

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2013

## OBSAH

01. 07. 2013	SOCIÁLNÍ DEMOKRATÉ MAJÍ ZÁKON NA REGULACI ŽELEZNICE .....	4
01. 07. 2013	LEO EXPRESS ODKLÁDÁ NÁKUP DALŠÍCH VLAKŮ, ZMĚNIL PODMÍNKY DLUHOPISŮ .....	4
01. 07. 2013	ÚSTECKÉ NÁDRAŽÍ PO POVODNI NAPLNO OTEVŘE V ZÁŘÍ (ÚSTÍ NAD LABEM HL. N.).....	4
01. 07. 2013	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ 26 RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ 2. TŘÍDY V KOS KRNOV .....	5
02. 07. 2013	VÝPRAVČÍM SE VRACÍ JEJICH CHLOUBA. ČERVENÉ ČEPICE NASADÍ PO 13 LETECH.....	5
02. 07. 2013	LEO EXPRESS PODAL STÍŽNOST NA RYCHLÍKY ČESKÝCH DRAH (LINKA EX2). .....	6
03. 07. 2013	STÁT OPRAVÍ Z PENĚZ UNIE DESÍTKY NÁDRAŽÍ .....	6
04. 07. 2013	VLAK ČESKÝCH DRAH VJEL NA ČERVENOU, NA TŘI HODINY OCHROMIL KORIDOR (ZÁBOŘÍ NAD LABEM).....	7
04. 07. 2013	V DĚDOVĚ NARAZIL DRÁŽNÍ VŮZ DO OSOBNÍHO VLAKU, CESTUJÍCÍ VOZIL AUTOBUS.....	7
04. 07. 2013	DRÁŽNÍ ÚŘAD SI POSVÍTIL NA REGIOJET. KVŮLI VÝPADKŮM KLIMATIZACE..	7
05. 07. 2013	RUSKO CHCE PRODLOUŽIT TRANSSIBIŘSKOU MAGISTRÁLU AŽ DO VÍDNĚ... 8	
06. 07. 2013	NEPOHODLNÝ SYMBOL ČESKÉ ŽELEZNICE JUBILUJE (ŘADA 810).....	8
06. 07. 2013	V KANADĚ VYKOLEJIL VLAK S ROPOU A EXPLODOVAL, PŘED OHNĚM PRCHLY STOVKY LIDÍ.....	11
07. 07. 2013	ZLODĚJ KABELŮ OCHROMIL DOPRAVU NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ V PRAZE .....	12
07. 07. 2013	NA SIBIŘI VYKOLEJIL VLAK – 70 ZRANĚNÝCH.....	12
09. 07. 2013	ÚDAJE O HOSPODAŘENÍ DRAH POD LUPOU, MINISTERSTVO JE POSKYTNE KAŽDĚMU .....	12
09. 07. 2013	STANJURA TRAŤ DO KRNOVA REGIOJETU NEDAL, JEHO NÁSTUPCE VÁHÁ (R27).....	13
10. 07. 2013	MINISTREM DOPRAVY BYL JMENOVÁN ZDENĚK ŽÁK.....	13
11. 07. 2013	JAPONSKÉ ŠINKANSENY MAJÍ NOVÉHO SOUPEŘE .....	14
11. 07. 2013	PODLE SOUDU EU NEPLNÍ ČR POVINNOSTI V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ .....	14
11. 07. 2013	SESUV A ZDRŽENÍ JSOU PRYČ, JABLUNKOVSKÝ TUNEL VLAKY VYUŽÍVAJÍ NAPLNO .....	14
12. 07. 2013	U PAŘÍŽE SE VŘÍTIL VLAK NA NÁSTUPIŠTĚ – 6 LIDÍ ZEMŘELO (BRÉTIGNY-SUR-ORGE).....	15
13. 07. 2013	ZA NEHODU VLAKU U PAŘÍŽE MŮŽE POROUCHANÁ VÝHYBKA (BRÉTIGNY-SUR-ORGE).....	15
15. 07. 2013	JIŘÍ KOLÁŘ: KONEC VÝPRAVČÍCH V ČECHÁCH NEHROZÍ.....	16
15. 07. 2013	VLAKY Z LETIŠTĚ SE MEZI SMÍCHOV A HLAVNÍ NÁDRAŽÍ NEVEJDOU, ZJISTILA SŽDC .....	18
15. 07. 2013	NA KARLOVARSKÉM NÁDRAŽÍ VZPLÁLA KVŮLI ZÁVADĚ LOKOMOTIVA OSOBNÍHO VLAKU (362.081).....	19
15. 07. 2013	PROJEKT OPTIMALIZACE TRATI BEROUN – ZBIROH BYL SCHVÁLEN EVROPSKOU KOMISÍ.....	19

16. 07. 2013	STÁT MŮŽE PRODAT PRVNÍ DVĚ NEPOTŘEBNÉ LOKÁLNÍ TRATĚ (ČELÁKOVICE – MOCHOV, ČEJČ – UHRČICE U KYJOVA) .....	20
16. 07. 2013	ZAHÁJENÍ MODERNIZACE TRATI ROKYCANY – PLZEŇ UŽ NIC NEBRÁNÍ.....	20
17. 07. 2013	MINISTR ŽÁK ZAHAJUJE KONTROLU ČESKÝCH DRAH .....	20
19. 07. 2013	VEDLEJŠÍ BEROUNSKOU TRAŤ ČEKÁ HVĚZDNÁ HODINA, VZNIKNOU I NOVÉ ZASTÁVKY (TRAŤ Č. 173) .....	21
19. 07. 2013	MINISTR DOPRAVY PROSADIL VÝMĚNU VĚTŠINY DOZORČÍ RADY ČD.....	21
19. 07. 2013	PENÍZE NA VLAKY BUDOU, NOVÁ VLÁDA KRAJŮM PŘISPĚJE.....	22
21. 09. 2013	V PARDUBICÍCH V NOCI VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, ŠKODA JE PŘES ČTYŘI MILIONY .....	23
22. 07. 2013	AUTOVLAKY ČESKÝCH DRAH TÁHNOU. LETOS UŽ JE VYUŽILO PŘES ŠEST TISÍC MOTORISTŮ.....	23
22. 07. 2013	NESTABILNÍ SKÁLY OHROŽUJÍ HLAVNÍ TAH DO NĚMECKA, SŽDC JE ZABEZPEČÍ (TRAŤ Č. 098) .....	24
22. 07. 2013	STÁT NAPUMPUJE MILIARDU KORUN DO ŽELEZNIČNÍ TRATĚ MEZI TŘEBÍČÍ A BRNEM.....	24
22. 07. 2013	JAROMĚŘ ŘEŠÍ KURIOZNÍ ZTRÁTU, Z MUZEA ZMIZELA 70TUNOVÁ LOKOMOTIVA (423.0145) .....	25
23. 07. 2013	NĚMECKO UDĚLILO DALŠÍ POKUTY KVŮLI ŽELEZNIČNÍMU KARTELU.....	25
23. 07. 2013	ŠPATNÁ TRAŤ NIČÍ DRAHÁM NOVÉ MOTORÁKY. ČTVRTINA JE NA OPRAVĚ (LIBEREC – TANVALD).....	26
23. 07. 2013	EVROPSKÁ KOMISE POTVRDILA DOTACI NA STAVBU ŽELEZNIČNÍ TRATI BYSTRICE NAD OLŠÍ – ČESKÝ TĚŠÍN.....	26
24. 07. 2013	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI SI BUDOU MUSET POMÁHAT. I PŘES KONKURENCI	27
24. 07. 2013	TRAGÉDIE VE ŠPANĚLSKU: PŘI NEHODĚ VLAKU ZEMŘELO 80 LIDÍ .....	27
25. 07. 2013	AUTOBUSOVÍ DOPRAVCI TĚŽÍ Z DRÁŽNÍCH VÝLUK .....	28
25. 07. 2013	DRÁHY CHYSTAJÍ ROZPRODEJ DESÍTEK LOKOMOTIV. NESMÍ KE KONKURENCI .....	29
25. 07. 2013	SYSTEM ETCS MOHL ŠPANĚLSKÉ TRAGÉDII ZABRÁNIT .....	29
26. 07. 2013	ČESKÝM DRAHÁM VZROSTL PROVOZNÍ ZISK, DAŘÍ SE SNIŽOVAT REŽIJNÍ NÁKLADY .....	30
26. 07. 2013	NA NÁDRAŽÍ V JINDŘICHOVĚ HRADCI VYKOLEJIL VAGON ÚZKOKOLEJKY ..	30
26. 07. 2013	PARNÍ LOKOMOTIVY MAJÍ NA JIHU ČECH DOČASNĚ STOPKU. KVŮLI RIZIKU POŽÁRU .....	30
27. 07. 2013	RUSKO CHCE INVESTOVAT MILIARDY DO TRANSSIBIŘSKÉ MAGISTRÁLY....	31
29. 07. 2013	STÁT NESMYSLNĚ DOTUJE NĚKTERÉ RYCHLÍKY. AUTOBUSY BY PŘITOM VYŠLY LEVNĚJI.....	31
29. 07. 2013	DRÁHY PŘEVZALY 15 NOVÝCH LOKOMOTIV, SPORY S VÝROBCEM NEUSTALY (109 E) .....	32
29. 07. 2013	OPRAVU NÁDRAŽÍ V OLOMOUCI ZÍSKÁ OHL ŽS A ALPINE BAU CZ .....	32
30. 07. 2013	DALŠÍ NEHODA NA ŽELEZNICI. PŘI SRÁŽCE VLAKŮ VE ŠVÝCARSKU ZEMŘEL STROJVŮDCE.....	33
30. 07. 2013	ČD PŘED HROZÍCÍ VÝMĚNOU VEDENÍ INZERUJÍ LEPŠÍCI SE HOSPODAŘENÍ	33
30. 07. 2013	ŠÉF ČESKÝCH DRAH ŽALUDA BYL ODVOLÁN, FIRMU POVEDE DALIBOR ZELENÝ .....	34
30. 07. 2013	STROJVEDOUCÍ TELEFONOVAL, VLAK JEL 153 KM/H, VYPLÝVÁ Z ČERNÝCH SKŘÍNĚK (SANTIAGO DE COMPOSTELA) .....	35

31. 07. 2013	ZELENÝ NENÍ V ČESKÝCH DRAHÁCH "ZELENÁČ" .....	36
31. 07. 2013	KONKURENCE ODVOLÁNÍ ŠÉFA ČD VÍTÁ, POLITICI ŽADAJÍ ZDŮVODNĚNÍ ....	37
31. 07. 2013	ZELENÝ: ČD MUSÍ ZASTAVIT ZADLUŽOVÁNÍ A INVESTOVAT DO VOZIDEL ....	38
31. 07. 2013	NA PRVNÍ ČÁST OPTIMALIZACE TRATI LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY NAVÁŽE ZA NĚKOLIK LET DALŠÍ ETAPA.....	39
31. 07. 2013	ŽALUDA DOSTANE ZA ODCHOD Z DRAH AŽ 12 MILIONŮ KČ, ŘÍKÁ MINISTR ŽÁK.....	40
31. 07. 2013	SMĚNA ARGENTINSKÝCH STROJVEDOUCÍCH: KNÍŽKA, SPÁNEK A SMSKY ..	40

**01. 07. 2013 Sociální demokraté mají zákon na regulaci železnice**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/socialni-demokrate-maji-zakon-na-regulaci-zeleznice-1002481>)

Nezávislý regulátor liberalizovaného železničního trhu už není pouze vzdálenou vizí několika diskutérů. Tématu se chopila ČSSD, která připravila paragrafové znění novely zákona o drahách, jež má regulátora zřídit. Stranický stínový ministr dopravy Milan Chovanec se teď bude snažit přesvědčit kolegy, aby pro zákon zvedli ruku. Podle Chovance musí jít vznik regulátora ruku v ruce s otevřením vlakové dopravy konkurenci. „Jako nejvýhodnější a právně nejčistší vychází zřízení úřadu, který bude dohlížet na férovost soutěže. Podobně jako ve většině evropských zemích by šlo o samostatný ústřední orgán státní správy,“ uvedl. Regulátor by například řešil spory dopravců o kapacitu na trati, vzájemné uznávání jízdenek nebo poplatky za použití kolejí. Na potřebnosti vzniku úřadu se shodnou téměř všichni, dopravci i odboráři, vyžaduje jej i Evropská komise.

**01. 07. 2013 Leo Express odkládá nákup dalších vlaků, změnil podmínky dluhopisů**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-odklada-nakup-vlaku-zmenil-dluhopisy-f7e-eko-doprava.aspx?c=A130701\\_121218\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-odklada-nakup-vlaku-zmenil-dluhopisy-f7e-eko-doprava.aspx?c=A130701_121218_eko-doprava_suj))

Soukromý dopravce Leo Express odsouvá své plány na nákup nových vlaků na pozdější dobu. Posunutí mu už schválili věřitelé, kteří vlastní loni vydané firemní dluhopisy. "Oddalujeme nákup nových vlaků do druhého pololetí, neboť jsme je nestihli koupit v minulém pololetí a musíme tuto situaci tímto způsobem formálně oznámit dluhopisovým věřitelům. Nicméně jednání s výrobcí vlaků stále trvají," řekla mluvčí firmy Andrea Hofmanová. O nákupu nových vozidel podle ní zatím není rozhodnuto také kvůli stále probíhajícím jednáním v Polsku, kam chce Leo Express také vstoupit.

Věřitelé schvalovali i úpravu podmínek dluhopisů. "Díky navrženým změnám se podmínky dluhopisu vlastně zpřísní, zavádí se agent pro zajištění," dodala Hofmanová. Leo Express vydal na konci roku dluhopisy za zhruba sto milionů korun. Přesné výsledky pátečního setkání majitelů dluhopisů Leo Express zatím nezveřejnil. Podle Hofmanové však dopadla schůze pozitivně pro Leo Express a navržené body věřitelé schválili.

**01. 07. 2013 Ústecké nádraží po povodni naplno otevře v září (Ústí nad Labem hl. n.)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/233305-ustecke-nadrazi-po-povodni-naplno-otevre-v-zari/>)

Oprava hlavního nádraží v Ústí nad Labem skončí patrně s prázdninami. Odbavovací prostory stanice vyplavilo počátkem června rozvodněné Labe. Jízdenky teď železničáři prodávají v provizorních buňkách před nádražím, které teď dráhy vyzdobily plachtami, jež připomínají stav při povodních. Až do konce prázdnin budou železničáři odbavovat cestující na hlavním nádraží v Ústí nad Labem v provizorních podmínkách. Odbavovací halu poničila velká voda na počátku června, kdy překonala veškerá protipovodňová opatření a vtrhla dovnitř. "Byli bychom rádi, kdybychom nový školní rok zahájili zase vevnitř, v prostorách nádraží," uvedl krajský ředitel ČD Daniel Jareš. Prostory zatím schnou, potom přijdou na řadu opravy elektroinstalací, výmalby a podobné práce. Odstranění škod po povodních bude stát České dráhy, kterým budova patří, asi 1,6 milionu korun.

Dráhy zatím prodávají jízdenky v provizorních buňkách před nádražím. Nevzhledné dřevěné buňky překryly plachtami, které ukazují stav nádraží při povodních a zároveň avizují situaci po opravách. Současně dráhy připomínají, že to byla právě železnice, která při povodni zajišťovala spojení čtvrtí na obou stranách Labe. "Říkali jsme si, že by bylo dobré na překrytí lidem ukázat spojení železnice s povodněmi. V době povodní jsme tu byli jediní, kdo uměl převézt jak lidi, tak zboží," podotkl Daniel Jareš.

Ústecké hlavní nádraží vyplavila povodeň pouhý čtvrtrok po dokončení jeho velké rekonstrukce. Při ní dráhy odstraňovaly škody, které na staniční budově napáchala nejenom předchozí povodeň z roku 2002, ale i předchozí události již od druhé světové války. Rekonstrukce stála 45 milionů korun. Během povodně se železničním ústředím Ústí nad Labem stalo západní nádraží. Na ochromené hlavní nádraží sice vlaky jezdily, kvůli zaplavenému podchodu však museli cestující přestupovat do zvláštního motoráku, který je odvezl do suché oblasti.

**01. 07. 2013 České dráhy zmodernizují 26 rychlíkových vozů 2. třídy v KOS Krnov**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17254/>)

České dráhy uzavřely s Krnovskými opravami a strojírnami (KOS) v Krnově kontrakt na tzv. malou modernizaci 26 rychlíkových vozů 2. třídy řady Bdt. Kontrakt v hodnotě 182 milionů Kč (bez DPH) bude realizován do 15 měsíců, tedy do podzimu 2014. Předpokládá se, že modernizované vozy budou zařazeny do souprav rychlíků na linkách R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Přerov – Olomouc a R23 Kolín – Mělník – Ústí nad Labem. Tzv. malá modernizace zahrnuje řadu zlepšení v komfortu a službách, které České dráhy poskytují cestujícím, stejně jako ve vyšším standardu v oblasti bezpečnosti a technických parametrů.

Součástí modernizace bude dosazení nových polstrovaných pevných sedáků, nových podlah a revitalizace ostatních částí interiéru. Novinkou budou elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících u vybraných míst. Na jedné straně vozu u nástupních dveří se také rozšíří prostory pro přepravu kočárků, jízdních kol a dalších objemných zavazadel. Vyšší bezpečnost cestování zajistí nové předsuvné dveře, které budou ovládané tlačítky a za jízdy budou blokovány proti otevření. Dojde také k úpravě podvozků, které nově umožní provoz rychlostí až 140 km/h, k dosazení nové ep brzdy nebo centrálního zdroje energie (CZE), který umožní například celoroční plnění vozu vodou, tedy i v zimě a zamezí případnému zamrznutí.

**Na rychlíky zamíří ucelené soupravy s vyšším komfortem**

Předpokládá se, že modernizované vozy budou v provozu s dalšími modernizovanými vozy, se kterými vytvoří ucelené soupravy o vysokém standardu služeb. Půjde především o kombinované vozy 1. a 2. třídy ABpee (Pesa Bydgoszcz) a řídicí vozy s místy pro vozíčkáře a cestující s kočárky a jízdními koly typu Bfhpvee (Pars nova Šumperk). Cestujícím tyto soupravy nabídnou oddíly 1. a 2. třídy, budou moci volit mezi klimatizovanými a neklimatizovanými vozy, k dispozici budou mít el. zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, ve vlaku budou místa pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety, cestující s kočárky, jízdními koly a dalšími objemnými zavazadly budou mít vyhrazené rozšířené prostory, k dispozici bude informační systém.

**Probíhající projekty modernizace vozů dálkové dopravy**

- Modernizace 64 kusů kombinovaných vozů 2. třídy s oddílem pro vozíčkáře a přepravu jízdních kol typu Bbdgmee, realizuje ŽOS Trnava;
- Modernizace 40 kusů velkoprostorových vozů 2. třídy typu Bdmpee, realizuje Pars nova Šumperk;
- Modernizace 15 kusů kombinovaných velkoprostorových vozů 1. a 2. třídy typu ABpee, realizuje PESA Bydgoszcz;
- Nákup 7 vysokorychlostních netrakovních jednotek (49 vozů) Viaggio Comfort / Railjet, Realizuje Siemens;
- Modernizace 26 kusů velkoprostorových vozů 2. třídy typu Bdt, zadáno KOS Krnov;
- Revitalizace 32 kusů oddílových vozů 2. třídy typu Bmee (dříve Bmz ÖBB), zajišťuje JANOZA.

**02. 07. 2013 Výpravčím se vrací jejich chloub. Červené čepice nasadí po 13 letech**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vypravcim-se-vraceji-cervene-cepice-dbi-/eko-doprava.aspx?c=A130701\\_195947\\_eko-doprava\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/vypravcim-se-vraceji-cervene-cepice-dbi-/eko-doprava.aspx?c=A130701_195947_eko-doprava_brm))

Podle nového předpisu platného od 1. července začali všichni výpravčí zaměstnaní u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) znovu nosit červené čepice. Dosud měla tuto "výsadu" necelá třetina výpravčích, zatímco ti, co "jen" sledovali jízdu vlaku, nosili čepice modré. "Důvodem je větší bezpečnost, v některých stanicích to bude i přínos pro cestující. Budou jasně vědět, kdo je výpravčí," vysvětlil náměstek generálního ředitele SŽDC pro řízení provozu Jiří Špička. Červené čepice pro všechny výpravčí se vrací po zhruba třinácti letech.

U SŽDC pracují podle interních pravidel dva typy výpravčích: ti, kteří dosud červené čepice nosí, chodí k vlaku s výpravkou a dávají mu pokyn k odjezdu. Těch je zhruba 1 400. Zbytek jsou výpravčí, jejichž práce je prakticky stejná, ale nechodí k vlaku provádět jeho výpravu, pokyn k jízdě dostává strojvedoucí přímo z návěstidla. Navíc u projíždějících, odjíždějících a vjíždějících vlaků odejdou ze své kanceláře na nástupiště sledovat, zda je vlak pořádku. Celkem u SŽDC pracuje kolem 4 400 výpravčích. Podle Špičky budou muset červenou čepici nosit i ti, kteří jsou v zaměstnání a mimořádně nemají stejnokroj. SŽDC za nové červené čepice zaplatila zhruba 640 tisíc korun.

**Výpravčí návrat červených čepic vítají**

Končí naopak používání firemních štítků, tedy visaček s logem SŽDC, které měli výpravčí umístěné na uniformách. Sami výpravčí takovou novinku vítají. "Změna, kdy jsme o červené čepice přišli, mi vadila, byla to degradace naší profese. Proto teď návrat k červeným čepicím vítám," pochvaluje si Jan Zazvonil, výpravčí v pražském Radotíně a šéf Aliance drážního provozu. Není to poprvé, co výpravčí řeší svůj vzhled: v minulosti například protestovali proti plánu vedení SŽDC obléknout je kvůli bezpečnosti do reflexních vest. Nakonec vedení správce kolejí od svého plánu ustoupilo.

**02. 07. 2013 Leo Express podal stížnost na rychlíky Českých drah (linka Ex2)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-podal-stiznost-na-rychliky-ceskych-drah-1002991>)

Z konkurenčního boje na české železnici vyvřel v posledních dnech další spor. Tentokrát se týká expresů Českých drah (ČD), které jezdí z Prahy do Zlínského kraje, potažmo dále na Slovensko. Soukromým dopravcům Leo Expressu a RegioJetu se nelíbí, že stát tyto dálkové vlaky dotuje. Leo Express proto podal před několika dny podnět na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). „Stávající situace nám samozřejmě vadí a zásadně s ní nesouhlasíme, neboť zvyhodňuje jednoho – a to státního – dopravce na úkor jiných,“ uvedl majitel Leo Expressu Leoš Novotný. Argumenty soukromníků jsou jednoduché: expresy Českých drah ve směru Zlín a Vsetín jedou drtivou většinu své trasy po stejných kolejích, kudy míří nedotované žluté a černé vlaky obou soukromých dopravců na Ostravu. Modré expresy uhnou z cesty až v Olomouci, respektive v Hranicích na Moravě. Už od Prahy jsou ale dotovány, ačkoliv linku Praha – Ostrava stát po nástupu konkurence přestal dotovat už loni.

Ministerstvo dopravy, které vlaky u drah objednává a platí, ale na věci nechce nic měnit. Podle úřadu by totiž dráhy po zrušení či omezení dotace přestaly přímé linky do Zlínského kraje zajišťovat a lidé by museli přesezat. „Pokládáme za vhodné, aby přímé vlaky z Prahy a důležitých dopravních uzlů Středočeského a Východočeského kraje, tedy z Kolína a Pardubic, do oblasti Zlínského kraje byly nadále zachovány,“ uvedl mluvčí Martin Novák. „Bude z toho asi žaloba na ministerstvo, pokud se to nezmění. Kdyby to byly klasické rychlíky, tak s tím problémem nemáme. Ale problém je, že tam zůstaly expresy, tedy vlaky, které mají málo zastávek podobně jako my,“ uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura. Podle něj by byla přípustná pouze dotace od Olomouce dál na východ Moravy, nikoli na celou trasu. Samozřejmě přitom nejde o malé peníze.

**Konkurenti si vyčítají dotace i slevy**

V předloňském roce, za který jsou k dispozici poslední čísla, dostaly České dráhy od státu na expresy do Zlínského kraje přes 200 milionů korun. Leo Express ovšem nemíří jen na tyto vlaky. U antimonopolního úřadu si stěžuje také na údajné cenové podbízení Českých drah či uplatňování věrnostních slev. Dráhy naopak nedávno uspěly u soudu se stížností na Leo Express, který nabízel slevy na věrnostní karty Českých drah.

**03. 07. 2013 Stát opraví z peněz unie desítky nádraží**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-opravi-z-penez-unie-desitky-nadrazi-1003359>)

Opadaná omítka, netěsnící okna, děravé střechy, nevábná zákoutí, špína, zápach. Tak dnes vypadají mnohá česká nádraží, a to i ve velkých městech na hlavních železničních koridorech. Po letech přešlapování se teď stát rozhodl pro skokové a hromadné zlepšení. Desítky stanic by se během následujících dvou let měly dočkat rekonstrukce. Za nápadem stojí snaha úředníků utratit co nejvíce peněz, které nabízejí evropské fondy. Na projektu spolupracuje Státní fond dopravní infrastruktury, Správa železniční dopravní cesty a České dráhy. Seznam vyvolených nádraží se ještě piluje, podle informací deníku E15 ale už čítá téměř 60 položek. Jsou mezi nimi i ta, která České dráhy nazývají svými největšími ležáky. Jde například o České Budějovice, Pardubice, Plzeň, Kolín, Nymburk, Mladou Boleslav, Vyškov nebo Blansko.

