

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2009

## OBSAH

02. 11. 2009	DVĚ NEHODY ZPOZDILY VLAKY U PRAHY .....	3
02. 11. 2009	UZAVŘENÉ ZLONICKÉ MUZEUM JE K VIDĚNÍ NA INTERNETU .....	3
02. 11. 2009	PO SRÁŽCE VLAKŮ VYTEKLY Z LOKOMOTIVY TISÍCE LITRŮ NAFTY (MLADÁ BOLESLAV HL. N.) .....	3
03. 11. 2009	TRAŤ MEZI ROKYCANY A ZBIROHEM ČEKÁ MODERNIZACE ZA 4,5 MILIARDY	4
03. 11. 2009	MILIARDÁŘ BUFFETT CHYSTÁ ŽIVOTNÍ OBCHOD, CHCE KOUPIŤ ŽELEZNICI (BURLINGTON NORTHERN SANTA FE).....	4
03. 11. 2009	TRAŤ ZÁBŘEH – ŠUMPERK SE PO REKONSTRUKCI OTEVŘELA ELEKTRICKÝM VLAKŮM.....	4
04. 11. 2009	MIMOŘÁDNÝ VLAK S NOVÝMI VAGONY PROJEDE BAVORSKÝM PŘÍHRANIČÍM (17. 11., HOF – SCHWANDORF) .....	5
04. 11. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ LÁZNĚ BĚLOHRAD .....	5
04. 11. 2009	ČD CHYSTAJÍ REKONSTRUKCE NÁDRAŽNÍCH BUDOV NA STŘEDNÍ A SEVERNÍ MORAVĚ ZA DESÍTKY MILIONŮ KORUN .....	6
04. 11. 2009	CESTOVÁNÍ VLAKEM PO IZRAELI ZPESTŘUJÍ VĚDECKÉ PŘEDNÁŠKY.....	6
05. 11. 2009	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ ZAVÉST NÁDRAŽNÍ TAXISLUŽBU .....	6
05. 11. 2009	PLZEŇSKÝ KRAJ ZRUŠIL TENDR NA TŘI REGIONÁLNÍ TRATĚ.....	7
06. 11. 2009	DALŠÍ VÝROBCE VLAKŮ BUDE MÍT ZPOŽDĚNÍ S DODÁVKOU PRO DB (TALENT 2) .....	7
06. 11. 2009	SPECIÁLNÍ ČD TIPY PRO MLADÉ (16. A 17. LISTOPADU 2009).....	7
07. 11. 2009	VLAKOVÁ JÍZDENKA ZLEVNÍ SKIPAS V OSMI SKIAREÁLECH.....	8
07. 11. 2009	OSTROVSKÉMU NÁDRAŽÍ ZŮSTANE PŘÍDOMEK NAD OHŘÍ .....	9
09. 11. 2009	GMS-R KOMPLETNĚ POKRYL KORIDOR DĚČÍN – PRAHA – BRNO – BŘECLAV	9
09. 11. 2009	ČD CARGO CHCE REFINANCOVAT PROVOZNÍ ÚVĚRY ZA 1,8 MILIARDY KORUN .....	9
10. 11. 2009	REGIOJET STÁLE BOJUJE O TRATĚ NA PLZEŇSKU .....	10
11. 11. 2009	ŽELEZNIČNÍ ODBORY DAJÍ PŘEDNOST ZAMĚSTNANOSTI PŘED RŮSTEM MEZD.....	10
12. 11. 2009	VE VRŠOVICÍCH VYKOLEJIL RYCHLÍK DO ŽILINY, NIKDO SE NEZRANIL (EX 143).....	11
12. 11. 2009	U HOŘOVIC SE SRAZILY DVA VLAKY .....	11
13. 11. 2009	VLAKY EUROSTAR JEZDÍ TUNELEM POD LAMANŠSKÝM PRŮLIVEM JIŽ 15 LET .....	12
13. 11. 2009	ČESKÉ DRÁHY ROZDÁVAJÍ DALŠÍ SÉRII JÍZDENEK PRO HODNÉ DĚTI.....	13
15. 11. 2009	NA TŘINECKU SE PROPADL ŽELEZNIČNÍ TUNEL, KRÁTER MÁ 150 METRŮ...	13
17. 11. 2009	U JABLUNKOVA SE PROPADLA DALŠÍ ČÁST TUNELU, SUBTERRA TENTO VÝVOJ OČEKÁVALA .....	13
18. 11. 2009	Z HARRACHOVA DO POLSKA BUDOU PO 65 LETECH ZNOVU JEZDIT VLAKY	14
18. 11. 2009	ČD ZRUŠILY SOUTĚŽ NA MOTORÁKY .....	14
18. 11. 2009	ČESKÉ DRÁHY VYHLÁSÍ DRUHÝ ROČNÍK STIPENDIJNÍHO PROGRAMU ČEDÉS .....	15

18. 11. 2009	BRITSKÁ VLÁDA NECHÁ ZREKONSTRUOVAT DESET NEJOŠKLIVĚJŠÍCH NÁDRAŽÍ.....	15
18. 11. 2009	DESETILETÁ SMLOUVA S KRAJEM ZAVÁZALA ČD K NÁKUPU VLAKŮ ZA 2,5 MILIARDY (MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ) .....	16
19. 11. 2009	ČESKÉ DRÁHY PŘIPRAVUJÍ NOVÉ WEBOVÉ STRÁNKY, BUDOU PŘEHLEDNÉ A JEDNODUCHÉ (OD 13. 12. 2009).....	16
20. 11. 2009	NA JABLUNKOVSKÉM TUNELU SE OPĚT PRACUJE.....	16
20. 11. 2009	ČD CARGO MŮŽE ZÍSKAT VĚTŠINU V ČD LOGISTICS.....	17
23. 11. 2009	DRÁHY OD ČERVENCE PLÁNUJÍ JÍZDENKY NA TAXI .....	17
23. 11. 2009	NOVINKY V DÁLKOVÉ DOPRAVĚ ČESKÝCH DRAH V JÍZDNÍM ŘÁDU 2010 .....	18
23. 11. 2009	ZMĚNY V MEZISTÁTNÍM JÍZDNÍM ŘÁDU 2010.....	21
23. 11. 2009	NOVINKY V TARIFU ČESKÝCH DRAH OD 13. PROSINCE 2009.....	23
23. 11. 2009	KNIŽNÍ JÍZDNÍ ŘÁD 2009/2010 V PRODEJI.....	24
23. 11. 2009	PROJEKT STAVBY ROKYCANY – PLZEŇ HOTOV .....	26
24. 11. 2009	ČD NET LIDL (25., 26. A 27. PROSINCE 2009).....	27
24. 11. 2009	DÍVČICE PŘIJDOU O TŘETINU VLAKŮ, KRAJ DÁ MILIONY RADĚJI LETIŠTI....	27
24. 11. 2009	V BEROUNĚ SE SRAZILY DVA VLAKY, DVA LIDÉ BYLI ZRANĚNI.....	28
25. 11. 2009	ČESKÉ DRÁHY CHYSTAJÍ PODOBNÝ PROJEKT JAKO JE OPENCARD.....	28
26. 11. 2009	V NĚMECKU PŘIBUDOU NOVÉ SPOJE ICE .....	29
26. 11. 2009	REGIOJET SE CHCE SOUDIT O TRATĚ V PLZEŇSKÉM KRAJI.....	30
26. 11. 2009	AKVIZIČNÍ SLEVA NA IN-KARTU ČD (840 KČ OD 13. PROSINCE 2009 DO 13. LEDNA 2010).....	30
26. 11. 2009	CITYELEFANT TUTO SOBOTU NA ÚSTECKU (28. LISTOPADU 2009, DĚČÍN HL. N. – MOST).....	31
26. 11. 2009	VLAKY SE V SOBOTU VRÁTÍ DO MOSTŮ U JABLUNKOVA .....	31
27. 11. 2009	NOVÁ ZASTÁVKA KRÁSNÝ JEZ .....	32
27. 11. 2009	DESÍTKY MRTVÝCH V RUSKU. VLAK NAPADLI TERORISTÉ.....	32
28. 11. 2009	V KOLÍNĚ VYKOLEJIL VLAK, PŘEHODILI POD NÍM VÝHYBKU (OS 2103).....	34
28. 11. 2009	V MOSTECH U JABLUNKOVA JE OBNOVEN PROVOZ NA ŽELEZNICI .....	34
29. 11. 2009	K TERORISTICKÉMU ÚTOKU NA RUSKÝ VLAK SE PŘIHLÁSIL COMBAT 18....	35
30. 11. 2009	NA RUSKÉ KOLEJE OPĚT NĚKDO NASTRAŽIL BOMBU .....	36
30. 11. 2009	PKP POSÍLÍ SPOJE TLK A OMEZÍ PROVOZ NOČNÍHO VLAKU DO BERLÍNA....	36
30. 11. 2009	ÚSEK ŠLAPANOV – HAVLÍČKŮV BROD DOKONČEN .....	36
30. 11. 2009	STUDENT AGENCY NEDOSTALA REGIONÁLNÍ VLAKY, TAK ZAPLATÍ KAMPAŇ PROTI ČSSD.....	37
30. 11. 2009	OSTRAVA ZÍSKÁ OD EU NA RENOVACI TERMINÁLU PŘES PŮL MILIARDY (OSTRAVA-SVINOV).....	38
30. 11. 2009	STŘEDOČESKÝ KRAJ NEBUDE PŘÍŠTÍ ROK OMEZOVAT PROVOZ NA ŽELEZNICI .....	38

## 02. 11. 2009 Dvě nehody zpozdily vlaky u Prahy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71298-dve-nehody-zpozdily-vlak-y-u-prahy/>)

Nový týden začal na železničních tratích v okolí Prahy nešťastně. Hned dva významné tahy zablokovaly ranní nehody – nejprve usmrtil osobní vlak sedmapadesátiletého muže v kolejích mezi Smíchovem a Radotínem na trati Praha–Plzeň, asi o hodinu později omezila dopravu na trase z Prahy na Brno i Ostravu srážka vlaku Eurocity s pracovním mechanismem v Úvalech, který zasahoval do profilu koleje, po níž vlak jel. Řadě cestujících se tak zkomplikovala cesta do práce, České dráhy totiž musely odříct několik příměstských spojů.

Nehoda na trati mezi Smíchovem a Radotínem se stala před osmou ráno, v době největší ranní špičky. Člověk v kolejišti srazil osobní vlak jedoucí z Radotína na pražské hlavní nádraží, sražený člověk nehodu nepřežil. Podle mluvčího Drážní inspekce Jana Kučery se muž pohyboval po trati, tedy v místě, které není veřejnosti přístupné. Jedna ze dvou kolejí musela být proto uzavřena. Vlaky ve směru z Prahy na Beroun projížděly po zbylé koleji, v opačném směru jely z Radotína na Wilsonovo nádraží odklonem přes Branický most, Krč a Vršovice. Jedním z důsledků nehody zesílený pracemi na trati za Berounem bylo asi půlhodinové zpoždění rychlíků z Prahy do Plzně. Provoz se tam podařilo plně obnovit až před jedenáctou hodinou.

Kvůli nehodě v Úvalech nabral téměř 90minutové zpoždění vlak Eurocity Franz Schubert z Prahy do Vídně. Po nehodě zůstala průjezdná pouze jedna ze tří traťových kolejí. "Nehoda se obešla bez zranění, ostatní vlaky jezdily po jiných kolejích," informoval Kučera. Důsledkem tak bylo i odřeknutí vložených osobních vlaků Praha – Český Brod v úseku z Běchovic do Brodu. Zatímco dálkové vlaky z Prahy na východ nenabraly příliš velké zpoždění – asi čtvrt hodinové – v opačném směru zůstaly dva rychlíky a jeden spoj Intercity před zablokovaným úvalským nádražím až tři čtvrtě hodiny.

## 02. 11. 2009 Uzavřené zlonické muzeum je k vidění na internetu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71305-uzavrene-zlonicke-muzeum-je-k-videni-na-internetu/>)

Železniční muzeum ve Zlonicích, které kvůli finančním problémům nebude příští rok v pravidelném provozu, je možné navštívit alespoň virtuálně. Muzeum spustilo vlastní kanál na Youtube (<http://www.youtube.com/zmzlonice>), kde návštěvníci naleznou zatím čtyři videa dokumentující dějiny i exponáty železniční sbírky. Zlonické muzeum se po skončení letošní sezony přestěhovalo ze svého dosavadního sídla ve staré výtopně na nádraží do sídla prvorepublikového politika Jana Malypetra. Tam si budou moci návštěvníci prohlédnout exponáty příští rok v dubnu, ale potom se muzeum na neurčitou dobu zase uzavře.

Do zlonického muzea, které vzniklo v roce 1997, jezdí z Prahy každoročně v dubnu historický vlak vedený parní lokomotivou. Návštěvníci si ale jeho sbírky mohli přijet prohlédnout i řádnými vlaky každou sobotu od května do září. Že návštěvníků nebylo málo, může dokumentovat i fakt, že novou videoprezentaci železniční expozice navštívilo za prvních sedm dní provozu 1 200 diváků, většinou na základě doporučení serverů zaměřených na tematiku železnice. Muzeum na stránky průběžně doplňuje další videa. "Velmi si vážíme našich příznivců i zákazníků. V době, kdy řešíme ekonomické těžkosti bránící pravidelným prohlídkám, je chceme navštěvovat přímo v teple jejich domovů," uvedl člen výboru sdružení Jiří Hagenštoc.

Stěhování muzea do areálu z roku 1848 je pro jeho provozovatele nákladné. Dosud do nákupu areálu a stavby muzea investovali tři miliony korun. Další čtyři až pět milionů korun jsou ještě třeba na dokončení nejnútnejších oprav. Peníze sdružení získává zejména od sponzorů z řad fyzických osob, příspěvek dostalo také od městysu Zlonice. Zlonické muzeum představuje návštěvníkům meziválečné nákladní vozy a především jedinečnou sbírku železničních vozidel používaných v cukrovarech. Celkem zahrnuje sbírkový fond zhruba 200 exponátů a souborů.

## 02. 11. 2009 Po srážce vlaků vytekly z lokomotivy tisíce litrů nafty (Mladá Boleslav hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71378-po-srazce-vlak-u-vytekly-z-lokomotivy-tisice-litru-nafty/>)

Zhruba 3000 litrů nafty vyteklo v noci na dnešek z lokomotivy na mladoboleslavském hlavním nádraží po nárazu do stojícího vlaku. Nehoda se stala v neděli zhruba ve 23:30. Lokomotiva tam vjela na špatnou kolej. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského vlaky patřily společnosti

ČD Cargo. Příčina havárie se dále vyšetřuje. Ekologové tam celý den zjišťují, jestli se nafta nedostala i do nedaleké Jizery. "Vykojela tam lokomotiva, která se používá k posunování vlaků. Příčinu zatím neznáme, škoda však bude jen minimální, nešlo o velkou havárii," řekl mluvčí ČD Cargo Zdeněk Větrovec. Ekologové se na místě snaží celý den zjistit, zda se nafta nedostala do nedaleké Jizery. "Odpolední měření ale nic takového neodhalila. Nafta se podle všeho dostala pouze do země v okolí srážky. Odborné firmy v současné době kontaminovanou hlínu vybagrovávají," řekla mluvčí magistrátu Hana Koišová. Podle ní ale bude Povodí Labe v Jizeře nadále provádět pravidelné kontroly, zda nafta skutečně neunikla do vody. "Pokud by k tomu došlo, okamžitě by byli do akce povoláni hasiči. Ti by pak postavili ponorné stěny a naftu by zachytávali," dodala Koišová.

### 03. 11. 2009 Trať mezi Rokycany a Zbirohem čeká modernizace za 4,5 miliardy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71438-trat-mez-rokycany-a-zbirohem-ceka-modernizace-za-4-5-miliardy/>)

Oficiálně dnes začala stavba už pátého úseku na západní větvi III. železničního koridoru z Prahy do Chebu, 21 kilometrů ze Zbiroha do Rokycan. Trať včetně stanic, zastávek, trakce, zabezpečovacího zařízení a bezbariérových přístupů bude podle plánu hotova v říjnu 2012. Podle náměstka investorské Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Miroslava Konečného přijde na 4,5 miliardy korun, 74 procent uhradí Evropská unie, zbytek Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a půjčky od Evropské investiční banky. "Na letošní rok máme zajištěno 891 milionů korun. V roce 2010 to bude také kolem 800 milionů korun. Žádost o peníze z operačního programu už jsme ministerstvu dopravy předali. Mělo by být jasno na přelomu roku, žádný problém s dotací by neměl nastat," řekl náměstek SFDI Jaroslav Krauter. Stavba úseku už fyzicky začala letos v červenci.

### 03. 11. 2009 Miliardář Buffett chystá životní obchod, chce koupit železnici (Burlington Northern Santa Fe)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/miliardar-buffett-chysta-zivotni-obchod-chce-koupit-zeleznici-p7e-eko-zahranicni.asp?c=A091103\\_163620\\_eko-zahranicni\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/miliardar-buffett-chysta-zivotni-obchod-chce-koupit-zeleznici-p7e-eko-zahranicni.asp?c=A091103_163620_eko-zahranicni_vem))

Druhý nejbohatší člověk na světě a guru mezi investory Warren Buffett chystá svůj životní obchod. Za 34 miliard dolarů, v přepočtu asi 610 miliard korun, koupí americkou železniční společnost Burlington Northern Santa Fe. Chystaná akvizice je největší, kterou kdy Buffett uzavřel a zároveň jeden z největších kontraktů toho druhu vůbec. Transakce by měla být dokončena během prvního čtvrtletí příštího roku. Buffett prohlásil, že ovládnutím obří železniční firmy sází na oživení americké ekonomiky. "Mám rád tyhle sázky," dodal. Buffett už drží zhruba dvacetiprocentní balík akcií, nyní si kupuje zbytek firmy. Za jednu akcii zaplatí 100 dolarů a to částečně penězi, částečně svými akciemi.

#### Analytik: Buffettovi jde o uhlí

Akcie Burlingtonu v reakci na zprávu zpevnily asi o 28 procent a dostaly se nad 97 dolarů za kus. Spolu s nimi se vydaly vzhůru také akcie dalších železničních společností, například Norfolk Southern, Union Pacific, anebo Canadian Pacific Railway. Jejich zisky se většinou pohybovaly od tří do šesti procent. Podle hlavního analytika společnosti Harris Private Bank Jacka Ablina jde Buffettovi hlavně o uhlí, které se na železnici přepravuje. Miliardář sází na jeho další těžbu. "Protože Burlington Northern přepravuje uhlí po celých Spojených státech, tak si myslím, že se Buffett snaží dostat se k uhlí. Ale tak, aby to pro něj bylo levnější," řekl analytik. "On vlastně investuje do poptávky po uhlí, a přitom samotnou komoditu ani nemusí kupovat," uvedl Ablin. Americký časopis Forbes letos Buffetta označil za druhého nejbohatšího člověka na světě po zakladateli Microsoftu Billu Gatesovi. O prvenství z uplynulého roku přišel poté, co jeho investiční skupina Berkshire Hathaway ztratila polovinu hodnoty. Buffettův majetek se nyní odhaduje na 37 miliard dolarů.

