrů delší bude letos Kolínská řepařská drážka. Úzkorozchodná železnice vznikající v trase někdejší cukrovarnické průmyslové malodráhy tak překlene zhruba polovinu vzdálenosti od svého stávajícího konce do plánované konečné stanice. Potřebných 400 tisíc korun slíbil Klubu pro obnovu Kolínské řepařské drážky Středočeský kraj. Od roku 2007, kdy klub zprovoznil první část trasy řepařské železnice, se délka trati rozrostla na 3,5 kilometru. Do koncové stanice zbývá dostavět 700 metrů, letos by měla vzniknout necelá polovina této délky. "Letos bychom měli prodloužit drážku zhruba o 300 metrů," upřesnil jednatel klubu Tomáš Vanča. Koncová stanice by měla potom vyrůst u Býchor, kde naváže budovaná Keltská naučná stezka.

Postupné rozšiřování řepařské dráhy proběhlo zatím ve třech etapách. Její úvodní zprovoznění bylo nejnáročnější, stálo 20 milionů korun. Klub pro obnovu Kolínské řepařské drážky je získal od Evropské unie, státu, Středočeského kraje, města Kolína, nadace Partnerství pro Kolínsko a řady sponzorů. Peníze na její postupné prodlužování shání klub zejména na kolínském radnici a středočeském hejtmánství. Kolínská řepařská dráha byla nejstarší středočeská průmyslová železnice, vznikla v roce 1894, v 60. letech minulého století byla zrušena a snesena, po řepných vlacích potom zůstaly jenom zbytky náspu. Železnice, kterou postavil průkopník zemědělství František Horský, vedla z cukrovaru (v místě dnešní elektrárny) do Františkova (nynějších Ovčár), Býchor a Jestřábí Lhoty. Trať měřila celkem 10,6 kilometru.

### 17. 03. 2012 Dráhy a SŽDC jsou ve sporu kvůli údržbě trati

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/168641-drahy-a-szdc-jsou-ve-sporu-kvuli-udrzbe-trati/>)

Kvůli novým vlakům se rozhořel spor mezi Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty. Dráhy, které si Liberecký kraj vybral k provozování osobních vlaků na strmé trati mezi Tanvaldem a Kořenovem, nemohly v plné síle nasadit svá nejnovější vozidla, dokud na kolejích ležel sníh –

k tomu je ovšem zavazuje smlouva s krajem. ČD tvrdí, že železniční správa zanedbává údržbu, takže nízkopodlažní vozy nemohou v zimě vyjet na trať vybavenou ozubnicovým systémem. SŽDC kritiku odmítá – dráhy si podle ní zkrátka vybraly špatné vozidlo. Motorové vozy Regioshuttle od švýcarského Stadleru přijely do Česka se zpožděním, přesto už je téměř měsíc v Liberci kompletní šestnáctka. Má jezdit na tratích z Liberce na východ přes Tanvald do Harrachova i na sever na Frýdlantsko. Na strmém úseku z Tanvaldu do Harrachova se jich ale cestující dočkali teprve, když roztál sníh.

### SŽDC: Vlaky jsou špatné

Správa železniční dopravní cesty, které koleje patří, odmítá kvůli jediné ozubnicové trati v zemi kupovat speciální techniku a dráhu v zimě udržuje pouze v omezeném rozsahu. Vysoká sněhová pokrývka však působí potíže moderním vlakům s nízkou podlahou. "Nemůžeme samozřejmě před každou jízdou vozu Stadler jet s frézou a upravovat ty podmínky," poznamenal mluvčí železniční správy Pavel Halla. Problematický je podle něj také profil a nízká hmotnost. Podle SŽDC nemohly České dráhy očekávat nic jiného a měly si pro zubačku raději pořídit jiné vozy. "Rozhodně to z našeho pohledu není vozidlo, které by se hodilo do horských oblastí ještě v kombinaci s takto strmou dráhou," zhodnotil vozy Regioshuttle mluvčí Halla.

### ČD: Stejně vlaky jezdí na horských tratích v Německu

Dráhy ale argumentaci správce kolejí odmítají. "Stadler, které jezdí na této trati, vycházejí z verze pro strmé trati, které jsou používány v Německu," poukázal mluvčí ČD Radek Joklík. Regioshuttly v Německu jezdí například po šumavské dráze z Plattlingu do Železné Rudy a bez problémů zajíždějí i na Špičák. Mluvčí Joklík zdůraznil, že mezi podmínkami soutěže, kterou dráhy uspořádaly na motorový vlak pro Liberecký kraj, byla i podmínka bezproblémového provozu na tratích se sklonem až 58 promile.

Společnost Stadler sice vlaky pro horský provoz upravila, přesto do Harrachova nejezdí. Dráhy je postupně musely nahradit staršími rychlíkovými motorovými vozy, které sice mají za sebou komplexní rekonstrukci, přesto se k regionální dopravě příliš nehodí – zejména kvůli vysokým podlahám a úzkým vstupním dveřím. Regioshuttly se na "zubačku" vydají zřejmě až poté, co sníh z Jizerských hor zmizí. Další pokus o jejich úspěšný zimní provoz tak přijde nejspíš až v prosinci. Pokud nebudou švýcarské vlaky (vyráběné však v Berlíně) fungovat ani v druhé své zimě, nezbude drahám a jejich cestujícím, než počkat ještě jeden rok. Potom by měl začít platit nový drážní zákon.

### Čtvrt roku při starém

Vozy Regioshuttle označované v Česku jako řada 840 měly začít z Tanvaldu do Harrachova jezdit už na začátku roku. Počítat s nimi však cestující mohou až nyní, když už nezbývá na horách mnoho sněhu. Zprvu však nové vlaky nejezdily zkrátka proto, že nebyly. Výrobce je nestihl včas dodat, dráhy proto nasadily starší vozy z 90. let, které na zubačce už dříve jezdily. Těm však v tuhých mrazech letošní zimy několikrát při jízdě do Tanvaldu selhaly brzdy. Následně dráhy nasadily rychlíkové motorové vozy zkonstruované před půlstoletím pro mezistátní expresní dopravu. Ty však díky své konstrukci nesplňují nároky kladené v současnosti na regionální železniční dopravu – cestující musí nastupovat po vysokých schodech a procházet úzkými dveřmi (na tom nic nezměnila ani nedávná zdařilá rekonstrukce). Po dodávce dalších regioshuttlu se zdálo, že období náhradní dopravy skončilo, avšak když kraj vzápětí zasáhly přívaly sněhu, nezbylo drahám, než vrátit na zubačku staré rychlíkové vozy.