Upřesněny zatím nejsou ani celkové náklady, odhad správy železnic počítá s desítkami milionů na jednu stanic. Celkem tak půjde o stovky milionů korun, přičemž až 85 procent nákladů uhradí Evropská unie. Fond dopravy počítá s tím, že ještě letos zaplatí projektovou dokumentaci, stavět a opravovat se začne příští rok. Vše se musí stihnout do konce roku 2015, kdy končí rozpočtové období unie. „Je to jednoznačně správný krok. Nádraží je vstupní branou do města a zároveň vytváří



první dojem při cestě cestujícího k vlaku. Některá jsou přitom v hrozném stavu, což je třeba urychleně řešit. Odstrašujícím příkladem je třeba Kolín," říká prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka.

Celá akce má ale jeden háček. Výpravní budovy se začnou opravovat až poté, co je od Českých drah převezme do majetku Správa železniční dopravní cesty. Ta totiž může mnohem snáze čerpat evropské peníze. Převod už schválila porada ekonomických ministrů, příprava transakce je v plném proudu. Vše ještě ale bude muset projít vládou, což by mohlo být po odchodu ministra financí Miroslava Kalouska, který je kritikem převodu, jednodušší. Projekty na opravy nádraží ale začne správa železnic za peníze fondu dopravy připravovat už letos ještě před samotným převodem budov. Pokud by budovy nakonec nebyly převedeny, České dráhy by projekty od správy železnic odkoupily.

---

#### **04. 07. 2013 Vlak Českých drah vjel na červenou, na tři hodiny ochromil koridor (Záboří nad Labem)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlak-cd-vjel-na-cervenou-0s6-eko-doprava.aspx?c=A130703\\_211439\\_eko-doprava\\_mag](http://ekonomika.idnes.cz/vlak-cd-vjel-na-cervenou-0s6-eko-doprava.aspx?c=A130703_211439_eko-doprava_mag))

Cestování na hlavní trati mezi Prahou a Pardubicemi v podvečer ochromil strojvůdce vlaku Českých drah. Osobní vlak z Kolína do Pardubic u Záboří nad Labem krátce po půl šesté vjel na červenou a tím poškodil výhybku natolik, že se na trati zcela zastavil na téměř tři hodiny provoz. Vlaky na hlavní české trati kvůli tomu nabraly více než tříhodinové zpoždění. Provoz alespoň na jedné koleji byl obnoven teprve kolem půl deváté. "Osobní vlak vjel do postavené vlakové cesty jinému vlaku, došlo k poškození výhybky," řekl mluvčí drážní inspekce Martin Drápal.

Mimořádná událost ovlivní provoz ještě v příštích hodinách, vlaky mohou jezdit pouze pomalu po jedné koleji. Na místo dorazil vrchní inspektor Drážní inspekce, jež incident vyšetřuje. Některé vlaky na koridoru kvůli tomu jely mimořádně přes Hradec Králové a Velký Osek. Dopravci si stěžují navíc na pomalý postup prací Správy železniční dopravní cesty. "Po celou dobu podávali špatné a nepřesné informace. Ještě v 18:40 tvrdili, že trať bude zprovozněná do dvaceti minut, stalo se tak po více než hodině," řekl mluvčí RegioJetu Pavel Halla. "Pavel Halla se bohužel nechává unést vlastními emocemi a pocity. SŽDC aktuálně informovala po celou dobu všechny dopravce o postupu prací i aktuálních výhledech obnovení provozu v situaci, za kterou nemůžeme," reagoval na kritiku mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

---

#### **04. 07. 2013 V Dědově narazil drážní vůz do osobního vlaku, cestující vozil autobus**

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/srazka-vlak-cxl-/hradec-zpravy.aspx?c=A130704\\_143758\\_hradec-zpravy\\_tuu](http://hradec.idnes.cz/srazka-vlak-cxl-/hradec-zpravy.aspx?c=A130704_143758_hradec-zpravy_tuu))

Náraz drážní drezíny do stojícího osobního vlaku v Dědově na Náchodsku zastavil po poledni na několik hodin provoz na trati. Mezi Policí a Teplicemi nad Metují jezdily náhradní autobusy. Provoz na trati byl obnoven po půl páté odpoledne. Pojízdny pracovní vozík s jeřábem nedobrzdil za stojícím motorákem s dvěma vagony. Správa železniční dopravní cesty už nechala nehodu vyšetřit, ale na místo vyrazili prověřit okolnosti srážky ještě drážní inspektoři. Podle první informace od inspektorů a dispečinku Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) byl na místě zraněn vlakvedoucí a jeden cestující. "Oba jsou převezeni do nemocnice, ale jde o preventivní vyšetření, aby se vyloučila možná újma. Nejsou viditelně zranění, průvodčí narazil bokem o madlo, cestující byl shodou okolností po operaci břicha," řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Nehoda se obešla téměř bez následků, pouze na motoráku je škoda 10 tisíc korun. Od 16.39 hodin vlaky na trať znovu smějí. "Inspektoři jsou na místě. Co museli udělat na místě, jako zjistit polohu drážních vozidel, záznamy rychloměrů a další, to už mají. Nyní se pokračuje výslechy, abychom zjistili, co se tam stalo," uvedl náměstek generálního inspektora Jan Kučera.

---

#### **04. 07. 2013 Drážní úřad si posvítíl na RegioJet. Kvůli výpadkům klimatizace**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-ma-problem-s-klimatizaci-resi-to-drazni-urad-p0u-eko-doprava.aspx?c=A130704\\_141256\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-ma-problem-s-klimatizaci-resi-to-drazni-urad-p0u-eko-doprava.aspx?c=A130704_141256_eko-doprava_suj))

Drážní úřad chce po společnosti RegioJet vysvětlení, proč v jejích vagonech často během vyšších teplot nefunguje klimatizace a lidé ve vlacích bez možnosti otevření okna musí ve vedrech trpět. Pokud RegioJet závady neodstraní, může mu úřad zakázat provoz některých vagonů. Drážní úřad

začal problémy RegioJetu řešit poté, co se na něj obrátil jeden z cestujících, kterého výpadky klimatizace postihly. RegioJet s nimi měl problémy už v minulosti, ve třetím červnovém týdnu byly však výpadky velmi časté a někteří cestující i kolabovali. Firma za to vracela cestujícím jízdné nebo jeho část. "Provedli jsme kontrolu, která potvrdila tyto nedostatky. Na základě toho jsme firmě poslali výzvu k odstranění nedostatků do 20. července," řekl Jiří Hanuš, vedoucí odboru kolejových vozidel Drážního úřadu. Podle něj nejde rozhodně o jediného dopravce, se kterým v minulosti řešili problémy s klimatizací. "Není to poprvé, řešíme to i u jiných dopravců," řekl Hanuš.

RegioJet podle mluvčího Pavla Hally problém řeší, výpadky se podle něj týkají pěti vozů. "Na základě této nemilé zkušenosti jsme změnili dodavatele některých komponentů klimatizace. Také provádíme mimořádné revize nad rámec pravidelných kontrol a zavedeme on-line dohled a diagnostiku klimatizačních agregátů ve vozech. Zvětšujeme též provozní zálohu," řekl Halla. Pokud by RegioJet nedal klimatizaci do pořádku, může Drážní úřad zastavit provoz vozů, které nejsou v pořádku. I když jezdí RegioJet s vozy registrovanými v Rakousku, podle Hanuše na to český úřad právo má: dopravce totiž sídlí v Česku.

## 05. 07. 2013 Rusko chce prodloužit Transsibiřskou magistrálu až do Vídně

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/rusko-planuje-prodlouzeni-transsibirske-magistraly-az-do-vidne-pxe-/eko-doprava.aspx?c=A130705\\_172606\\_eko-doprava\\_brd](http://ekonomika.idnes.cz/rusko-planuje-prodlouzeni-transsibirske-magistraly-az-do-vidne-pxe-/eko-doprava.aspx?c=A130705_172606_eko-doprava_brd))

Hlavní železniční tepna Ruska by v budoucnu mohla končit až ve Vídni. Z Moskvy, kde nyní končí, by pokračovala přes Ukrajinu a Slovensko až do rakouské metropole. Celkové náklady na projekt se odhadují na šest miliard eur (155,8 miliardy Kč), ale definitivní částku ještě bude třeba upřesnit, informovala rakouská agentura APA. Ředitelé železničních společností z Ruska, Ukrajiny, Slovenska a Rakouska o tom v pátek podepsali dohodu o porozumění. Cílem projektu je spojit střední Evropu s růstovými trhy na Dálném východě, včetně ruského Vladivostoku a čínské Šanghaje. Nyní se vypracuje studie proveditelnosti a podnikatelský model. Studie by měla být hotova do konce roku 2013. Do poloviny roku 2014 by pak mělo padnout konečné rozhodnutí o projektu, prohlásil ředitel ruských státních železnic Vladimir Jakunin. V projektové studii bude také stanovena přesná částka na projekt.

Ve Vídni se plánuje stavba nákladního terminálu na rozloze zhruba 200 hektarů. Rakousko si z realizace projektu slibuje vytvoření 3 000 nových pracovních míst a roční příjmy 120 milionů eur. Rakouské železniční společnosti ÖBB by mohl stoupnout objem přepraveného nákladu ze současných 113 milionů tun o deset procent. Na Slovensku je podle šéfa železniční společnosti ŽSR Štefana Hlinky v plánu výstavba subterminálu. Slovensko také podle něj doufá, že bude mít prospěch z výstavby a provozu železniční trati. Lodě v současnosti vozí náklady na Dálný východ 30 dní. Železnice by tuto dobu měla výrazně zkrátit. Podle prvních návrhů by cesta zboží z Vladivostoku transsibiřskou magistrálou do Moskvy a poté přes Kyjev a Bratislavu do Vídně měla trvat 15 dnů. Zda se ale železnice stane silným konkurentem pro lodní přepravu, se teprve ukáže. Přeprava kontejneru po železnici je totiž nyní asi třikrát dražší než přeprava po moři, jejíž cena z Asie do Evropy je nyní zhruba 700 eur (18 200 Kč).

## 06. 07. 2013 Nepohodlný symbol české železnice jubiluje (řada 810)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/221747-nepohodlny-symbol-ceske-zeleznice-jubiluje/>)

Nejrozšířenější a současně nejvysmívanější vlak – to je motorový vůz řady 810, díky kterému na mnoha místech ještě existuje železnice, ovšem za cenu malého pohodlí, velkého hluku a v létě i velkého vedra. Motoráky, které jsou částečně i nechtěným dítětem ČSD, letos slaví čtyřicítku – první prototyp opustil vrata Vagonky Studénka na jaře 1973 a v létě začal druhý prototyp vozit cestující ze Suchdola nad Odrou do Budišova nad Budišovkou. "Orchestrion", "Kufr" nebo "Skleník" jsou slušnější z přezdívek, kterých se dostalo všudypřítomným motorovým vozům označených dnes jako řada 810, v minulosti jako M 152.0. Staly se nástupci neméně slavných vozů M 131.1 "Hurvínků", ovšem jejich počet záhy výrazně přebily. Ovládly totiž nejenom lokálky, ale i hlavní neelektrizované trati a později vzhledem k nízkým provozním nákladům se začaly objevovat i na elektrizovaných drahách na málo vytižených spojích.





## Z motoráku pro lokálky nejpočetnější typ

První ambice dnes všudypřítomných motorových vozů byly skromné a skutečně nemělo jít o nic jiného než náhradu "Hurvínků" na těch nejzapadlejších lokálkách. Jejich konstrukci začala připravovat Vagónka Studénka společně s Československými státními drahami již koncem 60. let. Vznikl projekt lehkého motorového vozu s jednonápravovými podvozky (oproti občas znějícím názorům však nejde o tzv. rámové vozidlo, které by mělo nápravy zasazené přímo v rámu vozové skříně), z toho jedním hnacím a druhým běžným. Levný byl nový motorák odshora až dolů, ušetřilo se i na pohonu, protože vůz dostal šestiválcový motor Škoda ML634 o výkonu 155 kW, převodovku Praga 2M70 i další prvky používané v tehdy vyráběných městských autobusech ŠM11 – odtud tedy charakteristický "autobusový" zvuk malého motoráku. Jednou z mála věcí, kde byl nový motorový vůz avantgardou, byly dveře – posuvné dveře. U ČSD se objevily poprvé a (s výjimkou níže zmíněných prototypů řady M 475.0) až do poloviny 80. let jinde než na malých motorácích nebyly k vidění.



První prototyp označený ještě jako M 151.0001 (číslice později změněná na dvojku udává nápravovou hmotnost, vůz tedy byl nakonec těžší, než konstruktéři zamýšleli) vyjel na jaře 1973 a čekaly ho náročné zkoušky na velimském okruhu. Od svých následníků se prototyp lišil čelem, chyběly závěsy, odlišoval se také barevným schématem. První motorák, kterým se svezli cestující, ovšem byl až druhý prototyp. Podle webu Prototypy.cz jeho zkušební provoz začal v červnu 1973 mezi Suchdolem nad Odrou a Budišovem nad Budišovkou.

Původní zakázka státních drah byla na 162 vozidel, tedy nijak závratné množství (vzhledem k tomu, že šly do celého Československa na nespočet lokálek). Nakonec jich však bylo více než čtyřikrát tolik. Jak totiž rostla "sláva" malých motoráků, tak šel k neslavnému konci projekt jejich větších sourozenců řady M 475.0. Stavbu těchto motorových vozů začala Vagónka Studénka připravovat ještě před řadou M 152.0. Jednalo se o větší vozidla, která měla ovládnout provoz na dlouhých neelektrizovaných trasách a překlenout tak propast mezi lokálovými M 152.0 a rychlíkovými M 296.1/2. Jednalo se o čtyřnápravové motoráky s výkonnějším motorem a pohodlnějšími sedačkami než v případě malých vozů, kterým však osud nedopřál sériové existence. Zůstalo u dvou prototypů, stavbu dalších Vagónka kvůli nedostatku součástí odkládala, až ji nakonec zrušila úplně. Tento výpadek však musely ČSD nějak nahradit a přes veškerou snahu najít rozumnější řešení se odpovědí nakonec stalo zvýšení počtu M 152.0 na 680 včetně dvou širokorozchodných vozů.

## Náhrada za Hurvínky i Kredence

Motoráky přeznačené v roce 1988 na řadu 810 nezůstaly osamocené. Ve Studénce vznikaly i přípojné vagony Baafx, dráhy potom sestavovaly i pětivozové soupravy přezdívané "ropovody", které vozily cestující na vytížených tratích. Motoráky totiž běžně jezdily například i mezi Karlovými Vary a Chomutovem. Zlatým obdobím motorových vozů 810 a přípojných vagonů byla 90. léta a první polovina prvního desetiletí nového století. K jejich čím dál většímu rozšíření nahrála řada okolností. V prvé řadě šlo o to, že neexistovala alternativa: Na věčnost totiž po "Hurvínkách" začaly odcházet také větší motorové vozy z 50. a 60. let, které sice nabízely objektivně vyšší komfort než řada 810 (dvounápravové podvozky, vyšší opěradla), ale vzhledem k výpadku dodávek typu M 475.0 na konci 70. let neměly odpovídajícího nástupce. V 90. letech sice přišlo několik desítek nových větších motoráků, které však zdaleka nestačily jako náhrada stovek starých vozů – a nejen jich. Od ČSD a později ČD totiž současně začali odcházet cestující do aut, takže motorové vozy s přípojnými vagony rázem postačovaly tam, kde dříve jezdily dlouhé soupravy s lokomotivou. Cestující zvyklí na dunící motorovou lokomotivu a pohodlí velkého vagonu tak jednoho dne na své zastávce uslyšeli "bzučení" malého motoráku a museli si na mnoho dalších let zvyknout na jeho tvrdé lavice – nebo si pořídit auto. Podstatně menší roli hrály tyto motorové vozy ve slovenské železniční historii. I vzhledem k trakční náročnosti mnoha neelektrizovaných tratí zůstávají na nich dodnes v nemalé míře zastoupeny klasické soupravy, malé motoráky tak nejčastěji zůstaly pouze na takových tratích, na které byly určeny – krátkých lokálkách.

## Malý motorák jako velký exportní artikl

Motorové vozíky 810 nejsou ovšem "plevelem" pouze české a v menší míře slovenské železnice. Svě nezastupitelné místo totiž mají i v Maďarsku. V barvách železniční společnosti MÁV (později její dceřiné firmy START) vládnu maďarským lokálkám stejně neohroženě jako těm českým, přitom však nabízejí cestujícím vyšší komfort – Vagónka Studénka vybavila typ Bzmot, který vyrobila v letech 1977 – 1986 v počtu 207 kusů (z toho dva pro společnost GySEV), mimo jiné také pohodlnějšími sedadly,

kteřá – ve srovnání s "československými" nízkými lavicemi – rázem zvýšila komfort cestování. Stejně jako ČSD dostaly i MÁV k motorovým vozům také přívěsné vagony.

Stejně jako na Slovensku ani v Maďarsku však nenesou vozy Bzmot takovou dopravní zátěž jako v Česku, neboť významnou roli v regionální dopravě na neelektrizovaných tratích hrají klasické soupravy s motorovými lokomotivami. Verze Bzmot navíc neproslula příliš velkou spolehlivostí, MÁV se proto záhy pustily do rekonstrukcí, v první řadě do výměn motorů Škoda za licenčně vyráběné agregáty MAN.

Drobné zásahy probíhaly také v Česku u původní varianty 810 – aniž by však došlo k velkým rekonstrukcím a vzniku nových řad, ke kterým se dostaneme níže. Úpravy se dotkly například topení, ovládání dveří, později také informačního systému. V posledních letech začaly zbývající nerekonstruované motoráky dostávat pohodlnější sedačky, spouštěcí okna, v některých jsou i automaty na jízdenky.

### Rekonstrukce: Od okénka do kabiny po Regionovu s Bagetou

Významnější rekonstrukce malých regionálních motoráků probíhaly ve všech třech zemích, kde jezdí. Většinou při nich vznikla vozidla na první pohled nepodobná těm původním ze Studénky, dopravci v Maďarsku a na Slovensku se dokonce pokusili vytvořit verzi pro dálkovou dopravu. Prvním rozsáhlejším zásahem do konstrukce vozů 810 byl vznik slovenské řady 811. V tomto případě však nešlo v pravém slova smyslu o rekonstrukce původních motoráků, jako spíše o jejich dodatečnou sérii. Část dnešních vozů řady 811 vznikla rekonstrukcí přípojných vozů, zbytek byly novostavby vyrobené v roce 1996 ve spolupráci MSV Studénka (nástupce původní Vagónky) a ŽOS Zvolen. Celkem vzniklo 27 těchto vozů, oproti původním motorákům měly nový motor LIAZ M 1.2C ML 640 S a také nové, pohodlnější sedáky. Vozy jsou charakteristické hranatější skříní, která na pohled působí robustněji. Současně však zachovává typické rysy starší verze.



Zvenku nepodobné, ale o to podobnější uvnitř jsou řadě 811 i slovenské motoráky 812, které již skutečně vznikly rekonstrukcí původních motorových vozů 810. Modernizace probíhaly v letech 2001 – 2006, zůstala jim původní vozová skříň včetně výklopných oken, nové jsou opět motory a sedadla. Železnice Slovenské republiky (později Železniční společnost Slovensko) vyrobily 64 těchto vozidel, jedno z nich se ovšem od zbytku výrazně liší – jde o tzv. verzi LUX. Motorák dostal klimatizaci, docela nová sedadla v uspořádání 2+2 – a to typ, který znají čeští cestující z Pendolina nebo první třídy jednotek City Elefant. ŽSR uvažovaly, že nechají vyrobít více takto upravených motoráků, které by potom sloužily jako přípoje k vlakům Intercity, ale nakonec od svého záměru upustily. Zůstalo tak u jediného prototypu.

Pohodlná klimatizovaná verze malých motoráků – jakkoli to českému cestujícímu zvyklému pouze na nepohodlnou základní variantu může znít divně – ale vůbec nebyl slovenský "úlet". Právě tímto směrem se vydaly při rekonstrukcích svých Bzmot po roce 1998 maďarské MÁV. Pro zútulněné vozy, kterým také pořídily novou skříň, vznikla zvláštní kategorie Interpici (ve smyslu malé Intercity), která obsluhovala některé neelektrizované trati. Vlaky Interpici fungovaly jako přípoje k Intercity a byly povinně místenkové. V roce 2010 však START kategorii Interpici zrušily, modernizované motoráky potom přesunuly na běžné vlaky.

Podstatně méně ambiciózní byly rekonstrukce vozů 810 v podání Českých drah. Jejich cesta ke konečné variantě byla však obzvláště trnitá. Z původních motorových vozů postupně vznikly hned čtyři nové řady – 809, 811, 812 a 814. První "rekonstrukce" spočívala vlastně jenom v úpravě dveří u stanoviště strojvedoucího tak, aby mohl prodávat jízdenky na tratích s tzv. specifickým odbavením cestujících (provoz bez průvodčích). Dráhy navíc časem takto upravené vozy přestaly označovat jako novou řadu, takže "rekonstruovaná" řada 809 je nakonec k nerozeznání od části svých původních sourozenců. Zásadní změnu naopak přinesla řada 811. Rozsahem rekonstrukce připomíná slovenskou řadu 812 – motorové vozy dostaly nový motor LIAZ M1.2 ML 636 F a nové sedačky (stejně jako znají cestující z pražských vozů metra M1), na první pohled lze rekonstruovaný vůz rozeznat podle jiného čelního světlometu a zatmavených skel. Vznikly však pouze dva takto upravené motoráky a tři odpovídající přípojně vozy a potom se České dráhy vydaly zase o krok dál.



Od řady 812 ve variantě pro ČD se již ze starých motoráků začala stávat nízkopodlažní vozidla. Lépe řečeno, motorový vůz prošel rekonstrukcí, kdy dostal nový interiér, motor a některé exteriérové prvky, jeden z přívěsných vozů ovšem dostal nízkopodlažní střední část a také kabinu strojvedoucího, takže se z něj stal obousměrný řídicí vůz. Pohodlí zvýšily nové pohodlné sedačky, polospuštěcí okna,

zvenku by v rekonstruované soupravě jen málokdo hledal původní motorák vzhledem k novým čelům, dveřím i oknům. Nový byl i motor LIAZ M 1.2C ML 640 SE s výkonem zvýšeným na 242 kW. Vzhledem k atypickému zelenému nátěru dostal motorák přezdívku "Esmeralda", ovšem desítky pokračování mu to nezaručilo, naopak zůstalo u prototypu. Šumperský PARS ovšem koncept rozvinul a v polovině prvního desetiletí 21. století představil do té doby nejprogressivnější rekonstrukci motoráku řady 810 nazvaný Regionova.

Regionova označená jako řada 814 se na první pohled (až na barvu) podobá prototypové řadě 812, je zde však jeden zásadní rozdíl – už není sestavena ze dvou samostatných vozidel, nýbrž jde o nedělitelnou dvoučláňkovou jednotku. Nízkopodlažní úprava přípojných vozů udělala Regionovu přístupnou pro handicapované cestující a kočárky či cyklisty, spojení obou částí umožnilo snadný přechod. Regionova se ovšem nesetkala s jednoznačně kladným přijetím. Zatímco sedačky, které nabídlý nesrovnatelně vyšší komfort než staré lavice, nebo nová okna cestující ocenili, stěžovali si na hluk, který byl podle některých měření dokonce vyšší než u původních motoráků. Chodové vlastnosti se potom nezměnily, vzhledem k jednoduchým podvozkům trpěly Regionovy stejnou "skákavostí" jako jejich předchůdci. Problém představovaly také trakční vlastnosti, vzhledem k tomu, že byla poháněna pouze jedna ze čtyř náprav, činila Regionovám problém stoupání. Mnoho na tom nezměnil ani vznik výkonnější tříčláňkové verze se dvěma poháněnými nápravami. České dráhy nechaly vyrobit 211 jednotek řady 814 (včetně tříčláňkových 814.2), jednu další si pořídila soukromá Železnice Desná, výroba probíhala v letech 2006 – 2012.



Alternativu k Regionově představuje "Bageta", tedy slovenská řada 813 – dvoučláňková jednotka vzniklá rekonstrukcí vozů 810 a přípojných vozů. Vyráběla ji ŽOS Zvolen pro Železniční společnost Slovensko. Na rozdíl od Regionovy nedostala nové čelo, je tedy na první pohled zřejmé, kde je původ rekonstruovaného motoráku, "Bageta" také nemá nízkopodlažní část. Zato má klidnější a tišší chod, rychlost zvýšenou na 90 km/h a o trochu výkonnější motor (MAN D 2876). ZSSK zakoupily mezi lety 2006 a 2010 celkem 44 těchto jednotek.



Konečně poslední zástupce vrcholné generace rekonstrukcí motoráků 810 připomíná křížence obou výše zmíněných verzí. Jednotku 813.1 si pořídil český soukromý dopravce GW Train Regio. Výrobcem je ŽOS Zvolen, základem jednotka 813, která ovšem v podání pro soukromou firmu dostala nízkopodlažní část a také klimatizaci. Svě "Bagety" si GW Train Regio pořídila v roce 2012.