### 03. 11. 2009 Trať Zábřeh – Šumperk se po rekonstrukci otevřela elektrickým vlakům

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71489-trat-zabreh-sumperk-se-po-rekonstrukci-otevrela-elektrickym-vlakum/>)

Železniční trať, která odbočuje v Zábřehu od olomoucko-pražské dráhy a míří přes Bludov do Šumperka, je po rekonstrukci a nově je také elektrizována. Od prosince po ní tedy budou moci jezdit přímé elektrické vlaky Olomouc–Šumperk. V provozu budou zastávkové osobní vlaky ve dvouhodinovém intervalu, jezdit bude také rychlík Brno – Šumperk. Na úkor přímého spojení

Olomouce se Šumperkem ale ubude přímých vlaků z Olomouce do Hanušovic a Jeseníku, které musí jezdit s diesellovými lokomotivami.

Rekonstrukce a elektrizace trati ze Zábřehu do Šumperku zahájila Správa železniční dopravní cesty loni koncem června. Stála zhruba 1,5 miliardy korun, z nichž většinu uhradila dotace z evropských fondů, řekl Pavel Novotný z olomoucké stavební správy SŽDC. Cestování po elektrizované trati nebude o mnoho rychlejší, v jízdním řádu na příští rok jsou jízdní doby ze Zábřehu do Šumperka naplánovány zhruba na 15 – 20 minut, což odpovídá současnosti. Až do 12. prosince totiž po trati zatím jezdí diesellové vlaky. SŽDC se také rozhodlo investovat do modernizace úseku z ekologických důvodů, elektrická dráha je šetrnější k životnímu prostředí než dosavadní motorová. Součástí investice, která si vyžádala výluky v železniční dopravě, byla kromě elektrizace trati také rekonstrukce staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení, mostů a kolejí či výstavba protihlukových stěn a nových nástupišť v Postřelmově, Bludově a Šumperku.

---

#### **04. 11. 2009 Mimořádný vlak s novými vagony projede bavorským příhraničím (17. 11., Hof – Schwandorf)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71552-mimoradny-vlak-s-novymi-vagony-projede-bavorskym-prihranicim/>)

Německý dopravce Vogtlandbahn připravil na den českého státního svátku 17. listopadu prezentační jízdu jedné ze svých nových patrových souprav. Mimořádný vlak tvořený dvoupodlažními vozy od Bombardieru, které by od příštího roku měly jezdit na rychlících Alex, pojede podél německo-českých hranic z Hofu přes Marktredwitz do Schwandorfu. Jízdenky za 20 eur lze rezervovat na internetu. Půjde zřejmě o jedinou mimořádnou jízdu vlaku v Česku respektive příhraničí ve sváteční úterý.

Vlaky Alex jezdí od roku 2002 po trase Mnichov – Oberstdorf/Lindau a od prosince 2007 také po trase Mnichov – Hof/Praha. Dvoupodlažní vagony od Bombardieru by měla být první docela nová vozidla, která se objeví na spojích kategorie Alex (zkratka z Arriva-Länderbahn-Express), dosud se cestující setkávali se staršími částečně zrekonstruovanými vagony, které dopravce koupil od Německých drah. Spolu s novými vozidly by měl Alex začít používat systém rezervace míst ve vlacích. Ten dosud chyběl, což pociťovali i cestující ve vlacích z Mnichova do Prahy. Dopravce totiž neprodával místenky ani do těchto dálkových vlaků.

---

#### **04. 11. 2009 Stavební povolení: Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Lázně Bělohrad**

Zdroj: Drážní úřad ([http://du-praha.cz/drurad/091104vyhlaska\\_Lazne\\_Belohrad-Rekonstrukce.pdf](http://du-praha.cz/drurad/091104vyhlaska_Lazne_Belohrad-Rekonstrukce.pdf))

V žst. Lázně Bělohrad bude zřízeno staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu elektronické stavědlo s obslužným pracovištěm JOP. Navazující traťové úseky zůstanou bez TZZ, jízdy vlaků se uskuteční dle telefonického dorozumívání. Stávající dopravní program se doplní o zabezpečené posunové cesty. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků budou nasazeny počítače náprav. Výhybky č. 1 a 8 budou zabezpečeny výměnovými zámky. Technologické zařízení bude umístěno v nové stavědlové ústředně ve výpravní budově, obslužné pracoviště bude ve stávající dopravní kanceláři.

Křížení celostátní dráhy a vlečky se silnicí II. třídy č. 501 v žkm 59,190 bude zabezpečeno výstražným světelným zařízením s celými závory. Zařízení bude reléové s elektronickými prvky, kategorie PZS 3 ZNI. Na přejezdu budou čtyři výstražníky. Vnitřní výstroj bude umístěna v reléovém domku u přejezdu, napájení zajistí kabelová elektrická přípojka ze stavědlové ústředny v rozvodu SZZ. Přejezd bude doplněn akustickou signalizací pro nevidomé.

V rámci stavby je navržen nový telefonní zapojovač s ovládáním rozhlasové ústředny a nový náhradní zapojovač. Zřídí se rozhlas pro cestující, provede se výměna hodin na výpravní budově. Ve stanici je navržena požární ústředna EPS s automatickými hlásiči požáru ve stavědlové ústředně.

Pro napájení výpravní budovy a nového zařízení se navrhuje nová přípojka z rozvodu ČEZ. Přípojka bude dimenzována pro přenos příkonu staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení, výpravní budovy a elektrického ohřevu výhybek.

Elektrický ohřev se navrhuje na výhybkách č. 1 a 8. Skříně s výstrojí se umístí na zhlaví, ovládání EOv bude zahrnuto do JOP staničního zařízení.



#### 04. 11. 2009 ČD chystají rekonstrukce nádražních budov na střední a severní Moravě za desítky milionů korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3370/>)

Téměř 140 milionů korun, tolik budou ČD investovat do konce letošního roku a v průběhu příštího roku do rekonstrukcí nádražních budov na střední a severní Moravě. Největší a nejzásadnější opravy se chystají na nádražích v Holešově, Bojkovicích, Olomouci, Ostravě, Jeseníku nebo Frýdlantu nad Ostravicí. "V nadcházejícím období budeme investovat nemalé prostředky do rekonstrukcí a rozsáhlých oprav železničních budov, především výpravních budov železničních stanic", uvádí Gabriel Jursa, ředitel Regionální správy majetku v Olomouci. Dle jeho slov stojí každoroční údržba a opravy budov na střední a severní Moravě přibližně 15,4 milionu korun, to ovšem zdaleka nestačí. Stáří a stavebně-provozní stav mnoha železničních nemovitostí vyžaduje zásadnějších stavebních investic. „V některých lokalitách chceme jít také cestou spolupráce s městy spolu s čerpáním evropských dotačních programů,“ dodal Jursa.

Olomoucké nádraží v jarních měsících otevřelo novou restauraci. V levém křídle vedle nového sociálního zařízení vznikl i další nový komerční prostor, pekařství. V letošním roce plánují ČD v rekonstrukci výpravní budovy pokračovat, a to již probíhajícím zastřešením hlavního vchodu spolu s bezbariérovou úpravou. Dále bude realizována rekonstrukce části rozvodů, kanalizace a vodovodu. Vyměněna budou i všechna okna. V další fázi se bude opravovat střecha nad hlavním vestibulem a pokročí i úpravy komerčních prostor v druhém podlaží. Rok 2010 bude ve znamení změn v pravém křídle výpravní budovy, převážně komerčních prostor. Odhad nákladů plánovaných investic je ve výši 18 milionů korun. V květnu 2010 bude dokončena rekonstrukce celé výpravní budovy v Holešově, výše celkové investice 19,8 milionu korun. Během úprav budou vyměněna okna a veškeré rozvody. Zásadní změny doznají i prostory pro cestující veřejnost a fasáda budovy. Stejně úpravy proběhnou i v Bojkovicích za 15,8 milionu korun, navíc zde dojde k rekonstrukci zastřešení a odbourání části objektu. Komerční prostory frýdlantského nádraží budou veřejnosti zpřístupněny ještě do konce letošního roku, náklady nepřesáhnou částku 4,75 milionu korun. V průběhu roku 2010 se ukončí práce na celkové rekonstrukci budovy v Jeseníku, která je svým rozsahem největší, plánovaný rozpočet je 30,77 milionu korun.

Vedle těchto celkových rekonstrukcí budou rovněž probíhat úpravy a investice menšího rozsahu. Zpevňovat plochy se budou u opravených objektů v Ostravě-Kunčicích nebo v Suchdolu nad Odrou. V rámci elektrifikace tratě ze Zábřehu do Šumperka dokončíme přestavbu přístřešku u šumperské výpravní budovy. Na tyto akce menšího rozsahu je plánováno přibližně 8,5 milionu korun.

České dráhy vedle investic do rekonstrukcí výpravních budov a prostor pro cestující budou realizovat i opravu administrativní budovy v Ostravě, kde mimo jiné sídlí i Krajské centrum osobní dopavy. Regionální správa majetku v Olomouci v současnosti spravuje 1321 budov, z nichž je 173 budov výpravních a to v rámci tří moravských krajů – Olomouckého, Moravskoslezského a Zlínského.

#### 04. 11. 2009 Cestování vlakem po Izraeli zpestřují vědecké přednášky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71603-cestovani-vlakem-po-izraeli-zpestruji-vedecke-prednasky/>)

Přední vědci z jeruzalémské Hebrejské univerzity ozvláštňují běžné cestování vlakem po Izraeli. Cestujícím totiž přednášejí o nejrůznějších tématech. Například fyzik Hanoch Gutfreund dnes na lince mezi Modiinem a Tel Avivem předčítal z milostných dopisů Alberta Einsteina. Akce nazvaná Vědci ve vlacích začala tento týden a měla by pokračovat celý rok. Akci Vědci ve vlacích společně připravily Hebrejská univerzita a Izraelské dráhy. Tento týden probíhá na lince ze středoizraelského města Modiin do přímořského Tel Avivu. Během roku se ale cestující dozvědí nové poznatky i na dalších linkách. "Einsteinovy milostné dopisy první ženě Milevě a druhé manželce Else podávají svědectví o citovém a intelektovém vývoji největšího vědce 20. století. V posledních letech života psal Else téměř denně, když byl na cestách. To už nešlo o milostné dopisy, ale ty listy jsou zajímavé, protože obsahují dojmy z míst, které Einstein navštívil, a z lidí, s nimiž se setkal," řekl Gutfreund.

#### 05. 11. 2009 České dráhy chtějí zavést nádražní taxislužbu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71697-ceske-drahy-chteji-zavest-nadrazni-taxislužbu/>)

Podobně jako pražské letiště chtějí mít i České dráhy pod kontrolou přepravu cestujících vozy taxi a minibusy z nádraží. Z toho důvodu připravují výběrové řízení na nádražní taxislužbu, která bude mít

ve vybraných stanicích exkluzivitu. Služba s názvem ČD Shuttle se má nejprve objevit v Praze, Brně a Ostravě. Dráhy plánují vítězi či vítězům tendru zajistit vyhrazená stání pro automobily a propagaci služby. Počty potenciálních klientů taxislužby na zmíněných nádražích se odhadují na tisíce denně. Vítězná taxislužba či případně firma pro smluvní přepravu osob bude muset při přepravě cestujících účtovat za své služby garantovanou cenu. "Výběrové řízení bude mimo jiné určitě řešit právě exkluzivitu pro vítěze, který bude moci parkovat na pozemcích Českých drah a nabírat cestující. Cena služeb vzejde právě z daného výběrového řízení," potvrdila mluvčí drah Kateřina Šubová. Termín začátku ani ukončení tendru zatím není znám. Již několik let přitom podobný systém jako plánují ČD funguje na pražském letišti. To letos v říjnu vybralo v tendru dvě firmy na dalších pět let. Exkluzivitu nakonec získaly společnosti Fix a AAA radiotaxi. Za využívání letištní infrastruktury platí firmy Letišti Praha měsíčně pevnou provizi – z aktuálního tendru vzešla cena za jednu firmu kolem dvou milionů korun měsíčně.

---

### **05. 11. 2009 Plzeňský kraj zrušil tendr na tři regionální tratě**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71704-plzensky-kraj-zrusil-tendr-na-tri-regionalni-trate/>)

Osobní regionální dopravu na třech tratích v Plzeňském kraji, o které měli dopravci soutěžit, budou i po roce 2011 zajišťovat České dráhy. Krajská rada totiž soutěž zrušila, informoval vedoucí krajského odboru dopravy Jaroslav Vejprava. Prodloužení smlouvy s ČD o deset let musí ještě schválit krajské zastupitelstvo. Úředník odmítl zrušení výběrového řízení dále komentovat, kraj v tiskové zprávě uvedl, že "rozhodnutí koresponduje s usnesením vlády 1132/2009 a memorandem mezi kraji a ministerstvy financí a dopravy". Odkazované vládní usnesení se zabývá společným financováním regionální železniční dopravy kraji a státem. "ČD na Plzeňský kraj tlačily, aby byl tendr zrušen. My jsme dali nižší cenu a nové moderní soupravy, které na české železnici nikdy nejezdily," podotkl Radim Jančura, majitel Student Agency, jejíž dceřinná společnost RegioJet se tendru také zúčastnila. Po podpisu smlouvy mezi Plzeňským krajem a Českými drahami se chce Jančura obrátit na Evropskou komisi. Podle názoru jejího i Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže totiž kraj nemůže vypsát tuto zakázku napřímo. Smlouvu mezi krajem a ČD by tak mohl zrušit Evropský soudní dvůr.

Výběrové řízení mělo vítězi zajistit patnáctiletý kontrakt na dopravní obsluhu hlavních neelektrizovaných tratí z Plzně do Domažlic a z Plzně na Žatec a místní trati z Nýřan do Heřmanovy Huti. O zakázku se ucházely České dráhy, RegioJet, Viamont a ČSAD Jablonec. Prostřednictvím ČSAD Jablonec se prvního železničního výběrového řízení účastnil jeho vlastník – další velký autobusový dopravce ČSAD Semily.

---

### **06. 11. 2009 Další výrobce vlaků bude mít zpoždění s dodávkou pro DB (Talent 2)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71802-dalsi-vyrobce-vlaku-bude-mit-zpozdzeni-s-dodavkou-pro-db/>)

Již druhý výrobce železničních vozidel oznámil, že nestihne včas dodat elektrické jednotky, s nimiž chtěly od prosince začít jezdit Německé dráhy (DB). Jde o vlaky Talent 2 od Bombardieru, které chtěl dopravce nasadit na regionální vlaky na linkách Cottbus–Lipsko a Cottbus–Falkenberg. Podle informací DB se dodávka jednotek opozdí nejméně o půl roku.

Bombardier série elektrických vlaků pro DB sice vyrobil, podobně jako Alstom s jednotkami Lirex 2 ale nestihl včas získat technické oprávnění pro jejich provoz. Od 13. prosince, kdy začne v Evropě platit nový železniční jízdní řád, tak nenastane na regionálních linkách v okolí Berlína výraznější zlom. Dopravu na obou linkách, kde se měly objevit nové Talenty, zajistí DB prostřednictvím obvyklých souprav s řídicím vozem a lokomotivou. Podle informací dopravce se jednotky od Bombardieru objeví v provozu nejdříve s červnovou změnou jízdního řádu.

Německé dráhy již dříve oznámily, že se odkládá začátek provozu elektrických jednotek Lirex 2 od Alstomu. Ty měly jezdit na rychlých regionálních spojích v okolí Mnichova. Nové vlaky ale mají problémy s brzdami, a proto je odmítá schválit německý Spolkový drážní úřad.

---

### **06. 11. 2009 Speciální ČD Tipy pro mladé (16. a 17. listopadu 2009)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=89089>)

Speciální nabídku pro mladé do 26 let připravily České dráhy na 16. a 17. listopadu. Od pondělí (9. 11.) budou na tyto dva dny prostřednictvím eShopu prodávat zpáteční ČD Tipy z Prahy, Ostravy

a Brna do Vídně za naprosto bezkonkurenční ceny. Akční jízdenky budou v prodeji do neděle 15. listopadu nebo do vyprodání kontingentu. ČD Tipy do Vídně jsou vždy rychle vyprodány, protože cestující získá za velmi atraktivní cenu možnost strávit den v rakouské metropoli a přitom cestuje pohodlnými vlaky EuroCity nebo SuperCity. Tentokrát chtějí České dráhy u příležitosti 20. výročí „sametové revoluce“ zvýhodnit právě mladé lidi do 26 let. ČD Tipy -26 je možné koupit pouze přes eShop Českých drah, při kontrole jízdních dokladů ve vlaku je potom cestující povinen doložit vlakovému personálu svůj věk.

#### **ČD Tip -26 Praha – Vídeň – Praha za 15 EUR**

Do Vídně pojedou cestující ráno v 5:57 spojem SuperCity 15 vedené jednotkou Pendolino z pražského hlavního nádraží (příj. Vídeň 10:02), zpátky pak odpoledním SuperCity 16 vedené jednotkou Pendolino s odjezdem z Vídně v 15:58 (příj. Praha hl.n. 20:01). Jízdenka ČD Tip v tomto případě zahrnuje i povinnou rezervaci na spoje SC Pendolino.

#### **ČD Tip -26 Brno – Vídeň – Brno za 8 EUR**

Do Vídně pojedou cestující ráno v 7:16 spojem EuroCity 71 Gustav Mahler z brněnského hl.n. (příj. Vídeň 9:02), zpátky pak odpoledním EuroCity 70 Gustav Mahler s odjezdem z Vídně v 18:58 (příj. Brno hl.n. 20:39).

#### **ČD Tip -26 Ostrava – Vídeň – Ostrava za 15 EUR**

Do Vídně pojedou cestující z ostravského hlavního nádraží vlakem EuroCity 131 Moravia v 5:51 do Břeclavi (příj. Břeclav 7:46), kde přestoupí na vlak EuroCity 71 Gustav Mahler (odj. Břeclav 8:02) a budou pokračovat dál do Rakouska (příj. Vídeň 9:02). Zpátky z Vídně se budou vracet odpoledním EuroCity 72 Franz Schubert s odjezdem z Vídně v 16:58 do Břeclavi (příj. 17:50 Břeclav), kde přestoupí na vlak EuroCity 130 Moravia (odj. Břeclav 18:08) a budou pokračovat dál do Ostravy (příj. Ostrava hl.n. 20:10).

#### **Na impresionisty do Albertiny se slevou**

Stejně jako u dvou předchozích projektů vídeňského muzea Albertina mohou cestující Českých a Rakouských spolkových drah (ÖBB) získat slevu na vstupném na aktuální výstavu impresionistů. Stačí, když mají platnou mezinárodní jízdenku z Česka do Vídně (tedy i ČD Tip) a místo 9,50 zaplatí za vstup jen 7 EUR.

#### **Podmínky pro jízdenky ČD Tip**

- jízdní doklady jsou vždy zpáteční,
- platí pro 2. vozovou třídu, doplatek do 1. třídy není možný,
- jízdní doklady platí pouze ve vlacích, uvedených na jízdním dokladu,
- doklady se zakupují výhradně přes eShop ČD (nikoliv pomocí služby TeleTiket),
- při jedné transakci lze zakoupit max. 5 jízdenek ČD Tip,
- nabídku lze využít pouze do vyčerpání stanoveného limitu počtu jízdenek na vlak a den (kontingent),
- u nabídky ČD Tip nelze z důvodů na straně cestujícího uplatnit právo z přepravní smlouvy na výměnu dokladu nebo návratek jízdného, a to ani jeho částí,
- aktuální informace o relaci, ceně, konkrétních vlacích a termínu předprodeje jsou zveřejňovány průběžně na eShop ČD.