## 20. 03. 2012 Proměna olomouckého nádraží je o miliardu levnější, teď je na tahu vláda

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/oprava-hlavniho-nadrazi-v-olomouci-du2-olomouc-zpravy.aspx?c=A120320\\_1751464\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/oprava-hlavniho-nadrazi-v-olomouci-du2-olomouc-zpravy.aspx?c=A120320_1751464_olomouc-zpravy_stk))

Proměna olomouckého železničního dopravního uzlu je na spadnutí. Rekonstrukci dosud brzdily vládní úspory, teď ale letí do Olomouce dobrá zpráva. Cena se snížila téměř o miliardu na 3,1 miliardy. Stavět by se díky tomu mohlo začít už letos, stěžejní ovšem bude rozhodnutí vlády, které se dokument na stůl dostane zhruba do Velikonoc. Podle optimistických odhadů by se dělníci do práce mohli pustit už během léta. Klíčovou přeměnu na stanici 21. století by pak mělo nádraží absolvovat v letech 2013 a 2014, přičemž skončit má do roku 2015. Průběhu prací se přizpůsobí i jízdni řady tak, aby cestující ve vlacích kvůli opravám zbytečně dlouho nečekali. Přesto se musejí připravit na určité nepohodlí spojené s velkým počtem zásahů do nynější podoby stanice. "Počítáme s tím, že se celý uzel bude rekonstruovat. Vzhledem k velikosti finanční hodnoty zakázky ale musí tuto stavbu





odsouhlasit vláda," nastínil mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák s tím, že v pátek skončila pro kraje, státní úřady a další instituce možnost podávat připomínky k projektu. Převedení "z papíru" do reality mělo původně stát kolem čtyř miliard korun. "Chtěli jsme po Správě železniční dopravní cesty snížení nákladů. Což se povedlo. Stavba bude asi o miliardu levnější," dodal Novák.

### Cestující budou během přestavby chodit druhým podchodem

Odhadl, že zhruba za dva týdny by mohl jít materiál do vlády. "Kdy jej ale zařadí do jejího jednání, je otázka," upozornil. Právě vládní "ano" je to poslední, na co stavba čeká. "Je kompletně technicky připravená, jsou vydaná stavební povolení a vypořádané všechny majetkoprávní vztahy," upřesnil Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, která si rekonstrukci objednala. Rekonstrukce se dotkne všech zařízení ve stanicích. Laik změnu asi nejlépe postřehne na nádraží. Tam se promění stávající nástupiště, která dostanou nové zastřešení, a vznikne i jedno zbrusu nové ostrovní nástupiště. Stávajícímu podchodu z hlavní budovy i výstupy z něj dělníci dají moderní podobu. "Při rekonstrukci podchodu bude výhodou, že tu už nový bezbariérový podchod je. Omezení pro cestující tak nebudou taková, jaká nyní zažívají třeba na přerovském nádraží," dodala regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Cestující čeká i nový informační systém a více ukazatelů pro lepší orientaci.

### České dráhy opraví první nástupiště a fasádu výpravní budovy

Kompletně se stavají pustí i do oprav kolejí, modernizace několika mostů a propustků. "Jedná se o nově budovaný silniční nadjezd v městské části Černovír a rekonstrukci dvou mostních objektů," doplnil Halla. Nové bude i staniční zabezpečovací zařízení, elektrické rozvody, napájení a osvětlení. Modernizace se dočká i trakční vedení či sdělovací zařízení. "V návaznosti na úpravy železničního koridoru dosáhneme znatelného zkrácení doby přepravy, zvýšení úrovně služeb a komfortu pro cestující," shrnul Halla. Daný úsek poté dosáhne parametrů evropských železnic pro mezinárodní tratě. Vlaky tam budou moci jezdit rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Obří rekonstrukce využijí i České dráhy, dokončí první nástupiště a fasádu výpravní budovy u něj. Na přestavbu tlačí i Olomoucký kraj. Považuje ji za jednu z nejvýznamnějších v oblasti dopravy v regionu v nadcházejících letech. "Bojujeme za ni už dva roky. Původně se mělo začít už loni s dokončením v roce 2014. Každopádně jsme rádi, že se ji v této investičně dietní době podaří zahájit," uvedl náměstek olomouckého hejtmána Alois Mačák.

### Co se na nádraží plánuje

- stavba nového nástupiště a oprava těch stávajících
- modernizace kolejí
- přestavba podchodu, vznikne také nový informační systém podle evropských standardů
- opravy okolních cest, modernizace silničního nadjezdu v městské části Černovír, podjezdu v Pavlovičkách a mostu přes řeku

Rozsáhlou videoprezentaci o celé přestavbě můžete shlédnout na

<http://www.moravia.cz/cz/reference/vizualizace/rekonstrukce-zst-olomouc.html>.

## 21. 03. 2012 V neděli začíná letní čas, změna se dotkne 14 vlaků Českých drah (25. března 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12894/>)

V noci ze soboty 24. na neděli 25. března se posunou hodinové ručičky o hodinu dopředu a začne tak platit letní čas. Čtrnáct dálkových vlaků Českých drah, které budou tou dobou na cestě, se úderem druhé hodiny ranní kvůli chybějícím 60 minutám „zpozdí“. České dráhy se toto „zpoždění“ budou snažit minimalizovat, zůstanou však zachovány přechody lůžkových a lehátkových vozů mezi jednotlivými nočními spoji. Cestující, kteří pojedou vlakem po změně času, by měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou v ranních hodinách stále ještě podle středoevropského („zimního“) času, tedy až o 60 minut později oproti aktuálním časovým údajům. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože v během změny času žádné nejedou a na tratě vyrážejí již podle letního času. Změna času znamená pro České dráhy zavedení relativně složitých opatření pro oběhy vozů, lokomotiv a personálu. Jejich cílem je zamezit následnému zpoždění dalších vlaků v denní době. Aby se z těchto nočních vlaků nepřenášela zpoždění na ostatní denní spoje, ranní přípoje vesměs nebudou na tyto zpožděné vlaky čekat.

Přehled vlaků, které mohou být kvůli přechodu ze středoevropského času (SEČ) na středoevropský letní čas (SELČ) na území ČR až o 60 minut opožděny:



- R 403 Silesia Praha – Kraków počínaje stanicí Bohumín
- R 405 Vltava Bohumín – Moskva počínaje stanicí Bohumín
- R 406 Chopin Wien – Warszawa počínaje stanicí Bohumín
- R 407 Chopin Warszawa – Wien počínaje stanicí Bohumín
- R 440 Excelsior Košice – Cheb v úseku Pardubice hl. n. – Praha hl. n.
- R 441 Excelsior Cheb – Košice počínaje stanicí Česká Třebová
- R 442 Šírava Humenné – Praha počínaje stanicí Třinec
- R 443 Šírava Praha – Humenné počínaje stanicí Ostrava-Svinov
- EN 444 Slovakia Košice – Praha počínaje stanicí Bohumín
- EN 445 Slovakia Praha – Košice počínaje stanicí Bohumín
- EN / CNL 457 Phoenix Berlin – Praha – přímé vozy z Amsterdamu budou v úseku Bielefeld – Praha o cca 60 minut opožděny, o cca 60 minut později pojedou také přímé vozy z Kodaně v úseku Berlín – Praha.
- EN / CNL 459 Canopus Zürich – Praha – počínaje stanicí Frankfurt am Main Hbf bude vlak asi o 60 min opožděn
- EN 476 Metropol Budapest – Praha – Berlin v úseku Pardubice hl. n. – Berlin Hbf
- EN 477 Metropol Berlin – Praha – Budapest v úseku Brno hl. n. – Budapest Keleti pu.

Ve stanicích Bohumín, Břeclav, Pardubice hl.n. a Praha hl.n. budou zabezpečeny přechody přímých vozů mezi jednotlivými nočními spoji a budou tak zachována přímá noční spojení.