V rekonstruovaných verzích, zejména českých Regionovách, málokdo původní řadu 810 ještě pozná. Zahájení rekonstrukcí tak znamenalo konec období největší "slávy" malých motoráků. Ty se postupně začaly stahovat tam, kam měly patřit od začátku, tedy na zapadlé lokálky. Po roce 2011 se navíc na české železnici začaly ve velké míře objevovat zcela nové motorové jednotky Regioshuttle a Link II (tzv. Regioshark), které začaly z některých významných relací vytlačovat i Regionovy a dráhy mohly pokračovat v nahrazování původní řady 810. Přesto je dvounápravový červený motorák s béžovým pruhem na kolejích stále ještě k vidění velmi často. A dlouho tomu tak ještě zůstane i přesto, že už má za sebou čtyřicetku.

## 06. 07. 2013 V Kanadě vykolejil vlak s ropou a explodoval, před ohněm prchly stovky lidí

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-kanade-vykolejil-vlak-s-palivem-dqp-zahranicni.aspx?c=A130706\\_155545\\_zahranicni\\_im](http://zpravy.idnes.cz/v-kanade-vykolejil-vlak-s-palivem-dqp-zahranicni.aspx?c=A130706_155545_zahranicni_im))

V kanadské provincii Quebec vykolejil nákladní vlak převážející surovou ropu. Podle svědků se po nehodě ozvalo několik silných explozí, po nichž z vlaku šlehal plameny a do okolí se valil kouř stovky metrů vysoko. Zničeny byly desítky obytných domů. Zemřel nejméně jeden člověk. Nákladní vlak vykolejil v sobotu po půlnoci místního času v centru kanadského městečka Lac-Mégantic v provincii Quebec, asi 250 kilometrů východně od Montrealu. Město má zhruba 6 000 obyvatel. Ministr životního prostředí pro provincii Ontario, při jejíchž hranicích město leží, uvedl, že vlak sestával ze 73 vagonů vezeoucích ropu. Po nehodě explodovaly čtyři cisterny vlivem velkého přetlaku. K dalším se místní hasiči zatím nemohli přiblížit. Není tedy vyloučeno, že by mohl následovat další výbuch.



Podle policie bylo výbuchem a následným požárem zničeno okolo 30 domů v centru Lac-Mégantic. Policisté pohřešují několik osob, přepravní společnost oznámila, že bylo několik lidí zraněno. "Když vidíte centrum vašeho města téměř zničené, pochopíte, že se sami sebe ptáme, jak se z této události



vůbec dostaneme," prohlásila na tiskové konferenci zdrcená starostka Colette Roy-Larocheová. Kanadská televizní stanice CBC uvedla, že asi tisícovka obyvatel musela být evakuována. Policie zatím žádný údaj o obětech nezveřejnila, nicméně pohřešuje několik osob z okolí. "Nemohu říci vůbec nic o obětech... Lidé nám říkali, že jim (známí) neberou telefony, ale musíte pochopit, že jsou někteří mimo město na dovolené," řekl novinářům mluvčí policie Michel Brunet.

### **Strojvedoucí ve vlaku nebyl**

Podle svědků bylo po nehodě slyšet sérii explozí a následně vypukl požár, jenž se rychle rozšířil i na okolní domy. Plameny bylo prý vidět z dálky několika kilometrů. "Je to strašné. Nikdy jsme nic podobného nezažili. Všechno, co tam stálo, je pryč," popsal CBC obyvatel asi šestitisícového Lac-Méganticu Claude Bedard. V boji s plameny museli přispěchat na pomoc místním hasičům i jejich kolegové z okolních obcí. Velké množství ropy podle policie také uniklo do městem protékající řeky Chaudiere. Vykolejený vlak patřil podle CBC kanadské společnosti Montreal Maine & Atlantic, která vlastní více než osm set kilometrů železnic spojujících americké státy Maine a Vermont s kanadskými provinciemi Québec a Nový Brunšvik. Pro vedení společnosti je pohyb vlaku dosud nevysvětlitelnou záhadou. "Nejsme si jisti, co se stalo, ale strojvedoucí udělal všechno podle pravidel. Zastavil vlak a čekal na vystřídání," prohlásil viceprezident společnosti Joseph McGonigle. Ve chvíli, kdy se vlak rozjel, nebyl podle něj strojvedoucí uvnitř.

---

### **07. 07. 2013 Zloděj kabelů ochromil dopravu na Masarykově nádraží v Praze**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/233907-zloděj-kabelu-ochromil-dopravu-na-masarykove-nadrazi-v-praze/>)

Doprava na pražském Masarykově nádraží se v noci značně zkomplikovala. Zloděj si tam chtěl odnést 15 drátů a poškodil je natolik, že nebylo možné ovládat výhybky. Vlaky od Nymburka tak místo na Masarykovo nádraží jezdily na hlavní nádraží a spoje od Kolína musely z Libně do Holešovic. Kolem osmé hodiny ráno ale už začaly jezdit podle plánu. Výhybky zatím železničáři ovládají ručně – technici pracují na jejich opravě. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský uvedl, že hlášení o problému přišlo kolem půl čtvrté ráno. Policisté podle něj zloděje vyrušili, takže nestačil kabely ukrást, poškodil je ale natolik, že na nádraží přestalo fungovat zabezpečení. Hmotnou škodu způsobenou zlodějem mluvčí odhadovat nechtěl, v podobných případech ale podle něj nebývá velká. Daleko větší a těžko vyčíslitelná je škoda způsobená stovkám cestujících, jejichž vlaky naběrou zpoždění a musí jet jinou cestou, dodal.

---

### **07. 07. 2013 Na Sibiři vykolejil vlak – 70 zraněných**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/233944-na-sibiri-vykolejil-vlak-70-zranenych/>)

Nejméně 70 lidí se zranilo, když v Rusku vykolejil osobní vlak směřující ze Sibiře do Soči. Vlak havaroval poblíž stanice Krylovskaja vzdálené asi 110 kilometrů od města Rostov na Donu, uvedla agentura AP. Podle místních úřadů vykolejila lokomotiva a pět vagonů. Zástupce ministerstva pro mimořádné události Oleg Feďura řekl, že stav kolejí ovlivnilo horké počasí. Strojvedoucí předešel možným větším škodám tím, že použil záchrannou brzdu. Vlak vyjel v pátek ze sibiřského města Novosibirsk a do černomořského dějiště zimní olympiády 2014 Soči měl dorazit v pondělí.

---

### **09. 07. 2013 Údaje o hospodaření drah pod lupou, ministerstvo je poskytne každému**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/hospodareni-cesky-drah-verejne-dm2-/ekonomika.aspx?c=A130708\\_193548\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/hospodareni-cesky-drah-verejne-dm2-/ekonomika.aspx?c=A130708_193548_ekonomika_ert))

Po letech skončily spory o to, zda ministerstvo dopravy může, nebo nemůže zveřejňovat náklady a výnosy Českých drah za jednotlivé rychlíkové tratě, které stát objednává. Ministerstvo dopravy a České dráhy se dohodly na dodatku k desetileté smlouvě o provozu rychlíků, který data prakticky odtajňuje. Dohoda přichází poté, co ministerstvo dvakrát na žádost společnosti RegioJet tabulku s výkazy o nákladech a výnosech jednotlivých rychlíkových a expresních linek zveřejnilo a České dráhy se kvůli tomu obrátily na soud. Výkazy přitom ukázaly velké rozdíly v nákladech na jednotlivých linkách i nezvykle velké meziroční změny ve výnosech i nákladech. Podle smlouvy nebude ministerstvo zveřejňovat čísla automaticky, ale pouze podle "zvláštních předpisů". Tím se rozumí zákon 106 o svobodném přístupu k informacím. "Pokud tedy budou splněny veškeré náležitosti

zákona o svobodném přístupu k informacím, budou údaje poskytovány," řekl Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva.

Ministerstvo a České dráhy letos o dodatku ke smlouvě jednaly nezvykle dlouho, podpis přišel až půl roku poté, co vstoupil v platnost nový jízdní řád. Cena za vlakový kilometr v průměru stoupla nejméně za poslední tři roky o 1,2 procenta. Stát za rychlíky zaplatí opět zhruba čtyři miliardy korun, avšak opět snížil objem nasmlouvaných rychlíků a jejich počtu ujetých kilometrů. K redukci došlo už od července, což vzbudilo zejména v některých krajích velkou nevoli. "Zásadním problémem bylo nalézt řešení mezi rozsahem finančních prostředků a rozsahem dopravy. Určité zpoždění bylo vyvoláno i změnou ve vedení ministerstva dopravy v prosinci loňského roku," vysvětlil Novák.

### Stát může nařídit i vlastní průzkumy ve vlacích

Nově se ve smlouvě objevil například i závazek pro dráhy, aby jednaly o uznávání jízdenek s jinými dopravci na státem objednaných tratích, tedy například na chystané lince RegioJetu z Olomouce přes Krnov do Ostravy. Stát navíc bude mít možnost dělat si ve vlacích ČD vlastní dopravní průzkumy, dosud je mohli provádět pouze zaměstnanci drah. Slouží hlavně ke zjištění, kdy a kam lidé jezdí. "Při minulé soutěži na linku R 27 alternativní dopravci negativně vnímali, že nemají dostatečnou datovou základnu pro přípravu optimálních nabídek. Proto chceme provádět vlastní průzkumy, které budou objektivní. Následně pak mohou sloužit některé informace jako podklady všem dopravcům hodlajícím se zúčastnit nabídkových řízení," vysvětlil Novák. Plán ministerstva dopravy počítá s postupným otevíráním železnice konkurenci, celý proces však nabral zpoždění. První rychlíkovou trať má ze soukromníků provozovat RegioJet, ale stát s ním dosud neuzavřel ani smlouvu o smlouvě budoucí.

## 09. 07. 2013 Stanjura trať do Krnova RegioJetu nedal, jeho nástupce váhá (R27)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stanjura-trat-do-krnova-regiojetu-nedal-jeho-nastupce-vaha-1004650>)

Měla to být první soukromá vlašťovka na domácí dotované železnici. Dopravce RegioJet podnikatele Radima Jančury se ale na trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc možná nikdy nevydá. Odcházející ministr dopravy Zbyněk Stanjura se totiž rozhodl, že chystanou smlouvu o smlouvě budoucí s Jančurou nepodepíše. Byl to přitom právě Stanjura, kdo trať po dlouhých peripetích přičlil RegioJetu. A s tratí také dotace 2,1 miliardy korun během patnácti let. Politické zemětřesení ale vzalo ministrovi vítr z plachet, podobně zásadní dokumenty v demisi podepisovat nechce. „Následný vývoj bude především záležet na novém ministru dopravy. Rozhodnutí musí padnout brzy,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Nastupující ministr Zdeněk Žák ale váhá. „Nezbude mi nic jiného než vše v rychlosti prověřit a pak se nějak rozhodnout,“ řekl. Jančurovi každý odklad komplikuje život, neboť bez smlouvy nemůže nakupovat vlaky. Podnikatel ale vypadá se situací smířený. „Chápu, že ani pan Žák nic takového podepisovat nebude,“ uvedl Jančura. Padá tak prosincový termín roku 2014, kdy měly motoráky RegioJetu na trať vyjet. „Ten region prostě zůstane bez nových vlaků,“ doplnil podnikatel.

Situace hraje do karet Českým drahám, které od počátku proti odstátnění provozu na trati brojily. Stejný postoj zaujaly i železniční odbory, které dokonce Stanjurovi hrozily trestním oznámením v případě, že smlouvu podepíše. Podle Jančury je ještě šance, že po dokončení takzvané notifikace v Bruselu příští rok v květnu zadá ministr dopravy znovu trať RegioJetu. V takovém případě by ale žluté vlaky vyjely až v prosinci 2015. Ministerstvo dopravy si ale možný kolaps liberalizace dotované železnice nepřipouští. Po krnovském neúspěšném pilotním projektu chce úřad ještě v letošním roce vypsát veřejnou soutěž o provoz na tratích Praha – Děčín a Praha – Most – Cheb.

## 10. 07. 2013 Ministrem dopravy byl jmenován Zdeněk Žák

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Ministrem\\_dopravy\\_jmenovan\\_Zdenek\\_Zak.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Ministrem_dopravy_jmenovan_Zdenek_Zak.htm))

Dne 10. července jmenoval prezident Miloš Zeman ministrem dopravy Zdeňka Žáka. Premiér Jiří Rusnok uvede Zdeňka Žáka do funkce ministra dopravy ve čtvrtek, 11. července ve 14:50 hodin. Oficiální uvedení nového ministra se uskuteční v budově Ministerstva dopravy na adrese nábřeží L. Svobody 1222/12, Praha 1. Po příjezdu premiéra Rusnoka a ministra dopravy Žáka (fototermín) bude následovat setkání s vedením ministerstva a krátký tiskový brífink ve foyer Ministerstva dopravy.



**11. 07. 2013 Japonské šinkanseny mají nového soupeře**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/japonske-sinkanseny-maji-noveho-soupe-re-1005352>)

V zemi vycházejícího slunce se stupňuje bitva mezi novými nízkonákladovými aerolinkami a provozovateli slavných vysokorychlostních vlaků, šinkansenů. Boj má zatím jediného vítěze: zákazníci, kteří těží z klesajících cen. Železniční společnosti West Japan Railway a Kjúšú Railway začaly snižovat ceny jízdenek zakoupených předem až o 34 procent. Jednosměrná jízdenka z centra Ósaky do Kagošimi se dá pořídit za 14 tisíc jenů, tedy něco přes 2 800 korun. Stále je to trojnásobek ceny nejlevnější letenky od Peach Aviation. Snižování cen naznačuje, že železniční dopravci začínají ztrácet půdu pod nohama i tržní podíl. Aerolinky Peach, JetStar Japan a AirAsia Japan teprve v loňském roce zacílily na japonský vnitrostátní aviatický trh, který má odhadovanou hodnotu 19 miliard dolarů ročně a jemuž po dlouhou dobu dominovali domácí hráči Japan Airlines a All Nippon Airways (ANA). „Jde o začátek,“ citovala agentura Bloomberg Petera Harbisona ze sydneyjského centra pro letectví CAPA. „Nové aerolinky začnou primárně spojovat města, která nejsou dobře obsluhována vlaky. Pokud jsou provozovatelé vlaků chytří, budou se snažit dostat do těchto měst jako první,“ dodal Harbison. Vyšší konkurence se začíná projevovat i na klesajících ziscích kolejových přepravců. West Japan Railway, také známá pod názvem JP West, očekává, že v současném hospodářském roce, který končí příští rok v březnu, jí klesne zisk o 4,5 procenta na 57,5 miliardy jenů (asi 11 miliard korun), a to navzdory růstu výnosů téměř o procento na 1,31 bilionu jenů. Tlak konkurence se projevuje poklesem marží. Konkurenci brzy na vlastní kůži pocítí největší provozovatel šinkansenů – Central Japan Railway (JR Central). Aerolinky Peach začnou na konci října létat na frekventované trase mezi Ósakou a metropolí Tokio. JR Central se zatím nechystá zapojit do cenové války, protože sází na obchodní cestující. JR Central nyní obsluhuje 250 spojů mezi Tokiem a Ósakou denně, zatímco leteckých spojů mezi těmito megapolemi existuje jen 96 denně.

**11. 07. 2013 Podle soudu EU neplní ČR povinnosti v železniční dopravě**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/podle-soudu-eu-neplni-cr-povinnosti-v-zeleznicni-doprave/960771>)

Česká republika dostatečně neplní povinnosti vyplývající ze směrnice Evropské unie pro fungování železniční dopravy. Rozhodl o tom dnes Soudní dvůr Evropské unie, který například kritizoval maximální cenu za používání železniční infrastruktury, kterou stanovuje ministerstvo financí, nebo nedostatečné podněty pro provozovatele infrastruktury, aby snižoval náklady. Evropská komise před třemi lety podala sérii žalob na několik členských států kvůli tomu, že podle ní neplní povinnosti týkající se železniční dopravy. Unijní soud dnes rozhodl, že své povinnosti neplní ani Slovinsko, žalobu na Lucembursko zamítl. Česká republika musí nyní vyhovět rozsudku v co nejkratší lhůtě. Dojde-li Evropská komise k závěru, že se tak nestalo, může podat novou žalobu a navrhnout pokutu.

Soudní dvůr v rozsudku uvedl, že provozovatel železniční infrastruktury musí mít určitý rozhodovací prostor pro stanovení výše poplatků, aby je mohl použít jako nástroj řízení. Nicméně stanovení maximální ceny za používání železniční infrastruktury každoročním výměrem ministerstva financí tento rozhodovací prostor zužuje a odporuje cílům směrnice o železniční dopravě, uvedl soud. Komise také tvrdila, že v ČR neexistují opatření, která by motivovala provozovatele ke snižování nákladů na zajištění infrastruktury a ke snižování poplatků za přístup k této infrastruktuře. Soud dal komisi zapravdu. Uvedl, že státní dotace, na které upozorňovala česká strana, mohou sice vést ke snížení nákladů na zajištění infrastruktury, ale "samy o sobě provozovatele nemotivují, neboť od něj nevyžadují žádný závazek". Soud také souhlasil s komisí, že Česká republika nezavedla systém odměňování výkonu, který by povzbuzoval železniční podniky a provozovatele infrastruktury k minimalizaci závad a ke zvyšování výkonu železniční sítě. ČR tak nesplnila povinnosti, které pro ni vyplývají z unijního práva, uvedl soud. Potvrdil také, že v rozporu s unijním právem je fakt, že proti rozhodnutím Drážního úřadu se lze odvolat k ministerstvu dopravy. Podle soudu EU je možné se odvolat proti rozhodnutím regulačního úřadu jen u soudu.

**11. 07. 2013 Sesuv a zdržení jsou pryč, jablunkovský tunel vlaky využívají naplno**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/234373-sesuv-a-zdrzeni-jsou-pryc-jablunkovsky-tunel-vlak-yvyzivaji-naplno/>)

Náročná a problematická stavba poznamenaná sesuvy půdy skončila. Jedna z nejnáročnějších staveb na třetím tranzitním železničním koridoru jablunkovský tunel je částečně v provozu od května, nyní

Správa železniční dopravní cesty otevírá obě koleje, vlaky tak mohou na cestě z Českého Těšína na hranice se Slovenskem zrychlit. Nový tunel vznikl místo jednoho z původních dvou úzkých jednokolejných tunelů, na rozdíl od nich už je dvoukolejný, rychlost na modernizované trati je až 160 km/h. Tunel je dlouhý 612 metrů, SŽDC ho postavila v rámci modernizace traťového úseku Bystřice nad Olší – Mosty u Jablunkova – státní hranice.

Se zprovozněním nového tunelu začali železničáři zasypávat ten původní nazvaný I. Kalchberg. Proti jeho zrušení se bouřili místní obyvatelé, poukazovali na jeho historický význam – právě u jablunkovských tunelů došlo k údajně první německo-polské potyčce bezprostředně před vypuknutím druhé světové války. SŽDC ale návrhy na zachování tunelu nebo dokonce vybudování cyklostezky odmítla jako příliš nákladné. Polovinu prvního tunelu proto zasypává, zbytek je ale napojen novou štolou na dvoukolejný tunel a bude sloužit jako úniková cesta.

Stavba nového tunelu v nestabilním terénu u česko-slovenských hranic se neobešla bez komplikací. Nejzávažnější představoval sesuv půdy na podzim 2009. Rok a půl potom stavba stála. Půda se propadla do rozestavěného tunelu, zavalila asi 70metrový úsek, na povrchu vznikl kráter široký asi 150 metrů. Železniční odborníci tehdy připomněli, že podobné potíže měli i stavitelé původních tunelů. První vznikl s Košicko-bohumínskou železnicí, po jejím zdvoukolejnění kvůli nestabilitě půdy postavili raději druhý jednokolejný tunel než jeden dvoukolejný.



## 12. 07. 2013 U Paříže se vřítel vlak na nástupiště – 6 lidí zemřelo (Brétigny-sur-Orge)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/234566-u-parize-se-vritel-vlak-na-nastupiste-6-lidi-zemrelo/>)

Při nehodě osobního vlaku na nádraží Brétigny-sur-Orge u Paříže zemřelo dnes 6 lidí. Oznámil to ministr vnitra Manuel Valls. Desítky dalších jsou zraněny, z toho 12 lidí vážně. Vlak vykolejil přímo ve stanici. Údajně se sem vřítel obrovskou rychlostí, některé vagony skončily až na nástupišti. Francouzské ministerstvo vnitra potvrdilo, že k nehodě došlo na nádraží Brétigny-sur-Orge, asi 26 kilometrů od Paříže. Na místě zemřelo 6 lidí, oznámil ministr vnitra. Podle něj by ale mohl být počet obětí ještě vyšší. "Počet obětí se neustále mění a naneštěstí zřejmě ještě vzroste," uvedl Valls. Desítky dalších byly zraněny. Zranění skončili v nemocnici. Fotografie z Twitteru ukazují vykolejený vlak přímo ve stanici, některé vagony dokonce zasáhly nástupiště. I když neměl rychlík ve stanici Brétigny zastavovat, svědci popsali, že k nádraží přijížděl nezvykle rychle. "Vlak přijel do nádraží velkou rychlostí. Z dosud neznámého důvodu se rozdělil na dvě části. Část vlaku dále jela, zatímco druhá se převrátila na nástupiště," uvedl policejní zdroj. Meziměstský spoj mířil z Paříže do Limoges. V sedmi vagoncích cestovalo více než 385 pasažérů. Čtyři zadní vozy vykolejily. Příčiny nehody zatím nejsou jasné. Mnozí cestující zůstali uvězněni uvnitř vagonu. Úřady bezprostředně po nehodě zastavily veškerý provoz na trati, neštěstí se vyšetřuje.



## 13. 07. 2013 Za nehodu vlaku u Paříže může porouchaná výhybka (Brétigny-sur-Orge)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/234606-za-nehodu-vlaku-u-parize-muze-porouchana-vyhybka/>)

Za včerejší nehodu vlaku u Paříže může podle železniční společnosti technická závada na trati. Šéf francouzských drah Guillaume Pepy oznámil po pátečním neštěstí, kdy osobní vlak se stovkami cestujících vykolejil na nádraží Brétigny-sur-Orge, že následky mohly být ještě horší, kdyby železničáři nezabránili srážce s protijedoucím vlakem. Nehodu nepřežilo nejméně šest lidí a další desítky jsou zraněny. Ještě v noci na dnešek záchranáři pátrali po případných dalších obětech. Za nehodu může podle železniční společnosti porouchaná výhybka. Rozbila se ocelová spona, která ve výhybce spojuje dvě koleje, závada je podle úřadů předmětem dalšího soudního a technického vyšetřování.



Vlak Intercity z Paříže do Limoges se rozdělil na dvě části. Tři vozy ještě pokračovaly v pohybu, zatímco další čtyři se převrátily na nástupiště. Kdyby se železničářům nepodařilo pohyblivě se soupravu zastavit, hrozila srážka s protijedoucím vlakem. "Řidič lokomotivy naštěstí reagoval naprosto skvěle a ihned spustil poplach, což zamezilo srážce s protijedoucím vlakem, který by za několik vteřin vrazil do vykolejených vagónů jeho soupravy. Nejedná se tedy o nějaký lidský problém," řekl ministr dopravy Frédéric Cuvillier. Ten také popřel předchozí zprávy, že vlak jel příliš rychle. Podle něj jel rychlostí 137 kilometrů za hodinu, což je o 13 kilometrů za hodinu méně, než bylo povoleno.

Záchranáři ošetřili nejméně 192 cestujících. Ve vlaku přitom jelo podle Pepyho zhruba 370 lidí. Do nemocnic muselo být transportováno 30 zraněných. Osm lidí bylo zraněno vážně, řekl v noci na dnešek na místě neštěstí francouzský premiér Jean-Marc Ayrault. S přeživšími na místě hovořil i francouzský prezident François Hollande. Francouzský prezident François Hollande: "Chtěl bych vyjádřit soustrast rodinám obětí. Bohužel bude chvíli trvat, než budou všechny oběti identifikovány. Vyšetřování probíhá a jakmile to bude možné, budeme rodiny informovat. Chápu obavy a smutek blízkých a soucítím s nimi."

## **15. 07. 2013 Jiří Kolář: Konec výpravčích v Čechách nehrozí**

Zdroj: E15.cz (<http://nazory.euro.e15.cz/rozhovory/jiri-kolar-konec-vypravcich-v-cechach-nehrozi-1006111>)

Pojďme ty dnešní betonové šílenosti nahradit něčím, co je normální," říká v rozhovoru generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář o protihlukových stěnách. Starostí s železničními projekty má ale mnohem víc.

\* E15: Jako jeden z cílů jste si při svém nástupu dal zvýšení rychlosti na některých úsecích železnice. Dnes je maximálně povolená rychlost 160 kilometrů v hodině. Kdy se svezeme dvoustovkou?

Opravdu bychom byli rádi, kdyby se i na naší infrastruktuře jezdilo až 200 kilometrů v hodině. Ukazuje se ale, že to není tak jednoduché. Analýza, kterou jsme zpracovali, nám ukázala, že na stávajících koridorech by zvýšení rychlosti stálo lehce nekřesťanské peníze. Uvažovali jsme hlavně o čtvrtém koridoru směrem do jižních Čech, který je ve výstavbě, případně o některých úsecích na jižní Moravě. Zvýšení rychlosti by byl pěkný marketingový tah, ale opakují, bylo by to příliš drahé. Navíc zkrácení jízdních dob by bylo pouze o několik minut. S rychlostí 200 kilometrů v hodině proto zatím nepočítáme.

\* E15: To jsou tedy koridory. Co váš záměr upravit na vyšší rychlosti lokální tratě. Děje se něco alespoň tam?