---

### **07. 11. 2009 Vlaková jízdenka zlevní skipas v osmi skiareálech**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71827-vlakova-jizdenka-zlevni-skipas-v-osmi-skiarealech/>)

Jízdenka z vlaku letos podobně jako v předchozích letech umožní nakoupit v několika českých i slovenských skiareálech skipas se slevou. Do projektu ČD Ski se v nadcházející zimní sezoně podle údajů časopisu Českých drah Železničář zapojí české areály Špičák, Tanvaldský Špičák, Pec pod Sněžkou, Ostružná a Mosty u Jablunkova a slovenské areály Štrbské Pleso a Donovaly. V provozu by měl zůstat také tzv. skivlaku Yetti, který jezdí z Tábora do Lipna. I tam bude podle provozovatele skiareálu možné získat slevu proti dokladům z vlaku. V tomto případě ale nejde přímo o jízdenky, nýbrž o vouchery, které si pokladní ve skiareálu ponechá. Vlak Yetti bude jezdit v sobotu a neděli od 20. prosince do 29. března, letos bude v provozu třetí sezonu. Skiareály, které se účastní projektu ČD Ski, jsou buď blízko od nádraží, nebo k nejbližší železniční stanici vypravují skibus.



Následně nabízejí desetiprocentní slevu z celodenní permanentky lyžařům, kteří mají jízdenku na vlak.

### 07. 11. 2009 Ostrovskému nádraží zůstane přídomek nad Ohří

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71823-ostrovskemu-nadrazi-zustane-pridomek-nad-ohri/>)

Drážní úřad zamítl žádost Ostrova na Karlovarsku o změnu názvu místního nádraží. To se jmenuje Ostrov nad Ohří, město samotné ale přídomek vztažený k řece nikdy nemělo. Podle Drážního úřadu není možné nazvat nádraží pouze Ostrov, protože by se mohlo plést s některým z dalších dvou Ostrovů, které v republice jsou. Úřad se ale nebrání kompromisnímu názvu Ostrov u Karlových Varů, změnu by ale musela zaplatit radnice, která se k tomu nemá. Město by muselo sehnat celkem 300 tisíc korun na výměnu čtyř cedulí, to je však podle starosty Jana Bureše nepřijatelné. "Nemůžeme si dovolit takové peníze vyhodit oknem. My jsme tu chybu neudělali, nevím, proč bychom měli platit," uvedl Bureš.

Název Ostrov nad Ohří začala podle místostarosty kdysi používat pošta a následně ho převzaly také dráhy. Město se tak ale nikdy nejmenovalo. "Nikde v dějinách ani v záznamech jsem nenašla, že by se někdy přejmenoval Ostrov na Ostrov nad Ohří," poukázala městská kronikářka Walburga Mikešová. Naopak název Ostrov u Karlových Varů mu náleželo poté, co se přejmenovalo z původního německého Schlackenwerth. Radnice tak podle starosty za těchto podmínek dál o výměnu nápisů s názvem města usilovat nebude. Počká, až například České dráhy naplánují rekonstrukci nádražní budovy. I kdyby měl Drážní úřad vůli změnu udělat a město sehnalo peníze na nové cedule, stejně by to nebylo dříve než za rok. Jízdní řád na období 2009/2010, kde by musela být změna uvedena, je již dokončen a jeho tabulky lze nalézt na internetu.

### 09. 11. 2009 GMS-R kompletně pokryl koridor Děčín – Praha – Brno – Břeclav

Zdroj: AŽD Praha s. r. o. (<http://www.azd.cz/home/detail-novinky/article/221/53/>)

První železniční koridor od státní hranice u Děčína přes Prahu a Brno až do Břeclavi a k rakouské a slovenské hranici je již kompletně pokrytý evropským digitálním rádiovým systémem GSM-R. Oficiální ukončení stavby proběhlo 15. října, současně byl zahájen projekt, který zajistí pokrytí tranzitního spojení mezi Rakouskem a Polskem na trati od Břeclavi do Petrovic u Karviné a potrvá do srpna příštího roku.

Zprovozněním této moderní technologie pro komunikaci v drážním provozu z Německa do Rakouska a na Slovensko je významně zvýšena konkurenceschopnost české železniční infrastruktury. Lokomotivám vlaků projíždějících Českou republikou stačí pouze jedna komunikační jednotka podle evropského standardu. To provozovatelům výrazně usnadní přístup na železniční infrastrukturu ČR. Digitálním pokrytím byla také posílena bezpečnost provozu.

Výstavba sítě na 1. koridoru trvala 19 měsíců. Pro pokrytí rádiovým signálem GSM-R celkového počtu 330 km bylo postaveno 60 základnových stanic BTS a 13 repeaterů. Součástí projektu byla i výstavba cca 142 km optického kabelu a vybavení tratě přenosovými systémy. Generálním dodavatelem celé stavby a garantem technologické části je společnost Kapsch. Subdodavateli byly společnosti AŽD Praha, ČD – Telematika a Teplotechna Ostrava. Projektantem byla společnost SUDOP Brno.

### 09. 11. 2009 ČD Cargo chce refinancovat provozní úvěry za 1,8 miliardy korun

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-chce-refinancovat-provozni-uvery-za-1-8-miliardy-korun-p6h/eko-doprava.asp?c=A091109\\_172828\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-chce-refinancovat-provozni-uvery-za-1-8-miliardy-korun-p6h/eko-doprava.asp?c=A091109_172828_eko-doprava_fih))

Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo, která provozuje nákladní dopravu, shání ve veřejném výběrovém řízení provozní úvěry až do výše 1,8 miliardy korun. Podle mluvčího Zdeňka Větrovce ale nejde o nové půjčky, ale o nahrazení stávajících úvěrů, které dosahují 1,55 miliardy korun. Poptávka se objevila v unijním informačním systému o veřejných zakázkách. Tendr je rozdělen do několika částí, přičemž u jednoho bankovního ústavu může maximální úvěr činit 600 milionů korun. "Financování ČD Cargo formou provozních bankovních úvěrů ze všech částí této veřejné zakázky může dosáhnout celkového finančního objemu do 1,8 miliardy korun," píše se ve věstníku. Větrovec uvedl, že ČD Cargo v současné době disponuje úvěry, které byly sjednány ještě před vznikem samostatné společnosti ČD Cargo a byly součástí vkladu části podniku při vzniku společnosti v prosinci 2007. "Společnost ČD Cargo existuje již téměř dva roky a za tuto dobu se výrazně změnila

podmínky na bankovním trhu. Proto se společnost ČD Cargo rozhodla, v souladu s přijatými protikrizovými opatřeními zaměřenými mimo jiné na úsporu nákladů, znovu přehodnotit také smluvní vztahy s bankovními ústavami, samozřejmě transparentní formou veřejné zakázky," uvedl mluvčí.

### Podnik je letos ve ztrátě

Hlavním cílem veřejné zakázky je podle něj výběr vhodného počtu financujících subjektů, které poskytnou provozní financování ve formě kontokorentních a revolvingových úvěrů. ČD Cargo si od tohoto kroku slibuje zejména zlepšení podmínek financování a prostřednictvím diverzifikace bankovních ústavů i snížení rizika pro společnost, dodal mluvčí. Společnost se snaží získat kontokorentní a revolvingové úvěry (účelové půjčky) na financování svých provozních potřeb. V podmínkách tendru je, že úvěry musejí banky poskytnout na dobu neurčitou s výpovědní lhůtou 180 nebo 90 dní. Cargo se zároveň snaží získat peníze i jinde. V říjnu firma oznámila, že hodlá prodat přes 1100 vagonů, následně si je chce pronajmout zpět na deset let. Podobná transakce se stovkou kolejových cisteren nedávno firmě nevyšla. Společnost ČD Cargo se letos po ziskových letech propadla do ztráty v důsledku krize a úbytku zakázek na dopravním trhu. Za období leden až září společnost vykázala ztrátu před zdaněním 365 milionů korun.

## 10. 11. 2009 RegioJet stále bojuje o trať na Plzeňsku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72175-regiojet-stale-bojuje-o-trate-na-plzensku/>)

I po zrušení výběrového řízení chce železniční dopravce RegioJet provozovat regionální vlaky na třech tratích v Plzeňském kraji. Poté, co krajský radní tendr zrušili, firma patřící do skupiny autobusové firmy Student Agency přizpůsobila svoji původní nabídku režimu mimo výběrové řízení. Kraj zatím chce po zrušení výběrového řízení objednat dopravu u Českých drah. "Naše nabídka je zpět na Krajském úřadě v Plzni. Současně jsme vyzvali paní hejtmanku k zahájení společných jednání," komentoval postup RegioJetu předseda představenstva společnosti Jan Paroubek. RegioJet předložila podobnou nabídku také v Ústeckém kraji, kde by ale firma chtěla převzít regionální dopravu docela na všech tratích. Společnost má zájem také o rychlíky.

K podobnému kroku jako RegioJet se zatím nerozhodli další účastníci výběrového řízení – Viamont a ČSAD Jablonec. "Zatím jsme nedostali od kraje žádné oficiální stanovisko. Ihned potom budeme reagovat, ale nechci předjímat jak," řekl člen představenstva Viamontu František Kozel. Zástupci soukromých dopravců shodně říkají, že v případě zdárného dokončení výběrového řízení se mohl zvýšit komfort ve vlacích a kraj navíc mohl ušetřit. "Všude, kde se výběrové řízení konalo, dosáhly kraje až o 20 procent nižších cen za dopravu, než jsou požadavky ČD," uvedl šéf Sdružení železničních společností Jiří Mužík.

Výběrové řízení mělo vybrat dopravce pro neelektrizované tratě Plzeň – Domažlice, Plzeň – Blatno a Nýřany – Heřmanova Huť. Zakázka měla být na patnáct let od prosince 2011. V současnosti na nich provozují regionální i dálkovou dopravu České dráhy. Na osobních vlacích jsou k vidění většinou zrekonstruované motorové a přípojné vozy a také klasické soupravy bílozelených vozů s dieselovou lokomotivou.

## 11. 11. 2009 Železniční odbory dají přednost zaměstnanosti před růstem mezd

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/72284-zeleznicni-odbory-daji-prednost-zamestnanosti-pred-rustem-mezd/>)

Při kolektivním vyjednávání budou letos odbory na železnici klást důraz především na zachování pracovních míst. Nový předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša uvedl, že mzdová jednání budou hlavně o zachování reálné úrovně platů. Důvodem prý je všeobecná hospodářská krize. Kolektivní jednání na dráze bylo zahájeno v září, první zásadní setkání nad návrhem kolektivní smlouvy bude v polovině listopadu. "Zaměstnavatel tradičně přišel s holým minimem, my budeme žádat maximum, dohoda bude kompromis," uvedl Pejša. Přesné požadavky odborů na mzdový růst nesdělil, odboráři prý budou žádat "něco nad inflaci". Důvod pro snižování mezd po vzoru Českých aerolinií prý na dráze není. Letošní smlouva zajišťuje železničářům růst tarifní mzdy o 4,8 procenta, rok předtím to bylo 7,6 procenta. Průměrná mzda na dráze přesahuje 26 000 korun.

### Pejša: Nebojíme se konkurence

Nový předseda odborů se také vyjádřil k možné konkurenci v železniční dopravě, proti které odbory v minulosti brojily: "My se nebojíme konkurence. Ale říkáme, že konkurence může přijít až v době, kdy

bude národní dopravce vůči ní v rovnocenném postavení. V tuto chvíli jsou České dráhy v nevýhodě." Českým drahám podle Pejši dlouhodobě chybějí peníze na investice do vozového parku, protože stát a kraje platily za objednanou dopravu méně, než kolik byly náklady. Nejdříve je prý proto nutné investovat miliardy korun do nových souprav. Zhruba deset let by tak dráhy měly mít "oddechový čas", následně by se situace zhodnotila a případně učinilo rozhodnutí, že čas dozrál pro konkurenci. Rozhodnutí musí podle Pejši učinit pouze vláda vzešlá z řádných voleb, a nikoliv pouze šéf dopravního resortu.

### Odborové sdružení železničářů postrádá koncepci české železnice

Také Odborové sdružení železničářů stejně jako vedení Českých drah postrádá koncepci české železnice. "Stát musí říci, jaký je cílový stav, a ne ad hoc odtrhávat další součásti od Českých drah," uvedl Pejša. Sám podle svých slov preferuje takzvaný německý model se silným národním dopravcem, který má holdingové uspořádání: "Musíme zajistit, aby ten dopravce byl schopen zajišťovat i nelukrativní spoje, které musejí existovat kvůli dopravní obslužnosti." Odborové sdružení železničářů je nejsilnější odborovou centrálou na železnici. Sdružení působí hlavně v Českých drahách, společnosti ČD Cargo a Správě železniční dopravní cesty, celkem čítá zhruba 52 000 členů. Pejša byl zvolen řádným předsedou letos v září. U dráhy pracuje od roku 1978, začínal jako signalista na pražském Masarykově nádraží.

## 12. 11. 2009 Ve Vršovicích vykolejil rychlík do Žiliny, nikdo se nezranil (Ex 143)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72375-ve-vrsovicich-vykolejil-expres-do-ziliny-nikdo-se-nezranil/>)

Nedaleko pražského nádraží ve Vršovicích dnes ráno vykolejil expresní vlak Odra jedoucí do Žiliny. Jeho cestu zřejmě ukončil po několika kilometrech lom kolejnice na výhybce. Mimo koleje se ocitly čtyři vagony, při nehodě se podle náměstka generálního inspektora Drážní inspekce Jana Kučery nikomu nic nestalo. Asi hodinu a půl odkláněly dráhy všechny vlaky z Wilsonova nádraží na Kolín přes Libeň, dopravu se v místě nehody podařilo obnovit asi po hodině a půl. Vykolejené vagony blokovaly trať do odpoledne, její oprava se ovšem protáhne nejméně do zítřka. "Při nehodě vykolejilo sedm vozů expresu, ale než vlak zastavil, tři vagony naskočily zase zpět na koleje. V tento okamžik je tedy nutné nakolejit čtyři vozy," uvedl Kučera. "Nedošlo tam k ničemu vážnému, v podstatě to jen vyskočilo z koleje," doplnil mluvčí Českých drah Radek Joklík. U vršovického nádraží budou vlaky mířící na Malešice muset nějakou dobu jezdit po jedné koleji. Oprava té poškozené potrvá nejméně do zítřka. "Došlo k vylomení jazyka výhybky, Správa železniční dopravní cesty zjišťuje, jak dlouho bude trvat oprava," uvedl Mirián Konvalinka z Drážní inspekce. Spoj Odra musel být zrušen, jeho cestující se vrátili na pražské hlavní nádraží, odkud část odjela luhačovickým expresem do Olomouce, lidé mířící až do Ostravy odjeli později pendolinem. Podle Kučery je na porušených kolejích 50tisícová škoda, na vagoncích zhruba 400tisícová.



## 12. 11. 2009 U Hořovic se srazily dva vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72420-u-horovic-se-srazily-dva-vlaky/>)

Na železniční trati Praha – Plzeň se mezi Hořovicemi a Cerhovicemi srazila lokomotiva s manipulačním vozíkem. Následky nehody nejsou příliš vážné – všichni ji přežili bez zranění a na vozidlech vznikla asi 130tisícová škoda. Po nehodě byla uzavřena jedna kolej dvoukolejně trati. Podle informací Drážní inspekce se vozidla srazila poté, co lokomotiva patřící společnosti ČD Cargo projela návěst stůj. Vyštrfotelé zatím nevědí, zda nehodu způsobila technická závada nebo chyba strojvedoucího. "Samostatně jedoucí lokomotiva projela návěst zakazující jízdu, i když se strojvedoucí snažil dle své výpovědi brzdit," shrnul náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera.

Srážka vlaků u Hořovic je dnes již druhá vážná železniční nehoda. Ráno vykolejil v Praze expres mířící do Žiliny a zablokoval trať z Vršovic do Malešic. Vlaky pak musely část dopoledne jezdit přes rozkopanou trať



mezi Libní a Běchovicemi. Provoz na železnici zkomplikovala také odpolední nehoda u Kamenných Žehrovcích, kde osobní vlak jedoucí z Kladna do Rakovníku srazil člověka.

### 13. 11. 2009 Vlaky Eurostar jezdí tunelem pod Lamanšským průlivem již 15 let

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-39053190-vlaky-eurostar-jezdi-tunelem-pod-lamansskym-prulivem-jiz-15-let>)

Podmořská stavba mezi anglickým Folkestonem a francouzským Calais umožňuje železniční spojení s téměř 51 kilometry ve světě druhým nejdelším tunelem vedoucím pod vodní hladinou.

Dvě a čtvrt hodiny – to je doba, za kterou dnes rychlovlaky společnosti Eurostar urazí vzdálenost mezi Londýnem a Paříží. Propojení obou metropolí umožnil tunel pod Lamanšským průlivem, od jehož zprovoznění v sobotu uplyne 15 let. Tunel, který ve svých útrokách už přepravil přes 230 milionů cestujících, musel v průběhu dosavadní existence bojovat s nedostatkem financí i s několika požáry. Potíže ale překonal a s rostoucím ziskem společnosti se zdá, že se blýská na lepší časy. První rychlovlak směr Paříž vyrazil z londýnského nádraží Waterloo 14. listopadu 1994. Ze dvou spojů denně to Eurostar, který vysokorychlostní vlaky provozuje, dotáhl na několik desítek vlaků pendulujících každý den mezi Londýnem a Evropou.

Eurostar převálcoval i letecké dopravce, když před dvěma lety dosáhl téměř sedmdesátiprocentního podílu na celkovém počtu cestujících mezi Londýnem a Paříží. Rychlovlaky jsou na 495 kilometrů dlouhé trase rychlejší, navíc cestující odvezou až do center měst. Ekologové ještě přidávají, že ovzduší znečišťují desetkrát méně než letadla. Podmořskou stavbu mezi anglickým Folkestonem a francouzským Calais tvoří dva stejné, 30 metrů vzdálené tunely, které jsou každých 375 metrů propojeny se služebním tunelem. Eurotunnel, jak je stavba nazývána v Česku, je s téměř 51 kilometry ve světě druhým nejdelším tunelem vedoucím pod vodní hladinou. Jeho podmořská část, která dosahuje délky 39 kilometrů je pak ale vůbec nejdelší. Rychlovlaky projíždějí v hloubce zhruba 40 metrů, v nejnižším místě ale hloubka dosahuje až 75 metrů.

#### Od historické utopie k realizaci spojení

Nápad propojit Británii s kontinentální Evropou je starý několik staletí, tehdy ho však považovali za bláznivou výstřednost. Obě země se stavbou tunelu začaly vážně zabývat počátkem 80. let minulého století. Tunelu dala v roce 1986 zelenou takzvaná Dohoda z Canterbury, která mimo jiné poprvé vymezila hranice mezi Británií a Francií na "zemském povrchu", uprostřed budoucího tunelu. Tehdejší britská premiérka Margaret Thatcherová se stavbou souhlasila za podmínky, že její financování půjde pouze ze soukromých zdrojů. Tunel ale plánované náklady překročil o celých 80 procent. Zadlužení, které za 12 let existence tunelu dosáhlo asi čtvrt bilionu korun, provozující firmu dovedlo před třemi lety až k bankrotu. Před ním ji nakonec zachránila restrukturalizace, která snížila zadlužení na polovinu. Firma tak v roce 2007 poprvé v historii dosáhla malého operačního zisku, a loni to již bylo 40 milionů eur (1,1 miliardy korun).