Přechody přímých vozů ve stanici Bohumín:

- rychlík R 403 Silesia čeká na vlaky R 406 Chopin a R 443 Šírava
- rychlík R 405 Vltava čeká na vlaky R 406 Chopin a EN 445 Slovakia
- rychlík R 406 Chopin čeká na vlak R 443 Šírava
- rychlík R 407 Chopin čeká na vlaky R 402 Silesia a R 404 Vltava

Přechody přímých vozů ve stanici Břeclav:

- rychlík R 406 Chopin a vlak EN 476 Metropol na sebe vzájemně čekají
- rychlík R 407 Chopin a vlak EN 477 Metropol na sebe vzájemně čekají

Přechody přímých vozů ve stanici Pardubice hl. n.:

- rychlík R 718 čeká na vlak EN 476 Metropol

Přechody přímých vozů ve stanici Praha hl. n.:

- rychlík R 606 Ohře čeká na vlak R 718, nepoveze však přímý lůžkový vůz č. 350 od vlaku EN 444 – vůz bude náhradně přepraven rychlíkem R 608 Svatava.

Aktuální polohu vlaků je možné zjistit na internetových stránkách [www.cd.cz/poloha](http://www.cd.cz/poloha) nebo [www.cd.cz/mapa](http://www.cd.cz/mapa), na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113, případně pomocí SMS u jednotlivých mobilních operátorů:

- O<sub>2</sub> – SMS ve tvaru „ZPO [číslo vlaku]“ nebo „ZPO [jméno vlaku]“ na číslo 999 111
- Vodafone – SMS ve tvaru „POZ [číslo vlaku]“ nebo „POZ [jméno vlaku]“ na číslo 7755
- T-Mobile – SMS ve tvaru „POZ [číslo vlaku]“ nebo „POZ [jméno vlaku]“ na číslo 4616

V neděli 25. března doporučujeme všem cestujícím, aby si před plánovanou cestu zkontrolovali, zda jejich hodinky ukazují správný, letní čas. Předvedou tak případným komplikacím na svých cestách.

### 21. 03. 2012 Dráhy chtějí opravit pardubické nádraží, ale bez investora to nepůjde

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/169115-drahy-chteji-opravit-pardubicke-nadrazi-ale-bez-investora-to-nepujde/>)

Rozlehlou budovu pardubického hlavního nádraží, která v posledních letech doznala pouze drobných kosmetických úprav, chtějí zrekonstruovat České dráhy. Protože ale nemají potřebných 450 milionů korun – na kolik přijde oprava výpravní budovy a přilehlého hotelu – poohlížejí se po investorech.

Rekonstrukce nádraží by mohla proběhnout souběžně s přestavbou náměstí před budovou, kterou plánuje město. Budova pardubického nádraží, která je v provozu od roku 1958, neprošla za celou dobu výraznější rekonstrukcí. Dráhy uznávají potřebu oprav, avšak tvrdí, že nemají dost peněz. Nyní přišlo vedení ČD s nápadem na spolupráci s movitějším investorem. "Není možné, aby dráhy provedly takto drahou opravu na vlastní účet. Budeme hledat partnery, případně využití evropských peněz na to, abychom mohli minimálně část prostor opravit," uvedl generální ředitel drah Petr Žaluda.



Velká část nákladů padne na rekonstrukci poničeného hotelu. Jeho výšková budova je součástí nádraží, celková rekonstrukce se proto bez úpravy hotelu neobejde. ČD do něj ale investovat nechtějí. "České dráhy nejsou společností, která by měla opravovat a provozovat hotely," zdůraznil ředitel Žaluda. Nádražní budova a hotel z 50. let vznikly podle návrhu skupiny architektů kolem Karla Řepy jako náhrada staré nádražní budovy. O jejím rozšíření či nahrazení se hovořilo už před válkou a zásah bombou v průběhu války zpečetil její osud. Od otevření však nedoznala nová budova větší rekonstrukce, a tak i dnes cestující v hale ovane duch poloviny minulého století. Nádraží je architektonicky cenné a stát mu přiznal památkovou ochranu.

## 22. 03. 2012 ČD přichází s novou nabídkou: Hranice na Moravě a Frýdek-Místek spojí nová linka „ČD BUS“

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12901/>)

České dráhy nabídnou od 1. dubna nové spojení pro cestující z Frýdku-Místku do Hranic a opačně. Jedná se o pilotní projekt národního železničního dopravce, který nově nabídne autobusové spojení těchto dvou měst s přípoji na další vlakové spoje. Cílem nového projektu je rozšířit nabídku cestujícím z míst, kde železniční infrastruktura neumožňuje rychlejší a pohodlnější spojení např. s hlavním městem. Nová autobusová linka bude jezdit ve dvouhodinovém intervalu a zajistí ve stanici Hranice na Moravě přestup na dálkové spoje do i z Prahy. České dráhy provozují autobusový spoj na své komerční riziko. „Myšlenku na autobusovou dopravu jsme nikdy zcela neopustili a zvažovali jsme různé varianty. Pilotním projektem je spojení nádraží Frýdek-Místek a Hranice na Moravě. Naším záměrem bylo nabídnout našim zákazníkům co nejrychlejší spojení s hlavním městem s pouze jedním přestupem v rámci jednoho dopravce,“ vysvětluje Vladimír Peléšek, ředitel odboru produktů a obchodu ČD a doplňuje: „Kombinací autobusové a vlakové dopravy zkrátíme jízdní dobu i o více jak 20 minut, navíc novým autobusovým spojem zajistíme rychlé spojení samotných měst bez nutnosti přestupu a s výhodami tarifu ČD.“

V nové lince s označením „ČD BUS“ platí jízdenky vystavené do jednotlivých stanic, mezi stanicemi a tranzitem přes stanice Hranice na Moravě, Nový Jičín město, Příbor a Frýdek-Místek. Navíc mohou cestující mezi těmito stanicemi využít slevu ve výši 25% bez prokazování nároku na aplikaci IN 25 na In-kartě u jednoduchých a zpátečních jízdenek dle Tarifu ČD pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (tarif TR10). V autobuse neplatí jízdenky IDS. Všechna místa v autobuse jsou pouze 2. vozové třídy, jsou povinně místenkové a pouze pro sezení. Místenka stojí 0 korun a lze ji získat jen k zakoupené jízdence ve standardním předprodeji dva měsíce a nejpozději 15 minut před odjezdem autobusu z nástupní stanice. Bez platné místenky lze do autobusu nastoupit pouze v případě, že bude volná kapacita míst k sezení a řidič nástup povolí. Aby měli cestující garantované místo k sezení, nákup jízdenky s bezplatnou místenkou rozhodně doporučujeme.

Autobusový dopravce zajišťující dopravu bude také v kontaktu s dispečinkem Českých drah. Díky tomu budou autobusy v Hranicích na Moravě čekat na plánované přípoje. V autobusu je také zajištěna na určených místech bezplatná přeprava ručních zavazadel. Se souhlasem řidiče je možné bezplatně uložení složeného kočárku v zavazadlovém prostoru. Zastávky autobusu jsou před staničními budovami v Hranicích na Moravě, Nový Jičín město a Frýdek-Místek. V Příboru na autobusových zastávkách „Příbor, u pošty“ a „Příbor, u kostela“. Přepravu autobusu pro ČD zajišťuje společnost Veolia Transport Morava, a.s.