Letos jsme soustředili údržbu tam, kde národní dopravce nasadil modernizovaná nebo nová vozidla. Je to logické, tam, kde jezdí nové vlaky, by měla být co nejvyšší možná rychlost. K tomu máme vytipovaných dalších 13 tratí, v každém kraji jednu, které chceme co nejvíce vylepšit. Ať už jde o zabezpečovací zařízení, nástupiště, zastávky a tak dále. To je 13 náhradních projektů, kde chceme využít evropské peníze. Už je to v běhu, do dvou tří měsíců mají projektanti odevzdat své práce. Zvýšení rychlosti třeba ze 40 kilometrů v hodině na 80 má pro dojezdové časy mnohem větší význam než nákladné zvyšování rychlostí na koridorech.

\* E15: Když mluvíte o koridorech, ty se mění kvůli protihlukovým stěnám v betonové žlaby bez výhledu, na což si řada cestujících stěžuje. Ani vy nejste fandou vysokých protihlukových stěn. Děláte s tím něco?

Na dvou místech, v Praze a na Moravě, testujeme nízké protihlukovky. Osobně mě to velmi zajímá a pojedu se na to podívat.

\* E15: Jak je taková nízká protihluková stěna vysoká?

Necelých 80 centimetrů. Je v podstatě jen do výše kol. Odstiňuje podvozek, kde při styku kola s kolejnicí ten hluk vzniká. Skutečně říkám, pojďme ty dnešní betonové šílenosti nahradit něčím, co je normální. Ještě nějakou dobu se ale ty vysoké zdi budou stavět, protože už jsou zakotvené v projektech.

\* E15: Kdy by se tedy mohly začít stavět ty nízké?

Letos je otestujeme, což potrvá několik měsíců. Budeme například měřit hlučnost ve všech čtyřech ročních obdobích. Myslím, že do roka a do dne by to mohlo jít do provozu.

\* E15: Mluvil jste o velkých stavbách. K těm nejzajímavějším patří ve vašich plánech tunel Praha – Beroun, tunel Nemanice – Ševětín na jihu Čech a rychlodráha na Kladno. Jak to s nimi vypadá?

Začnu od konce. Rychlodráha na Kladno je pojem, který existuje 20 let. Pojdme se ale raději bavit o elektrifikované dvoukolejce Praha – Kladno s odbočkou na letiště. To je dle mého schůdný projekt, který je možné postavit i z evropských peněz. Tento projekt je dnes pro nás prioritou.

\* E15: Jak vidíte termíny, hlavně u té odbočky na letiště?

Jediné, co snad stihneme do konce roku 2015, je rekonstrukce Negrelliho viaduktu. Ta je projektově připravená. Všechny ostatní úseky chceme přihlásit do následného operačního programu pro období 2014 až 2020.

\* E15: A ty další dvě stavby?

Bylo by fantastické mít tunel do Berouna, ale obávám se, že budeme v rámci operačního programu Doprava číslo dvě modernizovat stávající trať. Tedy údolím Berounky. Pokud jde o úsek Nemanice – Ševětín, ten přijde na řadu až v závěru stavby čtvrtého koridoru. Teď je o něm možná ještě předčasné mluvit.

\* E15: Je tu ještě jedna zajímavá akce. Váš předchůdce Jan Komárek kdysi zmiňoval, že správa železnic kompletně zrenovuje historickou ocelovou konstrukci, která zastřešuje první čtyři nástupiště pražského hlavního nádraží. Nedali jste tenhle nápad k ledu?

Není to u ledu, děláme na to projektovou přípravu. Takže by se to mělo udělat, předpokládám, že na to rovněž využijeme evropské peníze. Bude to ale spíše v tom následujícím programovacím období.

\* E15: Velkým tématem je převod nádraží od Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Pomiňme všechny zádrhele a řekněme, že ta nádraží spadnou pod vás. Co s nimi budete dělat?

My na rozdíl od Českých drah, které jsou akciovou společností, můžeme na investice do nádraží využít státních peněz. A také evropských peněz, což dráhy nemohou. Já v tom vidím možnost, jak čerpání operačního programu Doprava obohatit o rekonstrukce nádraží.

\* E15: Mimochodem, dostanete i pražské hlavní nádraží, které má ve správě firma Grandi Stazioni?

Je šest projektů, kam patří třeba České Budějovice, Masarykovo nádraží, Brno a také pražský hlavák, které jsou mimo tu základní skupinu nádraží.

\* E15: Ty tedy nedostanete?

Měli bychom je také dostat, ale budou ve zvláštním režimu, protože České dráhy k nim vesměs založily samostatné společnosti, obvykle s nějakým partnerem. Bude potřeba jeho souhlas, aby České dráhy byly nahrazeny SŽDC.

\* E15: Drtivá většina nádraží je nezisková. Kde vezmete peníze na jejich údržbu a chod? Už teď nepokrýváte z poplatků za koleje ani náklady na řízení provozu.

Já předpokládám, že do budoucna vznikne nějaká rozumná dohoda, z čeho by se měl poplatek za dopravní cestu skládat. A měl by v něm být zahrnut i poplatek za nádraží.

\* E15: Dá se tedy čekat, že dopravci budou platit za koleje víc?

Udělalí jsme si průzkum poplatků za dopravní cestu v Evropě. A pokud by to mělo být u nás spravedlivě vyváжено a na podobné úrovni, měla by jít cena za dopravní cestu pro nákladní dopravu zhruba o 40 procent dolů a cena za osobní dopravu zhruba o 40 procent nahoru. Není pochyb, že je dobré zlevňovat nákladní dopravu, přitáhne to nové zákazníky. Cena za osobní dopravu je politikum, protože to vlastně platí stát jako objednavatel vlaků. Tam to tedy bude muset nejspíš jít postupnými kroky. V každém případě bychom potřebovali za osobní dopravu vybrat více, abychom mohli zlevnit nákladní dopravu.

\* E15: A nebylo by pro rozvoj železniční dopravy ideální snížit poplatky pro všechny?

No jo, jenže my z těch poplatků platíme výpravčí, dispečery a vůbec celé řízení provozu. To nás ročně stojí zhruba pět miliard korun. Ale na poplatcích za koleje vybereme kolem 4,5 miliardy. Stát nám tak musí dotovat zhruba půl miliardy na řízení provozu. Třeba v Německu se dostanou na nulu.

\* E15: Jak to vypadá s projektem přejmenování Správy železniční dopravní cesty na Českou železnici?

Jediné, co bychom chtěli, i vzhledem k možnému převodu nádraží, je vymyslet nové logo společnosti. Z nádraží se totiž bude sundávat logo ČD.

\* E15: Vy už jste ale nové logo fakticky měli připravené. Tvořilo je okřídlené kolo, pokud si dobře vzpomínám.



To nám ale napadli právníci, že je příliš podobné společnosti MÁV (Maďarská státní železnice – pozn aut.). Právní kanceláře nám proto využití nového loga nedoporučily. Když to shrnu, nové čitelné logo chceme, ale název zůstane stejný.

\* E15: Teď jste vrátili výpravčím červené čepice. To vypadá jako náplast za to, že jich kvůli novým technologiím stále ubývá. Zmizí někdy výpravčí?

Výpravčí nikdy nezmizí. Tyhle prognózy se vyskytují v souvislosti s tím, že na rok 2015 chystáme otevření nového Centrálního dispečerského pracoviště v Praze, tedy něčeho podobného, co už máme v Přerově. Ale tato dvě centra nikdy neobsáhnou regionální tratičky, kde ten výpravčí je a bude důležitý. Já jsem někde viděl článek Konec výpravčích v Čechách, což ale, myslím, nehrozí. Centrum v Praze by mělo ušetřit v konečném výsledku asi 1500 výpravčích, dnes přitom máme na 4 500 výpravčích. Dejme tomu, že třetinu jich ušetříme. Ale nebude to žádné dramatické propouštění, máme osm let na to, abychom ty výpravčí pouštěli třeba do starobního důchodu. Určitě to neznamena konec výpravčích v Čechách.

\* E15: Nedá mi to, abych se nezeptal na nedávné zastavení provozu na Masarykově nádraží. Čím to bylo?

Někdo ukradl pár propojek a Masaryčka se zastavila na 12 hodin. To jsem byl a stále jsem opravdu našťvaný.

\* E15: A na koho jste našťvaný?

Zloděje těžko vychováme, aby nekradl. Ale jsem našťvaný na sběrný. Proč neudělat legislativu, aby ta sběrna podléhala kontrole? Máme katalog našich materiálů, který je veřejně známý, a ta sběrna by nic takového neměla vzít.

\* E15: A nešlo by to lépe zabezpečit nebo více hlídat?

Pokud má zloděj jistotu, že mu to ve sběrně vezmou, vždycky si způsob najde. Často přitom ohrožuje svůj život.

### Jiří Kolář (50)

Absolvoval Fakultu provozu a ekonomiky Vysoké školy dopravní v Žilině. V roce 1983 nastoupil do tehdejších Československých státních drah (ČSD), kde zastával různé funkce v rámci železničního provozu. V letech 1993 – 1999 pracoval například jako přednosta železniční stanice Kladno. Od roku 1999 do roku 2004 byl ředitelem obchodně provozního ředitelství v Ústí nad Labem. Od roku 2005 byl členem představenstva Českých drah, kde působil i jako náměstek. Loni v dubnu vyhrál konkurz a stal se generálním ředitelem Správy železniční dopravní cesty.

---

## 15. 07. 2013 Vlaky z letiště se mezi Smíchov a hlavní nádraží nevejdou, zjistila SŽDC

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/234749-vlaky-z-letiste-se-mezi-smichov-a-hlavni-nadrazi-nevejdou-zjistila-szdc/>)

Jenom krátce přes měsíc vydržel návrh ministerstva dopravy, aby vlaky z pražského Letiště Václava Havla jezdily po trati Pražského Semmeringu přes Zličín na Smíchov a dále na hlavní nádraží. Správa železniční dopravní cesty zjistila, že by se dodatečné vlaky, které mají jezdit jednou za půl hodiny, nevešly na trať v centru města, kterou již dnes přetěžují osobní vlaky do Radotína, Řevnic a Berouna jezdící ve špičce i po deseti minutách, mezi které se navíc musí vejít i rychlíky na Plzeň i Písek. Podle SŽDC je proto vhodné, aby vlaky z letiště jezdily po původně zvažované trase přes Dejvice na Masarykovo nádraží.

S úvahou o úpravě železniční trati známé jako Pražský Semmering, která vyniká výjimečnými výhledy na Prahu, pro intenzivní dopravu mezi centrem města a letištěm Václava Havla, přišel koncem května tehdejší ministr dopravy Zbyněk Stanjura, varianta zaujala i Správu železniční dopravní cesty. Oproti dosud zvažované trase přes Dejvice by to předpokládalo mnohem menší a levnější úpravy, SŽDC dokonce chtěla úsek na Smíchov ponechat jednokolejný s tím, že by se vlaky křížovaly na výhybnách, a zpočátku i neelektrizovaný. Studie proveditelnosti, kterou SŽDC připravila, však ukázala, že nápad, který mohl výstavbu železnice na letiště výrazně zrychlit, nakonec nejspíše skončí v archivu neuskutečnitelných. Problém je v úseku ze Smíchova na hlavní nádraží, který dnes již slouží na hraně svých možností a vlaky od Ruzyně by se tam již nevešly. Železniční správa se tak vrací k přípravě dříve zvažované varianty přes Dejvice. "V současné situaci se spíše přikláníme k provozu po dejvické trati na Masarykovo nádraží, kdy tato trať by měla být dvojkolejná v celé délce a měla by být elektrizovaná," řekl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Vlaky na letiště by stávající trati Praha – Kladno opouštěly na plánované odbočce Zličín-sever, odkud by vedla kolem letiště a na hlavní trať se znovu



připojila na odbočce Jeneček nedaleko Hostivic. Studie proveditelnosti se zabývala pěti variantami, jak by mohly vlaky z letiště jezdit do centra – jednokolejnou i dvoukolejnou variantou přes Pražský Semmering i přes Dejvice a zvlášť také variantou s elektrizací trati Pražského Semmeringu. Kromě problému s průchodností smíchovské trati železničáři zjistili, že má tato verze také nevýhodu v jízdní době: Zatímco přes Dejvice na Masarykovo nádraží by jel vlak z letiště 30 minut, přes Zličín a Smíchov na hlavní nádraží by to bylo o čtyři minuty delší.

Kolejové spojení ruzyňského letiště s centrem Prahy je jedním z "věčných" témat hlavního města, které již vyvolalo řadu sporů. Dlouho se hovořilo o tzv. rychlodráze, ve kterou by se proměnila stará Buštěhradská železnice, svého času naopak město zvažovalo, že na železniční připojení rezignuje a raději na letiště postaví metro. SŽDC se zabývala také možností, že by vlaky z letiště nejezdily do centra, ale končily ve Veleslavíně, kde by cestující přestoupili do metra. Praha zůstává jedním z posledních evropských velkoměst, které nemá kolejové spojení centra s letištěm. Ruzyňské Letiště Václava Havla ročně odbavuje na deset milionů cestujících, tedy podobně jako letiště Ference Liszta v Budapešti, Chopinovo letiště ve Varšavě nebo berlínský Schönefeld, které železniční spojení s městem mají. Vlaky zajíždějí i na některá menší středoevropská letiště, například drážďanské a brzy i ostravské.

### 15. 07. 2013 Na karlovarském nádraží vzplála kvůli závadě lokomotiva osobního vlaku (362.081)

Zdroj: iDNES.cz ([http://vary.idnes.cz/na-nadrazi-vzplala-lokomotiva-dk9/-vary-zpravy.aspx?c=A130715\\_133559\\_vary-zpravy\\_pl](http://vary.idnes.cz/na-nadrazi-vzplala-lokomotiva-dk9/-vary-zpravy.aspx?c=A130715_133559_vary-zpravy_pl))

Plameny rozzářily v noci na neděli horní nádraží v Karlových Varech. Kvůli technické závadě tam vzplála lokomotiva připojená k osobnímu vlaku, uvnitř nikdo nebyl. Škody jdou do milionů korun. Hořící lokomotiva byla připojená k osobnímu vlaku, ale teprve čekala na odbavení. Hasiči k ní dorazili po druhé hodině ranní. "V dýhací technice uvnitř lokomotivy zjistili, že oheň poškodil značnou část stroje, šířil se navíc i na střeche," popsal Martin Kasal, mluvčí krajských hasičů. Kromě těch karlovarských přijeli na místo také drážní hasiči z Chebu. Ti ve čtyři hodiny oznámili lokalizaci požáru. Likvidovali ho až do šesti ráno. "Podle vyšetřovatele požárů začala lokomotiva hořet po technické závadě. Vozmistr na místě potvrdil odhad škody, která je 10 milionů korun," uvedl Martin Kasal.



### 15. 07. 2013 Projekt Optimalizace trati Beroun – Zbiroh byl schválen Evropskou komisí

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Projekt\\_optimalizace\\_trati\\_Beroun\\_Zbiroh\\_schvalen\\_Evropskou\\_komisí.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Projekt_optimalizace_trati_Beroun_Zbiroh_schvalen_Evropskou_komisí.htm))

Dne 10. července 2013 byl Evropskou komisí schválen další velký projekt v rámci Operačního programu Doprava. Jedná se o železniční projekt „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“, jehož žadatelem je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Projekt Beroun – Zbiroh je již nyní stavebně dokončen a je součástí III. národního tranzitního železničního koridoru. Jeho hlavním cílem bylo uvedení železniční trati, souvisejících staveb a zařízení na daném úseku do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Evropská komise svým Rozhodnutím potvrdila příspěvek z Fondu soudržnosti až do výše 3 543 465 535 Kč.

Optimalizace úseku Beroun – Zbiroh zahrnuje především kompletní rekonstrukci železničního svršku i spodku, rekonstrukci trakčního vedení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, přestavbu železničních stanic a zastávek pro umožnění bezbariérového přístupu a výstavbu protihlukových opatření. V místech, kde stávající směrové poměry neumožňovaly rychlost alespoň 120 km/h pro klasické soupravy, byly navrženy přeložky trati, kterých je celkem 5 o souhrnné délce 7,51 km.

Za účelem zkrácení jízdních dob byla zvýšena traťová rychlost z původních 80 – 100 km/h na 105 – 155 km/h. Délka úseku po modernizaci činí 23,647 km, což oproti původnímu stavu znamená zkrácení jeho délky o 0,435 km. Díky těmto faktorům byla v optimalizovaném úseku zkrácena jízdní doba o 9,5 min u vlaků s naklápěcími skříněmi a o 5,5 min u rychlíků s klasickými soupravami. Bližší informace o projektu naleznete v databázi projektů OPD

(<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=65>).

## 16. 07. 2013 Stát může prodat první dvě nepotřebné lokální tratě (Čelákovice – Mochov, Čejč – Uhřice u Kyjova)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-muze-prodat-prvni-dve-nepotrebne-lokalni-trate-1006496>)

Správní rada Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) povolila prodej prvních dvou lokálních tratí, a to Čelákovice – Mochov ve středních Čechách a Čejč – Uhřice u Kyjova na jižní Moravě. „Tratě se pokusíme prodat nějakému zájemci, pak přichází v úvahu nějaký svazek obcí a teprve v poslední variantě může dojít ke zrušení,“ uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Ten dostal od správní rady zadání, aby po jednání s ministerstvem dopravy vypsál na kupce výběrová řízení. Po několika letech průtahů se tak začíná naplňovat scénář, podle kterého musí zrušení nepotřebné tratě předcházet sondování mezi zájemci o koupi. Podrobný postup a s ním seznam dvou desítek nepotřebných tratí odsouhlasila už loni vláda. Před prodejem musí správa železnic například nabídnout tratě vojákům. Rezort obrany už ale zmíněné tratě odmítl jako strategicky nedůležité. Do prodeje půjdou vesměs tratě bez pravidelné dopravy, pouze s občasným provozem.

## 16. 07. 2013 Zahájení modernizace trati Rokycany – Plzeň už nic nebrání

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) bude moci v nejbližší době podepsat smlouvu se zhotovitelem stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň a fakticky tak zahájit tuto významnou investici na 3. železničním koridoru. Umožňuje to rozhodnutí předsedy Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petra Rafaje ze dne 12. července 2013. V něm potvrdil dřívější rozhodnutí úřadu o správnosti výběru vítězného účastníka této veřejné zakázky a současně zamítl rozklad podaný neúspěšným uchazečem o zakázku.

Veřejná zakázka s názvem Modernizace trati Rokycany – Plzeň byla uveřejněna vloni 14. února. Otevírání obálek se uskutečnilo 10. července, dne 21. září pak následovalo hodnocení nabídek. Předpokládaná hodnota zakázky byla okolo 7,5 miliardy korun bez DPH. Do výběrového řízení se přihlásilo celkem šest uchazečů. Vzhledem k tomu, že mohli předložit více variant, hodnotící komise vybírala celkem z devíti nabídek. Jako nejlepší byla vybrána nabídka Sdružení MTS+SBT-MTÚ Rokycany – Plzeň, ve kterém je vedoucím účastníkem Metrostav a.s. a účastníkem sdružení Subterra, a.s. Vítězná sdružení předložilo nabídku v hodnotě 3 972 925 902 Kč. Tato veřejná zakázka byla vůbec první, u které mohl každý uchazeč předložit více variant řešení. „Důvodem byla výstavba více než čtyřkilometrového tunelu pod vrchem Chlum, který bude nejdelším železničním tunelem v České republice,“ připomněl generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Jak dodal, dokončení tohoto úseku podstatně urychlí cestování vlakem mezi Plzní a Prahou.

K podpisu smlouvy mezi investorem a vítězným uchazečem dojde v nejbližších dnech. Stavební práce potvrzují tři roky, na jejich úhradě se bude ve velké míře podílet Evropská unie s využitím prostředků z Operačního programu Doprava pro období 2007 – 2013, ze kterého lze financovat stavební práce prováděné do konce roku 2015. Existuje předpoklad, že do tohoto termínu se postaví většina vyčleněných finančních prostředků. Zbývající část pak případně na rok 2016.

## 17. 07. 2013 Ministr Žák zahajuje kontrolu Českých drah

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministr-zak-zahajuje-kontrolu-ceskych-drah/962808>)

Avizovaná kontrola hospodaření Českých drah začíná. Nový ministr dopravy Zdeněk Žák se chce v nejbližší době sejit s nově jmenovaným řídicím výborem ČD, ve kterém vláda na jeho návrh obměnila čtyři členy, a připravit detailní kontrolu státního dopravce. Ministr to řekl ČTK. Řídicí výbor je nejvyšším řídicím orgánem společnosti, který rozhoduje o složení dozorčí rady a jejím prostřednictvím i o osobě generálního ředitele drah. "Tyto kroky mají jediný cíl, a to je mít jistotu, co se v té firmě děje," uvedl Žák. Změna složení řídicího výboru podle něj nemá primární cíl vyvíjet tlak na šéfa drah Petra Žaludu a nejde ani o přípravu pro jeho odvolání. Setrvání Žaludy je podle šéfa resortu podmíněno uspokojivými výsledky, pokud je ukáže kontrola hospodaření ve státní firmě.

Z řídicího výboru byli k 16. červenci odvoláni náměstci ministra dopravy Miloslav Hala a Jiří Žák. Ti zatím podle ministra Žáka náměstky zůstanou a jejich setrvání bude tak jako u zbytku vedení

ministerstva záviset na výsledcích. Za ministerstvo financí řídicí výbor opustil Miloslav Müller a za resort obrany bývalý náměstek Michael Hrbata. Místo nich v novém složení bude ředitel kabinetu ministra dopravy Zbyněk Šolc, který k dnešnímu dni nahradil Filipa Bendu, a ředitel odboru infrastruktury Josef Kubovský. Za ministerstvo financí to bude Veronika Kramářiková a Richard Vítek za resort obrany. Obměna části složení sedmičlenného řídicího výboru byla podle Žáka nutná i kvůli tomu, že někteří její členové už nejsou zaměstnanci ministerstev, za které byli do řídicího výboru jmenováni, nebo jsou na odchodu. To je případ bývalého náměstka Hrbaty, který resort dopravy opustil v dubnu, a Miloslava Müllera, který má dlouhodobě podanou rezignaci.

Podobná výměna patrně čeká i Správu železniční dopravní cesty, která spravuje železniční síť. Do její správní rady by chtěl Žák nominovat větší počet odborníků na železniční dopravu a doplnit místa chybějících radních. Hospodařením Českých drah se Žák zabýval už v roce 2009, kdy se jako náměstek ministra dopravy neúspěšně pokusil odvolat současného šéfa Českých drah Žaludu, kvůli čemuž se dostal do sporů s tehdejším ministrem dopravy Petrem Bendlem. Na post náměstka poté rezignoval.

### 19. 07. 2013 Vedlejší berounskou trať čeká hvězdná hodina, vzniknou i nové zastávky (trať č. 173)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/235244-vedlejsi-berounskou-trat-ceka-hvezdna-hodina-vzniknou-i-nove-zastavky/>)

Cesta z Prahy do Plzně již brzy povede pro některé vlaky místy, kde ještě nedávno chtěl Středočeský kraj zcela zrušit provoz – přes Rudnou u Prahy, Nučice a Loděnici. Při opravě hlavní trati Praha – Beroun z ní vznikne objízdna trasa, a aby vlaky cesta příliš nezdržela, prochází teď jednokolejka velkou rekonstrukcí. Nejenže potom bude možné jezdit po ní rychleji a pohodlněji, ale také na více míst. Na ní a také na odbočce z Rudné do Hostivice vznikne šest nových zastávek pro příměstskou dopravu. Vlak z Prahy do Berouna – pod takovým označením si snad každý představí romantickou dvoukolejku, která se vine kolem Berounky a cestující si při jízdě prohlédnout Pražský hrad i Karlštejn. Je tady ale ještě jedna trať se stejným směrováním – vede přes Rudnou u Prahy a Loděnici a na rozdíl od stárnoucí hlavní trati prochází důkladnou rekonstrukcí. Po ní bude sloužit jako odklonová trasa při toužebně očekávané rekonstrukci hlavní dráhy, současně ale posílí i význam jí samotné – přibudou nové zastávky, které umožní lidem snáze cestovat ze středočeských obcí až do centra Prahy.

Nové zastávky přibudou v Rudné u Prahy a Jinočanech a také na odbočce, která vede z Rudné do Hostivice – v samotné Hostivici a v Chýni. "Cílem je nalákat cestující zpět na železnici, aby využívali kapacitní a rychlou dopravu do středu města," přiblížil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Tomáš Drvota. Zastávky by měly vzniknout ještě do zimy a objevit se v novém jízdním řádu. Ostatní stávající stanice a zastávky projdou nebo už prošly rekonstrukcí, do nového kabátu se například odělo nádraží v Rudné. Železničáři také mění koleje a vylepšují přejezdy, v příštím roce zavedou dálkové řízení, takže z trati zmizí výpravčí. Výsledkem má být reprezentativní náhradní trasa pro vlaky odkloněné z karlístejnské železnice. "Potřebujeme trať trochu uzpůsobit tomu, abychom zvýšili její propustnost, to znamená někde budeme muset obnovit křižování vlaků tak, aby se na trať vešlo víc vlaků najednou," podotkl Tomáš Drvota.

Rekonstrukce trati z Prahy do Berouna přes Rudnou, která je v jízdním řádu označena jako 173, bude stát stovky milionů korun, hotova by měla být v příštím roce, potom na ni naváže modernizace koridoru, která by měla skončit do roku 2018. Úsek Praha–Beroun přes Karlštejn bude poslední část její západní větve, kde práce začnou.