#### Konkurence autům i letadlům

Kromě letadel Eurotunnel, který od ostatních dopravců vybírá za použití tunelu poplatky, konkuruje také trajektovým přeprávcům operujícím v oblasti Lamanšského průlivu. Ve svých nákladních vlacích zvaných Shuttle převáží z jednoho konce tunelu na druhý osobní a nákladní automobily i s cestujícími. Přepravované nákladní vozy byly již několikrát příčinou požárů. Naposledy v tunelu hořelo loni v září. Tunel tak byl kvůli nutné opravě na šest měsíců částečně uzavřen, což poškodilo hospodaření firmy. Stejně jako Eurotunnel musel zápasit s dluhy, Eurostar na britské straně hned od počátku bojoval s kolejemi. Pojem "britská železnice" je prý pro obyvatele ostrovní země synonymem veškerého myslitelného selhání. Faktem je, že až do roku 2007 si zde rychlovlaky musely vystačit s "normálními" kolejemi, a tudíž se podle mnohých "nepředstavitelně vlekly". Na francouzském úseku se naopak řítily až třísetkilometrovou rychlostí a "doháněly" tak čas.

V listopadu 2007 se pak Eurostar podruhé narodil. Byla totiž dokončena rekonstrukce železniční trati na britské straně a otevřena vysokorychlostní, 109 kilometrů dlouhá trať High Speed 1. Zároveň byla koncová stanice v Londýně přesunuta na nákladně opravené nádraží svatého Pankráce. Nová trať zkrátila dobu mezi Londýnem a Paříží na pouhé dvě a čtvrt hodiny. Zrychlila i spoj Londýn – Brusel, na kterou nyní vysokorychlostní vlak TGV potřebuje jen hodinu a 51 minut. Vedení Eurostaru nabízí i řadu doplňkových služeb. V zimních měsících je to třeba přímý servis pro lyžaře směřující z Londýna do francouzských alp. Do vlaků také plánuje zavést bezdrátový přístup k internetu, který je prozatím cestujícím k dispozici skoro ve všech jeho stanicích.



**13. 11. 2009 České dráhy rozdávají další sérii Jízdenek pro hodné děti**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3513/>)

Další dva nové druhy „Jízdenek pro hodné děti“ začali v těchto dnech rozdávat průvodčí Českých drah malým dětem, které zatím jezdí vlakem zadarmo. Z jedné strany najdou barevný obrázek z prostředí železnice a z druhé jednoduchou básničku. Tentokrát je na jízdenkách Pendolino a parní lokomotiva. Děti už mají 4 varianty jízdenek, které vlakový personál rozdával loni a předloni. Mohou si tak doplnit malou sérii. Balíčky s novými „Jízdenkami pro hodné děti“ dostaly všechny vlakové čety a pokladní v železničních stanicích po celé republice. Celkem jich rozdají 200 tisíc. „Předloni na jaře jsme se rozhodli zkušebně vydat dětské jízdenky a tento nápad se setkal s velkým úspěchem. Všechny jsme tehdy rozdali během několika dnů,“ říká Elen Mátéová z Českých drah. „Dětské jízdenky ale nejsou jediným způsobem, kterým se snažíme oslovit nejmladší cestující. Pravidelně pro ně vydáváme časopis Můj vláček, spolupracujeme s nadací Plaváček, která podporuje nadané děti z dětských domovů, pořádáme celou řadu akcí zaměřených na prevenci bezpečnosti a podobně. Náš Junior program má jeden základní cíl, budovat v dětech nejen lásku k vlakům, ale zároveň také respekt z železniční dopravy obecně.“

**15. 11. 2009 Na Třinecku se propadl železniční tunel, kráter má 150 metrů**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/na-trinecku-se-propadl-zeleznicni-tunel-krater-ma-150-metru-p31-/krimi.asp?c=A091115\\_121934\\_krimi\\_fih](http://zpravy.idnes.cz/na-trinecku-se-propadl-zeleznicni-tunel-krater-ma-150-metru-p31-/krimi.asp?c=A091115_121934_krimi_fih))

Okolo sedmé ráno se u Jablunkova na Třinecku propadl budovaný železniční tunel. Na místě stavby se utvořil 150 metrů dlouhý kráter. Příčiny vyšetřuje policie, zatím nebyl nahlášen žádný zraněný a nepředpokládá se, že půda někoho zavalila. Tunel se letos propadl už podruhé. Stavbu vedla pražská firma Subterra, v provozu měla být v roce 2011. Tunel měří celkem 540 metrů. Jen o několik metrů dál stojí další tunel, kterým projíždějí vlaky na Slovensko. Statici prověřovali, jestli není také poškozený. Doprava na trati proto několik hodin stála. České dráhy nejdříve oznámily, že bude tunel uzavřen do doby, než ho prověří odborníci z Báňského úřadu. Stavba zajišťuje spojení v úseku Mosty u Jablunkova – Čadca (Slovenská republika). Nakonec se vlaky na Slovensko rozjely okolo čtvrté. "První vlak projel sníženou desetikilometrovou rychlostí," řekla iDNES.cz mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Dráhy jsou opatrné, pomaleji budou muset jet i další vlaky, ty nesmějí překročit padesátku. Během dopoledne se nedostaly do cíle čtyři rychlíky, odpoledne k nim přibýly další dva a ještě tři osobní vlaky. V době výluky byla pro cestující na Slovensko zavedena náhradní doprava.

**Můžou za to granáty?**

"Policisté společně s odborníky zjišťují příčinu havárie. Vyslýchají svědky a budou provádět ohledání místa nehody. Věc bude šetřena jako podezření z trestného činu obecného ohrožení," řekl mluvčí policie Frýdek-Místek Ivan Žurovec. Policie uvedla, že na místě zasahovali hasiči a báňská záchranná služba. K případu nevyjžděli ani moravskoslezští záchranáři, protože se žádné zranění nepříhodilo. Problémy v tunelu byly už dříve. V dubnu se při ražbě propadl strop. Dělníci, kteří si všimli, že se půda pozvolna sesouvá, z místa uvolnění normálně odešli. Dnes měli štěstí, protože se tunel propadl zrovna ve chvíli, kdy se střídaly směny. Někteří místní obyvatelé spekulují o tom, že k propadu země dochází proto, že za války půdu poškodily granáty. Stavební inženýr Karel Veškrňa MF DNES sdělil, že příčinou bude pravděpodobně nestabilní podloží.

**17. 11. 2009 U Jablunkova se propadla další část tunelu, Subterra tento vývoj očekávala**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72822-u-jablunkova-se-propadla-dalsi-cast-tunelu-subterra-tento-vyvoj-ocekavala/>)

V Mostech u Jablunkova, kde se v neděli propadla část tunelu, došlo k dalšímu sesuvu půdy. Mluvčí Subterra, firmy, která stavbu provádí, uvedl, že společnost tento vývoj očekávala. Železniční doprava na trati mezi Českem a Slovenskem byla dnes na hodinu zastavena, důvodem byla ale žádost Obvodního báňského úřadu v Ostravě, ne další zřícení tunelu. Jeho pracovníci už během dne zastavili veškeré stavební práce a provádí pravidelné technologické měření, které se opakuje každých 12 hodin a dnes bylo i důvodem přerušování dopravy. "Propadl se další úsek tunelu v úseku 12 až 15 metrů," řekl mluvčí Subterra. "Rodinné domy postavené v okolí ale nejsou ohroženy," dodal.



Na místě v důsledku nedělního propadu zeje kráter o velikosti 7 000 metrů čtverečních. Firma Subterra musí nyní najít způsob, jak stavbu dokončit. "Příkaz je závazný. Podle něj jsme zastavili veškeré práce podle projektu. Nyní musíme zpracovat změnu technologického postupu. Tedy laicky řečeno, je potřeba najít způsob, jak tunel dodělat," vysvětlil mluvčí Subterra.

Strop tunelu se zřítil v neděli 15. listopadu. Zavalený úsek je dlouhý asi 70 metrů. Kráter vzniklý na povrchu je asi 150 na 50 metrů velký. Stavba tunelu dlouhého 600 metrů začala předloni v říjnu a dokončena by podle původních plánů měla být v listopadu 2011. Ještě není jasné, jestli se zřícení stropu a zavalení tunelu projeví na termínu dokončení stavby. Policie dále pokračuje ve vyšetřování této mimořádné události. Firma se ale zatím nechce k případnému pochybení vyjadřovat, je prý moc brzy. Ivan Žurovec, mluvčí frýdecko-místecké policie dodal, že kriminalisté již vyslechli čtyři pracovníky Subterra, kteří na místě byli jako poslední. Vyšetřování pravděpodobně potrvá ještě měsíce. Pokud policie viníka najde, může být obviněn z obecného ohrožení.

## 18. 11. 2009 Z Harrachova do Polska budou po 65 letech znovu jezdit vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72857-z-harrachova-do-polska-budou-po-65-letech-znovu-jezdit-vlaky/>)

Vlaky na obnovované trati z Harrachova do Sklářské Poreby v Polsku by měly začít jezdit od května. Mnoho let připravovaný projekt návratu vlaků na trať, po níž nejezdí již od roku 1945, se začal realizovat letos – trať na české straně hranic je již opravená, na polském úseku finišují práce. Podle Petra Prokeše ze společnosti Korid LK, která koordinuje dopravu v Libereckém kraji, se bude se začátkem dopravy na trati čekat do května, protože tehdy by měl v Krkonoších roztát sníh.

Přestože se trať 65 let nepoužívala, byla podle Prokeše v překvapivě dobrém stavu, a to v českém i polském úseku. Pomohl tomu i horský terén, díky němuž se ke kolejím nedostali zloději kovů. Průjezdnost trati prokázalo i několik příležitostných výletních vlaků a především zkušební jízdy z Harrachova do Poreby před čtyřmi lety. Průjezdná je také nepoužívaná polská trať ze Sklářské Poreby do Jelení Hory a dál do oblíbeného zimního střediska Karpacz. "Bylo ale třeba odstranit náletové dřeviny, opravit mostky, vyměnit pražce a opravit koleje, které se desítky let nepoužívaly," řekl Prokeš. Trať z Harrachova do Sklářské Poreby je dlouhá čtrnáct kilometrů, pouze jeden kilometr ale vede přes české území. Rekonstrukce přijde na 160 milionů korun. "Česká část stála 20 milionů korun, z toho zhruba 85 procent zaplatí Evropská unie z přeshraničního programu Cíl 3 ČR–Polsko," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Mezi Harrachovem a Sklářskou Porebou by po obnovení provozu mělo jezdit denně pět párů vlaků.

Trať z Tanvaldu přes Harrachov do Poreby (tehdy ještě německé) vznikla v roce 1902. Na své trase měla hned několik zajímavostí – mezi Tanvaldem a Kořenovem vede ozubnice, z Kořenova do Německa byla zase trať mezi lety 1923 a 1945 elektrizovaná. O její obnovu usilovali starostové na obou stranách hranice od roku 1991. Slibují si od ní zlepšení přeshraničních kontaktů a hlavně rozvoj cestovního ruchu.

## 18. 11. 2009 ČD zrušily soutěž na motoráky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72861-cd-zrusily-soutez-na-motoraky/>)

České dráhy zrušily výběrové řízení na pronájem moderních dieselových jednotek pro rychlíky Praha – Kladno – Rakovník a České Budějovice – Písek – Praha. Vyplývá to z dat v Informačním systému veřejných zakázek. Ke zrušení řízení se schylovalo již od října, kdy dopravce oznámil, že se do soutěže přihlásil jediný zájemce, který ale nesplnil zadávací podmínky. Dráhy si chtěly na šest let pronajmout osm nízkopodlažních motoráků vyrobených po roce 1999. Hovořilo se zejména o jednotkách Siemens Desiro. Předpokládaná cena zakázky činila 14,5 milionu eur (asi 380 milionů korun), její součástí měla být i údržba vozidel a zaškolení zaměstnanců k jejich řízení. "Ve výběrovém řízení na pronájem motorových jednotek jsme obdrželi pouze jedinou nabídku, která byla vyřazena kvůli nesplnění zadávacích podmínek," uvedl na začátku října mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Upozornil, že České dráhy čekají, zda se zájemce odvolá, v opačném případě byly připraveny tendry zrušit. "Výše nabízená cena tak při tomto rozhodnutí nebyla důležitá, přesto lze konstatovat, že byla výrazně vyšší, než jsme očekávali," dodal mluvčí.

Výběrové řízení bylo nyní definitivně zrušeno, protože "z účasti v zadávacím řízení byli vyloučeni všichni dodavatelé". V provozu na rychlících z Prahy do Rakovníku tak zůstanou vlaky tvořené modernizovanými motorovými a řídicími vozy, které na rozdíl od jednotek poptávaných v soutěži nejsou nízkopodlažní a oproti nově vyráběným vozidlům jim chybí především klimatizace. Hůře na tom

budou cestující v rychlících Budějovice – Praha, kde jezdí staré vagony vedené diesellovou lokomotivou.

## 18. 11. 2009 České dráhy vyhlásí druhý ročník Stipendijního programu ČÉDés

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3522/>)

Největší železniční dopravce v zemi se rozhodl pokračovat v náboru studentů do Stipendijního programu ČÉDés. Prvních 131 studentů usedlo do školních lavic v září 2009. České dráhy vybrané středoškoláky odborně a finančně podporují, oni se za to na oplátku zavázali nastoupit do firmy minimálně na pět let. České dráhy si chtějí připravit mladé lidi pro výkon náročných profesí strojvedoucí a výpravčí. Hlavně mezi strojvedoucími je dnes o mladé nouze, průměrný věk je zhruba 50 let. Jejich hromadné odchody do důchodu by mohly být v budoucnu pro firmu problémem.

Podmínkou zařazení do Stipendijního programu ČÉDés je úspěšné absolvování přijímacího pohovoru a uzavření smlouvy, v níž se student zaváže, že bude po maturitě minimálně 5 let pracovat pro České dráhy. Za to získá od svého budoucího zaměstnavatele v průběhu studia řadu výhod. Mezi jinými například bezplatné ubytování v domově mládeže, měsíční stipendijní příspěvek, cestování vlakem zdarma nebo příspěvek na školní pomůcky.

Stipendijní program ČÉDés je určený především pro žáky devátého ročníku základních škol, přihlásit se ale mohou i studenti 1., 2. a 3. ročníku partnerských středních škol (viz seznam). Podrobné informace o programu najdou zájemci na [www.ceskedrahy.cz](http://www.ceskedrahy.cz) v sekci Kariéra – Stipendijní program ČÉDés. Tam si lze také stáhnout přihlášku, kterou je třeba poslat na personální odbor Generálního ředitelství ČD do 28. února 2010. Samotné přijímací řízení pro školní rok 2010/2011 proběhne v březnu příštího roku.

### Seznam partnerských středních škol, na kterých Stipendijní program ČÉDés probíhá:

- Střední odborná škola průmyslová Edvarda Beneše a Střední odborné učiliště, Břeclav
- Vyšší odborná škola a Střední odborná škola Gustava Habrmana, Česká Třebová
- Střední škola, České Velenice
- Střední průmyslová škola strojní a dopravní, Děčín
- Střední odborná škola, Nové Město na Moravě
- Střední odborná škola dopravní a Střední odborné učiliště, Ostrava – Vítkovice
- Střední průmyslová škola dopravní, Plzeň
- Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní, Praha 1
- Střední škola elektrotechniky a strojírenství, Praha 10

### Nové partnerské školy od školního roku 2010/2011

- Střední škola technická a obchodní, Olomouc
- Střední odborná škola železniční, stavební a památkové péče a Střední odborné učiliště, Šumperk

## 18. 11. 2009 Britská vláda nechá zrekonstruovat deset nejošklivějších nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72894-britska-vlada-necha-zrekonstruovat-deset-nejosklivejsich-nadrazi/>)

Deset britských železničních stanic, které dopadly nejhůře ve srovnání Station Champions, projde rekonstrukcí. Závěry Station Champions podpořil také ministr dopravy Andrew Adonis, a proto se vláda se rozhodla dát na ni 50 milionů liber. Především by se měl zlepšit stav informačních zařízení, toalet a osvětlení. U nádraží by měla vzniknout také nová parkoviště pro auta a pro kola. Podle zprávy Station Champions jsou na tom nejhůře stanice Clapham Junction, Barking, Stockport, Manchester Victoria, Preston, Wigan North Western, Liverpool Central, Warrington Bank Quay, Crewe a Luton. "Stanice jsou pevně spojeny s místní komunitou a fungují jako brána jak do města, tak do vlaku. Cestující podle nich oboje hodnotí – chátrající stanice škodí jak městu, tak železnici," upozornila zpráva. Názor Station Champions sdílí i britský ministr dopravy Andrew Adonis. "Když jsem letos v dubnu projížděl železniční síť, zaujaly mě rozdíly mezi zázemím pro cestující v jednotlivých stanicích. Železniční doprava se v posledních letech hodně zlepšila, ale je nutné zlepšit podmínky a služby pro cestující na nádražích," uvedl ministr.

V Česku podobný žebříček železničních stanic neexistuje, v zemi je ale mnoho nádraží, která se nedočkala větší opravy již mnoho desetiletí. Patří mezi ně například horní nádraží v Karlových Varech, smíchovské nádraží v Praze nebo stanice v Ostravě-Vítkovicích.

### 18. 11. 2009 Desetiletá smlouva s krajem zavázala ČD k nákupu vlaků za 2,5 miliardy (Moravskoslezský kraj)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/72903-desetileta-smlouva-s-krajem-zavazala-cd-k-nakupu-vlak-u-za-2-5-miliardy/>)

Moravskoslezský kraj se připojil k regionům, které podepsaly s Českými drahami desetiletou smlouvu na zajištění regionální železniční dopravy. Podobně jako v ostatních krajích s výjimkou Libereckého nevezšla tato smlouva z výběrového řízení. Přesto se mohou obyvatelé regionu na nové vlaky těšit, dokument totiž zavazuje České dráhy k investici 2,5 miliardy korun do nových vlaků. Část těchto peněz bude moci dopravce čerpat z fondů Evropské unie. Informoval o tom náměstek moravskoslezského hejtmána pro dopravu Miroslav Novák. Krajské zastupitelstvo schválilo také memorandum mezi vládou a krajem, které zaručuje regionům, že jim stát každý rok přispěje nejméně 200 milionů korun na pokrytí ztráty v regionální dopravě. Tu musí kraje platit všem svým smluvním dopravcům na železnici i v autobusové dopravě. Jedná se o provozní náklady po odečtení zisků z prodeje jízdenek. Odhadovaná ztráta Českých drah z regionální dopravy pro rok 2010 činí v Moravskoslezském kraji zhruba 790,5 milionu korun. Stát by měl tuto ztrátu pokrýt právě slíbenými 200 miliony korun, zbytek musí kraj najít ve svém rozpočtu.