### Jízdní řád autobusové linky „ČD BUS“ Frýdek-Místek – Hranice na Moravě

Stanice	1, 20	6, 27, *								
Hranice na Moravě, žel. st.	4:45	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20	
Nový Jičín (BUS), žel. st.		7:45	9:45	11:45	13:45	15:45	17:45	19:45	21:45	
Příbor (BUS), u pošty		8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00	22:00	
Příbor (BUS), u kostela										

Frýdek-Místek (BUS), žel. st.	5:30	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20	22:20
<b>Jízdní řád autobusové linky „ČD BUS“ Frýdek-Místek – Hranice na Moravě</b>									
Stanice	1, 20	6, 27, *							
Frýdek-Místek (BUS), žel. st.	3:40	5:40	7:40	9:40	11:40	13:40	15:40	17:40	19:40
Příbor (BUS), u kostela	4:00	6:00	8:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00	20:00
Příbor (BUS), u pošty									
Nový Jičín (BUS), žel. st.	4:15	6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15
Hranice na Moravě, žel. st.	4:40	6:40	8:40	10:40	12:40	14:40	16:40	18:40	20:40

1 – jede v pondělí; 6 – jede v sobotu; 20 – nejede 9. 4. 2012, 30. 4. 2012, 7. 5. 2012, jede také 10. 4. 2012, 2. 5. 2012, 9. 5. 2012; 27 – nejede 7. 7. 2012, 29. 9. 2012, jede také 1. 5. 2012, 8. 5. 2012, 5. 7. 2012, 28. 9. 2012; \* – jede v pracovní dny.

## 22. 03. 2012 Cyklovlakem na Okoř a do Slaného již šestým rokem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12896/>)

V sobotu 24. března vyjede opět na svou pravidelnou trasu Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Podlešín – Slaný tradiční cyklovlak s obchodním názvem „Cykloturistika“. Vlak, složený z motorového vozu a přívěsného vozu umožňujícího přepravu většího počtu jízdních kol, bude v provozu vždy o víkendech a svátcích od 24. března do 28. října 2012 v rozsahu dvou párů spojů. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, který je vybaven speciálními prostory pro přepravu jízdních kol a je v něm snížen počet míst k sezení.

V jízdním řádu cyklovlaku došlo oproti loňskému roku pouze k malým úpravám, cyklovlak tak odjíždí z Masarykova nádraží v 9:10 a 13:41 a zpět ze Slaného v 11:31 a 17:07. Oproti loňskému roku by neměl být provoz cyklovlaku narušován žádnými dlouhodobějšími výlukami. V cyklovlaku platí mimo Tarifu ČD také Tarif Pražské integrované dopravy. Je tak možné kombinovat jízdné Českých drah například s pražskou tramvajenkou a tím využít výhody integrovaného tarifu. Jednotlivé jízdenky PID lze však použít pouze pro cesty z Prahy Masarykova nádraží do Hostivice, dále platí pouze jízdné ČD nebo předplatní jízdenky PID (ty jen do železniční stanice Podlešín). Cena přepravy jízdního kola jako spoluzavazadla je dle Tarifu ČD 25 Kč za každý vlak nebo 50 Kč na celý den pro cesty více vlaky.

V loňském roce využilo cyklovlak na Okoř a do Slaného celkem 5 730 cestujících, kteří přepravili 690 kol. Oproti sezóně 2010 je to nárůst cca o 20 %. Cílem cyklovlaku je přiblížit pěším a cykloturistům atraktivní cíle jako je zřícenina hradu Okoř, rotunda sv. Petra a Pavla v Budči, rodiště Oty Pavla v Buštěhradu nebo údolí Zákolanského potoka. Pro Pražany je to jedinečný tip na výlet po okolí hlavního města.

## 22. 03. 2012 Německá Desira spojí i Děčín s Rumburkem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecka-desira-spoj-i-decin-s-rumburkem/772165>)

České dráhy začnou na část spojů z Děčína do Rumburku od dubna nasazovat jednotky typu Siemens Desiro, které mají půjčené od německých DB. Jezdit budou zhruba na polovině spojů, vyplývá z jízdního řádu zveřejněného na webu kraje. Z Desir se tím fakticky stane nejběžnější železniční vozidlo ve Šluknovském výběžku; na lince z Rybníště přes Žitavu do Liberce jezdí Desira soukromého dopravce Vogtlandbahn. Zároveň půjde o první vnitrozemský výkon zapůjčených jednotek. Linka z Děčína do Rumburku spojuje třicetitisícové dvojměstí Varnsdorfu a Rumburku se zbytkem kraje a vlaky na ní zajíždějí až do odlehlé Dolní Poustevny na samém konci Šluknovského výběžku. Podle dokumentu o dopravní koncepci Ústeckého kraje, který má ČTK k dispozici, jezdí v nejvytíženějších úsecích za den v průměru 1 750 lidí, o víkendech potom zhruba 1 300. Nejvytíženější linky osobních vlaků v kraji vozí jen dvakrát až třikrát tolik lidí, navíc s mnohem kapacitnějšími vozidly, než jsou nyní používané Regionovy. V turistické sezóně počty cestujících stoupají ještě víc.

Na severu Čech se budou od prosince objevovat mnohem častěji nízkopodlažní vlakové soupravy typu Siemens Desiro. Nově se objeví hned na dvou linkách a budou jezdit labským údolím ze saského Bad Schandau do Děčína a z Liberce přes Žitavu až do Rybníště. V prvním případě budou vlaky na českém území provozovat České dráhy (ČD), které si soupravu pronajmou od německých

Die Bahn, druhou linku bude provozovat menší německý dopravce Vogtlandbahn. Vlak byl představen 12. listopadu na trati z Ústí nad Labem do Dolního Žlebu, na snímku stojí na nádraží v Děčíně. Teď se chystá náhrada zhruba poloviny Regionov Desiry, která jsou výrazně komfortnější a také kapacitnější. "První pravidelný vlak s motorovou jednotkou Desiro vyjede z Děčína směrem do Šluknovského výběžku v sobotu 31. března v 18:15," uvedl na webových stránkách kraje Jan Maxa z dopravního oddělení.

Desiro na trati do Rumburku testovaly České dráhy už několikrát během března. "Jízdní vlastnosti na sklonově pestrých tratích zvládlo na výbornou a cestující pro změnu vítají plynulejší a hlavně tichou jízdu," dodal Maxa. Zapůjčená vozidla by měly v příštích letech nahradit obdobné jednotky, které si ČD objednaly u polského výrobce Pesa Bydhošť. Nasazení Desir není načasované náhodně, ČD k tomu nutí smlouva s krajem z roku 2009. "Její součástí je také povinnost provozovat od dubna roku 2012 celkem čtyři nízkopodlažní motorové jednotky schopné obsluhovat železniční linky přesahující do sousedního Saska," dodal Maxa.