### 19. 07. 2013 Ministr dopravy prosadil výměnu většiny dozorčí rady ČD

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministr-dopravy-prosadil-vymenu-vetsiny-dozorci-rady-cd/963479>)

Ministr dopravy Zdeněk Žák prosadil obměnu dozorčí rady Českých drah. Řídicí výbor v novém složení dnes vyměnil pět lidí v osmičlenné radě, mezi jinými i jejího předsedu Libora Antoše. Tomu podle médií do rady pomohl exposlanec ODS Petr Tluchoř, jenž podle policie post pro Antoše získal výměnou za složení svého poslaneckého mandátu. Změny oznámilo ministerstvo dopravy. Podle odborů jde o nepochybný krok k odvolání generálního ředitele Petra Žaludy, podobný názor má exministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS). Žaluda uvedl, že k odchodu nevidí důvod. Ze členů rady, které ministr obměnit mohl, ponechal pouze poslance Josefa Smýkala (ČSSD). "Ten často hlasoval

opozičně proti současnému vedení," uvedl předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) a člen dozorčí rady Jaroslav Pejša s tím, že Smýkal hlasoval například proti nákupu rychlovlaků Railjet, které vedení prosazuje, nebo se stavěl proti přijetí Romana Bočka, obviněného v kauze přidělování "trafik" ve státních firmách, do představenstva drah.

Dozorčí radu Českých drah opustili kromě Antoše dále Michael Hrbata (ODS), Radim Jirout (ODS), David Karásek (LIDEM) a Miroslav Nádvorník (TOP 09). Nově byli do rady jmenováni děkan dopravní fakulty ČVUT Miroslav Svítek, ředitelka odboru kontroly a vnitřního auditu ministerstva dopravy Ivana Kubašová a docent na katedře dopravy a logistiky VŠTE v Českých Budějovicích Zdeněk Žemlička. I další nově příchozí František Žerava a Antonín Věchet mají podle ministerstva zkušenosti z oblasti drážní dopravy. Ministerstvo dopravy za cíl změn označilo právě nahrazení politických nominantů v dozorčí radě dopravními odborníky.

Mimořádné zasedání dozorčí rady, které má personální otázky na programu jednání, je svoláno na 30. července. Pokud by nově příchozí do dozorčí rady hlasovali pro Žaludovo odvolání, nebudou potřebovat ani tři hlasy volených zástupců zaměstnanců, dodal Pejša. Poslanec ODS Stanjura, Žákův předchůdce na postu ministra, označil personální změny za "pomstychtivé chování nikým nezvoleného dobyvatele". "Po šesti dnech ve vládě (Žák) vyměnil většinu členů řídicího výboru ČD. Ti po dvou dnech působení jistě detailně prověřili odbornost členů dozorčí rady a pět ze šesti dnes odvolali. Jsem zvědav, kolik dnů budou potřebovat Žákovi věrní, aby konstatovali, že je třeba provést výměnu vedení drah," sdělil ČTK. Žák má podle něj se Žaludou nevyřízené účty z minulosti.

Opustit funkci dobrovolně ještě před mimořádným zasedáním dozorčí rady Žaluda nehodlá. "K rezignaci nevidím žádný důvod. Hospodaření ČD se zlepšuje, a to navzdory růstu nákladů, především cen elektřiny, nafty nebo poplatku za dopravní cestu," řekl dnes ČTK s tím, že drahám pod jeho vedením zároveň vzrostl počet cestujících a daří se modernizovat zastaralý vozový park. Meziroční zlepšení hospodaření podle něj dokazují i pololetní výsledky, které společnost v současnosti zpracovává. Žák se pokusil odvolat Žaludu už v roce 2009, tehdy ještě jako náměstek ministra dopravy. Kvůli tomu se dostal do sporů s tehdejšími ministrem dopravy Petrem Bendlem (ODS) a na post náměstka rezignoval. Podle Žáka ale tehdy nebylo jeho hlavním cílem dosáhnout odvolání Žaludy, ale snažil se prostřednictvím dozorčí rady zkontrolovat hospodaření drah. Stejný důvod pro změny ve vedení státního dopravce uvádí i nyní. Řídicí výbor, který o personálních změnách v dozorčí radě rozhoduje, obměnila vláda na Žákův návrh v úterý.

## 19. 07. 2013 Peníze na vlaky budou, nová vláda krajům přispěje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/235281-penize-na-vlak-y-budou-nova-vlada-krajum-prispeje/>)

S výměnou vlády utichl spor s kraji o peníze na regionální vlaky. Premiér Jiří Rusnok a předseda Asociace krajů Michal Hašek po setkání vlády s hejtmany oznámili, že vláda bude respektovat memorandum, které kraje uzavřely s Fischerovou vládou, a přispěje na objednávku regionální železniční dopravy. Nečasova vláda chtěla svůj příspěvek, který činí 2,6 miliardy korun ročně, o 600 milionů snížit. Nová vláda řekla hejtmánům, že memorandum uzavřené v roce 2009 dodrží a peníze zaplatí v celé výši. "Z naší strany bylo potvrzeno, že memorandum ctíme a počítáme i nadále s podporou regionální železniční dopravy ze státního rozpočtu," oznámil premiér Jiří Rusnok. Kraje záměr Nečasovy vlády snížit příspěvky na osobní a spěšné vlaky více než o pětinu ostře kritizovali a hrozili seškrtáním desetin spojů. Rozhodnutí nové vlády proto přivítali. "Po třech letech se vracíme k normálu a s radostí oznamuji, že dohody platí," řekl předseda Asociace krajů Michal Hašek.

O pomoc s financováním regionální železniční dopravy požádaly kraje vládu v době, kdy se připravoval jízdní řád na rok 2010, a připravovaly se dlouhodobé smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti. České dráhy, které tehdy přišly o zdroj příjmů v podobě nákladní dopravy – vyčleněné do nové dceřiné společnosti – chtěly za své služby mnohem více peněz, krajům proto hrozilo, že bude nutné rozsáhle škrtnat. Hejtmani nárok na státní příspěvek zdůvodnili tím, že jim stát kdysi přidělil povinnost objednávat regionální dopravu, aniž by odpovídajícím způsobem navýšil peníze, které do regionů posílá. Minulá vláda se pokusila na peníze na regionální vlaky sáhnout dvakrát – v roce 2011 a znovu letos. Předloni vláda couvla od svých plánů, až když se schylovalo k soudu, letos vše skončilo pádem vlády. Hejtmani přitom upozorňovali, že ani 2,6 miliardy nepovažují za dostatečný příspěvek, protože od vzniku memoranda nebyla částka navýšena o inflaci.

### Kdo platí vlaky?

Základem peněz, ze kterých se platí provoz vlaků (poplatky za využití kolejí, pohonné hmoty, resp. elektřina, odpisy, mzdy personálu apod.), jsou zisky z prodeje jízdenek. Stát a kraje si ovšem část spojů objednávají, a tedy za ně také platí, a to v rozsahu tzv. prokázané ztráty, jejíž výši upravují



smlouvy uzavřené s dopravci. V případě, že je provoz některých z tzv. "dotovaných" vlaků ziskový, dopravce musí peníze vrátit a snižuje tak konečnou cenu, kterou objednatel platí.

**Objednávky vlaků zpravidla činí:**

- kraje: osobní a spěšné vlaky
- stát: rychlíky, některé expresy (kromě úseku Praha – Ostrava), Euronight a Eurocity na trase Děčín – Praha – Brno – Břeclav
- nikdo (jezdí na náklady dopravce): Intercity, Supercity, expresy a Eurocity Praha – Ostrava, Leo Express

---

**21. 09. 2013 V Pardubicích v noci vykolejil nákladní vlak, škoda je přes čtyři miliony**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-pardubicich-vykolejil-nakladni-vlak-d8y-/krimi.aspx?c=A130721\\_103936\\_pardubice-zpravy\\_maq](http://zpravy.idnes.cz/v-pardubicich-vykolejil-nakladni-vlak-d8y-/krimi.aspx?c=A130721_103936_pardubice-zpravy_maq))

Na pardubickém hlavním nádraží vykolejila v neděli nad ránem lokomotiva a dva vozy nákladního vlaku. Nikomu se nic nestalo. Škodu inspekce vyčíslila na čtyři miliony 220 tisíc korun. Nehoda se stala v půl třetí ráno. Její pravděpodobnou příčinou byla technická závada na trati, konkrétně na výhybce, řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Dodal, že v těchto chvílích probíhají různá měření. "Samozřejmě se bude zjišťovat také to, zdali nebyla nějaká technická závada přímo na vlaku, ale zatím se to jeví jako méně pravděpodobné," doplnil Drápal. "Při nehodě nedošlo k žádnému zranění, ani to nebylo cizím zaviněním. My to evidujeme pouze jako škodnou událost," dodal pardubický policejní mluvčí Jozef Bocán.



---

**22. 07. 2013 Autovlaky Českých drah táhnou. Letos už je využilo přes šest tisíc motoristů**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/autovlaky-ceskych-drah-tahnou-letos-uz-je-vyuzilo-pres-sest-tisic-motoristu-1008207>)

Služba autovlaky v portfoliu Českých drah je rentabilní a v nabídce i nadále zůstane. E15. cz to potvrdil mluvčí drah Radek Joklík. Nyní o letních dovolených mají autovlaky žně a jsou plně vytížené, dopravce je však provozuje denně celý rok na trasách Praha – Poprad a Praha – Košice. Službu nejvíce využívají rodiny s malými dětmi. „Každý den vypravujeme dva páry nočních spojů, mezi Prahou a Popradem a mezi Prahou a Košicemi. Další autovůz je na denním expresu Košičan, který jezdí z Prahy do Košic a zpět,“ říká Martina Katanská z oddělení produktů a kvality ČD. Zájem je především o noční spoje, na noční rychlík Šírava do Košic proto dopravce pravidelně pro nasazuje dva autovozy, což je kapacita pro 20 aut. „Právě dnes se vrátil rychlík z Košic, autovlak využilo 19 vozů,“ okomentoval aktuální obsazenost mluvčí drah.

**Růst o desetinu**

Za první pololetí autovlak ČD využilo 6561 motoristů, meziročně tak přepravily dráhy o 672 vozidel více (+ 11 procent). Autovlakem míří na Slovensko většinou automobily, motorek bylo z celkového počtu 334. „Nejvíce s námi jezdí rodiny s malými dětmi. Sezónnost o letních a zimních dovolených i svátcích se určitě projevuje, ale v mimo toto období je o autovlaky zájem. Proto jezdíme celoročně,“ zdůraznil Joklík. Může služba konkurovat přepravě po vlastní ose? „Řidič automobilu do výšky 1,6 metru zaplatí za jednu cestu z Prahy do Košic i s lůžkovým příplatkem do třímístného kupé 72,40 eur, tedy podle aktuálního kurzu asi 1905 korun. Každý další spolucestující v autě pak 32 eur, tedy zhruba 842 korun,“ uvedla Katanská. Dítě do šesti let bez nároku na lůžko cestuje zdarma. Podle propočtu E15.cz by motorista sám za cestu do Košic při spotřebě benzínu 7l/100 km zaplatil při aktuální ceně PHM necelých 1800 korun, soubor silnice versus vlak je pro jednoho tedy téměř vyrovnaný.

**Couvat už se nemusí**

České dráhy na letošní sezonu připravily i novinky. „Samotní řidiči určitě ocení, že při vykládce v cílové stanici už nemusejí z autovozů couvat. Další novou službou pak bude možnost nákupu jízdních dokladů přes náš eShop. Změnu chystáme na podzim,“ upřesnila vedoucí oddělení produktů a kvality ČD Jitka Kocyanová. Na autovlak ČD nemůže jakékoliv vozidlo: „Přepravujeme osobní automobily do maximální výšky dva metry a maximální hmotnosti 2,5 tuny včetně nákladu. Pokud jde



o motocykly nebo motocykly s postranním vozíkem, jejich maximální délka je 3,8 metru. Čtyřkolky z bezpečnostních důvodů nepřevážujeme.“ Dříve autovlaky ČD mířily i k moři do Splitu. „Službu jsme kvůli požadavkům zahraničních obchodních partnerů před šesti lety zrušili. Nebyla již rentabilní, obnovovat ji zatím nehodláme,“ řekl E15.cz Joklík.

## 22. 07. 2013 Nestabilní skály ohrožují hlavní tah do Německa, SŽDC je zabezpečí (trať č. 098)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/235551-nestabilni-skaly-ohrozuj-hlavni-tah-do-nemecka-szdc-je-zabezpeci/>)

Skály, které vysloužily trati z Děčína do Drážďan pověst jedné z nejkrásnějších v Evropě, jsou podle Správy železniční dopravní cesty současně Achillovou patou tohoto významného koridoru. Jsou nestabilní a hrozí, že se na trať začnou sesouvat. SŽDC je proto v příštím roce zabezpečí. Trať, která se vine podél Labe mezi skalami, otevírá cestujícím podivuhodné pohledy na Českosaské Švýcarsko a bohatě jim tak vynahrazuje pomalejší jízdu po klikatých kolejích. Příroda, jež zdobí okolí dráhy, je však současně hrozbou. Správa železniční dopravní cesty proto skály průběžně sanuje a na příští rok připravuje rozsáhlé úpravy za 24,7 milionu korun. "V dané lokalitě se jedná o nápravu dlouhodobě nebezpečného jevu ohrožujícího především životy lidí na železniční trati, turistů na stezkách pod věžemi a majetek vybavení železniční trati. Není vyloučeno ohrožení ani prostoru pod železniční tratí – cyklostezky a vodního toku řeky Labe," uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Horolezci, které teď železničáři shání, odstraní nestabilní bloky ze skalních věží a svahů a do věží zapustí svorníky a tyčové kotvy, aby je zpevnili. U trati potom vznikne ochranný val z odtěženého materiálu. Na již dříve sanovaných místech odborníci nainstalují monitorovací body, které budou fungovat také jako signální a výstražný systém pro zajištění bezpečnosti dráhy.

Železniční trať, kudy jezdí kromě spojů Eurocity na lince Praha – Berlín především množství nákladních vlaků, ovšem neohrožují jenom skály, nýbrž také řeka pod nimi. V červnu velká voda poškodila většinu stanic a v Německu mají vlaky od té doby nařízenou pomalou jízdu, zatímco železničáři kontrolují stabilitu trati. Příští týden také DB trať kvůli mimořádné opravě na tři dny zcela uzavrou.

## 22. 07. 2013 Stát napumpuje miliardu korun do železniční tratě mezi Třebíčí a Brnem

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/modernizace-zeleznice-mez-brnem-a-trebici-f2c-eko-doprava.aspx?c=A130720\\_1954074\\_jihlava-zpravy\\_mv](http://ekonomika.idnes.cz/modernizace-zeleznice-mez-brnem-a-trebici-f2c-eko-doprava.aspx?c=A130720_1954074_jihlava-zpravy_mv))

V příštích dvou letech se chystá rekonstrukce některých míst na železniční trati 240 tak, aby po ní vlaky mohly jezdit i stokilometrovou rychlostí. Cesta mezi Třebíčí a Brnem by se tak mohla o dost zkrátit. Zlepšení se dočká hned několik nádraží. Opravené perony a podchod ve vlakové stanici Třebíč, zrekonstruované zastávky ve Vysokých Popovicích, Vladislavi a v Třebíči-Borovině včetně pořádného osvětlení, i to chystá na trati 240 mezi Jihlavou a Brnem Správa železniční dopravní cesty. Důvod? Státu zůstaly peníze z jiných projektů, a tak může částka okolo miliardy korun připlout mimo jiné sem. "Akce s názvem Revitalizace trati Zastávka u Brna – Třebíč se bude dělat v letech 2014 až 2015," potvrdil mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Na cestující po modernizaci bude čekat vyšší komfort. Vzniknou bezbariérová nástupiště, vlaky navíc budou moci jezdit až stokilometrovou rychlostí. Nejde ovšem o elektrifikaci tratě, jak by mohl někdo předpokládat, "pouze" o sérii zlepšení. Vedoucí odboru dopravy v Třebíči Aleš Kratina říká, že své udělal i vytrvalý tlak z Třebíče a z Vysočiny. "Třebíčská radnice jasně stojí za stanoviskem podpory rozvoje železničních tratí v regionu," podotkl Kratina.

### Cesta vlakem z Třebíče do Brna by se mohla vejít do hodiny

Zastávku v Třebíči-Borovině pravidelně využívá například Tereza Nováková z Okříšek. Denně tu vystupuje při cestě do práce. "Určitě by se to tu mělo opravit. Myslím, že hlavně chybí informační systém. Když mají vlaky zpoždění, my se to nedozvíme. Otázkou je, zda by to ale vandalové okamžitě nerozmlátili, když zde není pravidelná obsluha. Možná by pomohly kamery," myslí si žena. Mohou cestující od rekonstrukce očekávat cestu rychlíkem z Třebíče do Brna za dobu okolo padesáti minut? "Poslední slovo budou mít tvůrci jízdních řádů. Do konstrukce grafikonu vstupuje řada vlivů. Ovšem dojet rychlíkem z Třebíče do Brna za dobu pod hodinu, to nebude nereálné," připustil Kratina. Nyní trvá cesta přibližně jednu a čtvrt hodiny. Co dalšího kromě opravených zastávek budou stavaři na trati dělat? "Budeme modernizovat přejezdy s důrazem na minimalizaci záborů mimodrážních pozemků. Zrekonstruujeme vybrané mosty a propustky a také traťová zabezpečovací a sdělovací zařízení," shrnul mluvčí SŽDC Pavel Tesař. V úseku mezi Vladislaví a Třebíčí je podle jeho slov navrženo

zrušení nebezpečného přejezdu a zajištění náhradního příjezdu. A podle informací MF DNES se má například zabezpečovat taky přejezd přes silnici z Náměště nad Oslavou do Břežníku.

### Na výpravní budovu se nesmí zapomenout, upozorňuje kraj

Největší změny se ovšem uskuteční ve stanici Třebíč, kde se potkají projekty SŽDC a třebíčské radnice. Omšelé nádraží zcela změní podobu, na kterou jsou lidé desítky let zvyklí. SŽDC kromě modernizace stávajícího nástupiště postaví u třetí koleje úplně nový bezbariérový peron s podchodem, jenž vyústí u dnešního stánku s občerstvením. Podchod má být opatřený na obou koncích výtahy. V prostoru před nádražím po celé šíři od parkoviště vznikne dopravní terminál se zastávkami pro autobusy městské i příměstské dopravy. Bude stát 65 milionů korun, financován bude převážně z dotací, zbytek zaplatí Třebíč.

A náměstek hejtmána pro dopravu Libor Joukl vyjednáva taky o opravě výpravní budovy. "Snažím se tlačit na ministra dopravy, aby se obecně co nejdříve ukončil převod majetku Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Ten proces je o rok zpožděný a hrozí, že se nestihne udělat natolik rychle, aby se mohly výpravní budovy u tratí opravovat. České dráhy totiž nemůžou čerpat dotace z Operačního programu Doprava, kdežto SŽDC ano," upozornil Joukl. A doplnil, že pokud už se má třebíčské nádraží opravovat jako celek, je nesmysl, aby zůstala výpravní budova jediná v původním stavu. Právě Operační program Doprava je zdroj, ze kterého bude SŽDC čerpat prostředky na revitalizaci trati 240 od Zastávky u Brna po Třebíč.

## 22. 07. 2013 Jaroměř řeší kuriozní ztrátu, z muzea zmizela 70tunová lokomotiva (423.0145)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/235617-jaromer-resi-kuriozni-ztratu-z-muzea-zmizela-70tunova-lokomotiva/>)

Z železničního muzea v Jaroměři se během jedné noci ztratila přes 70 tun vážící lokomotiva. Prvorepublikový stroj zvaný Velký bejček má přitom jen podle pojistných odhadů cenu přes 30 milionů korun. Případem se už zabývá i policie. Ten, kdo si troufl na 70tunový železný kolos, musel ovládat točnu. Přes ni parní lokomotivu z roku 1937 odtáhl. "Pachatelé bez našeho vědomí vjeli do výtopy a odvezli exponát ven," uvedl Bohuslav Škoda ze železničního muzea v Jaroměři. Lokomotivu ČT vypátrala. Stojí za starými vagony za nádražím v Jaroměři. Lokomotivu odvezla skupina železničních fandů kolem Jiřího Mužika, která dříve muzeum provozovala. Po 20 letech kamarádství je teď ale nesmiřitelným soupeřem těch, kteří muzeum provozují nyní. "Lokomotivu jsem nechal odvézt já, máme ji v nájmu, chceme ji provozovat, jezdit s ní nostalgické jízdy," uvedl bývalý jednatel muzea Jiří Mužik. Skupina současných správců muzea ale hovoří o velké vlakové loupeži. A žádá, aby Mužikovi lidé lokomotivu okamžitě vrátili. "Máme smlouvu na to, že lokomotiva má být v expozici železničního muzea v krytém stání a má být součástí expozice železničního muzea," říká Pavel Černý, železniční muzeum Jaroměř. Lokomotiva je po nedávné opravě, teď jí hrozí, že bude rezivět pod širým nebem. Zcela jasno ve sporu dvou znesvářených skupin o stroj z první republiky nemá zatím ani policie.



## 23. 07. 2013 Německo udělilo další pokuty kvůli železničnímu kartelu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecko-udelilo-dalsi-pokuty-kvuli-zeleznicnimu-kartelu/964659>)

Německý antimonopolní úřad udělil dodatečné pokuty za celkem 98 milionů eur (2,5 miliardy Kč) osmi společnostem, včetně divize německé ocelárny ThyssenKrupp a rakouské Voestalpine, kvůli kartelu při dodávkách železničním společnostem. Úřad již před dvěma týdny udělil kvůli železničnímu kartelu pokutu 134,5 milionu eur pěti firmám, včetně společnosti Moravia Steel Deutschland GmbH (MSD), která je dceřinou firmou české společnosti Moravia Steel. Podle spolkového úřadu pro hospodářskou soutěž se společnosti dohodly na pevných cenách za kolejnice, výhybky a pražce dodávané zákazníkům v letech 2001 až 2011 a slíbily, že si nebudou mezi sebou konkurovat. "Cílem dohody bylo rozdělení tendrů nebo projektů mezi členy kartelu," uvedl úřad.

Největší podíl na současné pokutě má ThyssenKrupp, který zaplatí celkem 88 milionů eur, a Voestalpine s 6,4 milionu eur. Další pokutu zaplatí také německá železniční technologická skupina Vossloh, která kvůli pokutě zhoršila svůj výhled na letošní rok, napsala agentura Reuters. Úřad udělil před téměř dvě týdny pokuty firmám ThyssenKrupp, MSD, Vossloh a dvěma divizím Voestalpine za dohodu o cenách při dodávkách pro státního železničního operátora Deutsche Bahn.

### 23. 07. 2013 Špatná trať ničí drahám nové motoráky. Čtvrtina je na opravě (Liberec – Tanvald)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/spatna-trat-nici-draham-motoraky-d40-eko-doprava.aspx?c=A130723\\_113440\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/spatna-trat-nici-draham-motoraky-d40-eko-doprava.aspx?c=A130723_113440_eko-doprava_suj))

Špatný stav trati mezi Libercem a Tanvaldem poškozuje nové motorové vozy od firmy Stadler. České dráhy je musí opravovat mnohem dříve, než plánovaly. Čtvrtina vlaků na Jizerskohorské železnici je v opravě a cestující na některých spojích musí vozit starší soupravy. Miliardovou investici, která přitáhla na Liberecku a Jablonecku více lidí do vlaků, podle ČD znehodnocuje špatný stav trati mezi Libercem a Tanvaldem, jejímž majitelem je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). České dráhy jsou v oficiálních vyjádřeních k závadám na motorových vozech spíše zdrženlivé, mezi dopravcem a správcem tratě však probíhají velké spory o to, kdo za poškození může a kdo je zaplatí. "Jde o provozní opotřebením dané náročností tratě," říká mluvčí drah Radek Joklík. Dráhy poslaly čtyři ze šestnácti vozů do Bratislavy na soustružení brzdových kotoučů a kol. Tento týden dráhy totiž tolik vlaků na Liberecku nepotřebují, protože probíhá výluka mezi Libercem a Raspenavou.

Čtyři stadlery mimo provoz jsou pro dráhy ještě "dobrým" týdnem: během posledních dvou měsíců nastaly chvíle, kdy měly kvůli jiným závadám dráhy k dispozici jen deset ze šestnácti nových vlaků. Kvůli tomu například ve špičce o víkendech nejezdily zdvojené či ztrojené soupravy a lidé se do vlaků často nevešli. Dráhy zaplatily za nové vlaky na Liberecku 877 milionů korun bez DPH. MF DNES má k dispozici i korespondenci mezi depem a odborem kolejových vozidel drah, ve které se na čím dál větší problémy s motoráky kvůli stavu trati upozorňuje. Dráhy už škody vyčíslily na více než 14 milionů korun, nejvíce za poškození laku na skříní kvůli nedostatečně pokáceným stromům a křoví v okolí trati a za poškozené měchy, které mají za úkol nárazy tlumit. Ty ničí právě nerovnosti trati.