#### Nová vozidla půjdou na vytižené tratě

České dráhy se chtějí v modernizaci vozového parku v Moravskoslezském kraji zaměřit na vytižené tratě například z Ostravy do Opavy nebo z Českého Těšína do Frýdku-Místku. "Nových vozidel se samozřejmě dočkají cestující na těch velmi frekventovaných regionálních tratích," uvedl náměstek generálního ředitele pro osobní přepravu ČD Antonín Blažek. "První nové vlaky jsou City Elefanty, ty už jezdí a v příštím roce by měly přibýt další tři soupravy," podotkl Blažek. Dodal, že další nové soupravy by pak měly být pořízeny právě s pomocí evropských peněz, a to do roku 2013.

### 19. 11. 2009 České dráhy připravují nové webové stránky, budou přehledné a jednoduché (od 13. 12. 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3526/>)

Národní železniční dopravce spustí 13. prosince nové webové stránky. Ty budou podstatně přehlednější a nabídnou zákazníkům řadu novinek. Jednou z nich je i Cenový asistent, s jehož pomocí si lidé rychle najdou nejvýhodnější typ jízdního dokladu. České dráhy chtějí primárně usnadnit cestujícím orientaci ve slevách a obchodních nabídkách, proto hned na první stránce najdou uživatelé novou aplikaci Cenový asistent. Po vyplnění základních údajů, jako je start a cíl cesty, počet cestujících, datum jízdy, případně nárok na zákaznickou slevu, jim kalkulátor sám nabídne nejvýhodnější variantu jízdenky a její cenu.

„Uživatelé budou moci on-line sledovat polohu vlaků, jejich řazení, pochopitelně najdou i veškeré informace o výlukách a mimořádných událostech na tratích, bude tam elektronická mapa železniční sítě i seznam stanic se službami, které poskytují,“ vypočítává možnosti nových webových stránek Jiří Krejčí, který má přípravu stránek na starost. „Celé stránky mají poskytnout zákazníkům komplexní servis od výběru spojení, přes nákup jízdenky na eShopu, až po informace o řazení vozů ve vlaku nebo o případných komplikacích kvůli výlukám. Při jejich tvorbě jsme vycházeli z průzkumu mezi zákazníky a z dlouhodobého sledování jejich připomínek.

Svůj nový web České dráhy spustí 13. prosince a postupně ho budou doplňovat o další aplikace jako Odjezdové tabule (aktuální odjezdy vlaků) a Tipy na cestu (databáze pro volný čas). Plná anglická verze včetně všech aplikací bude spuštěna v červnu příštího roku.

### 20. 11. 2009 Na jablunkovském tunelu se opět pracuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73071-na-jablunkovskem-tunelu-se-opet-pracuje/>)

V Mostech u Jablunkova začali stavbaři zavážet kráter, který vznikl po sesuvech půdy do budovaného tunelu v neděli a úterý. Během noci nenaměřili odborníci žádné mimořádné údaje, kvůli nimž by bylo

nutné zavážení odříct. Samotný tunel se již podařilo dostatečně zpevnit, takže by měl udržet nově přivezenou hmotu nad sebou. Zatím není jisté, jak dlouho bude zavážení prohlubně trvat. Mezi Mosty u Jablunkova a Čadcou také stále trvá výluka železniční dopravy. Ačkoli vlaky projíždějí jiným tunelem, báňští odborníci si stále nejsou jisti, co by způsobil průjezd vlaku. Z vlaků musí cestující přestoupit v úseku Mosty – Čadca do autobusů. Za jeden železniční spoj jezdí obvykle dva plné autobusy. Cesta jim trvá déle než vlakům, ale cestující jsou většinou o situaci informováni a se zpožděním smířeni.

Pokračuje také vyšetřování havárie. Zatím nejsou známy žádné výsledky, jisté ale je, že při sesuvu byly podstatné špatné geologické podmínky, které komplikovaly i stavbu původních jablunkovských tunelů Košicko-bohumínské dráhy v předminulém století. Sesuv částečně způsobil také voda, a to jak podzemní proudy, tak déšť. Zda sesuvu také někdo nepomohl například tím, že při práci porušil technologické předpisy, zjišťují odborníci z báňského úřadu a frydecko-místecká policie.

## 20. 11. 2009 ČD Cargo může získat většinu v ČD Logistics

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/73116-cd-cargo-muze-ziskat-vetsinu-v-cd-logistics/>)

Dceřiná společnost Českých drah a největší nákladní vlakový dopravce v Česku ČD Cargo může získat většinový podíl ve společnosti ČD Logistics. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) povolil ČD Cargo koupit od firmy Vaimont 22 procent v ČD Logistics, a navýšit tak podíl ve firmě na 56 procent. Akcie ČD Logistics doposud drželi čtyři akcionáři bez možnosti vykonávat výlučnou nebo společnou kontrolu. "Podle rozhodnutí ÚOHS spojením společností ČD Cargo a ČD Logistics nedojde ke změně struktury trhu, která by měla za následek narušení soutěže," uvedl šéf ÚOHS Petr Rafaj. "Fúze proto byla povolena bez podmínek," dodal. Podle účetní závěrky ČD Logistics za loňský rok uložené ve Sbírce listin měly ve firmě podíl 22 procent společnost Čechofracht, stejný podíl firma Eximtra a dalších 22 procent právě Viamont. ČD Cargo mělo dosud 34 procent.

## 23. 11. 2009 Dráhy od července plánují jízdenky na taxi

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-39165320-drahy-od-cervence-planuji-jizdenky-na-taxi>)

Taxislužba s logem ČD se objeví zatím v Praze, Brně a Ostravě. Službu bude na základě koncese provozovat vítěz chystaného tendru. Jednou Praha, Dobrovského 25, budou moci od poloviny příštího roku říkat cestující u pokladen Českých drah. Ty totiž chtějí ve velkých městech svou síť rozšířit o taxislužbu, která cestující doveze ve vybraných městech od nádraží na konkrétní adresu. Cílem je nabídnout cestujícím další službu, kterou si zatím museli shánět sami. Výhodou bude nejen garantovaná cena na základě tarifních pásem, ale i jednoduchý doklad, který například zaměstnanci po služební cestě lépe vyúčtují svému zaměstnavateli.

### Pětiletá smlouva

Doprovce, jehož budou dráhy hledat v tendru, který plánují vypsat v nejbližších týdnech, bude cestující vozit na základě pětileté koncese a dostane jen část z peněz, jež dráhy za taxislužbu utřít. "Samozřejmě dostanou většinu, ale i my dostaneme svůj díl, tím se lišíme od letiště, které vlastně pouze pronajímá štaflý," říká jeden z manažerů Českých drah Petr Moravec, který je projektem pověřený. Dráhy nyní pokračují v analýze trhu taxislužeb a brzy mají začít první jednání s potenciálními zájemci. S rozhovorů mají vyplynout podmínky tendru. "Chtěli bychom, aby naše taxíky byly modré, ale chápeme, že třeba v Praze musí být žluté," říká Moravec. Nakonec tak s největší pravděpodobností vozy dostanou pouze magnetické logo drah a v noci pak budou fungovat jako normální taxíky. "Je v našem zájmu jim dát volnost, pokud by jezdili jen pro nás, byl by provoz dražší," dodává s tím, že cena vyplyne hlavně z tendru. Zatím tak není jisté, zda budou drážní taxíky výhodnější než klasičtí dopravci. Záleží však také na tom, na které taxislužby před nádražím cestující právě natrefí. Vzhledem k tomu, že se drážní taxislužba má objevit hned ve třech českých městech a dráhy chtějí spolupracovat s jediným zájemcem, dá se očekávat, že se lokální taxislužby spojí do konsorcií a vytvoří společnou nabídku.

### Modrý autobus na nádraží

Petr Moravec přišel letos také s myšlenkou autobusové divize Českých drah. Projekt, ve kterém měly nerentabilní tratě nahradit autobusy, se ale zatím odkládá, kraje totiž prokazatelnou ztrátu z těchto tratí i pro další rok uhradí. Moravec se nyní soustředí na přípravu modrých autobusových linek, které by cestující přivázely na nejbližší nádraží. Jeho tým probral tři tisíce českých měst a u dvaceti z nich došli k závěru, že je doprava k nádraží nedořešená. Sedm z nich je pro dráhy zajímavých. Linka by



dostala více lidí na železnici. Příkladem mohou být města Chodov či Bělá. "Ani u jednoho bychom ale nedokázali vytvářet zisk," podotýká Moravec. Nyní připravují konkrétní plán, který by mohli nabízet městům a krajům. Dráhy věří, že plánem zaujmou. "Třeba Český Brod, tam ráno kolem nádraží parkuje tolik aut, že blokují autobusy. Stačilo tyto lidi vozit okružní linkou z obytných čtvrtí k nádraží a nemuseli bychom budovat drahá nová parkoviště," uvádí Moravec jiný příklad.

### Nápady drah

Odvážné myšlenky, o jejichž realizaci České dráhy uvažují

#### Autobusové linky

Nové vedení drah po svém nástupu přišlo s myšlenkou, že ne všechny tratě je nutné za každou cenu udržovat. Navrhli, že by bylo pro všechny výhodnější poslat tam pod hlavičkou drah autobus. Projekt se ale hlavně kvůli současné legislativě zapadl, místo toho se připravují autobusové linky na nejbližší nádraží.

#### Taxislužba

Dráhy se stále více snaží profilovat jako doprava pro manažery. Ty chtějí z aut dostat hlavně do pendolin. Právě těmto cestujícím chtějí nabídnout i taxi dopravu z a na nádraží.

#### Školní výlety

Jako perličku zvažují dráhy i možnost nabídnout například školám autobus na nejbližší nádraží, odkud by třída dál pokračovala vlakem do stanice, kde by je v případě potřeby vyzvedl další autobus. Teď školy preferují cestu jedním pronajatým autobusem.

## 23. 11. 2009 Novinky v dálkové dopravě Českých drah v jízdním řádu 2010

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3547/>)

Rozsah dálkové dopravy v Jízdním řádu 2010 zůstává zachován ve srovnatelné míře s rokem 2009. Jeho optimalizace je namířena do posílení dopravy na nejvytíženějších linkách a naopak snížení rozsahu dopravy v době a na trasách, kde byly dálkové vlaky málo využité. Více spojů tak vyrazí např. na trati z Prahy přes Havlíčkův Brod do Brna, zcela nová koncepce spojení bude zavedena na trase Brno – Olomouc – Šumperk – Jeseník. Všechny dálkové vlaky jedoucí do a z Prahy budou směřovat na pražské hlavní nádraží, které se stane nejdůležitějším přestupním uzlem v Čechách. Během pracovního dne přijede nebo odjede na tomto nádraží celkem 1 079 vlaků. V ranní dopravní špičce každou minutu odjede nebo přijede jeden vlak. Omezení jízdy některých rychlíků je směřováno hlavně do sobotních večerů nebo do nedělních rán, kdy je menší poptávka po dopravě.

### Praha – Olomouc – Ostrava / Valašsko / Zlínsko

Na této trase je rozšířen provoz vlaků SC Pendolino Praha – Ostrava ve dvouhodinovém intervalu, zachován je rozsah vlaků kategorie EC, IC a Ex Praha – Olomouc – Ostrava (– Polsko / Slovensko) / – Valašsko (– Slovensko) / – Zlínsko v jednohodinovém intervalu a rychlíků Praha – Přerov – Valašsko / Zlínsko ve dvouhodinovém intervalu. Vlaky SC Pendolino rozšíří svůj provoz o další dva páry, které nahradí dosavadní pomalejší vlaky IC Manažer a Leoš Janáček. Novinkou je také pondělní ranní spojení vlakem SC Pendolino z Třince (odj. 4:35 hod.), Českého Těšína (odj. 4:45 hod.) a Karviné hl.n. (5:04 hod.) s příjezdem do Prahy hl.n. v 8:31 hod.

Rozsah dopravy vlaků EC / IC a Ex je zachován, dochází však k některým změnám v cílových stanicích. Například vlak IC Bohemia do Bohumína s odjezdem z Prahy hl.n. po šesté hodině pojedje pod názvem Kysuca přes Bohumín až do Českého Těšína a Žiliny. Vlak EC Comenius do Krakova s odjezdem z Prahy po 14. hodině bude nahrazen spojem IC Leoš Janáček do Bohumína. Místo dnešního spoje IC Hutník po 16. hodině pojedje IC Jan Perner, který bude pokračovat z Českého Těšína až do Žiliny. IC Ostravan po 18. hodině pojedje jako vlak IC Hutník z Ostravy přes Havířov do Českého Těšína a pod názvem Ostravan bude prodloužen současný expres Praha (odj. 20:04 hod.) – Přerov, který bude pokračovat až do Bohumína. Podobné změny jsou plánované také v opačném směru z Ostravska do Prahy.

V rychlíkové dopravě dochází k minimálnímu počtu změn. Ranní rychlík Vsacan z Pardubic do Vsetína bude nově vyjíždět již z Hradce Králové, rychlík Portáš ukončí (zahájí) svou jízdu kromě pátku a neděle ve Vsetíně a nepojede do Horní Lidče. Noční rychlík Amicus Praha – Přerov – Břeclav je nově přesměrován na trať přes Brno. Dochází k omezení počtu zastávek u nočních rychlíků Širava a Excelsior, které nově projedou např. stanice Choceň, Ústí nad Orlicí, Suchdol nad Odrou nebo Studénka. Vlaky EC, IC, Ex i rychlíky nově zastaví v obou směrech ve stanici Praha-Libeň. Rychlíky navíc zastaví také ve stanici Mohelnice.



**Praha – Brno přes Českou Třebovou i přes Havlíčkův Brod**

Na trati Praha – Brno přes Českou Třebovou je zachován hodinový takt vlaků SC / EC a IC a dvouhodinový takt rychlíků Praha – Brno. U spojů SC / EC a IC dochází především ke změnám cílových stanic některých spojů. Hlavní novinkou je ale přesměrování všech těchto vlaků z / do Prahy hl.n. a všechny vlaky budou mít nově jednotný odjezd vždy v 39. minutu od 4.39 do 20.39 hod. Vlaky EC budou střídavě zastavovat ve stanici Kolín a Česká Třebová, které budou obsluhovat každé dvě hodiny.

Spoje SC Antonín Dvořák a Slovenská strela budou nahrazeny spoji kategorie EuroCity (EC) sestavenými z klasických klimatizovaných souprav. Vlak Slovenská strela bude navíc v úseku Praha – Břeclav spojen s vlaky Vídeň – Praha – Berlín – Binz, resp. Berlín – Praha – Vídeň. Vlak EC Zdeněk Fibich pojedje nově jako IC jen do Břeclavi, EC Gustav Klimt jako IC František Křížík do Brna, v čase spoje SC Slovenská strela pojedje vlak IC J. V. Myslbek do Brna. Poslední rychlé spojení bude expres Brněnský drak, který nově zastaví také ve Svitavách (přij. 22:28), Letovicích (přij. 22:48), Skalici nad Svitavou (přij. 22:57) a v Blansku (přij. 23:09 hod.). Vlak EC Alois Negrelli s příjezdem do Brna po půlnoci v úseku Praha – Brno nepojede, naopak je zaveden jako první ranní vlak z Prahy ve 4:39 hod. EC Gustav Mahler.

Také v opačném směru z Brna do Prahy jsou podobné změny. Spoj SC Slovenská strela nahradí nový vlak IC J. V. Myslbek Brno hl.n. (odj. 6:35) – Praha hl.n. (přij. 9:21), spoj Gustav Klimt bude nahrazen IC František Křížík Brno hl.n. (odj. 8:35) – Praha hl.n. (přij. 11:21) a vlak SC Smetana, který pojedje v trase současného vlaku SC Antonín Dvořák bude nahrazen IC Zdeněk Fibich Břeclav (odj. 12:02) – Praha hl.n. (přij. 15:21 hod.). V rychlíkové dopravě bude zrušen ranní rychlík R 864, který nahradí expres Brněnský drak. Tyto vlaky jezdí téměř ve shodný čas. Nově expres Brněnský drak zastaví v Blansku (odj. 4:50), Skalici nad Svitavou (odj. 5:00), Letovicích (odj. 5:08) a ve Svitavách (odj. 5:27) a do Prahy hl.n. přijede v 7:20 hod.

Na trati Praha – Brno přes Havlíčkův Brod je zachován dvouhodinový interval rychlíků, který je nově doplněn ve špičkových časech pracovních dnů několika spoji. Ty zkracují interval na 60 minut. Ve směru do Brna jsou to vlaky Havlíčkův Brod (odj. 7:02) – Brno hl.n. (přij. 8:42), Praha hl.n. (odj. 15:00) – Brno (přij. 18:42 hod) a Praha hl.n. (odj. 20:00) – Havlíčkův Brod (přij. 22:00). V opačném směru jsou to vlaky Brno hl.n. (odj. 15:22) – Praha hl.n. (přij. 19:05), Brno hl.n. (odj. 17:22) – Havlíčkův Brod (přij. 18:56) a Havlíčkův Brod (odj. 3:58) – Praha hl.n. (přij. 6:05 hod.).

**Praha – České Budějovice přes Tábor a přes Příbram**

Na trase Praha – České Budějovice přes Tábor je zachován hodinový interval rychlíků a jednoho spoje InterCity. Jízdní řád i nadále ovlivňuje rozsáhlá stavební činnost na 4. koridoru. Díky dokončení staveb v úseku Praha – Benešov u Prahy a obnovení provozu regionální dopravy bude u rychlíků zrušeno dočasné výlukové zastavení rychlíků. Na této trase jsou zrušeny málo využívané večerní a noční spěšné vlaky Jordán Praha hl.n. (odj. 0:14) – České Budějovice (přij. 2:50) a F. A. Gerstner České Budějovice (odj. 21:10) – Praha hl.n. (přij. 0:05 hod.).

Na trase spojující Prahu a jihočeskou metropoli přes Příbram je zachován základní dvouhodinový interval, provoz některých vlaků je však omezen v závislosti na jejich vytížení. Proto některé vlaky jedou jen v pracovní dny a v sobotu, např. vlak R 1248 Praha hl.n. (odj. 11:34) – České Budějovice (přij. 14:46), některé pojedou jen v sobotu a v neděli vlak R 1246 Praha hl.n. (odj. 9:34 hod) – České Budějovice (přij. 12:46 hod.), R 1247 České Budějovice (odj. 9:07) – Praha hl.n. (přij. 12:28) pojedje nově jen v sobotu. Ke změnám dochází také u posledních večerních spojů z Českých Budějovic do Písku, resp. Prahy.

**Praha – Plzeň – západní Čechy**

Na této trase je zachován jednodinový interval rychlíků v úseku Praha – Plzeň, které dále pokračují do různých míst západních Čech, např. do Klatov, Domažlic a Chebu, kam směřuje každý druhý spoj. Provoz zde silně ovlivňuje výstavba 3. koridoru a nutné časové rezervy. Naopak postupné dokončování stavby mezi Plzní a Chebem umožní zkrátit cestovní čas do Chebu přibližně o 10 minut a v opačném směru o 5 minut. Všechny rychlíky v tomto směru budou nově končit ve stanici Cheb místo dosavadních Františkových Lázní. I na této trase dochází k optimalizaci nabídky v závislosti na požadavcích cestujících. Nově byly odjezdy posledních dvou vlaků z Prahy do Plzně uspišeny přibližně o 60 minut. V neděli ráno bude omezen provoz prvního ranního spoje z Chebu do Plzně po 4. hodině.