### 23. 03. 2012 Nové nádraží v Boleslavi bude mít na střeše trávník (Mladá Boleslav hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/nove-nadrazi-v-mlade-boleslavi-bude-mit-na-strese-travnik-pe8-praha-zpravy.aspx?c=A120323\\_1752853\\_praha-zpravy\\_ab](http://praha.idnes.cz/nove-nadrazi-v-mlade-boleslavi-bude-mit-na-strese-travnik-pe8-praha-zpravy.aspx?c=A120323_1752853_praha-zpravy_ab))

Nové nádraží v Mladé Boleslavi bude mít možná na střeše trávník. Původní návrh na skleněný "kvádr" se tak změnil na ekologickou stavbu. Přestavba nádraží bude stát 150 milionů, část zaplatí Evropská unie. Stavět by se mělo začít na podzim. "Nechceme v Mladé Boleslavi skleník," hlasitě volali zástupci neziskových organizací a části veřejnosti ještě před rokem. Skleněná budova se podle nich do krajiny nehodí. Původně chtěli zachovat stávající nádražní budovu, to se ale nepodařilo. Objekt se zbourá, protože je velmi špatném stavu.



Místo skleněné budovy ale na místě s největší pravděpodobností bude stát futuristicky vypadající objekt se zatravněnou střechou. "Je to vlastně už třetí verze, snad finální. Po té skleněné České dráhy přišly ještě s dalším návrhem, který nás však také neuspokojil, zůstala by tam totiž část starých budov v okolí. My jsme chtěli, aby se území řešilo jako celek," uvedl náměstek hejtmana Robin Povšík. Nová budova by měla díky zatravnění a zateplení splňovat i ekologické normy. Měly by se do ní přestěhovat všechny drážní složky, které nyní sídlí po různých menších a nevhledných budovách v okolí – jde například o ČD Cargo nebo Telematiku.

#### Stavět se začne do podzimu

Kromě zázemí pro personál a dostatečného komfortu pro cestující přibudou i parkovací místa. S návrhem souhlasí i ti, kteří proti dřívějším návrhům Českých drah protestovali. "Současný návrh se mi líbí, hlavně proto, že řeší tuto lokalitu v souvislosti s okolím, nejen jednu budovu. Jsem také rád, že občané mají moc změnit to, co se jim nelíbí," řekl Jak Kurka z občanského sdružení Téma dne. Nové nádraží má stát 150 milionů korun, včetně demolice současné nádražní budovy. Z toho až 70 procent mají uhradit evropské fondy. Stavět by se mělo začít do podzimu. "Zatím jde jen o studii, ale během několika týdnů by měl být vybrán v soutěži projektant, do léta pak chceme mít hotový celý projekt, do kterého se mohou ještě zanést některé změny," podotýká náměstek. Rekonstrukce nádraží v Mladé Boleslavi je zakotvena ve smlouvě mezi Českými drahami a Středočeským krajem. Kromě něj má být ještě opraveno nádraží v Nymburce, Kutné Hoře nebo Příbrami. Mladoboleslavské má však vzhledem ke špatnému technickému stavu a nevyhovujícím bezpečnostním i hygienickým podmínkám přednost.

### 23. 03. 2012 Bezdrůžická lokálka bude mít své muzeum, nadšenci shání exponáty

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/nadsenci-shani-exponaty-pro-muzeum-bezdrucicke-lokalky-p2l-plzen-zpravy.aspx?c=A120323\\_151321\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/nadsenci-shani-exponaty-pro-muzeum-bezdrucicke-lokalky-p2l-plzen-zpravy.aspx?c=A120323_151321_plzen-zpravy_pp))

Nadšenci, kteří pečují o lokálku mezi Pňovany a Bezdrůžicemi na Tachovsku, shánějí historické fotografie, dokumenty nebo jiné dobové předměty spojené se železnicí. Zařadí je do sbírky unikátního Železničního muzea Bezdrůžice, které by chtěli otevřít už letos. Přispět může každý. Muzeum železnice, které vzniká v bývalém drážním skladišti, by chtěli nadšenci otevřít při tradiční akci Bezdrůžické parní léto. Ta se koná o víkendů 21. a 22. července a 11. a 12. srpna. "Uvidíme ale, jak to bude s termínem. Příprava se protahuje víc, než jsme mysleli. Ale aspoň část bychom letos chtěli zprovoznit," věří předseda sdružení Plzeňská dráha Marek Plochý. Zároveň žádá veřejnost o pomoc.



"Pokud má někdo ze čtenářů historické fotky, dokumenty nebo dobové relikvie k historii železnice, prosíme, ozvěte se nám na telefon 604 827 735," prosí Plochý. Podle něj tím lidé pomohou vzniku unikátního muzea.

### **Trat' loni oslavila 110. výročí založení**

Základem Železničního muzea Bezručice budou informace o historii, budoucnosti a současnosti trati z Pňovan do Bezručic. Chybět by ale neměly ani obecné informace o železnici. V muzeu by se měly pořádat i různé besedy či tematické výstavy. Železniční trať Pňovany – Bezručice byla zprovozněna v roce 1901, loni tedy oslavila 110. výročí založení. Je dlouhá 24 kilometrů a největší stavbou na trati je 50 metrů vysoký most přes údolí Mže. Jízda vlakem tu nabízí výhled do malebné krajiny. Trať se vine krajinou podhůří Tepelské vrchoviny. Vede v blízkosti říčky Hadovky a Úterského potoka, středověkého městečka Úterý, zřícenin hradů Švamberk a Krasíkov, zámku Bezručice i Konstantinových Lázní. V současnosti České dráhy, na objednávku Plzeňského kraje, na trati provozují sedm párů vlaků, které místní obyvatelé využívají pro cesty do práce, na úřady a do školy. Počet cestujících na trati mnohonásobně stoupá v letním období, kdy je region Bezručicka cílem cest turistů, školních výletů a návštěvníků Konstantinových Lázní.

### **27. 03. 2012 MD vypsalo tendr na dopravce mezi Ostravou a Olomoucí**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-vypsalo-tendr-na-dopravce-mezi-ostrovou-a-olomouci/774309>)

Ministerstvo dopravy dnes vypsaló výběrové řízení na nového dopravce mezi Ostravou – Opavou – Krnovem a Olomoucí. Jde o trať, která byla vybrána jako pilotní projekt liberalizace české železnice. Na výsledku této soutěže budou záviset další tendry na tratě z Prahy do Děčína a do Chebu. Ty mají být vypsané v průběhu roku. ČTK to řekl mluvčí úřadu Martin Novák. Termín pro podání přihlášek do soutěže na linku Olomouc – Ostrava je 10. července 2012. Četnost spojů mezi Ostravou a Olomoucí by podle ministerstva dopravy měla být zhruba stejná jako nyní, kdy ji provozují České dráhy. Vlak by ji měl projíždět každé dvě hodiny, v pátek a v neděli by měly být soupravy delší. Nejpozději do konce roku 2014 bude zrušen návazný spoj z Krnova do Jeseníku přes polské Glucholazy.