Kritický je zejména stav trati mezi Vratislavicemi nad Nisou a Jabloncem nad Nisou, kde sice už došlo k mírným úpravám, stále zde však velmi nerovná trať poškozuje právě například tlumící měchy vozidel. Jízda zde připomíná kvůli poruchám rozchodu i výšky kolejnice spíše jízdu po nekvalitní horské dráze doprovázenou častými nárazy. "Na trati už SŽDC provedla některé úpravy, nicméně my požadujeme další. O tom se SŽDC teď jednáme," dodal Joklík. SŽDC problémy připouští. Podle mluvčího Jakuba Ptačinského odpovídá stav tratě na nejhorších úsecích době, v které se naposledy koleje na tomto úseku pokládaly: v roce 1978. SŽDC zatím nejhorší úseky opravuje, příští rok by měla začít kompletní rekonstrukce celé trati.

### 23. 07. 2013 Evropská komise potvrdila dotaci na stavbu železniční trati Bystřice nad Olší – Český Těšín

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Evropska\\_komise\\_potvrdila\\_dotaci\\_zeleznicni\\_trati\\_Bystrice\\_nad\\_Olisi\\_Cesky\\_Tesin.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Evropska_komise_potvrdila_dotaci_zeleznicni_trati_Bystrice_nad_Olisi_Cesky_Tesin.htm))

Další v řadě schválených velkých projektů Operačního programu Doprava je projekt „Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín“, který se nachází na III. národním tranzitním železničním koridoru. Účelem projektu je uvedení železniční trati, souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Evropská komise 18. 7. schválila pro tento projekt příspěvek Fondu soudržnosti až do výše 2 003 922 668 Kč. Hlavním cílem projektu je zlepšení dopravní dostupnosti a snížení externích účinků dopravy na životní prostředí.

Délka rekonstruovaného úseku je 11,490 km. Traťová rychlost před zahájením optimalizace byla 60 – 100 km/h. Zkvalitnění technických parametrů tratě umožní dosažení plné interoperability, odstranění lokálních omezení traťové rychlosti, zvýšení rychlosti až na 160 km/h a tím i zkrácení jízdních dob jak pro osobní, tak nákladní vlaky. Realizací projektu dochází ke zvýšení bezpečnosti provozu, zlepšení kultury cestování, snížení negativních vlivů železniční dopravy na obyvatelstvo (protihluková opatření), zvýšení dostupnosti dopravy pro osoby se sníženou pohyblivostí a tím i k výraznému zkvalitnění služeb v osobní i nákladní dopravě. Realizací projektu bude trať vyhovovat evropským parametrům a standardům, které vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC.

Více informací o projektu naleznete na webovém portálu Operačního programu Doprava (<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=101>).



**24. 07. 2013 Železniční dopravci si budou muset pomáhat. I přes konkurenci**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/dopravci-si-budou-muset-pomahat-pri-zavadach-f3e/eko-doprava.aspx?c=A130724\\_100731\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/dopravci-si-budou-muset-pomahat-pri-zavadach-f3e/eko-doprava.aspx?c=A130724_100731_eko-doprava_suj))

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chystá nové opatření, které by mělo urychlit provoz na tuzemské železnici v případech, kdy se některému z dopravců na trati rozbije lokomotiva či z jiného důvodu zastaví vlak a zablokuje tím provoz. Po měsících jednání s dopravci vstoupí od 1. září v planost nový pokyn "k zajištění plynulé drážní dopravy". "Našli jsme řešení, které jsou dopravci povinni respektovat," řekl Marek Illiaš z tiskového oddělení SŽDC. Podle nového pokynu budou mít dopravci povinnost, pokud budou mít volnou lokomotivu poblíž té rozbíté jiného dopravce, mu pomoci a vlak odtáhnout do nejbližší stanice, kde bude možné soupravu odstavit. I přes velký konkurenční boj zejména mezi soukromými dopravci v osobní dopravě na trase Praha – Ostrava je taková dohoda výhodná i pro dopravce, kterým se vlak neporouchá, protože nebude souprava konkurence blokovat trať. Už v minulosti si někdy dopravci pomáhali i bez této dohody.

Dopravci nebudou mít kvůli odtahu smluvní vztah mezi sebou, ale se SŽDC. Pokud například České dráhy odtáhnou porouchanou lokomotivu RegioJetu, ČD tuto službu vyúčtují SŽDC a ta následně pošle fakturu RegioJetu. O nasazení lokomotivy na pomoc budou rozhodovat dispečeré SŽDC. Dopravci nový pokyn vítají. "Byli jsme jedním z iniciátorů této dohody, a proto ji vítáme," uvedla mluvčí Leo Express Andrea Hofmanová. Na české železnici však stále chybí jiná dohoda mezi konkurenty, kterou by uvítali hlavně cestující: dohoda o uznávání jízdenek jednotlivých dopravců. Ministerstvo dopravy se jí snaží prosadit, ale zatím marně. Naráží hlavně na odpor Českých drah.

**24. 07. 2013 Tragédie ve Španělsku: Při nehodě vlaku zemřelo 80 lidí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/235859-tragedie-ve-spanelsku-pri-nehode-vlakuzemrelo-80-lidi/>)

Při středeční nehodě vlaku nedaleko španělského Santiaga de Compostela zemřelo nejméně 80 lidí. Nemocnice ošetřily celkem 178 lidí, z nichž 95 dosud zůstává v péči lékařů, uvedla galicijská ministryně zdravotnictví. V kritickém stavu je podle ní v současnosti 36 zraněných, z toho čtyři děti. Vykolejení soupravy zřejmě způsobila její vysoká rychlost. Španělské úřady vyloučily, že by šlo o teroristický útok; vyhlásili třídní státní smutek. Policie začala vyšetřovat strojvedoucího. Lubica Zlochová, spolupracovnice ČT: "Na místě neštěstí se celou noc pracovalo. Záchranáři se stále snaží vyprostit další mrtvá těla z vlakových souprav. V nemocnicích bojují o život další zranění. Odborníci odhadují, že vlak mohl jet rychlostí až okolo 190 kilometrů za hodinu, v ostré zatáčce potom vykolejil. Nejvíce utrpěla střední část soupravy."

Po nehodě zůstalo mnoho lidí uvězněno ve vagoncích. Záchranáři se k nim snažili dostat přes zdeformované části vlaku. Snímky zpravodajských agentur ukazují obraz zkázy – na trati kolem povalujících se vagonů leží lidská těla zakrytá ručníky a dekami. Galicijský regionální šéf popsal místo nehody jako "scény z pekla". Jeden ze svědků události popsal rozhlasové stanici Radio Galega, že slyšel mohutnou explozi a viděl, jak se jeden z vagonů u konce soupravy vymrštil a odlétl několik metrů. "Podle našich údajů bylo ve vlaku asi 247 pasažérů. Vykolejení bylo velmi devastující, vagony se dostaly na protější stranu trati a stále nevíme, k čemu tady došlo," prohlásil člen galicijské vlády Samuel Juarez.

Vlak přepravoval pasažéry na trase z Madridu do města Ferrol na severozápadě země. Vykolejil ve 20:42 SELČ v zatáčce nedaleko španělského poutního města, kam se zrovna lidé sjížděli na tradiční slavnost. Ta byla v reakci na tragédii zrušena. "Festival jsme samozřejmě zrušili a teď připravujeme důstojné prostory pro rodiny obětí, očekáváme i návštěvy příbuzných v centrální nemocnici," uvedl starosta Santiaga de Compostela. Jindřich Kubovský, velvyslanectví ČR v Madridu: "Zatím nemáme informace o tom, že by mezi oběťmi byli čeští občané, ale je potřeba říci, že bylo identifikováno pouze 9 obětí." Podle úřadů regionu Galicie byli mezitím již všichni zranění identifikováni, známa jsou také jména většiny mrtvých, národnost však



nikoli. Podle předběžných zpráv je mezi zraněnými několik Američanů a nejméně jeden Brit. Španělské ministerstvo zahraničí uvedlo, že mezi dosud identifikovanými mrtvými jsou nejméně tři cizinci.

Vykolejilo celkem 13 vagonů. Šlo o vlak Alvia, což je jeden z nejrychlejších typů strojů na španělské železnici. Španělský list ABC na svém webu označil za údajnou příčinu nehody příliš velkou rychlost vjezdu soupravy do zatáčky. Rychlovlak Alvia jezdí rychlostí až 250 kilometrů v hodině. V oblasti u Santiaga de Compostela ale musí jet omezenou rychlostí kvůli řadě zatáček na trati. Podle nepotvrzené informace deníku ABC ale souprava vjela do zatáčky dvojnásobnou rychlostí, než jaká je na tomto úseku trati povolena.

### Premiér Mariano Rajoy v celém Španělsku vyhlásí třídní státní smutek

Solidarita ve Španělsku je obrovská. Premiér Mariano Rajoy, který před polednem dorazil na místo tragédie, oznámil, že v celém Španělsku vyhlásí třídní státní smutek. "Nebudete sami," vzkázal viditelně dojatý Rajoy rodinám obětí. Rodák ze Santiaga de Compostela zároveň poděkoval místním lidem, kteří ve velkém pomáhali zachraňovat zraněné a stáli fronty v nemocnicích, aby mohli darovat nedostávající se krev. Té už je podle nemocnic dostatek. "Díky všem, je to velmi posilující," řekl. Na místo tragédie vyrazil rovněž španělský král Juan Carlos, který chce osobně vyjádřit zasaženým lidem svou účast. Událost jej "naplnila bolestí a smutkem", uvedl král v prohlášení. O neštěstí byl informován také papež František, který je na své první zahraniční cestě v Brazílii. František sdílí bolest postižených rodin a vyzývá věřící k modlitbám za mrtvé a zraněné, řekl papežův mluvčí Federico Lombardi na tiskové konferenci v Riu de Janeiru.

Deník El País s odvoláním na zdroje obeznámené s vyšetřováním uvedl, že vlak do zatáčky vjel rychlostí 190 kilometrů v hodině. Potvrdil to údajně jeden ze dvou strojvedoucích, kteří oba nehodu přežili. Strojvedoucí podle listu El País krátce po nehodě komunikoval vysílačkou s nedalekou stanicí. Tvrdil, že má bolesti v zádech a není schopen dostat se z kabiny. "Doufám, že nebudou mrtví, protože bych je měl na svědomí," prohlásil údajně. V současné době s ním probíhá vyšetřování.

## 25. 07. 2013 Autobusoví dopravci těží z drážních výluk

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/autobusovi-dopravci-tezi-z-draznich-vyluk-1009025>)

Spílat za aktuální četnost výluk na železničních spojích Českým drahám znamená plakat na špatném hrobě. Prsty v rostoucím počtu výluk má především Správa železniční dopravní cesty, která finišuje v čerpání evropských peněz a rozjela na českých kolejích nebývalou stavební aktivitu. Pro cestujícího ve vlaku je to vždy nepřijemné. Přejde průvodčí a ohlásí, že část trasy se kvůli výluce pojedou autobusem. „Četnost výluk je poněkud vyšší, k plánovaným výlukám přibývají ty vyvolané povětrnostními vlivy a kumulují se výluky u staveb financovaných z Evropské unie,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. Za náhradní autobusovou dopravu dráhy letos zaplatí 190 milionů korun. Autobusy ve službách drah ujedou o 400 tisíc kilometrů více než loni. Co je tedy pro ČD nákladnou komplikací, která odrazuje cestující, představuje pro autobusové dopravce vítaný byznys navíc.

Dráhy ve snaze o dosažení nejnižší ceny přidělují přeprávcům náhradní autobusovou dopravu na základě elektronických aukcí. I tak si ale autobusové firmy zakázky pochvalují. „Děláme to rádi, doplňujeme tím naši hlavní činnost, kde poptávka ubývá,“ řekl deníku

Náhradní autobusová doprava během drážních výluk		
	autobusové kilometry	náklady ČD na autobusy (v korunách)
2012	5,1 milionu	176 milionů
2013*	5,5 milionu	190 milionů

\*odhad Pramen ČD

E15 ředitel linkové dopravy tábořské společnosti Comett Plus Oldřich Janíček. Podle něj znamená služba drahám nejen zajímavý příjem, ale také vytíženost autobusů, které by jinak mimo špičku stály. Podobně hovoří i šéf firmy Probo Bus Petr Moravec a uvádí další dva důvody, proč drážní zakázky „autobusáci“ vítají. „U náhradní autobusové dopravy nejsou přehnané požadavky na luxus, není proto třeba pro získání zakázky investovat. A nejsme závislí na tržbách. I když dráhy získají nejnižší cenu, my máme pořád ještě nějaký morální zisk. Je to vítaný doplněk klesajících tržeb,“ uvedl Moravec. Mapa výluk na webu ČD včera ukazovala třicet míst. Největší komplikace jsou na tratích z Brna a Hradce Králové a na Plzeňsku. Vedle zmíněných firem jezdí pro dráhy i pražský a českobudějovický dopravní podnik, BusLine či Dopaz.



**25. 07. 2013 Dráhy chystají rozprodej desítek lokomotiv. Nesmí ke konkurenci**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-chystaji-rozprodej-desitek-lokomotiv-fmc-eko-doprava.aspx?c=A130724\\_170145\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-chystaji-rozprodej-desitek-lokomotiv-fmc-eko-doprava.aspx?c=A130724_170145_eko-doprava_neh))

Na českých kolejích se chystá velký výprodej lokomotiv. České dráhy svůj plán vysvětlují tím, že s modernizací vozového parku i optimalizací oběhů vozidel už nepotřebují tolik lokomotiv jako dosud. "Budeme se snažit zbytná vozidla odprodat," uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj se budou lokomotivy prodávat za cenu odpovídající znaleckému posudku s přírůžkou deset až patnáct procent. Podle Joklíka se zatím prodávaly jen jednotlivé kusy, po nedávné inventarizaci však vznikl seznam vozidel, na kterém jsou desítky nepotřebných lokomotiv určených k prodeji. Celý proces se však protáhne. "Aby mohlo dojít k jejich prodeji, tak musíme najít kupce, musíme mít znalecký posudek, musí to projít představenstvem. Tento proces zatím ani nezačal," řekl Joklík.

Seznam lokomotiv na prodej se však nelíbí odborářům ani části zaměstnanců drah. "Jde o lokomotivy ve výborném stavu, jedna z nich byla vytipována i jako stroj, který má zůstat pro muzejní účely," říká Jindřich Berounský, místopředseda firemního výboru ČD Svazu odborářů služeb a dopravy. Podle něj například mají některé lokomotivy najeto od generální opravy jen 160 tisíc kilometrů. Odboráři už vyzvali vedení drah k prověření seznamu. Dráhy mají ve smlouvách ošetřeno, aby kupec nevyužíval vozidla k činnosti, která by byla konkurenční vůči Českým drahám nebo ČD Cargo. Kromě kupní ceny musí zajistit i bankovní záruku, o kterou přijde, v případě, že by takovou dohodu porušil. "Nadto uplatníme smluvní sankce, tak v zásadě takové vozidlo bude zapláceno až třikrát," dodal Joklík. Podle něj je mezi zájemci například firma A-H Slovakia, která je chce na posunování.

**25. 07. 2013 Systém ETCS mohl španělské tragédii zabránit**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/235915-system-etcs-mohl-spanelske-tragedii-zabranit/>)

Jízdu vlaku, který tragicky havaroval u španělského Santiaga de Compostela, kontroloval v místě nehody zřejmě jen španělský národní bezpečnostní systém. Tratě, kudy projíždějí vysokorychlostní vlaky, by přitom měl hlídat nejmodernější evropský systém ETCS, který je nastavený tak, aby v případě porušení rychlosti soupravu zpomalil nebo zastavil. Úplně vylučuje jakoukoliv chybu člověka. Podle prvních hypotéz vyšetřovatelů, kteří vyloučili technickou závadu, bylo příčinou neštěstí právě více než dvojnásobné překročení povolené rychlosti vlaku v osudném oblouku u Santiaga. Při neštěstí zahynulo nejméně 80 lidí.



Jednotný evropský zabezpečovací systém ETCS by měl v případě pochybení strojvedoucího – překročení rychlosti nebo projetí návěsti – vlak sám bezpečně zastavit. ETCS je v první řadě určeno pro zabezpečení nejvýznamnějších železničních tahů, jako jsou právě vysokorychlostní železnice, zavádění systému je však pomalé – například v Česku by měl pokrýt v první řadě čtyři tranzitní železniční koridory, teprve loni ale Správa železniční dopravní cesty přidělila zakázku na zavedení systému na prvním koridoru, hotova má být za dva roky. Podobné je to ve Španělsku, kde přes velké plány má zabezpečení ETCS trať Madrid – Barcelona a některé nově stavěné trati. Přibývá sice i na dalších tratích, v první řadě ale tam, kde má železniční správa ctizádost jezdit 300kilometrovou rychlostí. Trať do Santiaga de Compostela je sice stará pouhé dva roky, místo, kde se nehoda stala, však už je na staré trati a je zabezpečeno pouze národním zabezpečovacím systémem. Ten nestačil. I zde lze odkázat na paralelu s českým vývojem: podobně nepostačil před třemi lety český národní systém a nezastavil vlak, jehož strojvedoucí v Ústí nad Labem přehlédl návěstidlo; nezpomalil, jeho vlak tak vysokou rychlostí vjel na výměnu, kde vykolejil.

Za příčinu španělské nehody byla předběžně označena příliš velká rychlost vlaku. Rychlovlak Alvia jezdí rychlostí až 250 kilometrů v hodině, u Santiaga de Compostela ale musí zpomalit. Osudný oblouk zhruba tři kilometry od nádraží je jedním z nejostřejších na trati a rychlost je zde omezena na 80 kilometrů v hodině. Podle různých zdrojů sem ale vlak vjel rychlostí více než dvojnásobnou. Český ministr dopravy Zdeněk Žák a bývalý generální inspektor Drážní inspekce v rozhovoru pro ČT24 vyslovil domněnku, že železniční neštěstí podobných rozměrů mívá málokdy jedinou příčinu, ale většinou jde o zřetězení několika faktorů. Prosté selhání jedince podle něj takovou nehodu způsobit nemůže, a půjde tedy zřejmě o kombinaci s mezerou v zabezpečení. V místě nehody totiž končí moderní vysokorychlostní úsek a zřejmě zde už nefungoval automatický systém, který dokáže zastavit rychle jedoucí soupravu. Policisté začali vyšetřovat jednoho ze dvou strojvedoucích, kteří rychlovlak Alvia státní železniční společnosti Renfe řídili. Nejvyšší soud Galicie oznámil, že jde

o strojvedoucího, který leží v nemocnici a je tam ve vazbě. Formálně ještě ale obviněn nebyl. Více o příčinách neštěstí napoví prozkoumání dat z černých skříněk

## 26. 07. 2013 Českým drahám vzrostl provozní zisk, daří se snižovat režijní náklady

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceskym-draham-vzrostl-provozni-zisk-dari-se-snizovat-rezijni-naklady-1009343>)

Osobní doprava Českých drah vykázala za pololetí hrubý provozní zisk EBITDA ve výši 1,274 miliardy, což je o 400 milionů lepší výsledek než loni. Vedení firmy to připisuje především sníženým nákladům. Režijní náklady klesly více než o sto milionů, na mzdách podnik ušetřil téměř 70 milionů, na provozu vlaků 60 milionů. Cestujících bylo meziročně o 21 tisíc více, což v milionových číslech ČD neznámá významný přírůstek. Mluvčí drah Radek Joklík to mimo jiné připisuje povodním. Za prvních šest měsíců dráhy převzaly na pět desítek nových vozidel pro osobní dopravu více než za pět miliard korun. Na úrovni EBITDA si vedla meziročně lépe i dceřiná společnost, nákladní ČD Cargo. Hrubý provozní zisk dosáhl 901 milionů, o 120 milionů více než před rokem. Zisk před zdaněním EBT se v pololetí zvýšil o 250 milionů na 310 milionů. I zde jde podle drah o úsporu nákladů, oběma číslům pomohl i prodej železničních vozidel, který přinesl čistý zisk 85 milionů korun. Tržby z vlastní přepravy klesly o 350 milionů na 5,2 miliardy. Podle Joklíka přišel pokles tržeb v červnu s povodněmi.

## 26. 07. 2013 Na nádraží v Jindřichově Hradci vykolejil vagon úzkokolejky

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/na-uzkokolejce-vykolejil-vagon-d31-/budejovice-zpravy.aspx?c=A130726\\_135257\\_budejovice-zpravy\\_khr](http://budejovice.idnes.cz/na-uzkokolejce-vykolejil-vagon-d31-/budejovice-zpravy.aspx?c=A130726_135257_budejovice-zpravy_khr))

Mimo koleje a částečně převrácený na bok skončil ve čtvrtek večer vagon na oblíbené úzkokolejce v Jindřichově Hradci. Při posunování se zastavil o zarážedlo. Nikomu se ale nic nestalo. "Když hasiči přijeli, vagon už byl zajištěn proti pádu. Postarali se o to pracovníci společnosti provozující úzkokolejnou trať," potvrdila Vendula Matějů, mluvčí jihočeských hasičů. Na vyzvednutí vagonu zpět na koleje pak musely dorazit dva jeřáby. "Škoda je předběžně odhadována na sto tisíc korun. Nehoda nemá vliv na pravidelný provoz. Případ dále šetříme," upozornil Jiří Novák, mluvčí Jindřichohradeckých místních drah.



## 26. 07. 2013 Parní lokomotivy mají na jihu Čech dočasně stopku. Kvůli riziku požáru

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/riziko-pozaru-zastavilo-parni-lokomotivy-fjw-/budejovice-zpravy.aspx?c=A130726\\_134446\\_budejovice-zpravy\\_mav](http://budejovice.idnes.cz/riziko-pozaru-zastavilo-parni-lokomotivy-fjw-/budejovice-zpravy.aspx?c=A130726_134446_budejovice-zpravy_mav))

Oblíbená jihočeská atrakce, projížďka historickou vlakovou soupravou taženou parní lokomotivou po úzkokolejné trati, na čas ztratí své kouzlo. Kvůli velkému suchu a vysokému riziku vzniku požáru zakázal hejtman parní tažné síle jízdu. Vagony dočasně potáhne motorová lokomotiva. Parní vlaky jezdí za normálních okolností v letní sezoně denně. Každý den vozí pasažéry mezi Jindřichovým Hradcem a Novou Bystřicí či do Kamenice nad Lipou na Vysočině. Od pátečního poledne však mají parní lokomotivy kvůli velkému suchu utrum. "Na základě rozhodnutí hejtmana Jihočeského kraje byl vyhlášen zákaz provozu veškerých parních lokomotiv, a to pro období zvýšeného nebezpečí vzniku požáru od 26. července až do odvolání," informoval mluvčí jindřichohradecké úzkokolejky Jiří Novák. Pravidelné parní vlaky s historickými vozy sice budou dál jezdit podle jízdního řádu, avšak potáhnou je motorové lokomotivy. Důvodem je dlouhotrvající horko a v návaznosti na něj také sucho, které sužuje nejen celý kraj, ale i zemi.

Mnohdy ještě žhavé saze létající daleko z komína lokomotivy by totiž mohly snadno způsobit oheň. Obzvláště při jízdě lesem. "Dlouhodobá absence dešťových srážek a denní teploty přesahující 30 stupňů znemožňují bezpečný provoz parních lokomotiv," podotkl mluvčí. Společnost Jindřichohradecké místní dráhy bude pasažérům za neúplný zážitek účtovat nižší jízdné. "Po dobu trvání opatření platí v parních vlacích poloviční jízdné. Toto rozhodnutí je platné do odvolání," uzavřel Novák. Vlaky brázdí úzkokolejnou trať přes Kamenici nad Lipou až do Obrataně na Pelhřimovsku. Tam však parní lokomotivy pravidelně nejezdí.

**27. 07. 2013 Rusko chce investovat miliardy do transsibiřské magistrály**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rusko-chce-investovat-miliardy-do-transsibirske-magistry/966030>)

Rusko plánuje miliardové investice do modernizace transsibiřské magistrály, která je nejdelší železniční trať světa a je velmi oblíbená mezi turisty. Prezident Vladimir Putin v pátek uvedl, že do renovace železnice a dalších dvou velkých infrastrukturních projektů investuje Rusko v první fázi 450 miliard rublů (267,8 miliardy Kč). Ruská železniční síť je zastaralá. Putin se to snaží změnit, protože země hostí v roce 2014 olympijské hry a v roce 2018 mistrovství světa ve fotbale. Putin hodlá při té příležitosti prezentovat svoji zemi jako moderní, napsala agentura DPA. Putin v rozhovoru pro agenturu ITAR-TASS poznamenal, že částka, kterou vláda plánuje investovat, je pro takové obrovské projekty nízká. Je to proto, že investice státu má být pouze první pobídkou pro investory.

Kromě transsibiřské magistrály plánuje Rusko investovat do nového vysokorychlostního železničního spojení z Moskvy do zhruba 800 kilometrů vzdálené Kazaně a do obřího dálničního okruhu Moskvy. Putin představil projekty zahraničním investorům již koncem června na Mezinárodním ekonomickém fóru v Petrohradu. Kolik peněz však vláda hodlá do projektů vložit, tehdy neřekl. Rozvoj infrastrukturních projektů v zemi je důležitým faktorem pro hospodářský růst země. Transsibiřská magistrála má v současnosti roční kapacitu přepravy zhruba 120 milionů tun nákladu. Dlouhá je 9 288 kilometrů a spojuje Moskvu s Vladivostokem na pobřeží Tichého oceánu. Za posledních pět let objem nákladní přepravy po železnici směrem k Tichému oceánu stoupl podle Putina o 55 procent.