**Praha – Ústí nad Labem – severozápadní Čechy**

Na této trase je zachovaný současný model zahrnující dvouhodinový takt EC vlaků Praha – Děčín – Německo, dvouhodinový takt rychlíků Praha – Ústí nad Labem – Cheb a dvouhodinový takt rychlíků Praha – Děčín s doplněnými posilovými vlaky ve špičce. Největší změnou na této trase je převedení

všech vlaků, tedy jak spojů EC z / do Německa, tak rychlíků z / do Děčína do Prahy hl.n. Vlaky v obou směrech zastaví ve stanici Praha-Holešovice.

### **Praha – Tanvald**

Na této trase je zachován základní dvouhodinový interval, nepojedou však dva sedlové spoje R 1142 Praha- Vršovice (odj. 11:14) – Tanvald (přij. 14:04) a R 1141 Turnov (odj. 10:44) – Praha-Vršovice (přij. 12:49 hod.).

### **Praha – Hradec Králové – východní Čechy**

Ve směru do východních Čech dochází k rozsáhlejší změnám. Je zachován jednohodinový interval Praha – Hradec Králové a dvouhodinový interval rychlíků, které pokračují dále do Trutnova hl.n. Naopak dochází k zásadním změnám u spojů, které jezdí ve směru Hradec Králové – Letohrad. Většina těchto vlaků bude nově začínat nebo končit v Hradci Králové hl.n. Z Hradce Králové budou zajištěny přípoje spěšnými vlaky do Doudleb nad Orlicí. Zachováno bude přímé spojení Prahy a Doudleb nad Orlicí, resp. Letohradu u vybraných spojů, např. s odjezdem z Prahy hl.n. v 13:10 a v 15:10 hod. Několik přímých vlaků je zachováno ve špičce (ráno a odpoledne) také v opačném směru z Letohradu, resp. z Doudleb nad Orlicí.

### **Kolín – Rumburk**

Podobně jako na některých jiných tratích je u vybraných spojů omezen provoz jen na některé dny v týdnu.

### **Plzeň – České Budějovice – Jihlava – Brno**

Na této trase, procházející jižní částí České republiky, jezdí vlaky ve dvouhodinovém intervalu, který byl zachován. U některých spojů mimo špičku však bylo omezeno období jízdy, např. rychlík Vajgar pojedou v úseku Brno hl.n. (odj. 9:20) – Jihlava (přij. 11:19) mimo letní sezónu jen v pátek, v sobotu a v neděli. Podobné omezení platí pro rychlík Junák v úseku Jihlava (odj. 12:39) – Brno hl.n. (přij. 14:37). Zkrácena je trasa rychlíku Rožmberk Plzeň – Brno – Bohumín, který nově pojedou jen v úseku Plzeň – Brno a zpět.

### **Brno – Ostrava**

Na této trase jsou v provozu ve dvouhodinovém intervalu dva systémy rychlíků. Jednak rychlé spoje s menším počtem zastávek mezi Přerovem a Ostravou a pak rychlíky, které mají větší počet zastavení mezi Přerovem a Ostravou. Brno a Ostrava jsou tak spojeny rychlíky s cestovním časem mezi 2 hod. a 5 min. a 2 hod. a 15 min. téměř každou hodinu. Novinkou je zastávka rychlých spojů v Hranicích na Moravě.

V souvislosti s optimalizací nabídky však došlo k úpravě četnosti jízdy některých vlaků mimo dopravní špičku. Např. rychlík 731 Brno hl.n. (odj. 5:02) – Bohumín (přij. 7:36) pojedou jen v pracovní dny, R 831 Brno hl.n. (odj. 6:02) – Bohumín (přij. 8:30) nepojede v neděli, rychlík 833 Brno hl.n. (odj. 8:02) – Bohumín (přij. 10:30) bude zrušen. V opačném směru se změny týkají např. vlaku R 730 Bohumín (odj. 4:30) – Brno (přij. 6:58), který jede místo vlaku Rožmberk a pojedou jen v pracovní dny, R 830 Bohumín (odj. 5:35) – Brno hl.n. (přij. 7:57) nepojede v neděli a rychlík 834 Bohumín (odj. 11:37) – Brno hl.n. (přij. 13:57 hod.) bude zrušen.

### **Brno – Olomouc – Šumperk – Jeseník**

Nejrozsáhlejší změny čekají cestující na trati z Brna do Olomouce, Šumperka a Jeseníka. Díky dokončené elektrizaci úseku Zábřeh na Moravě – Šumperk je značná část přímých spojů vedena v trase Brno – Olomouc – Šumperk. Nová koncepce jízdního řádu tak počítá se základním dvouhodinovým intervalem rychlíků a spěšných vlaků mezi Brnem a Šumperkem. Zachováno je také přímé tradiční spojení Brno – Olomouc – Jeseník, ovšem v upravených časech a rozsahu. Novinkou je přímé sezónní spojení Brna s turistickou oblastí Jeseníku posilovým rychlíkem, který pojedou v sobotu a v neděli v letní a zimní sezóně o hodinu později, než je současné první spojení. Místo odjezdu v 5:15 pojedou posilový přímý vlak do Jeseníka až v 6:13 hod. Časnější příjezdy budou mít také vlaky z Jeseníka do Brna. Na trati z Šumperku / Zábřehu na Moravě do Jeseníku bude zajištěn dvouhodinový interval přímých vlaků z Brna nebo vlaků s návazností na tyto spoje.

### **Olomouc – Břeclav – Brno**

Na této významné trati napříč Moravou jsou zachovány dvouhodinové intervaly rychlíků Olomouc – Břeclav – Brno a rychlíků a expresů Praha – Přerov – Luhačovice / Veselí nad Moravou / Zlín. Dále tuto trať využívá několik vlaků EuroCity a InterCity.

U rychlíků a expresů nedochází k významným změnám, jen u některých spojů na okraji dne mimo přepravní špičku dojde k omezení jízdy ve vybraných dnech. Např. rychlík R 800 z Hodonína (odj.

6:16) do Brna nepojede v neděli, podobně R 816 z Olomouce hl.n. (odj. 21:06) do Břeclavi a Brna nepojede v sobotu a R 801 Břeclav (odj. 5:28) – Olomouc hl.n. (přij. 6:52 hod.) nepojede v neděli.

Významné změny jsou u spojů EuroCity a InterCity, u kterých dochází k časovým posunům přibližně o 60 minut. Na této trati tak zůstávají v provozu mezistátní EC vlaky Polonia Varšava – Vídeň – Villach a Sobieski Varšava – Vídeň. Vlak EC Moravia jede v nové časové poloze v trase Bohumín – Břeclav – Nové Zámky / Bratislava – Břeclav – Bohumín a spoj Devín je nahrazen dvěma páry vnitrostátních vlaků IC Rastislav a Hukvaldy Bohumín – Břeclav. Ty v Břeclavi navazují na vlaky EuroCity do / z Bělehradu, Budapešti, Bratislavy, Vídně a Villachu.

#### **Olomouc / Jeseník – Krnov – Ostrava**

Také na těchto tratích dojde podobně jako na ostatní síti k optimalizaci málo využitých spojů na okraji dne. Půjde např. o nedělní omezení jízdy rychlíků R 819 Olomouc hl.n. (odj. 7:09) – Ostrava v úseku Olomouc – Krnov, R 881 Jeseník (odj. 5:34) – Ostrava, R 818 Krnov (odj. 5:09) – Olomouc nebo R 880 Ostrava (odj. 6:06 hod.) – Jeseník.

---

### **23. 11. 2009 Změny v mezistátním jízdním řádu 2010**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3548/>)

Mezistátní jízdní řád 2010 se na území České republiky příliš nemění. Hlavní mezistátní relace zůstávají bez významných změn a pokud k nějakým dochází, jsou ovlivněny především požadavky zahraničních železnic. Největší domácí změnou je tak vedení vlaků EuroCity z Německa přes Prahu do Rakouska a na Slovensko přes pražské hlavní nádraží. Nejvíce ovlivňuje mezistátní jízdní řád rozsáhlá stavební činnost v Rakousku. Kvůli rekonstrukci hlavního nádraží v Salcburku a především Jižního nádraží (Südbahnhof) ve Vídni se významně mění trasy společných spojů u našeho jižního souseda. V Polsku pak provoz mezistátních spojů ovlivnila úsporná opatření železniční společnosti PKP.

#### **Rakousko: ve Vídni na jiná nádraží**

##### **Břeclav – Hohenau**

Nejvíce změn čeká cestující u mezistátních vlaků do Rakouska. Kvůli rekonstrukci je pro vlaky z Prahy zcela uzavřeno Jižní nádraží (Südbahnhof) a jednotlivé spoje pojedou na různá nádraží ve Vídni, např. Simmering, Meidling, Praterstern nebo Westbahnhof. Nejvíce vlaků však zamíří na příměstské nádraží Simmering a dále na Meidling, některé pojedou dále do Vídeňského Nového Města (Wiener Neustadt) asi 40 kilometrů jižně od Vídně. S ohledem na dlouhou dobu jízdy do nových zastávek ve Vídni cestujícím doporučujeme vystoupit již na nádraží Wien Simmering, odkud je doveze linka metra U 3 za 12 minut přímo do centra města na Stephansplatz a za 19 minut na nádraží Westbahnhof, odkud odjíždí vlaky na západ Rakouska, do Německa a Švýcarska.

Nově pojedou v pracovní dny a v sobotu první ranní spoj EC Gustav Mahler z Prahy již ve 4:39 hod. Vlak EC Vindobona z Hamburku a Prahy pojedou nově až do / z jihorakouského Villachu, stejně jako dosavadní vlak EC Polonia Varšava – Ostrava – Vídeň. Naopak z Prahy bude zrušen polední spoj EC Zdeněk Fibich. Cestovní doba z Prahy na vídeňské nádraží Simmering se hlavně díky zkrácení pobytu v Břeclavi zredukuje u značné části spojů o 7 minut na 4 hod. 19 minut.

##### **Znojmo – Retz**

Po dokončení rekonstrukce trati z Rakouska do Znojma bude obnoven přímý provoz vlaků Znojmo – Vídeň. Denně půjde až o 7 párů přímých spojů s jízdní dobou ze Znojma do Vídně přibližně jeden a půl hodiny. Půjde o moderní klimatizované patrové soupravy vedené lokomotivami Taurus.

##### **České Velenice – Gmünd**

Na trati z Českých Budějovic do Vídně dojde ke změnám jízdních řádů v návaznosti na zahájení elektrického provozu od 13. června 2010. Dojde ke zlepšení návaznosti spojů ČD a ÖBB a přestupní stanice se přesune z Gmündu NÖ do Českých Velenic.

##### **Horní Dvořiště – Summerau**

Na trase Praha – České Budějovice – Linec je rozšířen počet spěšných vlaků v úseku České Budějovice – Linec ze dvou na čtyři páry vlaků. První odjede z Českých Budějovic v 8:04 hod. a další doplněný spoj odjede ve 14:17 hod. Cestovní doba u těchto přímých spojů se proti současnému modelu s osobními vlaky a přestupy zrychlí o 20 až 40 minut.

Největší změnou na této trase je nahrazení dosavadního vlaku EC Jože Plečnik Praha – Salcburk vlakem IC Anton Bruckner Praha – Linec. Důvodem je rozsáhlá modernizace nádraží v Salcburku a omezená kapacita jeho kolejí. Cestující však budou mít v Linci i nadále přípoje na vlaky do Salcburku, Innsbrucku a Bregenzu.

### **Švýcarsko, Slovinsko a Chorvatsko**

Beze změn zůstává provoz přímých lůžkových nebo lehátkových vozů v relacích Praha – Salcburk – Curych. Přímý lůžkový vůz Praha – Salcburk – Lublaň – Záhřeb bude v provozu pouze od 2. května do 13. září

### **Německo: doprava beze změn**

K minimálnímu počtu změn dochází v provozu mezi Českou republikou a Německem. Rozsah dopravy i časové polohy vlaků do značné míry kopírují současnou nabídku spojení. K dílčímu vylepšení dochází na trase do Bavorska, kde se u všech rychlíků stává dopravcem na německé straně společnost Arriva.

### **Bavorsko**

Prakticky bez změn je provoz regionálních vlaků přes Železnou Rudu, z Domažlic do Furth im Wald i z Chebu do Markredwitz. Rychlíky v relaci Praha – Plzeň – Mnichov / Norimberk pojedou přibližně ve stávajících časových polohách, cestovní doba se však u většiny spojů zkrátí o necelých 10 minut. Nově však budou všechny spoje na německém území provozovány společností Arriva (dosud byla polovina vlaků provozována DB Regio) a nabídnou cestování vozíčkářům i služby cestujícím s jízdními koly. Nejkomfortnějším spojem na této trase bude rychlík Franz Kafka Praha – Mnichov, ve kterém budou zařazeny i moderní klimatizované vagóny ČD, obvykle nasazované jen ve vlacích EuroCity.

### **Sasko**

Prakticky beze změn bude provozována regionální i dálková doprava na železničních přechodech mezi Čechami a Saskem od Chebu po Liberec. Beze změn jsou i spoje EuroCity z Prahy do Berlína, Hamburku, Binzu (ostrov Rujana) a komfortní noční hotelové vlaky EuroNight/CityNightLine z Prahy do Amsterdamu a Curychu.

### **Polsko: úspory se dotknou i mezistátních spojů**

Polské železnice PKP v současné době významně snižují náklady a omezují některé spoje. To se dotklo také v rozsahu dopravy mezi naší republikou a severním sousedem. Zrušeny jsou oba přímé vlaky Praha – Hradec Králové – Vratislav (Wroclaw) a jsou nahrazeny jen jedním rychlíkem Orlice v trase Pardubice hl.n. (odj. 17:44) – Choceň – Letohrad – Vratislav (přij. 21:51 hod.). V opačném směru odjíždí Orlice z Vratislavi v 6:02 hod. a do Pardubic hl.n. přijíždí v 10:12 hod. Přeshraniční dopravu na tomto místě zajišťuje také několik osobních spojů Lichkov – Międzyzlesie.

Prakticky beze změn je víkendový provoz mezi Jesenickem a polskou Nysou a Opolí a jeden pár osobních vlaků přibude mezi polskými Katovicemi a Ostravou. Na žádost polské strany byl zrušen vlak EC Comenius Praha – Krakov, který bude na českém území nahrazen vnitrostátním spojem kategorie InterCity. Jen s určitými časovými úpravami však zůstávají v provozu denní spoje EC Praha Praha – Ostrava – Varšava a vlaky EC Polonia a Sobieski z Rakouska přes Břeclav, Přerov a Ostravu do Varšavy. Cestovní doba se u těchto vlaků zkrátí na polském území asi o 20 minut. Nově tak například cesta z Prahy do Varšavy potrvá 8 hod. a 13 minut místo 8 hod. a 36 minut. Bez zásadních změn zůstává zachováno noční spojení vlaky Silesia a Chopin s přímými vozy z Prahy do Varšavy a Krakova.

### **Východní Evropa / Rusko**

Beze změn zůstává také přímé vlakové spojení rychlíkem Vltava z Prahy do Moskvy, který veze také přímé vozy do Minsku, Petrohradu a Saratova a prostřednictvím dalších vlaků zajišťuje i přímé spojení Moskvy s Vídní nebo Budapeští. Rychlík Silesia zajistí také dopravu přímých lůžkových vozů z Prahy do Kyjeva a Oděsy.

### **Jižní Slovensko, Maďarsko: EuroCity z Bratislavy do Prahy o 15 minut rychleji**

Ani u dopravy na jižní Slovensko a do Maďarska nedochází k žádným významným změnám. Nicméně i zde podobně jako na jiných tratích došlo k optimalizaci nabídky. Vlaky z Prahy do Bratislavy pojedou prakticky ve dvouhodinovém intervalu s odjezdy z Prahy hl.n. v 5:39 Avala do Budapešti a Bělehradu, 7:39 Jaroslav Hašek do Budapešti, 9:39 Slovan do Bratislavy, 11:39 Hungaria do Budapešti, 15:39 Jan Jesenius do Budapešti a v 17:39 Johannes Brahms / Slovenská strela do Bratislavy. V 15:39 bude zajištěno spojení vlaky EC Vindobona / Moravia s přestupem v Břeclavi.

Zrušeny budou vlaky EC František Křížík Praha – Bratislava a Devín Bohumín – Břeclav – Bratislava. Spoj EC Moravia změní svou časovou polohu a ve směru na Slovensko prodlouží svou trasu Bohumín – Břeclav – Bratislava až do Nových Zámků. Do Bratislavy již nepojede souprava 680 pendolino z důvodu časové změny u vlaků z Vídně a Bratislavy, které se budou nově spojovat v Břeclavi. Proto musí být tyto soupravy sestaveny z klasických vozů. Tento spoj navíc pojedou z Prahy dále do Berlína a Binzu na ostrově Rujána, kam pojedou i přímé vagóny z Bratislavy. V opačném směru pojedou přímé vozy z Berlína do Bratislavy. Dojde také ke zkrácení cestovních časů na této trase. Nejvíce uspoří vlaky z Bratislavy do Prahy, a to 15 minut. Vlaky EC tak urazí trasu Bratislava – Praha za 4 hod. 13 min. místo současných 4 hod. 28 minut. O pět minut se zkrátí cestovní čas z Prahy do Bratislavy i z Budapešti do Prahy.

Denní i noční spoje nebo přímé vozy směřující do Maďarska, Srbska nebo Bulharska zůstávají v provozu v obdobném rozsahu jako v uplynulém jízdním řádu. V létě tak bude i nadále zajištěno přímé spojení lůžkovým nebo lehátkovým vozem z Prahy do Varny, Burgasu, Soluně a Baru. Naopak bude zrušen pravidelný rychlík Jadran do chorvatského Splitu. S ohledem na vysoké požadavky zahraničních železnic za průjezd charterového vlaku je zatím otevřena možnost zachování tohoto spojení pro letní sezónu 2010.

### **Slovensko: Více vlaků do Žiliny**

Spojení na sever Slovenska je dlouhodobě stabilizované a ani zde nedochází k významným změnám. Je zachováno jedno přímé denní spojení Prahy a Košic vlakem EC Košičan, který i nadále jede přes Valašsko a zajišťuje také přepravu osobních aut. Rozšířil se však počet spojů, které jedou z Prahy přes Ostravu do Žiliny. Nově v této trase pojedou EC Kysuca s odjezdem z Prahy hl.n. v 6:11 hod. a EC Jan Perner s odjezdem v 16:11 hod. Noční doprava je zachována v současném rozsahu. Nejvhodnější cestování nabízí EuroNight Slovakia včetně přepravy osobních automobilů z Prahy do Popradu a Košic. V provozu zůstávají také rychlíky Šířava Praha – Humenné a Excelsior Cheb – Praha – Košice. Jízdní řád počítá také s posilovým nočním vlakem Vihorlat Praha – Košice, který pojedou v období zvýšené poptávky po cestování.

### **Přímé vozy na Slovensko**

Kromě přímých rychlíků zajišťují tyto spoje i přepravu množství přímých vozů, ať již s místy na sezení, lůžkovými nebo lehátkovými vagóny. V jízdním řádu 2010 tak pojedou u nočních spojů i nadále např. přímé vozy Praha – Zvolen, Plzeň – Košice, České Budějovice – Košice nebo Brno – Košice. Rozsah regionální přeshraniční dopravy na česko-slovenské hranici je srovnatelný s platným jízdním řádem pro rok 2009.