Ministerstvo dopravy posunulo termín pro vstup nového dopravce na trať Ostrava – Olomouc na konec roku 2014. Původně měl začít vozit cestující o rok dříve. Úřad to odůvodnil žádostí Českých drah a firem Veolia Transport a Viamont Regio, které o se o zakázku ucházely. Podle nich by neměli dopravci dost času na koupi vlaků, které ministerstvo pro trať požadovalo. Dodací lhůta se například u sériově vyráběných vozidel Stadler pohybuje kolem 1,5 roku, řekl dříve mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Dostatek starších vozidel, které by splňovaly podmínky zakázky, jako jsou bezbariérovost a klimatizace, prý na evropském trhu rovněž není.

Podle předsedy nejsilnější odborové organizace na železnici (OSŽ) Jaroslava Pejši není požadavek na nízkopodlažní vozidla nejvhodnější, protože pro takový typ vozidel zde nejsou nástupiště. Objednáním nových bezbariérových souprav se navíc zvýší náklady na provozování této tratě, což bude ministerstvo dopravy provozovateli muset dorovnat, a hrozí tak, že se sníží rozsah objednávky dálkové železniční dopravy na jiných tratích, varoval Pejša.

Trať mezi Ostravou a Olomoucí byla pro tendr vybraná jako pilotní projekt, protože jde o relativně izolované spojení. Případné chyby se tak neprojeví v celé síti a bude je podle ministerstva dopravy možné odstranit před druhým tendrem. Trať je po spoji Praha – Ostrava v pořadí druhým dálkovým spojením, které ministerstvo soukromým dopravcům nabídne. Na rozdíl od trati mezi Prahou a Ostravou, kde České dráhy a RegioJet jezdí bez dotací, počítá zde ministerstvo se zachováním systému proplácení prokazatelných ztrát z provozu. Zájem o provoz na této trati už dříve kromě ČD, Viamontu a Veolie projeví i RegioJet a Leo Express, který chce letos v prosinci vstoupit na železnici mezi Prahou a Ostravou.

### **28. 03. 2012 Ve Zbirohu přestanou stavět vlaky, lidé budou muset na zastávku Kařez (od 28. dubna 2012)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/ve-zbirohu-prestanou-stavet-vlak-y-lide-musi-na-zastavku-do-karezu-100-/plzen-zpravy.aspx?c=A120328\\_100347\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/ve-zbirohu-prestanou-stavet-vlak-y-lide-musi-na-zastavku-do-karezu-100-/plzen-zpravy.aspx?c=A120328_100347_plzen-zpravy_pp))

Přesně za měsíc přestanou po 150 letech zastavovat vlaky ve Zbirohu na Rokycansku. Trať z Plzně na Prahu totiž bude po přestavbě na III. koridor zbirožské nádraží jen míjet. Soupravy budou nově

stavět zhruba o kilometr a půl dál – na nové zastávce Kařez. Budovu zbirožského nádraží dráhy prodají. "Nová zastávka Kařez bude zprovozněna v sobotu 28. dubna. Zatím tu bude pouze jedna kolej s nástupištěm," oznámil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Druhá kolej rovněž s nástupištěm má vyrůst do začátku léta. Obyvatelé Kařezu se radují. Dosud chodí na vlak kilometr nebo jezdí dva. Za měsíc jen vyjdou za humna a budou na zastávce. Zbirožským se ale vlaky vzdálí. Namísto nynějších 4,5 kilometru budou muset od konce dubna urazit k nové zastávce o kilometr navíc.

Zastávka se začala budovat v únoru blízko místa, kde se trať kříží se starou pražskou silnicí. "Z ní se staví i nová přístupová cesta," upřesnil starosta Kařezu Václav Krofta. Tam budou jezdit i autobusy od Zbiroha. Točit se mají vedle zastávky, kde se připravuje parkoviště pro 20 aut. Podle projektu bude napravo ve směru na Plzeň. "Na druhou stranu, k vlakům na Prahu se lidé dostanou po lávce, která přemostí trať," doplňuje kařezský starosta.

Stejně jako na dosavadním zbirožském nádraží budou i v Kařezu stavět rychlíky. Umožní to 300 metrů dlouhá nástupiště. Jinak bude zdejší zastávka podobná té ve Svojkovicích. S prosklenými přístřešky pro cestující, kteří se o příjezdu vlaku dozvědí ze světelné tabule a z hlášení rozhlasu. Výpravčího a pokladní, na které jsou zvyklí, zde nepotkají. Jízdenky si koupí ve vlaku. Na zbirožském nádraží tak kromě dvou hlavních kolejí zůstanou jen dvě manipulační. Nádražní budovu dráhy prodají. "Veškerý provoz budeme řídit dálkově z Rokycan. Tam přesuneme i výpravčí ze Zbiroha, Kařizku, Mýta a Holoubkova," sdělil ředitel Regionálního centra provozu SŽDC Josef Hendrych. Téměř 16 milionů za zastávku s vybavením a parkoviště zaplatí SŽDC. Kraj financuje přístupovou cestu.

### 28. 03. 2012 SŽDC začala čistit nevyužívanou trať z Lokte do Krásného Jezů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-zacala-cistit-nevyuzivanou-trat-z-lokte-do-krasneho-jezu/774930>)

Prvních několik kilometrů nepoužívané a zarostlé tratě z Krásného Jezů do Lokte letos vyčistí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Novinářům to dnes řekl Robert Koutný z Hospodářské a sociální rady Sokolovska, který zároveň pracuje na SŽDC. O znovuzprovoznění tratě se snaží už roky město, kraj i místní firmy. Trať, která je mimo provoz už 15 let, vysekává SŽDC vlastními silami i s pomocí místních obyvatel. Místy je třeba odstranit i stromy o průměru kmene až 30 centimetrů. Podle Koutného na posledním jednání na ministerstvu dopravy nepadlo k obnovení provozu na trati striktní ne. To je podle Koutného posun. Nicméně podle odhadů by bylo zapotřebí asi 200 milionů korun, aby se trať mohla opět zprovoznit. "Někde chybí kolejnice, někde další kovové součásti. Někde zase trať poškodily sesuvy," popsal Koutný.

Hejtman Karlovarského kraje Josef Novotný si prohlédl 28. března nepoužívanou a zarostlou trať z Krásného Jezů do Lokte, kterou letos vyčistí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Podle hejtmana by její znovuzprovoznění pomohlo celému Hornoslavkovsku. Například společnost Legios, která v Horním Slavkově vyrábí části železničních vagonů, by ráda využila železniční vlečku vedoucí do areálu firmy. Podle hejtmana Karlovarského kraje Josefa Novotného (ČSSD) by ale znovuzprovoznění trati pomohlo celému Hornoslavkovsku. Například společnost Legios, která v Horním Slavkově vyrábí části železničních vagonů, by ráda železniční vlečku, která vede až do areálu firmy, využila. Dokonce zvažuje i odkoupení trati, pokud se o ni nepostará stát. "Pokud by opět fungovala železnice, mohlo by v Horním Slavkově vzniknout jen v Legiosu až 120 dalších pracovních míst," řekl dnes Novotný. Na trať z Lokte do Horního Slavkova a Krásného Jezů by se mohla vrátit i osobní přeprava. Jenže trať je na seznamu těch, které chce stát prodat. Vláda ale zatím rozhodnutí o prodeji odložila.