**29. 07. 2013 Stát nesmyslně dotuje některé rychlíky. Autobusy by přitom vyšly levněji**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/dotace-statu-na-zratove-rychliky-d5i-/ekonomika.aspx?c=A130728\\_194956\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/dotace-statu-na-zratove-rychliky-d5i-/ekonomika.aspx?c=A130728_194956_ekonomika_ert))

Stát utrácí za objednávku některých rychlíků výrazně více peněz, než kolik by stálo přepravit stejný počet lidí autobusy. Ukazují to poslední výkazy ztrátovosti jednotlivých rychlíkových tratí, které získala MF DNES od ministerstva dopravy na základě žádosti podle zákona o svobodném přístupu k informacím. Nejztrátovějšími rychlíky byly ty, které jezdí mezi Prahou a Českými Budějovicemi přes Písek. Za každý ujetý kilometr zaplatilo ministerstvo dopravy 223 korun. Během tří let náklady na kilometr těchto rychlíků stouply o 40 procent. Nejde přitom o nijak zvlášť vytíženou trať. Dráhy na ni letos nasazují většinou dvouvozové soupravy s kapacitou kolem 130 míst k sezení. Tolik míst mají zhruba tři autobusy, jejichž cena za kilometr se běžně pohybuje mezi 25 a 30 korunami. Tři vozy by tak stály pod sto korun za kilometr, což je méně než polovina ceny vlaku.

Dráhy velké zdražení linky do Českých Budějovic vysvětlují především redukcí spojů o třetinu a nasazením modernizovaných lokomotiv a "humanizovaných", což v drážní terminologii znamená částečně opravených, rychlíkových vozů. "Nasazení modernizovaného vozového parku vedlo k výraznému zvýšení nákladů v podobě leasingu a odpisů, redukce rozsahu dopravy vedla k úspoře variabilních, nikoliv fixních nákladů. Proto došlo za sledované období k výraznému nárůstu ztráty vyjádřené v korunách na vlakokilometr," vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Ministerstvo dopravy navzdory ztrátovosti neuvažuje o tom, že by například tyto vlaky nahradilo autobusy. "Podle zákona objednáváme pouze dálkovou železniční dopravu. Objednávku některých krajně nevýhodných linek jsme již v minulosti zrušili," uvedl mluvčí úřadu Martin Novák. Šlo například o linku z Rakovníka do Chomutova nebo z Krnova do Jeseníku.

**Dotace ztrátových spojů nedávají smysl, tvrdí ekonom**

Podle Martina Kvizdy, experta na ekonomii dopravy z Masarykovy univerzity, nedává dotování nejztrátovější linky smysl. "Těžko obstojí jako regionální spoj, meziměstská doprava z Prahy je prakticky nulová," upozorňuje Kvizda. Ministerstvo spojení přesto brání. "Další linky bychom neradi rušili. Objednávku vlaků pouze na ekonomicky výhodných trasách bychom degradovali celý systém veřejné osobní železniční dopravy, a to rozhodně nechceme," doplnil Novák. Stát už v červenci zredukoval kvůli úsporám další část rychlíků, čímž našťoval zejména kraje. Navazovaly na ně totiž často osobní vlaky.

Ministerstvo dopravy za rychlíky ročně zaplatí čtyři miliardy korun, průměrná ztráta na ujetý kilometr je 120 korun. Srovnání dat za poslední tři roky navíc vykazuje extrémní nárůst ztrátovosti některých linek. U vybraných tratí bude chtít stát od drah vysvětlení. "Veškeré rozdíly jsou prověřovány. Některé rozpory jsou odůvodnitelné, mezi ně patří například nasazení jiného vozového parku. V těch neodůvodnitelných případech se samozřejmě budeme tázat a požadovat podrobné vysvětlení," říká Novák. Extrémní skok nastal hlavně u nočních mezinárodních vlaků. Ještě v roce 2010 doplácel stát na jeden kilometr 23 korun, loni téměř sedminásobek.



**Klesl zájem o noční spoje**

České dráhy nárůst vysvětlují nejen menší objednávkou, ale také konkurencí. "S ohledem na rostoucí konkurenci v letecké i mezinárodní autobusové dopravě došlo za sledované období také k poklesu zájmu ze strany cestujících o noční vlaky, což se negativně projevilo v tržbách," argumentuje Joklík. Z výkazů ztrátovosti vyplývá například i to, že drahám stoupají náklady na kritizovaných rychlících směr Vsetín nebo Luhačovice. Právě jejich objednávání se nelíbí soukromým dopravcům, protože z velké části jedou po trase, kde oni jezdí bez jakýchkoliv dotací. Leo Express se kvůli tomu obrátil už i na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Stát za tyto vlaky zaplatí téměř půl miliardy korun ročně. Nový dodatek smlouvy mezi Českými drahami a ministerstvem počítá po několika sporech s tím, že stát může ztrátovost jednotlivých linek zveřejnit. Na rozdíl od minulých let však už nepůjde o detailní vyúčtování včetně například personálních nákladů. To přitom ukazovalo, že na srovnatelných tratích se lišily mzdové náklady i trojnásobně. Tajné jsou už i výnosy z jízdného na jednotlivých tratích.

**29. 07. 2013 Dráhy převzaly 15 nových lokomotiv, spory s výrobcem neustaly (109 E)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-prevzaly-15-novych-lokomotiv-spory-s-vyrobcm-neustaly-1009742>)

České dráhy začaly se čtyřletým zpožděním přebírat do svého vlastnictví nové lokomotivy 109E od Škody Transportation. Ke konci minulého týdne se ujaly 15 strojů, poslední dvacátý by měl do majetku ČD přejít v nejbližších dnech. Proces odblokovalo nedávné rozhodnutí Drážního úřadu, který lokomotivu schválil k provozu na českých tratích až pro rychlost 200 kilometrů v hodině. To byla jedna ze smluvních podmínek Českých drah. Kdo by ale čekal, že tím utichnou negativní vášně mezi oběma společnostmi, hluboce by se mýlil. Stále trvá spor o penále za zpožděnou dodávku. Dráhy požadují téměř 700 milionů korun, Škodovce navíc strhly z plateb dalších 200 milionů. To rozpoutalo arbitráž, kterou řeší rozhodčí soud. „Výše penále stále narůstá, neboť výrobce zatím nedodal všechny lokomotivy a neobstaral zahraniční certifikáty,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík.

Lokomotiva stále nemůže na tratě do okolních zemí, ačkoli právě na mezinárodní linky s ní dráhy počítají. „Nyní intenzivně jednáme s jednotlivými drážními úřady o typovém schválení v Rakousku, Maďarsku, Polsku a na Slovensku. Těmto jednáním muselo předcházet typové schválení v České republice,“ sdělila mluvčí Škody Lubomíra Černá. Malý zádrhel se vyskytl v Německu, kde si tamní drážní úřad vyžádal dodatečná měření. Výrobce se podle Černé snaží, aby všechna potřebná razítka získal do konce roku. To není vše. Dráhy si rovněž stěžují, že už převzaté lokomotivy vykazují vady, například nižší výkon rekuperační brzdy, nefunkčnost ochrany proti napětí při údržbě nebo nemožnost přejet plynule do Německa. Škoda zase označuje některé drahami zmiňované vady za údajné, jiné se ale zavázala odstranit. „ČD však podle názoru Škody Transportation považují za nedostatky také technická řešení, která odpovídají závazným technickým podmínkám, jež vyplývají ze smluvního vztahu, i technologickým standardům,“ doplnila Černá. Zvýšené napětí mezi oběma společnostmi je možné pozorovat od doby, kdy se dráhy rozhodly pro nákup vlaků Railjet od Siemensu. Škoda patří k nejhlasitějším kritikům této akvizice.

**29. 07. 2013 Opravu nádraží v Olomouci získá OHL ŽS a Alpine Bau CZ**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/opravu-nadrazi-v-olomouci-ziska-ohl-zs-a-alpine-bau-cz/966729>)

Miliardovou zakázku na rekonstrukci olomouckého nádraží získá sdružení firem OHL ŽS a Alpine Bau CZ. Investor oprav – Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nezruší tendr, ze kterého Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) vyloučil nejnižší nabídku společností EUROVIA CS, Subterra a Elektrizace železnic Praha a zakázku přidělí druhému uchazeči v pořadí. ČTK to řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. OHL ŽS a Alpine Bau za rekonstrukci požadují 1,89 miliardy korun o 108 milionu více než vyřazené konsorcium. "Vydáváme se cestou uposlechnutí rozhodnutí úřadu bez odvolání," uvedl Ptačinský. SŽDC původně zvažovala tři možnosti, kterými chtěla na vyřazení nejnižší nabídky reagovat. Kromě zrušení celého tendru přicházela v úvahu právě varianta přidělení zakázky druhému uchazeči v pořadí na základě rozhodnutí ÚOHS, nebo možnost napadnout rozhodnutí ÚOHS u soudu, což by ale nemělo odkladný účinek a správa železnic by stejně musela zakázku přidělit druhé nejnižší nabídce. Správa železnic sice respektuje rozhodnutí úřadu, trvá ale na tom, že soutěž, jejíž výsledek ÚOHS zpochybnil, se uskutečnila maximálně transparentně a nediskriminačně, dodal mluvčí. Nabídková cena sdružení v čele s Eurovií nebyla uvedena ve správném tvaru požadovaném zadavatelem, uvedl ÚOHS ve zdůvodnění svého rozhodnutí z letošního dubna. "Zadavatel rovněž nedodržel zásadu transparentnosti, když při posouzení nabídek



akceptoval opožděné upozornění tohoto uchazeče, že jeho skutečná nabídková cena je nižší, než byla cena čtená při otevírání obálek," uvedl už dříve předseda ÚOHS Petr Rafaj. Podle něj tak mohl být podstatně ovlivněn výběr nejhodnější nabídky.

Podle připraveného projektu mají být postupně rekonstruována všechna nástupiště olomouckého nádraží a v kolejisti bude vybudováno ještě jedno nové ostrovní nástupiště. Stavební firmy opraví starý podchod. Součástí stavby je také rekonstrukce kolejí v délce 13 kilometrů a mostů na příjezdové trase. Inovováno má být elektronické zabezpečovací zařízení a informační systém. Bezpečnost cestujících a provozu bude nově hlídat kamerový systém. Po rekonstrukci se zvýší odbavovací kapacita olomouckého nádraží o 14 procent. Po modernizaci budou moci železniční stanici Olomouc projíždět osobní vlaky rychlostí do 160 kilometrů v hodině a nákladní soupravy až 120 kilometrů za hodinu. Po modernizaci železniční stanice v Olomouci budou propojeny už modernizované koridorové úseky navazující na toto nádraží. Železniční stanice Olomouc je součástí mezinárodní trasy kombinované dopravy Le Havre – Lvov a leží na trase třetího tranzitního železničního koridoru, což je hlavní dálkový železniční tah mezi Mosty u Jablunkova a Chebem.

Rakouská matka jednoho z vítězů tendru Alpine Bau v červnu vyhlásila bankrot. Česká dceřiná společnost Alpine Bau CZ již dříve uvedla, že bankrot mateřské firmy by na její aktivity neměl mít žádný bezprostřední vliv. Podílí se například i na modernizaci dálnice D1.

### 30. 07. 2013 Další nehoda na železnici. Při srážce vlaků ve Švýcarsku zemřel strojvůdce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/236369-dalsi-nehoda-na-zeleznici-pri-srazce-vlaku-ve-svycarsku-zemrel-strojvudce/>)

Strojvůdce jednoho z vlaků zemřel při čelní srážce dvou souprav v kantonu Vaud na západě Švýcarska. 25 lidí se zranilo, z toho pět vážně. Vlaky se srazily kolem sedmé hodiny večer asi 50 kilometrů jihozápadně od švýcarské metropole Bernu. Podle prvních výsledků vyšetřování příčin nehody je viníkem pravděpodobně přeživší strojvůdce, který asi přehlédl červenou. K nehodě došlo pouze pět dní po vykolejení španělského rychlovlaku u Santiaga de Compostela, při jednom z největších vlakových neštěstí posledních let zemřelo 80 osob. Policie dnes uvedla, že s převážně lehčími zraněními bylo ošetřeno 25 lidí. V nemocnicích zůstávají tři zranění včetně jednoho dítěte, ale nikdo z nich není v ohrožení života. Policie dnes nevyloučila, že ve vřaku je ještě jeden pasažér. Vlaky se srazily kolem sedmé hodiny večer, asi 50 kilometrů jihozápadně od švýcarské metropole Bernu v obci Granges-pres-Marnand v kantonu Vaud. Jeden z vlaků směřoval z Payerne do Lausanne a druhý jel z opačného směru.



#### Strojvedoucí zřejmě přehlédl červené světlo

Záchranných akcí se účastnilo přes třicet sanitek, 34 lékařů a zdravotníků, několik hasičských vozů a vrtulník, který dopravil vážněji zraněné do nemocnice v Lausanne. Na trati, kde k nehodě došlo, byl zastaven provoz. Příčina nehody se vyšetřuje. Neštěstí se stalo v době, kdy jedna ze souprav nádraží opouštěla a druhá přijížděla. Experti nyní zjišťují, jak je možné, že oba vlaky vjely na stejnou kolej. Státní zastupitelství v Lausanne dnes sdělilo, že podle vyšetřovatelů jeden ze strojvůdců pravděpodobně přehlédl červené signální světlo. Čtyřiapadesátiletý muž stačil ještě před kolizí při plném brzdění z vlaku vyskočit. Jeho 24letý kolega z protijedoucího vlaku však zemřel.

Přeživší strojvedoucí byl už v pondělí vyslechnut a státní zastupitelství nyní zvažuje zahájení trestního stíhání. "Naštěstí oba vlaky jely sníženou rychlostí, jinak by neštěstí dopadlo mnohem ničivěji," řekl starosta obce Granges-pres-Marnand. Náraz byl ale tak silný, že se soupravy do sebe zaklínily. Šéf švýcarských drah (SBB) Andreas Meyer řekl, že drážní bezpečnostní systémy fungovaly. Bez ohledu na nynější nehodu se i pro postiženou regionální trať počítá s doplněním o bezpečnostní systém Signum, který vlak automaticky zabrzdí, pokud projede na červenou.

### 30. 07. 2013 ČD před hrozící výměnou vedení inzerují lepší se hospodaření

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-pred-hrozici-vymenou-vedeni-inzeruji-lepsici-se-hospodareni/966978>)

České dráhy krátce před zasedáním dozorčí rady, která by mohla vyměnit management dopravce, zadaly do několika tištěných médií celostránkové inzeráty oznamující zlepšení hospodářských výsledků, růst počtu cestujících a omlazování vozidlového parku. Inzerce dopravce objednal v Mladé

frontě Dnes, Hospodářských novinách a v regionálních Denících, řekl ČTK mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj je ale souhra náhod, že se objevují právě nyní, kdy se rozhoduje o osudu nynějšího vedení Českých drah. Inzerce se dělá pravidelně. Není to tak, že by se dělala kvůli dozorčí radě, uvedl Joklík s tím, že jde o standardní model, podle kterého dopravce celostránkové inzeráty zadává dvakrát do roka v souvislosti se změnami jízdního řádu. Letos na jaře ale dopravce reklamu nezadal, protože nebyly k dispozici hospodářské výsledky, a nyní jen využil nevyužitého prostoru, vysvětlil mluvčí. "V roce 2008 byly ČD ve faktické insolvenční, nesmírně zastaralým vozidlovým parkem odrazovali zákazníci a měly chronicky ztrátový provoz," uvedl v textu generální ředitel Petr Žaluda, který je šéfem drah právě od začátku roku 2008. Od té doby dopravce podle zveřejněných čísel stoupl počet cestujících o šest milionů a tržby z osobní dopavy proti roku 2008 vloni vzrostly o 787 milionů korun. Do obnovy vozidel dopravce investoval přes 27 miliard korun a snížil tím průměrné stáří vozidel o sedm let na 25 let v roce 2012. Část hospodářských výsledků dopravce zveřejnil už v minulém týdnu. Podle ministra dopavy Zdeňka Žáka ale zveřejněné údaje nepřinášejí prokazatelný důkaz o dobrém hospodaření státní firmy a bude dnes po členech dozorčí rady chtít, aby jej s kondicí národního dopravce seznámili důkladněji.

O odvolání Žaludy, o které se nový ministr dopavy neúspěšně pokoušel už v roce 2009, se spekuluje od 19. července, kdy ministr prosadil obměnu většiny dozorčí rady Českých drah. Právě dozorčí rada rozhoduje o jmenování a odvolání vedení dopravce. Podle dřívějšího vyjádření ministra tyto kroky ale nevedou primárně k personálním změnám ve vedení ČD, ale měly za cíl zvýšit odbornost členů dozorčícího orgánu dopravce. Cena celostránkového inzerátu v MfD vyjde podle ceníku na téměř tři čtvrtě milionu korun. Podle Joklíka ale České dráhy inzerují za nižší ceny, protože inzerce nezadávají nárazově, ale získaly reklamní prostor v otevřeném výběrovém řízení.

### 30. 07. 2013 Šéf Českých drah Žaluda byl odvolán, firmu povede Dalibor Zelený

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/petr-zaluda-odvolan-04w-/eko-doprava.aspx?c=A130730\\_172700\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/petr-zaluda-odvolan-04w-/eko-doprava.aspx?c=A130730_172700_eko-doprava_neh))

Dozorčí rada Českých drah odvolala z představenstva generálního ředitele společnosti Petra Žaludu. Spolu s ním skončili i ostatní členové čtyřčlenného představenstva státního železničního dopravce. Bleskově zvolené nové představenstvo pak Žaludu odvolalo i z funkce generálního ředitele, nahradí ho bývalý šef drah z doby opoziční smlouvy Dalibor Zelený. "Celé to bylo poněkud nestandardní," řekl Žaluda krátce po svém odvolání MF DNES. Podle něj se členové představenstva nesměli jednání dozorčí rady zúčastnit a museli opustit místnost. "Nesdělili mi ani žádné výhrady k fungování drah," postěžoval si Žaluda. Dozorčí rada poté zvolila nové tříčlenné představenstvo. Jako předseda v něm usedne bývalý generální ředitel ČD Dalibor Zelený, výkonný ředitel pro provoz a techniku Českých drah Daniel Kurucz a personální ředitel ČD Pavel Švagr.

Podle informací MF DNES se představenstvo sešlo krátce po svém zvolení a hned odvolalo Žaludu z postu generálního ředitele. Na jeho místo usedne Dalibor Zelený. Žaluda dostane odstupné ve výši 24 měsíčních platů. Při mzdě 500 tisíc korun jde o 12 milionů Kč. "Pokud by k tomu neměla dozorčí rada opravdu závažné důvody, budeme požadovat vyvození osobní zodpovědnosti po těch, kteří takto rozhodli," komentoval odvolání představenstva stínový ministr dopavy za ČSSD Milan Chovanec. "Personální změny, do kterých se pustila tato vláda, aniž má důvěru, a to v natolik krátkém čase, rozhodně nepůsobí tak, že by byly odborným vedením resortu. Jde o to, co nejrychleji obsadit co nejvíce pozic ve státní správě a státních podnicích," domnívá se úřadující předseda ODS Martin Kuba.

Dozorčí radu, která Žaludu a představenstvo odvolala, přitom nový ministr dopavy Zdeněk Žák obměnil teprve před několika dny. Z původních členů zůstali pouze tři odboráři a poslanec ČSSD Josef Smýkal. Přibyli děkan dopravní fakulty ČVUT Miroslav Svítek, docent VŠTE v Českých Budějovicích Zdeněk Žemlička a ředitelka odboru kontroly a vnitřního auditu ministerstva dopavy Ivana Kubaštová. Ihned poté se začalo spekulovat o chystaných personálních změnách. České dráhy krátce před zasedáním dozorčí rady zadaly do několika tištěných médií celostránkové inzeráty oznamující zlepšení hospodářských výsledků, růst počtu cestujících a omlazování vozidlového parku. Kromě Žaludy představenstvo společnosti opustil bývalý náměstek ministerstva zemědělství Roman Boček stíhaný v souvislosti s kauzou přidělování politických trafik, výkonný ředitel ČD pro marketing a produkty Miroslav Šebeňa a Ctirad Nečas, ředitel inženýrsko-dodavatelské společnosti Královopolská RIA.

#### Problémem bylo zadlužování

Dozorčí rada se zásadně neztotožnila s dalším zadlužováním firmy, sdělil ČTK ministr dopavy Zdeněk Žák. Rada naopak podle něj chce, aby se dluh snižoval, čehož ale současný management zřejmě není schopen. Vyplývalo to prý z dnešního jednání rady s vedením firmy. "Odpovídat například

na otázku zadlužení argumentem, že je vše v pořádku, protože je ještě někdo ochoten nám půjčovat, takže si budeme půjčovat dál, považuji za nehodnou manažera a nedůstojnou takto velké státní firmy," řekl Žák. Nové představenstvo se bude podle Žáka muset vypořádat právě s rostoucími dluhy, které v současnosti dosahují 26 miliard korun. Ještě předtím ale bude nutné zachránit nákladního dopravce ČD Cargo, které je dceřinou firmou ČD. To je podle něj důležité pro dopravní fungování státu, protože přepravuje jednotlivé vozové zásilky, které se nedaří zajišťovat prostřednictvím volného trhu. Důvod pro odvolání ale Žaluda zpochybnil. "Za sebe a za představenstvo Českých drah chci říct, že výsledky, jakých obě firmy jak ČD, tak ČD Cargo dosáhly v pololetí, se vyvíjejí lépe, než bylo plánem," uvedl s tím, že do dnešního zasedání dozorčí rady si žádný z jejích členů nebo nový ministr dopravy Žák žádné informace týkající se hospodaření nevyžádali.

### Ve funkci přežil osm ministrů

Petr Žaluda přišel na dráhy na začátku roku 2008 ještě za dob ministrování Aleše Řebíčka. Jeho jmenování byl částečně šok – do té doby dráhy vedli lidé, kteří byli nějak spjati se železnicí, Žaluda přitom s vlaky přišel do styku maximálně jako občasný cestující, do té doby působil jako šéf finanční skupiny AXA v Česku. Žaludovi se do drah podařilo ze státního získat podstatně více peněz než jeho předchůdcům, i když na poslední chvíli, než musely stát a kraje vypisovat na vlaky soutěže. Za jeho vlády začala nejrozsáhlejší modernizace vlaků, která si však vyžádala velké zadlužení drah, rozprodej majetku a často i nepřilíš transparentní výběr firem, které se na výrobě nových vlaků podílejí. Pro některé se staly zakázky pro dráhy zdrojem vysoce nadprůměrných zisků. Žaludovo působení na drahách je unikátem i z jiného důvodu, přežil na svém postu už osm různých ministrů. I když se několikrát mluvilo o jeho konci, vždy nakonec svůj post ustál. Do svého současného pětiletého mandátu byl Žaluda znovuzvolen teprve 29. ledna. Tehdy ho jednohlasně zvolilo všech osm členů dozorčí rady.

### Nové vedení Českých drah

Dalibor Zelený

Po Žaludovi druhý nejdéle sloužící ředitel v historii Českých drah, za jehož vedení například dráhy nakoupily nevýhodně pendolina. Dráhy vedl od roku 1998 - 2003, působil i jako náměstek ministra dopravy, generální ředitelem drah se stal za doby Zemanovy vlády. Krátce působil na Slovensku na postu šéfa Železnice SR, slovenské obdoby Správy železniční dopravní cesty.

Pavel Švagr

Působí jako výkonný ředitel pro personální záležitosti Českých drah, dříve působil jako zakladatel a šéf Státního fondu dopravní infrastruktury. Je tajemníkem stínové vlády ČSSD. Vystudoval VŠE, působil i jako poradce ministra pro místní rozvoj.

Daniel Kurucz

V letech 1997 až 1999 byl zaměstnán ve firmě Fujifilm, od roku 2003 působil jako generální ředitel a divizní ředitel ve švédské strojírenské firmě Sandvik. V únoru 2011 stanul v čele Divize speciální chemie v Agrofertu Holding, kde byl též členem představenstva holdingu. Od května 2013 je výkonným ředitelem pro provoz a techniku Českých drah.

## 30. 07. 2013 Strojvedoucí telefonoval, vlak jel 153 km/h, vyplývá z černých skříněk (Santiago de Compostela)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/cerne-skrinky-ze-spanelskeho-vlak-u-duu-zahranicni.aspx?c=A130730\\_183822\\_zahranicni\\_ert](http://zpravy.idnes.cz/cerne-skrinky-ze-spanelskeho-vlak-u-duu-zahranicni.aspx?c=A130730_183822_zahranicni_ert))

Španělský rychlovlak jel ve chvíli nehody rychlostí 153 kilometrů v hodině. Strojvedoucí také telefonoval s jedním z pracovníků dopravní společnosti, která vlak provozovala. Vyplývá to z analýzy černých skříněk, o kterých informovala španělská média s odkazem na zdroj blízký vyšetřování. Vlak měl podle dat z černé skříňky jen několik desítek sekund před nehodou jet rychlostí 192 kilometrů v hodině. Následně pak začal prudce brzdit a v okamžiku vykolejení jel 153 km/h, píše server BBC. Podle španělských médií není jasné, zda brzdu aktivoval strojvedoucí, anebo se spustila automaticky.