### **Spojení pro vozíčkáře i cykloturisty**

České dráhy se svými zahraničními partnery zajišťují i v příštím roce ve vybraných mezistátních spojích přepravu vozíčkářů a cykloturistů. Ve vlacích jsou zařazeny speciální bezbariérové vozy nebo vagóny s místy pro jízdní kola. Cestování vozíčkářů je zajištěno do Německa, Rakouska, Slovenska a Maďarska např. vlaky Vindobona, Jan Jesenius nebo Košičan. Tyto vlaky nabízejí i přepravu jízdních kol. Spoje vybavené pro přepravu vozíčkářů a cykloturistů jsou v jízdním řádu vyznačeny příslušnou poznámkou.

## **23. 11. 2009 Novinky v tarifu Českých drah od 13. prosince 2009**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3549/>)

V oblasti tarifu Českých drah nedochází k žádným zásadním změnám ani zvýšení hlavních ceníků např. obyčejného, zákaznického nebo zpátečního jízdného, přestože od 1. ledna 2010 bude zvýšeno DPH z 9 na 10 %. České dráhy se budou snažit tyto změny vyrovnat svými podnikatelskými aktivitami a úsporami. Ke změnám tak dojde jen u některých síťových jízdenek a u akčních nabídek. Jejich cílem je mimo jiné zjednodušit tarif a upřednostnit využívání elektronických dokladů na zákaznické In-kartě.

- Obyčejné, zákaznické, zpáteční jízdné ani další související nabídky, které využívá 99 % cestujících, nemění svoji cenu;

- ČD nepromítnou do ceny jízdného zvýšení DPH o 1 %, což představuje cca 50 mil. Kč, které uspoří cestující a společnost musí o tuto částku snížit své náklady.

### **Síťové jízdanky**

Dochází ke zrušení síťových jízdenek Klasik, které byly dosud vydávány v papírově podobě. Jejich dosavadní držitelé si mohou nově pořídit některý z typů elektronických jízdenek In-gold, které jsou



výhodnější. Zároveň dochází k úpravě cen jízdenek In-gold, a to v řádu stokorun. Například cestující, kteří dosud využívali čtvrtletní jízdenku Klasik pro 2. třídu, zaplatí za jízdenku In-gold nově přibližně o 1 000 Kč méně a navíc budou moci využívat také 1. třídu a další výhody související s vlastnictvím In-karty / Rail plus.

Ke změnám dochází také u nabídky ČD Net. Ruší se její varianta pro malé skupiny do 5 osob, které mohou i nadále využívat podle charakteru cesty jízdenky typu REGIONet, SONE+ nebo skupinovou slevu. U nabídky ČD Net budou nově zvýhodněni věrní zákazníci s In-kartou / Rail plus. Pro ně bude tato jízdenka za 450 Kč, ostatní cestující zaplatí 600 Kč. Pro častější cesty v jednom týdnu, např. krátkodobé dovolené, bude nově vydávána týdenní síťová jízdenka ČD Net v ceně 940 Kč pro držitele In-karty / Rail plus, nebo za 1 250 Kč pro ostatní zákazníky.

### **eLiška**

K výraznějším změnám dochází od 13. prosince 2009 především u akční časově i množstevně omezené nabídky eLiška. Nákup těchto jízdenek bude i nadále možný jen přes eShop ČD nebo ve vybraných prodejnách automatech na jízdenky. Nově však bude omezena nabídka těchto jízdenek pouze na jeden kus na jednu In-kartu / Rail plus a jeden den. Pokud si cestující zakoupenou jízdenku eLiška nevyzvedne, nově mu nebude cena automaticky vrácena a jízdenka propadne. Prodej na danou relaci bude ukončen po vyprodání kontingentu. Dojde také k výrazné cenové i množstevní diferenciaci podle vzdálenosti, konkurenceschopnosti Českých drah vůči jiným dopravcům, především vůči autobusové dopravě, vytíženosti spojů, kvalitě spojů a zájmu o dopravu na jednotlivých trasách. Cena se bude pohybovat např. od 60 Kč na relaci Olomouc – Zlín přes 80 Kč např. na relacích Jihlava – Brno nebo Olomouc – Brno po 430 Kč na trase Ostrava – Karlovy Vary. Cena eLišky na nejméně frekventovaných trasách Praha – Brno bude 170 Kč, eLiška Praha – Ostrava bude stát od 260 Kč.

### **Zvýhodnění držitelů In karty / Rail plus na lanovce na Ještěd**

České dráhy nově zvýhodní majitele In-karty / Rail plus také na lanovce Liberec-Horní Hanychov – Ještěd. Jízdenky zde budou nabízeny v cenové hladině pro majitele zákaznické karty a ostatní cestující.

Jízdné na lanovce na Ještěd od 13. 12. 2009

	držitel In-karty / Rail plus	bez In-karty / Rail plus
jednoduché jízdné	55 Kč	75 Kč
zpáteční jízdné	90 Kč	120 Kč

Podobně se mění i ceny pro ostatní skupiny cestujících.

### **Rozšíření levných jízdenek eTiket do Rakouska**

V souvislosti se změnami v jízdních řádech dochází ke změnám v nabídce eTiketů. Nabídka bude výrazně rozšířena do Rakouska včetně možnosti přestupu na další spoje. Díky tomu se cestující nově dostanou s levnými elektronickými jízdenkami např. do Bregenz, Innsbrucku, Villachu, Grazu a Klagenfurtu. V nabídce zůstává i eTiket Praha – Lublaň, nově ovšem s přestupy v Linci a v Salcburku a eTiket z Prahy a Brna do Binzu bude nově platit do přístavního města Stralsund. Z důvodu ukončení provozu vlaku EC Comenius bude zrušen eTiket do Krakova.

### **ČD Kurýr**

K úpravám ceny dochází u nabídky ČD Kurýr, kterou poskytujeme v plně konkurenčním prostředí kurýrních společností. Ceny v této oblasti se zvyšují u základního i smluvního dovozného o 20 Kč na 180 Kč, u instradovaných zásilek (např. živá zvířata) o 40 Kč na 240 Kč.

## **23. 11. 2009 Knižní jízdní řád 2009/2010 v prodeji**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=63117>)

Knižní jízdní řád představuje jeden ze základních zdrojů informací pro vyhledání vlakového spojení. Obsahuje všechny tratě v České republice na nichž je provozována osobní doprava. Každá trať zde má své číselné označení a pro snadnou orientaci slouží přehledná mapa železniční sítě. V tabulkách tratí jsou pak uvedeny všechny pravidelné osobní vlaky všech dopravců v České republice. Součástí je i přehled dálkových vlaků s informacemi o zařazených vozech a o přímých vozech přecházejících mezi vlaky. Celostátní knižní jízdní řád navíc obsahuje přehled přímých vlaků jedoucích do zahraničí a vybrané návazné vlaky v zahraničí.

Knižní jízdní řád se vydává vždy na jeden rok s platností zpravidla od prosince do prosince roku následujícího. Platnost železničního jízdního řádu je zpravidla shodná s platností jízdních řádů jiných druhů doprav v České republice (autobusy, letadla) i v zahraničí. K dostání je buď ve verzi celostátní, obsahující všechny tratě, nebo ve verzi regionální, obsahující vždy výběr tratí pro určitý region.

**Knižní jízdní řád 2009/2010 platí od 13. prosince 2009 do 11. prosince 2010 v prodeji od 23. listopadu 2009**

Oblast	Platnost	Prodej	Cena
<b>Celostátní knižní jízdní řád</b>			
celostátní	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice po celé ČR	60 Kč
<b>Regionální knižní jízdní řády</b>			
Ústecký kraj	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Ústeckém kraji	25 Kč
Plzeňský kraj	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Plzeňském kraji	27 Kč
Liberecký kraj	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Libereckém kraji	25 Kč
Jihočeský kraj	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Jihočeském kraji	25 Kč
Karlovarský kraj	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Karlovarském kraji	25 Kč
Praha a Středočeský kraj	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Praze a Středočeském kraji	30 Kč
Pardubický kraj	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Pardubickém kraji	20 Kč
Královéhradecko	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Královéhradeckém kraji	25 Kč
Moravskoslezský jízdní řád (zahrnuje kraje Moravsko- slezský, Olomoucký, Zlínský, Jihomoravský a Vysočina)	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v krajích Moravskoslezském, Olomouckém, Zlínském, Jihomoravském a Vysočina	39 Kč
Kralupy	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice ve Středočeském kraji	20 Kč
Nymbursko	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice ve Středočeském kraji	20 Kč
Letohradsko	od 13. 12. 2009 do 11. 12. 2010	vybrané stanice v Pardubickém kraji	23 Kč

### Změny jízdního řádu

V jízdním řádu dochází i v průběhu jeho platnosti ke změnám. Tyto změny jsou pak souhrnně vydávány v tištěné podobě k celostátnímu knižnímu jízdnímu řádu zpravidla dvakrát až třikrát ročně v předem stanovených termínech. Dopravci se snaží změny v jízdních řádech provádět právě k těmto určeným termínům. Vytisknutí opravy je pak třeba do jízdního řádu částečně vlepít a částečně údaje opravit ručně podle pokynů. Výjimečně může dojít k vydání mimořádné změny jízdního řádu, která je však veřejnosti vždy včas předem oznámena. Tištěné změny celostátního jízdního řádu jsou zdarma k dostání ve vybraných železničních stanicích (stanice s prodejem jízdních řádů) na základě předloženého ústřížku z knižního jízdního řádu. Změny si můžete rovněž stáhnout na této stránce a následně vytisknout sami. Doporučujeme udržovat knižní jízdní řád stále aktualizovaný.

**Plánované změny jízdního řádu 2009/2010:**

- 1. změna jízdního řádu - 7. března 2010
- 2. změna jízdního řádu - 13. června 2010

**Omezení provozu**

Krátkodobá omezení provozu - plánované výluky (např. opravy tratě) a mimořádnosti (např. výpadek napájení) - nejsou v jízdním řádu zahrnuty. Při těchto omezeních dochází zpravidla ke krátkodobým úpravám jízdního řádu vybraných vlaků nebo k náhradě autobusovou dopravou. Doporučujeme vám se před cestou informovat o případných plánovaných výlukách na internetových stránkách [www.cd.cz/omezeniprovozu](http://www.cd.cz/omezeniprovozu) nebo na telefonním čísle 840 112 113.

**23. 11. 2009 Projekt stavby Rokycany – Plzeň hotov**

Zdroj: SŽDC s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/projekt-rok-plz-hotov.html>)

Realizace stavby dalšího úseku III. národního tranzitního železničního koridoru se přiblížila. Podařilo se totiž úspěšně dokončit projekt stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň, která je součástí železniční osy Praha – Norimberk. Investorem projektu je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek k projektu uvedl: "Nejvýznamnější částí budoucí stavby je přeložka trati. Díky ní dojde ke zkrácení úseku mezi Rokycany a Plzní o více než 6 km a tím i k předpokládanému zkrácení jízdní doby."

Železniční spojení Praha – Norimberk je uvedeno v příloze III. směrnice TEN (Rozhodnutí č.884/2004/EC) a patří k přednostním projektům TEN v rámci železniční osy č. 22 Atény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk/Drážďany a jejího přeshraničního úseku Norimberk – Praha. Z tohoto důvodu bylo vypracování projektu stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň spolufinancováno Evropskou unií z rozpočtu TEN-T v rámci pomoci EU pro rozvoj trans-evropských sítí v maximální výši 2 938 000,- EUR. Zbývající část nákladů na projekční přípravu byla hrazena prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Projekt stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň je rovněž součástí modernizace západního ramena III. Tranzitního železničního koridoru Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Ostrava – Mosty u Jablunkova, k jehož realizaci se Česká republika zavázala v rámci mezinárodních dohod.

Projekt řeší modernizaci traťového úseku Rokycany – Plzeň (mimo těchto stanic) na trati Praha – Plzeň. Účelem modernizace trati Praha – Plzeň je dosáhnout vyšších rychlostních parametrů trati pro zkrácení jízdní doby vlakových spojů a zároveň provést modernizaci stávajících železničních staveb a zřízení tak, aby odpovídala požadovaným technickým parametrům pro zvýšení rychlosti na trati a současně i zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Současně dojde ke zvýšení komfortu pro cestující. Rozhodujícím přínosem bude dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC GC, modernizace stávajícího zabezpečovacího zařízení, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160 km/h, tedy splnění parametrů AGC a AGTC v celém úseku a realizace evropského systému řízení železničního provozu.

Cílem zpracování projektu bylo stanovení nejvýhodnějšího technicko-ekonomického řešení stavby Modernizace trati Rokycany - Plzeň včetně navržení plánu organizace výstavby, stanovení nákladů, komplexního veřejnoprávního projednání a zajištění stavebního povolení. Součástí dokumentace je také provedení geotechnických a stavebně technických průzkumů nezbytných pro návrh technického řešení. S ohledem na průchod trasy krajinou je kladen důraz na architektonické začlenění nových a významných objektů do území.

Jedním z cílů modernizace trati na tomto rameni Praha – Plzeň je dosažení jízdní doby pro vlaky osobní dopravy mezi Prahou a Plzní pod jednu hodinu. Tomu napomáhá i celková koncepce předmětné stavby, kdy se směrovými úpravami trati a přeložkami dílčích úseků trati a dalšími stavebními úpravami na ostatních zařízeních podařilo zvýšit traťovou rychlost z 90 – 100 km/h na 120 – 160 km/h pro běžné vlakové soupravy. Jednotky s vyklápěcí soustavou budou moci modernizovaný úsek pojíždět homogenní rychlostí 160 km/h.

Projektovou dokumentaci stavby Modernizace trati Rokycany – Plzeň vypracovala společnost SUDOP Praha, a.s.

Projektem stavby navrhované stavební úpravy umožní následně v budoucnu splnit na části modernizovaného úseku i zvýšení rychlosti až na 200 km/h (v místě společného vedení trasy VRT a konveční železniční trati). Přeložka tratě je vedena ve shodě s výhledovou polohou vysokorychlostní tratě (VRT) zčásti po nových pozemcích a pod terénními útvary Homolka a Chlum je vedena v tunelu. Délka tunelu od východního (vjezdového) portálu k západnímu (výjezdovému) je 4150 m. Délka trati se tím zkrátí o cca 6100 m. Ve výhledu je pak zde uvažováno s rychlostí až 200 km/h a to od místa uvažovaného napojení VRT do konvenční trati až k západnímu portálu tunelu, což představuje úsek dlouhý přibližně 4 km. Se zahájením stavby se počítá v roce 2010, s dokončením pak v roce 2015.

---

## **24. 11. 2009 ČD Net Lidl (25., 26. a 27. prosince 2009)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=87694>)

České dráhy a obchodní řetězec Lidl Česká republika vyzkoušeli v říjnu zcela nový produkt – celodenní síťovou jízdenku ČD Net Lidl. Cestující na ni mohli ve státní svátek 28. října cestovat bez omezení celý den v celé síti ČD. Tuto nabídku využilo na 16 500 lidí.

### **Nabídku České dráhy zopakují na Vánoce**

Dopravce se proto rozhodl úspěšnou akci zopakovat a bude prostřednictvím Lidl ČR prodávat další síťové jízdenky ČD Net Lidl na prosinec. Cestující si tentokrát může vybrat, jestli jízdenku využije 25., 26., nebo 27. prosince. Stačí před cestou zakroužkovat příslušné datum. Jízdenky budou v předprodeji od 7. do 23. prosince u pokladen obchodů Lidl. Podmínky se od předchozí akce příliš neliší. ČD Net Lidl platí jeden den a stojí 149 korun. V pátek a sobotu 25. a 26. prosince je možné vyrazit na výlet v libovolnou hodinu, v neděli 27. prosince je nutné zahájit cestu před polednem. Jediný rozdíl oproti akci z října je v tom, že si zákazníci mohou vybrat ze tří dnů. Klasický ČD Net stojí na den pro jednu osobu 450 korun. Vyrazit na výlet třeba z Ostravy do Prahy a zpět za 149 korun je tak naprosto bezkonkurenční. Lidé tak mohou vyjet třeba na sváteční návštěvu k příbuzným .

### **ČD Net Lidl – celodenní síťová jízdenka**

- stojí 149 korun
- je v prodeji pouze na pokladnách Lidl ČR
- platí 25., 26. nebo 27. 12. 2009 ve 2. vozové třídě
- před jízdou cestující označí den, kdy jízdenku využije
- lze na něj cestovat 2. třídou všech kategorií vlaků po celé ČR, u spojů SC Pendolino jen s povinnou rezervací
- 27. prosince musí mít první razítko od průvodčího čas před 12:00 hod., cestu je tedy nutné zahájit před polednem
- ČD Net Lidl má podobu účtenky s razítkem prodejce a dalšími ochrannými prvky, cestující vyplní jméno a příjmení, při kontrole ve vlaku předloží společně s jakýmkoliv průkazem se svou fotografií a jménem
- jízdenka je nepřenositelná
- prodejce si vyhrazuje právo ukončit předprodej dříve v závislosti na počtu prodaných jízdenek

---

## **24. 11. 2009 Dívčice přijdou o třetinu vlaků, kraj dá miliony raději letišti**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73453-divcice-prijdou-o-tretinu-vlaku-kraj-da-miliony-radeji-letisti/>)

Jihočeský kraj připravil na příští rok velké omezení železniční dopravy. Několik ušetřených milionů chce dát vedení regionu jako dotaci českobudějovickému letišti. Kvůli tomu kritizují jihočeskou radní koalici nejenom opoziční zastupitelé, ale i starostové. Výhrady mají také ekologové. Ti všichni vyzvali kraj, aby vzal peníze letišti a dal je na posílení vlaků. Koaliční politici se k tomu ale nemají, rozvoj aeroportu je podle nich důležitý.

Kvůli rozhodnutí kraje neobjednat řadu regionálních vlaků budou mít problémy například desítky lidí z třísethlavých Dívčic, které denně dojíždějí vlakem za prací nebo do školy. V novém jízdním řádu jim kraj objednal o pět párů vlaků méně než letos, kdy v Dívčicích zastavuje v každém směru patnáct spojů denně. Obyvatelé proto sepsali petici. "Jedná se nám o studenty a žáky, kteří jezdí do Budějovic a do Zlivi do školy a zpátky budou mít velké prodlevy," uvedla starostka Dívčic Milada Pokorná.

Upozornila také, že když se vlaky zruší, přibude na silnicích aut. Podle zástupců kraje je rušení spojů úsporným opatřením. "Nevyužívané spoje, které byly, se optimalizovaly a redukovaly do pravidelného taktu," uvedl ředitel krajského centra ČD Jiří Kafka.

Opozice a ekologické organizace upozorňují na to, že zatímco na objednání dostatečného počtu vlaků nemá kraj peníze, nedělá mu problém dávat několikamilionovou dotaci letišti. Tu by chtěli opoziční zastupitelé poslat právě na železnici. Koaliční politici ale nechtějí letiště o peníze připravit. "Jsou to investice na výstavbu letiště," argumentoval hejtmanův náměstek Martin Kuba. I kdyby si nakonec Dívčice vymohly návrat zrušených vlaků na trať, pravděpodobně by se jich nedočkaly dříve než za čtvrt roku. V březnu totiž proběhne změna jízdního řádu, v níž mohou kraje změnit své dosavadní požadavky.