### 28. 03. 2012 Železniční drezíny zmodernizuje ostravská Financial Found

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-dreziny-zmodernizuje-ostravska-financial-found-755678>)

Správa železniční dopravní cesty pokračuje ve svém záměru zmodernizovat své drezíny za pomoci prodeje a zpětného pronájmu. Zakázku na obnovu 18 drezín a dvou sněhových fréz získala ostravská firma Financial Found, celková hodnota kontraktu je 125 milionů korun. Společnost se k zakázce nedostala přímo. Nejdříve se přihlásila do řádného tendru společně s Traťovou strojní společností. „Tato nabídka nebyla v souladu se zadávacími podmínkami a zadavatel proto rozhodl o vyloučení uchazeče ze zadávacího řízení a zadávací řízení zrušil,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Následně ale železničáři zakázku Financial Found přiklepli. Nejde přitom o první velkou železniční zakázku

pro tuto firmu s neprůhlednou vlastnickou strukturou. Před dvěma lety firma získala podobnou zakázku od ČD Cargo. Tehdy šlo o prodej, modernizaci a zpětný leasing asi tisícovky vagonů, celkem za 1,4 miliardy korun. „Smlouva s nimi zatím stále běží, jelikož šlo o dlouhé peníze, budeme půjčku splácet ještě zhruba sedm let. Díky jasně postavené smlouvě a našemu splácení běží vše bez problémů,“ uvedl mluvčí carga Jakub Ptačinský.

Vlastníci Financial Found jsou držitelé akcií na majitele. Společnost je přes firmu Rail Invest personálně propojena i s Ostravskými opravami a strojírnami, které rovněž v minulosti získaly od carga zakázky. Jak před dvěma lety upozorňoval týdeník Ekonom, Financial Found zřejmě vlastní Peter a Rudolf Šuškoví, kteří mají vazby na severomoravské politiky. Pokud jde o samotné využívání zpětného leasingu, ekonomové se vesměs shodují, že je to standardní ekonomický nástroj v případech, kdy firmy nemají pohromadě velkou sumu peněz. Správa železnic už loni na podobném principu zadala modernizaci svých kolejových vozítek společnosti ING Lease. Ta nejprve získala zakázku na modernizaci deseti strojů na opravy trolejí, za něž SŽDC ve finále zaplatí čtvrt miliardy korun, poté jí státní organizace světila i opravu deseti drezín, kde je celková hodnota kontraktu téměř 90 milionů. Prodej a zpětný pronájem je novou taktikou železničářů, jak se dostat k modernějším mechanismům.

### 29. 03. 2012 České dráhy vypsalý soutěž na nové vlaky pro Jihomoravský kraj

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13101/>)

České dráhy dnes vypsalý soutěž na nové elektrické jednotky pro Jihomoravský kraj. Společnost poptává dodávku celkem 7 moderních bezbariérových souprav s klimatizací v předpokládané hodnotě 950 milionů Kč. Vlaky budou uvedeny do provozu do dvou let od podpisu kontraktu, tedy přibližně do konce roku 2014. „Cestující příměstských linek S v okolí Brna se mohou přibližně do dvou let těšit na provoz nových souprav, které budou představovat radikální změnu v komfortu na železnici,“ říká náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek a vyjmenovává novinky moderních vlakových souprav, se kterými se cestující budou setkávat: „Nové elektrické jednotky budou částečně nízkopodlažní. Všem cestujícím tak umožní snadný nástup a výstup. Změnu oproti současným soupravám, kdy musí cestující zdolávat strmé schody, ocení především senioři nebo maminky s kočárky a malými dětmi. Bez komplikací nastoupí do vlaku také vozíčkáři, pro které bude upravena také bezbariérová toaleta. I samotné ovládání nástupních dveří bude velmi jednoduché prostřednictvím tlačítek. Dveře budou za jízdy blokovány, což zvýší bezpečnost cestujících. Naši zákazníci určitě přivítají i moderní design s pohodlnými sedačkami potaženými textilem. Cestování v létě zpříjemní klimatizace. Informace o průběhu cesty a nadcházejících zastávkách získají cestující díky modernímu audiovizuálnímu informačnímu systému. Pro jízdní kola a objemná zavazadla bude vyčleněn zvláštní prostor. Součástí vybavení interiéru vlaku budou také elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících a pro náročné cestující bude k dispozici oddíl 1. třídy.“

České dráhy vyhlásily soutěž na dodávku 2 kusů dvouvozových jednotek s kapacitou přibližně 160 míst k sezení a 5 třívozových jednotek s kapacitou přibližně 240 míst k sezení. Soupravy budou určeny pro rychlost až 160 km/h a pro napájecí soustavy 25 kV 50 Hz a 3 kV ss, což jim umožní provoz na prakticky všech elektrifikovaných tratích v České republice. Soutěž je realizována formou jednacího řízení s uveřejněním, jde tedy o vícekolovou veřejnou soutěž.

České dráhy již v současnosti provozují v Jihomoravském kraji množství modernizovaných vlakových souprav. Z Brna směrem do Náměště nad Oslavou a Jihlavy nebo do Kyjova a Veselí nad Moravou jezdí modernizované motorové soupravy. Motorové jednotky Regionova s novým interiérem, které nabízejí také cestování vozíčkářům, jsou v provozu například mezi Hodonínem a Veselím nad Moravou nebo na Tišnovsku. Úplnou novinkou je postupné zprovoznění nových řídicích vozů vybavených klimatizací, elektrickými zásuvkami a s úpravami pro cestování vozíčkářů na regionálních osobních vlacích z Břeclavi do Hodonína, Moravského Písku a dále směrem na Přerov. Modernizací procházejí také vozy pro rychlíky, které projíždějí Brnem.

### 29. 03. 2012 Rychlíky jely v pražském tunelu proti sobě, od srážky je dělilo 22 metrů

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/rychliky-v-tunelu-v-praha-zastavily-20-metru-od-sebe-f8y-/krimi.aspx?c=A120329\\_165116\\_praha-zpravy\\_zep](http://zpravy.idnes.cz/rychliky-v-tunelu-v-praha-zastavily-20-metru-od-sebe-f8y-/krimi.aspx?c=A120329_165116_praha-zpravy_zep))

Jen málo chybělo odpoledne k tomu, aby se v Praze srazily dva proti sobě jedoucí rychlíky. Vlaky zastavily pouhých dvaadvacet metrů od sebe v tunelu pod Vítkovem. Jeden z vlaků pravděpodobně

vyjel na trať i přes zákaz jízdy. "Rychlík jedoucí z Prahy do Letohrad vyrazil ve čtvrt na čtyři odpoledne proti rychlíku, který právě přijížděl do metropole z Děčína," popsal mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Ve vlacích cestovalo dohromady zhruba 200 lidí, nikdo z nich neutrpěl zranění. Srážce zabránilo zabezpečovací zařízení na trati a takzvaný generální stop, který okamžitě zastavil všechny vlaky jedoucí z a na pražské hlavní nádraží. "Čela vlaků zastavila v tunelu dvacet dva metrů od sebe. Pravděpodobnou příčinou je projetí návěstidla zakazujícího jízdu vlakem jedoucím na trase Praha – Letohrad," doplnil Drápal. Při incidentu se poškodila výhybka, dráhy to bude stát 450 tisíc korun. Mluvčí Českých drah Radek Joklík informoval, že vyšetřování skončilo po čtvrt na šest. "Následně jsme začali stahovat vlaky zpět na hlavní nádraží. Cestující povětšinou z rychlíků vystoupili už dříve a došli pěšky, protože to na nástupiště nebylo daleko," informoval iDNES.cz Joklík.