Španělský deník El País přinesl informaci od zdroje z vyšetřování, podle kterého strojvedoucí nevěnoval pozornost řízení vlaku v úseku až sedmi kilometrů od místa nehody. Verzi o jeho zavinění potvrzuje i fakt, že podle záznamu ze skříněk ve chvíli havárie telefonoval s jedním z pracovníků dopravní společnosti Renfe, která vlak provozovala. "Minuty před vykolejením vlaku obdržel strojvedoucí telefonát s několika pokyny pro následující cestu a informace o tom, kam má zajet v cílové stanici vlaku ve městě Ferrol. Z obsahu konverzace a zvuků v pozadí je patrné, že po telefonu

konzultoval také nějaké údaje z dokumentů nebo mapy. Z rozhovoru je také patrné, že nemohl věnovat plnou pozornost řízení soupravy," stojí v prohlášení vyšetřovatelů.

### Spletl jsem si místo nehody, přiznal před soudem strojvedoucí

Strojvedoucí Francisco José Garzón už v neděli vypovídal před soudem. Přiznal, že vjel do zatáčky příliš rychle. Podle agentury EFE uvedl, že si spletl místo vzdálené zhruba tři kilometry od nádraží v galicijském městě Santiago de Compostela s jiným úsekem na trati. Vyšetřující soudce Luis Aláez následně Garzóna formálně obvinil ze zabití a ublížení na zdraví z nedbalosti. Soudní slyšení, které trvalo zhruba dvě hodiny, probíhalo za zavřenými dveřmi. Žádná ze stran zahrnutých do případu, tedy státní železniční společnosti Renfe a Adif a dvě pojišťovny, nepožádala o uvěznění Garzóna až do rozsudku a soud podle prohlášení nevidí riziko, že by Garzón mohl uprchnout. Pro propuštění z vazby však stanovil podmínky, které musí obviněný strojvedoucí dodržovat: pravidelně se hlásit u soudu, odevzdá cestovní pas a až do vynesení rozsudku nesmí řídit vlaky. Strojvedoucí už svou vinu fakticky doznal již krátce po nehodě, kdy podle záznamů policejního vyšetřování říkal jednomu z policistů, který se jej snažil uklidnit: "Jak chcete, abych se uklidnil? Po tom, co jsem způsobil, chci zemřít."

### Ve hře jsou nová bezpečnostní opatření

Při nehodě vlaku u španělského města Santiago de Compostela zahynulo 79 lidí. V nemocnici po nehodě zůstávají desítky dalších. Dvaadvacet je jich stále v kritickém stavu. Vedení Renfe i lidé z vládního úřadu dohlížejícího na provoz železnic v úterý v reakci na tragickou nehodu uvedli, že přehodnocují bezpečnostní opatření v rychlovlacích. Ve hře je například zavedení automatické kontroly povolené rychlosti, které se v současnost používá, pouze pokud vlak převyšuje rychlost 200 kilometrů v hodině. Zavedeno by také mohlo být pravidlo, podle něhož by dálkové rychlovlaky měly povinně v každém okamžiku cesty v kabině alespoň dva strojvedoucí. To v případě střednětragédie neplatilo.

### Mše za zemřelé

Zádušní mši za oběti tragické nehody sloužil v pondělí večer santiagojský arcibiskup Julián Barrio. "V srdci vás nosí celá Galicie a celé Španělsko," řekl na adresu obětí během své úvodní promluvy. "Všichni se modlíme také za ty, kteří bojují v nemocnici o život," připomněl duchovní dalších 70 lidí, kteří po nehodě zůstávají v nemocnicích. Když začali účastníci mše vycházet z katedrály, čekal je mohutný potlesk stovek lidí shromážděných k trýzně na náměstí.

## 31. 07. 2013 Zelený není v Českých drahách "zelenáč"

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/236534-zeleny-neni-v-ceskych-drahach-zelenac/>)

Posílit nákladní dopravu, modernizovat vlaky, přibrzdit zadlužování. Propouštění prý neplánuje. To jsou ve zkratce cíle staronového generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného. Ve stejném křesle už jednou seděl. Ačkoli ho současný ministr dopravy díky tomu považuje za nezpochybnitelného odborníka, jeho renomé mezi odbornou veřejností už tak jednoznačné není. Když v úterý ministr dopravy Zdeněk Žák oznámil jmenování nového ředitele Českých drah, který nahradí odvolaného Petra Žaludu, hovořil o Daliboru Zeleném jako o "jedné z nejvíce respektovaných manažerských osobností v evropském měřítku". Celoživotní železničář vedl ČD už v minulosti, v době opoziční smlouvy. Po Žaludovi byl druhým nejdéle sloužícím ředitelem. Za jeho vedení dráhy nevhodně nakoupily náhradní díly pro pendolina a tehdejší šéf resortu ho odvolal s tím, že nedokázal úspěšně zvládnout transformaci firmy ze státní organizace na akciovou společnost.

Poprvé do povědomí veřejnosti ale šestapadesátiletý Zelený vstoupil už v roce 1995 jako jeden z nejmávanějších kandidátů na funkci generálního ředitele ČD. Místo toho muž s pověstí největšího "transformačního" oponenta tehdejšího generálního ředitele Emanuela Šípa zakotvil jako náměstek ministra dopravy Vladimíra Budínského (ODS). O místo nakonec Zeleného připravila stávka železničářů. V únoru 1997 jej totiž nový ministr Martin Říman (ODS) po stávce odvolal, protože údajně zklamal jeho naděje při vyjednávání s odboráři.

Do čela ČD Zeleného, který v té době pracoval v železniční generální inspekci, přivedl v září 1998 ministr dopravy Zemanovy vlády Antonín Peltrám. Za jeho angažmá se tehdy postavily i silné drážní odbory. V roce 2000 se sice hovořilo o Peltrámově záměru Zeleného odvolat kvůli špatnému hospodaření, nově jmenovaný ministr Jaromír Schling (ČSSD) ho však ve funkci podržel. Jako šéf Českých drah byl Zelený mj. i u transformaci firmy ze státní organizace na akciovku. Generálním ředitelem formálně nové společnosti byl jmenován 2. ledna 2003.



### Opoziční smlouvu přežil jen o pár měsíců

V té době se už ale pod vrcholným manažerem, jenž ve své době pobíral měsíční plat přesahující 200 tisíc korun, kývala židle. Po konci opoziční smlouvy a odchodu sociálnědemokratických ministrů totiž v roce 2002 na resort nastoupil lidovec Milan Šimonovský. Ten o Zeleného odvolání z nejvyššího vedení drah usiloval dlouhou dobu. Kritizoval ho například právě za to, že jím vedený management není schopen naplnit novou obchodní politiku firmy po transformaci na akciovou společnost. Ministr se dokonce se Zeleným sešel a otevřeně mu řekl, že jeho dny ve funkci šéfa ČD jsou sečteny.

A jak Šimonovský slíbil, tak při příležitosti magického data 3. 3. 2003 udělal. Ve vedení ČD Zeleného nahradil generální zástupce drah ve Vídni Petr Kousal. Zelený se však při svém odchodu hájil, že se drahám, které se každoročně potýkaly s miliardovými ztrátami a čerpaly obrovské dotace ze státního rozpočtu, daří dobře. "V uplynulých letech byly založeny všechny kroky pro to, aby prosperovala," tvrdil. Jedním z výsledků jeho práce ale přitom bylo, že firmě poklesly tržby a za jediný rok přišla o třináct milionů cestujících.

### Zbytečné náhradní díly pro pendolina

Jeho působením ve funkci ředitele se v roce 2006 zabývala i policie. Nové vedení totiž na počátku roku zjistilo, že dráhy v minulosti za více než 200 milionů korun objednaly náhradní díly na rychlovlaky Pendolino, a to dva roky před dodáním samotných vlakových souprav. "Je to nesmírný podvod vzhledem k tomu, že jde o náhradní díly, které zřejmě nebudou nikdy použity, protože jejich záruční lhůta mezitím už uplyne. Obávám se, že jsme si koupili drahý železný šrot," konstatoval šéf železničních odborů Jaromír Dušek. Směnkou za 1,6 milionu eur na nepotřebné díly přitom vystavil právě Dalibor Zelený. Smlouvu označil jako problémovou i tehdejší generální ředitel drah Josef Bazala, který následně nechal nákup přezkontrolovat pomocí právních auditů. Jejich výsledkem pak bylo, že smlouvy byly pro ČD nevýhodné, a při jejich podpisu tudíž mohl být spáchán trestný čin.

Policie případ vyšetřovala jako trestný čin porušování povinnosti při správě cizího majetku, za což hrozily dva roky vězení. Trestní oznámení sice bylo podáno na neznámého pachatele, v podstatě ale směřovalo na Zeleného, jeho náměstkka Ivo Malinu a jejich předchůdce, ředitele podniku Rudolfa Mládka, kteří se na nevýhodném nákupu rovněž podíleli. Zelený jakákoli podezření odmítal. Bránil se například tím, že nové vedení mělo dostatek času smlouvy následně vypovědět. Nakonec nikdo obviněn nebyl.

Současný ministr dopravy Zdeněk Žák, který někdejšího ředitele vrátil na bývalou pozici, je ale se Zeleného prací v drahách evidentně spokojen. "Když odcházel Dalibor Zelený, mělo ČD Cargo zisk 2 miliardy korun, dnes má 2 miliardy korun ztrátu," zdůrazňoval Žák začátkem měsíce v Interview ČT24, když kritizoval působení dnes už odvolaného Petra Žaludy. Časopis EURO k tomuto argumentu ovšem doplnil, že v době Zeleného zmíněný podnik vůbec neexistoval, jelikož vznikl až v prosinci 2007. "Porovnávat nějaká čísla z nákladní divize ČD před deseti lety a pak samostatné společnosti s přesně přiřazenými náklady, fungující ve zcela jiné ekonomické realitě, je naprostý ekonomický nesmysl," napsal šéfredaktor týdeníku Pavel Páral.

Zelený se dočkal kritiky i v roce 2003, když ředitelskou pozici opouštěl. Účty si s ním tehdy vyřídil jeden z jeho předchůdců Emanuel Šíp, který Zelenému vyčetl, že neuměl šetřit a zbytečně dotoval ztráty v osobní přepravě. "Bylo to dojení státního rozpočtu a daňových poplatníků bez odpovídající protihodnoty," poukazoval bývalý ředitel drah Šíp na rostoucí zadlužení. "Dluhy po Českých drahách se blíží 60 miliardám korun. A to nepočítám chátrání podniku, jehož vnitřní zadluženost se odhaduje na další desítky miliard," uvedl v roce 2003. Ovšem podle dopravního experta Petra Moose je nyní Zelený odborné veřejnosti znám jako "opravdu zkušený železničář i manažer", kterému je naopak připisována řada úspěchů. "Třeba transformace na akciovou společnost bylo velké dílo," hodnotil Zeleného éru proděkan dopravní fakulty ČVUT v dnešním Radiožurnálu.

## 31. 07. 2013 Konkurence odvolání šéfa ČD vítá, politici žádají zdůvodnění

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/konkurence-odvolani-sefa-cd-vita-politici-zadaji-zduvodneni/967396>)

Odvolání generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy konkurenti na železnici vítají. Jeho výměna za Dalibora Zeleného, jenž již ČD na přelomu tisíciletí řídil, podle nich může přinést větší ekonomickou racionalitu při nákupu vlaků a kvalitnější služby pro cestující. Politici ale požadují zdůvodnění, proč bylo vedení ČD odvoláno. Nejostřeji vystoupili členové ODS. Dokud vláda nemá podporu Sněmovny, měla by se zdržet takovýchto personálních čistek, řekl dnes ČTK poslanec ODS a předseda sněmovního podvýboru pro dopravu Václav Baštyř. To si myslí i místopředseda TOP 09 Jaromír Drábek. Svého nástupce Zdeňka Žáka za personální změny kritizoval i bývalý ministr dopravy Zbyněk

Stanjura (ODS). Podle něj je vyloučené, že by nový ministr během čtrnácti dnů zvládl detailně prověřit jak profesní kvality členů dozorčí rady a představenstva, tak hospodaření tohoto gigantického podniku. Jeho počínání Stanjura přirovnal k dobyvatelskému chování. Podle Drábka jsou změny ve vedení ČD nezodpovědné a unáhlené, do funkcí jsou podle něj dosazováni lidé z okruhu prezidenta Miloše Zemana. Připomněl, že Zelený byl šéfem ČD v době, kdy byl Zeman premiérem.

Prověřit důvody narychlo provedených personálních změn chce ale i opozice. Stínový ministr za ČSSD a hejtman Plzeňského kraje Milan Chovanec se chce seznámit s podklady, které dozorčí radu k výměně vedení drah vedly, a pokud k ní neměla opravdu závažné důvody, bude požadovat vyvození osobní zodpovědnosti po těch, kteří takto rozhodli. Zároveň ale uznal, že odvolání představenstva je plně v kompetenci dozorčí rady, a věří, že provedené změny povedou ke stabilizaci firmy. Odvolání Žaludy dnes obhajoval premiér Jiří Rusnok. Podle něj byly změny učiněny proto, aby společnost neskončila podobně jako před časem zkrachovaná Sazka. "Je to zcela v souladu s mandátem, který máme. Jestliže vyhodnotily příslušné orgány situaci jako naléhavou, tak přijaly taková opatření, jaká přijaly," poznamenal předseda vlády.

Podle Žaludova největšího kritika z řad konkurenčních společností, majitele Student Agency a RegioJetu Radima Jančury sice odvolání ředitele dokázal do železniční dopravy přinést více peněz, hospodaření státní společnosti se ale i tak za jeho šefování potýkalo s propadem. Před jeho nástupem dosahovaly dotace do Českých drah z krajů a od ministerstva za objednávky vlaků 8,5 miliardy korun, dnes do ČD takto plyne téměř 12,5 miliardy korun, dodal. Loni ztráta z osobní dopravy překročila podle výroční zprávy půl miliardy korun a nákladní dopravce ČD Cargo se propadl do dvoumiliardové ztráty. Šanci na zlepšení hospodaření v Českých drahách vidí majitel druhého z konkurenčních dopravců, firmy Leo Express, Leoš Novotný. ČD by tak podle něj mohly přestat jezdit se ztrátou na linkách, na kterých by soukromý dopravce mohl jezdit bez dotací.

Změnu vedení Českých drah odstartovalo úterní odvolání představenstva společnosti v čele s Žaludou. Následně dozorčí rada jmenovala nové představenstvo, které Žaludu odvolalo i z funkce generálního ředitele. Kromě nového ředitele drah Zeleného byli do představenstva státního dopravce jmenováni výkonný ředitel pro provoz a techniku ČD Daniel Kurucz a náměstek generálního ředitele ČD pro personální záležitosti Pavel Švagr.

### 31. 07. 2013 Zelený: ČD musí zastavit zadlužování a investovat do vozidel

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleny-cd-musi-zastavit-zadluzovani-a-investovat-do-vozidel/967511>)

České dráhy musí podle nově jmenovaného generálního ředitele Dalibora Zeleného především zastavit zadlužování společnosti. Současně je podle něho ale nutné zajistit obnovu zastaralého vozidlového parku, zejména na méně vytižených rychlíkových tratích v osobní dopravě. V nákladní dopravě je pak potřeba hledat nové obchodní příležitosti a prověřit možnost posílit postavení ČD Carga prostřednictvím spojení s jeho slovenským protějškem, uvedl dnes na setkání s novináři. "Chtěli bychom v oblasti osobní dopravy zajistit zastavení zadlužování naší firmy především cestou hledání jiných možností, jak získat investiční prostředky, a to přehodnocením starých a nedokončených investičních záměrů, aby bylo na to, co potřebujeme," řekl Zelený. Přehodnotit by se tak mohl záměr pořídit dalších osm rychlovlaků Railjet, jejichž nákup za zhruba 2,8 miliardy schválila koncem června dozorčí rada. Vozidel schopných zajistit mezinárodní dálkovou dopravu mají České dráhy podle Zeleného dostatek. Chybí naopak vozidla, která by cestujícím zajistila komfort odpovídající 21. století i na méně využívaných tratích, kde v současnosti jezdí zejména desítky let staré vagony.

V nákladní dopravě bude potřeba posílit obchodní oddělení Carga. "Zahájíme novou obchodní iniciativu, kterou chceme oslovit největší zákazníky, kteří nám přinášejí zakázky s největším profitem," uvedl Zelený. Pro zákazníky chce připravit prezentaci technologických možností. Kromě hledání zakázek v krátkodobé perspektivě je podle nového šéfa drah potřeba vytvořit i dlouhodobou vizi pro zachování ČD Cargo. Na základě ekonomické studie by se měla vyřešit například dlouhodobě diskutovaná otázka spojení českého a slovenského Carga. To je ale podle Zeleného reálné pouze tehdy, pokud se prokáže, že to může být výhodné pro společnost nebo český stát. Z vedení ČD Cargo dnes představenstvo drah odvolalo Petra Žaludu, kterého Zelený v úterý vystřídal na postu šéfa celé skupiny ČD. "On sám měl zájem svoji činnost u ČD ukončit," řekl Zelený Českému rozhlasu – Radiožurnálu. Představenstvo dnes rozhodlo o konci Žaludy na postu předsedy i řadového člena představenstva ČD Cargo. Kdy fakticky bývalý šéf drah zmíněné funkce opustí, ale nový generální ředitel nevěděl.

V regionální dopravě je potřeba zajistit symbiózu krajské železnice s autobusovou dopravou. Podle Zeleného není nutné, aby vlaky autobusům konkurovaly a přetahovaly jim cestující. Naopak je potřeba zajistit návaznost autobusových spojů vyjíždějících z větších železničních uzlů, které mohou obsluhovat i sídla, kam vlaky nezajíždějí. Dobře to už v současnosti funguje v Jihomoravském kraji, kde s integrací veřejné dopravy začínali.

Zároveň bude do budoucna nutné více koordinovat osobní a nákladní železniční dopravu, protože na některých více vytižených trasách již pro nákladní dopravu nezbyvá prostor. Zřetelně vidět je to například na trase Praha – Ostrava, kde v několikaminutových intervalech jezdí rychlíky několika dopravců včetně soukromých. "Český stát se bude muset čelem postavit i k tomu, čemu se jinde v Evropě říká regulace jízdního řádu a regulace tras, protože jinak se tam všechno, co tam chce jezdit, nemá šanci vejít," dodal Žák. Přesto je podle něj vstup soukromé konkurence na trh železniční osobní dopravy přínosem i pro České dráhy, které donutil ke zlepšování služeb pro zákazníky. Státní dopravce se podle něj musí připravit na další otevírání trhu a pokusit se získat co nejvíce z lukrativních zakázek na jednotlivé rychlíkové tratě, o které se bude soutěžit.

Zelený nastoupil na post generálního ředitele a předsedy představenstva Českých drah po odvolaném Žaludovi. Změnu vedení odstartovalo úterní odvolání představenstva společnosti v čele s Žaludou. Kromě nového ředitele drah byli do představenstva státního dopravce jmenováni výkonný ředitel pro provoz a techniku ČD Daniel Kurucz a náměstek generálního ředitele ČD pro personální záležitosti Pavel Švagr.

### 31. 07. 2013 Na první část optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany naváže za několik let další etapa

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

Letos na podzim by se mohla rozběhnout dlouho chystaná modernizace tříkolejného koridorového úseku mezi stanicemi Praha-Běchovice a Úvaly. Kvůli snížené kapacitě této frekventované tratě budou některé vlaky využívat objízdnu trasu přes Lysou nad Labem. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v této souvislosti realizovala investiční akci s názvem Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba. Jejím zhotovitelem byla společnost AŽD Praha. Akce byla výrazně spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Cílem stavby bylo především zvýšení kapacity trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, a to nejen pro zmiňované odkloněné vlaky, ale také pro další rozvoj pražské integrované dopravy. V železniční stanici Praha-Horní Počernice v prostoru stávající koleje číslo 4 vyrostlo nové ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami v normové výšce 550 mm, což spolu s původním nástupištěm umožňuje nástup a výstup ze tří vlaků současně. Ostrovní nástupiště je přístupné novým podchodem vybaveným výtahem pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Ke zvýšení plynulosti provozu a propustnosti trati pak přispělo zavedení moderního zabezpečovacího zařízení používaného k řízení železniční dopravy. Ve stanici Praha-Vysočany a na odbočce Skály bylo instalováno elektronické stavědlo ESA-11, mezi těmito dopravními se nyní řídí provoz pomocí obousměrného automatického hradla. V úseku mezi Čelákovice – Mstětice – Praha-Horní Počernice – odbočka Skály se využívá automatické hradlo jednosměrné. V železniční stanici Praha-Vysočany a na odbočce Skály byl dále zřízen elektrický ohřev na 19 rozhodujících výhybkách. V rámci stavby došlo také k montáži lana zesilovacího vedení z měřírny Balabenka až na zhlaví železniční stanice Praha-Vysočany. Vedení je instalováno na stávajících stožárech trakčního vedení.

Stavba Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU. Míra spolufinancování EU může dosáhnout 70,35 % ze způsobilých nákladů stavby. V maximální míře může tedy příspěvek činit 151 590 729 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Plánované celkové investiční náklady stavby jsou 228 683 000 Kč. V současné době se projednává studie proveditelnosti na optimalizaci druhé části stavby mezi stanicemi Praha-Vysočany a Lysá nad Labem. Ta bude mimo jiné zahrnovat komplexní obměnu železničního svršku na tomto více než dvacetikilometrovém úseku. Samotné zahájení stavebních prací se plánuje v horizontu několika let.

#### Základní informace

Název stavby

Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba

Investor

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zhotovitel	AŽD Praha s.r.o.
Projektant	SUDOP Praha a.s.
Celková délka tratě	22,691 km
Výhybky vybavené ohřevem	19 ks
Nově zabezpečené výhybkové jednotky	41 ks
Kamery	2 ks
Demontované koleje	2 485 m
Nově zřízené koleje	2 485 m
Demontované výhybky	13 ks
Vložené výhybky	1 ks
Počet nově budovaných nástupištních hran (délka)	2 (400 m)
Počet nově budovaných mimoúrovňových podchodů (délka)	1 (37 m)

### 31. 07. 2013 **Žaluda dostane za odchod z drah až 12 milionů Kč, říká ministr Žák**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zaluda-dostane-zlaty-padak-az-12-milionu-kc-fgm-eko-doprava.aspx?c=A130731\\_174904\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/zaluda-dostane-zlaty-padak-az-12-milionu-kc-fgm-eko-doprava.aspx?c=A130731_174904_eko-doprava_spi))

Bývalý šéf Českých drah Petr Žaluda, který byl ze svého postu odvolán v úterý, dostane na rozloučenou zlatý padák. Stát mu podle manažerské smlouvy vyplatí 24 platů. MF DNES to potvrdil ministr dopravy Zdeněk Žák. "Žaluda bude mít odstupné ve výši 24 platů, tedy 11 až 12 milionů Kč, což vyplývá z jeho manažerské smlouvy. Tu jsem nepodepsal já, ale jeden z mých předchůdců," řekl Žák. Žaluda se ke svému odstupnému nechtěl vyjadřovat. Sdělil pouze, že jeho nová manažerská smlouva, kterou letos podepsal při potvrzení své funkce, nezaznamenala po obsahové stránce žádné výrazné změny. "Odstupné je stanoveno podle manažerské smlouvy a já se k tomu víc nebudu vyjadřovat. Žádná čísla nebudu komentovat," řekl Žaluda.

Petr Žaluda přišel na dráhy na začátku roku 2008, kdy byl ministrem dopravy Aleš Řebíček. Letos v lednu, kdy mu dozorčí rada Českých drah potvrdila místo generálního ředitele na dalších pět let, vedl rezort dopravy Zbyněk Stanjura. Dozorčí rada odvolala Žaludu z funkce šéfa drah v úterý, ve středu ho odvolala také z pozice předsedy představenstva dceřiné firmy ČD Cargo.

### 31. 07. 2013 **Směna argentinských strojvedoucích: Knížka, spánek a smsky**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/236617-smena-argentinskyh-strojvedoucich-knizka-spanek-a-smsky/>)

Řada strojvedoucích argentinských vlaků se na svou práci příliš nesoustředí. První měsíc provozu kamer v kabinách lokomotiv ukázal, že někteří z nich spí, jiní si čtou či telefonují. O zavedení kamer rozhodla vláda po červnovém železničním neštěstí, při němž zahynuli tři lidé a téměř 200 utrpělo zranění. Ministr Florencio Randazzo zveřejnil několik záznamů nebezpečného chování strojvedoucích. Na jednom z nich muž v kabině osobního vlaku vypadá, jako by několik minut za jízdy spal. Další ukazuje strojvedoucího, který si čte knihu a posílá textové zprávy. Ve třetím případě strojvedoucí zakryl kameru košilí, aby nebylo vidět, co za jízdy dělá. Jejich jednání je "vážné, velmi nebezpečné a absolutně nepřijatelné", prohlásil ministr podle deníku La Gaceta. Prohřešků bylo prý daleko více a strojvedoucí byli podle jejich závažnosti buď propuštěni, nebo potrestáni.

Železničářské odbory proti zavedení kamer před měsícem mohutně protestovaly, vláda však jejich nesouhlas přebila argumentem, že dohled nad strojvedoucími je v zájmu bezpečnosti cestujících. Za červnovou nehodu, při níž osobní vlak narazil do před ním stojící nákladní soupravy, mohla totiž podle vyšetřování nepozornost strojvedoucího. Na základě analýzy videozáznamů ministr oznámil další sérii opatření zaměřených na zvýšení bezpečnosti na železnici. Licence strojvedoucích i dispečerů se budou povinně obnovovat každý rok na základě přísných testů. Úřady budou zároveň kontrolovat přítomnost alkoholu a návykových látek v krvi strojvedoucích. Ti navíc před každou směnou projdou zkouškou fyzického stavu, aby při dlouhé cestě neusnuli.