### Změny v jízdních řádech

Vlaky jedoucí směrem na Vrané nad Vltavou a Dobříš a pojedou jen do stanice Praha-Vršovice. Ze směru na Kolín a Lysou nad Labem cestující dovezou spoje jen do Horních Počernic. Vlaky jedoucí na Kralupy nad Vltavou a Vraňany pojedou ze stanice Praha-Holešovice a změní se i čas odjezdu vlaku. Většina z těchto opatření bude platit i v pátek.

### 30. 03. 2012 Málo využívané železnice nezaniknou, stát je dá obcím zadarmo

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/obce-dostanou-opustene-trate-zadarmo-dwa/eko-doprava.aspx?c=A120330\\_1756405\\_eko-doprava\\_skr](http://ekonomika.idnes.cz/obce-dostanou-opustene-trate-zadarmo-dwa/eko-doprava.aspx?c=A120330_1756405_eko-doprava_skr))

Ministerstvo dopravy ustoupilo od plánu, který mohl fakticky znamenat konec stovek kilometrů málo využívaných železničních tratí. Po dohodě s kraji nakonec předloží do vlády nový materiál, který umožní převést tratě z majetku Správy železniční dopravní cesty bez úplaty. Původní materiál s takovou možností vůbec nepočítal, a pokud by obce chtěly získat trať, kterou by stát nechtěl dál provozovat, musely by za ni platit. "Podmínkou bude, že obce či kraje jako noví vlastníci budou muset nejméně pět let udržovat dráhu v provozuschopném stavu a neprodávat ji nikomu jinému," upřesnil náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Podle původního plánu měly obce za převod tratí platit cenu podle znaleckého posudku, na což radnice obvykle nemají peníze. K tratím se mohou nadále dostat i soukromníci, ale za peníze. Stát tratě nabídne nejprve ve veřejné soutěži, když se zájemce nenajde, tak je nabídnou k bezúplatnému převodu.

Na nové verzi pravidel pro převod železničních tratí, která navrhlo ministerstvo, se dohodli včera zástupci ministerstva s kraji. Společně s obcemi a řadou železničních organizací kraje původní plán silně kritizovaly, až byl nakonec stažen z jednání vlády. Teď budou ministři projednávat zcela nový materiál. "Změna podmínek vypadá na první pohled dobře, ale ještě jsem se s ní nestihl detailně seznámit," říká Jan Šatava, který řadě obcí radí, jak se k tratím dostat, a jakožto již bývalý dlouholetý šéf jindřichohradeckých úzkokolejek dlouhodobě za lokálky bojuje. Ministerstvo vysvětluje svoji snahu o zbavení se tratí především úsporami. Na řadě tratí už dlouho vlaky nejezdí nebo vyjedou jen občas, přesto musí stát platit jejich údržbu. Teď může ušetřit: peníze na údržbu dostanou jen ty tratě, na které budou obce či kraje objednávat alespoň dva páry vlaků denně. Pokud bude vlaků jezdit méně, nový majitel železnice nedostane na jejich provoz ani korunu.

### 30. 03. 2012 Drážní úřad zrušil zdražení poplatku za koleje

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drazni-urad-zrusil-zdrazeni-poplatku-za-koleje-756272>)

Správa železniční dopravní cesty inkasovala od železničních společností zásadní úder. Drážní úřad vyhověl jejich stížnosti a zrušil lednové zvýšení poplatků za použití kolejí. Správa železnic si přitom od zdražení slibovala výnos ve stovkách milionů korun. Na Drážní úřad se obrátili svorně velcí i malí dopravci. Informaci serveru E15.cz potvrdil ředitel úřadu Pavel Kodým. Jako důvod uvedl, že SŽDC měla zdražení dopravcům i krajů oznámit alespoň rok dopředu, aby se na to mohli připravit. Podél DÚ tak měla správa železnic zdražení oznámit už v prosinci 2010. Rozhodnutí DÚ ještě nenabývalo právní moci, SŽDC se proti němu může odvolat. Zda a kolik peněz bude správa železnic dopravcům vracet za první čtvrtletí není zatím jasné. Podle informací serveru E15 například České dráhy provizorně platily loňské ceny, takže u největšího dopravce by zásadní problém neměl vzniknout. Každopádně spory dopravců a SŽDC mohou skončit až u soudu.



### 31. 03. 2012 Dráhy zruší spoje, Regiojetu uberou konkurenci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/170274-drahy-zrusi-spoje-regiojetu-uberou-konkurenci/>)

Červnová změna železničního jízdního řádu získává pevné rysy. Příliš příjemnou podobu nebude mít pro cestující Českých drah, které zruší několik dálkových spojů. Půjde i o jedno Pendolino. Stažení prvního vlaku z konkurenčního boje s Regiojetem zdůvodňují dráhy snahou o zajištění řádného provozu linky Supercity Pendolino.

#### Žlutá vítězí nad Pendolinem

Bohatá nabídka spojení mezi Prahou a Ostravou bude od června o jeden vlak chudší. České dráhy se rozhodly zrušit spoj linky SC Pendolino (Praha – Ostrava – Bohumín/Havířov – Žilina). Prémiové spoje ČD jsou na lince, kde zuří konkurenční boj o cestující, nejdražší. V posledních týdnech se přitom na některých spojích SC objevily klasické soupravy, protože obvykle nasazované elektrické jednotky musely na údržbu. Dráhy proto zdůvodňují stažení jednoho spoje z boje proti Regiojetu potřebou vyšší provozní zálohy. Podle Mladé fronty Dnes budou mít ČD nově k dispozici dvě záložní jednotky namísto stávající jedné.

#### Polsko se odtrhává od Evropy

Další velká změna se dotkne mezistátní dopravy. Po roce a půl bude od 10. června zrušen přímý vlak z Prahy přes Berlín do Štětína. Spoj v půl sedmé ráno z Prahy a jeho protějšek, který do Prahy přijíždí v půl desáté večer, bude nově končit už v Berlíně. Dále do Polska tak cestující dojedou pouze se dvěma přestupy do regionálních vlaků. Polsko se tak dále odstřihává od Evropy – právě v době, kdy doufá v příval turistů na fotbalový šampionát. Eurocity z Prahy bylo totiž posledním dálkovým spojem, který po trase Berlín – Štětín jezdil, a také posledním přímým vlakem. V minulosti přitom měli lidé k dispozici nejméně dva páry vlaků denně, do Štětína zajížděl i vlak z Amsterdamu. V posledních letech také polské železnice intenzivně ruší železniční spojení s Českem. Předloni zanikl přímý denní vlak mezi Prahou a Krakovem, loni bylo na půl roku zrušeno přímé spojení z Čech do Vratislavi. Dopravce PKP Intercity zdůvodňoval škrty nedostatkem peněz.