## 24. 11. 2009 V Berouně se srazily dva vlaky, dva lidé byli zraněni

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73490-v-beroune-se-srazily-dva-vlaky-dva-lide-byli-zraneni/>)

Na nádraží v Berouně se dnes večer srazily nákladní vlak s posunovanou lokomotivou. Dva lidé jsou zraněni. Provoz na hlavní trati mezi Berounem a Prahou je na jedné koleji přerušen, vlaky jezdí po druhé koleji, uvedl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Zpoždění vlaků je minimální, uvedla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Škoda na lokomotivách se odhaduje na 200 tisíc korun. Nákladní vlak jel ve směru od Karlštejna do Berouna. Zde do něj narazila lokomotiva, kterou železničáři posunovali na jinou kolej. Posunovaný vlak projel kolem návěstidla signalizujícího, že je posun zakázán, a lokomotivy se čelně srazily, uvedl Kučera. Při srážce utrpěli oba strojvůdci lehké zranění.

### Nebyla poškozena trať, brzy by mohla být obnovena doprava

Podle Kučery při nehodě ani jeden z vlaků nevykolejil a nebyla ani poškozena trať, takže by už brzy mohla být obnovena doprava na obou kolejích. Při srážce však z poškozených lokomotiv zřejmě vytekl olej, údaje o jeho množství a rozsahu zasažené plochy budou známy až ráno, sdělil Kučera.

## 25. 11. 2009 České dráhy chystají podobný projekt jako je Opencard

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73493-ceske-drahy-chystaji-podobny-projekt-jako-je-opencard/>)

Na začátku to byl ambiciózní projekt, který měl Pražanům ulehčit život. Jedna karta, kterou měli používat nejen jako tramvajenku, ale i jakousi platební kartu s širokým využitím v obchodech a městských podnicích. Zatím ale Opencard stojí stamiliony a mimo MHD nikde nefunguje. Zdá se však, že to je nejlepším doporučením pro České dráhy, které si podobný projekt za stovky milionů chtějí pořídit také. Přitom právě České dráhy pořizují technologicky srovnatelnou čipovou In-kartu skoro o třetinu levněji.

Pro město je, podle výsledků auditu, projekt Opencard extrémně nákladný. Za doposud utracených 800 milionů korun je vydáno a provozováno asi 380 000 kartiček, takže jedna takováto elektronická tramvajenka stála město přes 2100 korun. To se nedá s předchozí papírovou tramvajenkou vůbec srovnat. Ta má podle slov mluvčího pražského dopravního podniku Ondřeje Peceny náklady v řádu několika korun. Takzvaná elektronická peněženka je přitom funkce pro Opencard naprosto klíčová. Představa města byla taková, že kartička bude zároveň fungovat jako jakási platební karta, za jejíž používání by platili jak uživatelé, tak komerční subjekty, pro které by časem vzhledem k počtu uživatelů mohla být obchodně zajímavá. Město tímto způsobem plánovalo inkasovat peníze, čímž se měly miliardové náklady kompenzovat.

### Provoz a výrobu Opencard zajišťuje Haguess a.s.

Lukrativní zakázku získala v roce 2006 společnost Haguess ve výběrovém řízení, do kterého se překvapivě přihlásila jako jediná. Dnes říká, že nefungování elektronické peněženky není její chyba. Audit celého projektu, nyní ukázal na konkrétní nedostatky nejen ve smlouvách s Haguess, ale i v dopravním podniku. Ten se nyní s městem dohaduje, zda účelně utratil kolem čtyř set milionů korun. České dráhy pořizují technologicky srovnatelnou čipovou In-kartu skoro o třetinu levněji. "Samozřejmě se jedná o to, že záleží na počtu kusů, které ten daný subjekt objednává, nicméně pokud se bavíme o těchto kartách, které jsou v obdobných číslech objednávány, tak v podstatě se ta cena pohybuje okolo 70 korun," říká ředitel XT-Card a.s. Martin Rejzl, jehož společnost In-karty dodává.



**Dráhy chtějí stejně "chytrou" kartu, jako je Opencard**

Reportérům České televize se podařilo získat další závažné dokumenty, kde si na podobnou šlamastiku jako pražský magistrát zadělává další veřejná instituce - České dráhy. Přestože mají své karty oproti městu levnější, v květnu letošního roku představenstvo i dozorčí rada schválili, že svoji čipovou In-kartu vylepší. Zakázku za 265 milionů nemá získat nikdo jiný než právě firma Haguees, a to bez otevřeného výběrového řízení. "Už z tohoto prvního samotného materiálu se nelze zbavit podezření, že v podstatě tenhle materiál je první článek řetězu, který vede k tomu, že bude relativně velká zakázka opět udělena zájemci, který je předem znám. To znamená: Nikoliv vítězi nějaké férové soutěže, ale předem známému uchazeči," komentuje materiál bývalý šéf dozorčí rady Českých drah Zdeněk Žák.

**Hagueess prý o rozhodnutí ČD neví**

České dráhy chtějí podle schválených materiálů tuto zakázku zadat firmě Hagueess z důvodů technické kompatibility zejména s pražskou Opencard. Podle Tomáše Kramára z občanského sdružení Oživení ale není zas tak složité tuto kompatibilitu zajistit, a mohou se proto do projektu zapojit i jiné firmy. České dráhy by proto měly vypsat klasickou veřejnou soutěž, čímž by se mohly přinejmenším dostat cenově mnohem níž, než jsou současné náklady. "Já nejsem schopný komentovat rozhodnutí vedoucích orgánů ČD, protože je neznám. Ale s žádným takovým rozhodnutím nejsem seznámen a dost mě překvapuje, že nějaké takové rozhodnutí existuje," tvrdí ředitel firmy Hagueess Petr Stránský. Obdobně na přímý dotaz mluvčí Českých drah odpověděl, že materiál, který prošel jak představenstvem, tak dozorčí radou, byl jen jakýsi dílčí a že vlastně ani nemusí platit. Zda se dráhy z pražského stamilonového tunelu opravdu poučí, bude jasné během pár měsíců.

**26. 11. 2009 V Německu přibudou nové spoje ICE**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73608-v-nemecku-pribudou-nove-spoje-ice/>)

Častější zastávky a nové linky vlaků ICE i nové regionální spoje připravily pro nový jízdní řád Německé dráhy (DB). Nové spoje pojedou například z několika měst do alpského Garmisch-Partenkirchenu, více vlaků ICE pojedou také mezi Hamburkem a Berlínem. S novým jízdním řádem se zkrátí také jízdní doby rychlovlaku Thalys na lince z Kolína do Bruselu. Rychleji pojedou také Intercity z Rostocku do Frankfurtu. Velké změny v regionální dopravě potom čekají Bavorsko. V souvislosti s plánovaným nasazením nových elektrických jednotek bude zavedeno hned několik nových linek.

**V dálkové dopravě přibudou další spoje ICE**

Německé dráhy zavedou od 13. prosince nové spoje ICE z Norimberku nebo Berlína do Garmisch-Partenkirchenu. Z franckého města zamíří do alpského střediska vlak v sobotu ráno a vrátí se večer, ze spolkového hlavního města bude možné dojet bez přestupu do "Ga-Pa" vždy v pátek, kdy bude prodloužena linka Berlín–Mnichov. V létě budou jezdit bílé rychlovlaky také z Bavorska k Severnímu moři. Bílé vozy DB a šedé vozy rakouských železnic ÖBB se začnou od nového jízdního řádu objevovat na spojích Eurocity v Brennerském průsmyku. Tam dosud zajišťovala dopravu italská společnost Trenitalia, ale nově se o vlaky z Práce na železnici Práce na železnici Mnichova do Bolzana, Verony, Milána a Boloně postarají Němci a Rakušané. S tím souvisí také změna tarifu. Během roku se ani Německu nevyhne velká výluka. Proběhne na trati mezi městy Königs Wusterhausen a Lübbenau jihovýchodně od Berlína. Proto bude od března odkloněn mezistátní spoj Wawel jezdící z Berlína do Krakova a vlak Intercity z Brém do Cottbusu bude ukončen již v Berlíně.

**Nové regionální spoje pojedou z Mnichova do Pasova**

V Bavorsku začne jezdit nová linka vlaků Regional Express z Mnichova přes Landshut do Pasova. Provoz tzv. Dunajsko-isarských expresů měly zajišťovat nové elektrické jednotky od Alstomu, ale výrobce je nestihl včas dodat. Vlaky tak sice budou jezdit, ale prozatím v podobě klasických souprav. Zrušeny naopak budou pomalé regionální vlaky z Mnichova do Plattlingu. Méně výrazné změny regionální dopravy čekají také Bádensko-Württembersko, kde budou prodlouženy linky vlaků RE Freiburg – Müllheim do Neuenburgu. O víkendech budou jezdit také nové přímé vlaky na lince Mannheim – Heidelberg – Heilbronn – Stuttgart.

Regionální a částečně i dálkovou dopravu v Sasku ovlivní v příštím roce práce na trati mezi stanicemi Dresden-Neustadt (Drážďany-Nové Město) a Coswig. Drážďanské příměstské vlaky proto budou v novém jízdním řádu projíždět zastávku Radebeul-Weintraube. V rozkopaném úseku, kde má vzniknout čtyřkolejná trať místo stávající dvoukolejné potom budou vlaky jezdit pomaleji než dosud.

## 26. 11. 2009 RegioJet se chce soudit o tratě v Plzeňském kraji

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73631-regiojet-se-chce-soudit-o-trate-v-plzenskem-kraji/>)

Železniční dopravce RegioJet se chce domáhat tratí na Plzeňsku u Evropské komise. Na tu se hodlá obrátit poté, co kraj zrušil výběrové řízení na regionální železniční dopravu na třech tratích a přidělil zakázku Českým drahám. Podle RegioJetu mohl Plzeňský kraj ušetřit až čtyřicet milionů korun, představitelé regionu ale považují takové číslo za vymyšlené. Podle dopravní společnosti, která je dceřinou firmou autobusové firmy Student Agency, kraj také odsoudil cestující na regionálních tratích k nepohodlnému cestování. RegioJet totiž poukazuje na to, že patnáctiletá smlouva, kterou mají České dráhy s krajem podepsat do 3. prosince, neobsahuje klauzuli o modernizaci vozového parku. Zástupci soukromého dopravce jsou naopak přesvědčeni, že by v jeho vozidlech byli cestující spokojeni. "Garantovali jsme nasazení nových vozidel," upozornil provozní ředitel RegioJetu Jan Paroubek.

### RegioJet viní kraj i ČD z nečisté hry

Po zrušení výběrového řízení podal RegioJet kraji ještě mimosoutěžní nabídku, avšak ten nezareagoval. Zástupci společnosti tvrdí, že jde o výsledek lobbingu Českých drah. "Jsme přesvědčeni, že nejsou dodrženy podmínky transparency, nediskriminace a rovného přístupu," uvedl obchodní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt. "Krajští politici hrají nečistou hru a skutečné důvody, proč zvýhodňují České dráhy před všemi ostatními dopravci, pečlivě tají," dodal. Zástupci drah tvrdí, že nemají se zrušením výběrového řízení a přidělením zakázky své firmě nic společného. "To nařčení zcela odmítáme. České dráhy byly jedním z účastníků tendru," uvedla mluvčí dopravce Radka Pistoriusová.

### Kraj nevěří, že by ušetřil

Podle krajského radního pro dopravu Jaroslava Bauera došel kraj ke svému rozhodnutí kvůli časové tísni. "Smlouva musí být podepsána do 3. 12.," uvedl. Radní zároveň zpochybnil tvrzení zástupců RegioJetu, že by konkurenční nabídka ušetřila kraji 40 milionů korun. "Tomu se jen poušmívám: Kde vzala tato čísla firma RegioJet?" řekl Bauer. Dění v Plzeňském kraji bude mít zřejmě soudní dohru v Bruselu. RegioJet se chce domoci zrušení smlouvy, přičemž ČD by měly být přinuceny vrátit veškeré příspěvky, které od Plzeňského kraje dostanou.

### O co se soutěžilo?

Výběrové řízení bylo o tři neelektrizované trati – dva úseky hlavních tratí a jednu lokálku. Do soutěže se přihlásily ČD, RegioJet, ČSAD Jablonec a Viamont.

Plzeň–Domažlice: Regionální dopravu zajišťují ČD, nasazují klasické vozy ze 70. a 80. let a rekonstruované motoráky z počátku 21. století. V minulosti jednaly ČD s Arrivou o společném provozu moderních diesellových jednotek.

Plzeň–Podbořany: Dopravu zajišťují ČD, nasazují rekonstruované motorové vozy.

Nýřany – Heřmanova Huť: Dopravu zajišťují ČD, nasazují starý dvounápravový motorový vůz ze 70. let minulého století.

## 26. 11. 2009 Akviziční sleva na In-kartu ČD (840 Kč od 13. prosince 2009 do 13. ledna 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=89952>)

Cestujete vlaky ČD a chcete získat věrnostní slevu na jízdné či na místenky? Právě tu vám nabízí zákaznická In-karta ČD umožňující slevy až 25 % na jízdné. Aplikace Rail plus vám navíc umožní slevu na místenky a na jízdné do zahraničí. In-kartu/Rail plus si můžete pořídit na období tří let za 990 Kč. Speciálně od 13. prosince 2009 do 13. ledna 2010 bude pro nové zákazníky tato karta v prodeji za akční cenu 840 Kč. Za tuto cenu si jí mohou pořídit dospělí nad 26 let, děti od 6 do 15 let, důchodci, držitelé průkazů ZTP a ZTP/P. Na jeden rok vás tak přijde na 280 Kč. Ať už cestujete pravidelně či jen jednou za čas, In-karta/Rail plus se vám vyplatí. Senioři nad 70 let získají za akční cenu 840 Kč In-kartu/Rail plus s aplikací pro seniory, která umožňuje cestování v osobních a spěšných vlacích na 1 rok.

Co musíte pro získání zákaznické karty za akční cenu udělat? U jedné z našich pokladních přepážek získáte formulář žádosti, který vyplníte a spolu s fotografií zde odevzdáte. Seznam stanic ČD, kde si

můžete o In-kartu zažádat, najdete zde. Formulář můžete vyplnit i on-line, a to na této stránce. S In-kartou můžete navíc sbírat věrnostní body do aktivované elektronické peněženky, a to za nákup jízdenek samoobslužně nebo bezhotovostní platbou. Tyto body lze následně využít k dalším nákupům s elektronickou peněženkou.

## **26. 11. 2009 CityElefant tuto sobotu na Ústecku (28. listopadu 2009, Děčín hl. n. – Most)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=89967>)

České dráhy v sobotu 28. listopadu otestují mezi Děčínem a Mostem moderní klimatizované a bezbariérové vlaky CityElefant. Podobné, ovšem jednoposchodové soupravy by chtěl dopravce nasadit v příštích letech na páteřní trasu Děčín – Ústí nad Labem – Most – Chomutov – Kadaň. Cestující si tak mohou v sobotu na vybraných pravidelných spojích mezi Děčínem a Mostem vyzkoušet, jak se bude s Českými drahami cestovat.

Soupravy CityElefant v mnoha ohledech odpovídají budoucím vlakům Českých drah, které by chtěly ČD v regionu provozovat. Vlaky jsou bezbariérové a nabízejí snadné cestování vozíčkářům, maminkám s kočárky i starším lidem. Jsou klimatizované, mají polstrované sedačky, dveře jsou blokovány a ovládají se tlačítky. To zajišťuje vysokou bezpečnost cestujících. Vybaveny jsou také moderním audiovizuálním informačním systémem. Prakticky stejné komfortní vybavení mají mít i nově pořízované vlaky Českých drah také v případě Ústeckého kraje. Ty však budou s ohledem na počet cestujících na severu Čech pouze jednopodlažní.

### **Kdy se svezete CityElefantem**

Odjezdy vlaků se soupravou CityElefant v sobotu 28. listopadu z Děčína hl.n.

6:28 hod., 8:28 hod., 10:28 hod., 12:28 hod., 14:28 hod., 16:28 hod., 18:28 hod.,

Odjezdy vlaků se soupravou CityElefant v sobotu 28. listopadu z Mostu

8:04 hod., 10:04 hod., 12:04 hod., 14:04 hod., 16:04 hod., 18:04 hod., 20:04 hod.,

### **Co je dobré vědět při cestě CityElefantem**

- pro nástup a výstup je nutné dveře otevřít tlačítky, které jsou z venku umístěny na dveřích, zevnitř po stranách u dveří, dveře se zavírají automaticky a za jízdy jsou blokovány;
- dveře do oddílů v dolním podlaží se ovládají tlačítky a zavírají se automaticky, není nutné je zavírat;
- využít lze místa v dolním i horním patře, z horního podlaží je nevšední pohled na okolí, což může být pěkný zážitek v labském údolí mezi Děčínem a Ústím nad Labem;
- v motorovém voze je oddíl první třídy, ten bude možné mimořádně v rámci těchto testovacích jízd využít s jízdenkou pro 2. třídu;
- místa pro vozíčkáře včetně bezbariérového WC jsou u prvních a posledních dveří vlaku;
- přeprava jízdních kol a kočárků je nejlepší u prvních a posledních dveří vlaku, využít lze ale také ostatní nástupní prostory;
- u nejmodernějších souprav CityElefant s uzavřeným systémem WC je možné toaletu použít i ve stanici, k ovládání slouží tlačítka.

České dráhy zvou veřejnost i média k vyzkoušení moderních vlaků mezi Děčínem a Mostem v rámci jejich sobotního testovacího provozu a přejí příjemný zážitek.

## **26. 11. 2009 Vlaky se v sobotu vrátí do Mostů u Jablunkova**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73669-vlaky-se-v-sobotu-vrati-do-mostu-u-jablunkova/>)

Cestující se v sobotu opět dočkají obnovené vlakové dopravy v Mostech u Jablunkova na Frýdecko-Místecku, která byla zastavena po vzniku kráteru nad zavaleným tunelem. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavla Hally v sedm hodin začnou po trati jezdit osobní vlaky a v 19:00 bude obnovena i nákladní doprava. Dodal, že nejprve vlakové soupravy budou taženy pouze dieslovými lokomotivami, elektrický provoz by měl být obnoven až příští středu. Rychlost bude minimálně do středy snížena na 20 kilometrů za hodinu. "Pak se uvidí, zda se rychlost zvýší například na 50 kilometrů za hodinu," dodal Halla. Situace v místě bude podle něj monitorována a také z tohoto důvodu bude nákladní doprava zahájena až o půl dne později než provoz osobních vlaků. "Nejdříve se

samozřejmě bude monitorovat, co s tunelem dělá lehčí osobní doprava, a potom, až nasadíme mnohonásobně těžší nákladní dopravu, se to znovu přeměří," podotkl Halla. Podle něj bylo propadem tunelu poškozeno i zesilovací vedení pro napájecí soustavu elektrického provozu. "To znamená, že elektrický provoz zatím ještě nebude zavedený. Musí se proměřit, zda je trolej, ze které lokomotiva bere proud, v tunelu v přesné poloze," vysvětlil Halla. Dodal, že nejprve se bude sledovat, zda jsou stabilní koleje a následně trolej. Železniční dopravu na mezinárodní trati Mosty u Jablunkova – Čadca zastavila SŽDC kvůli zřícenému tunelu minulou středu. České dráhy spoje nahradily autobusy.

---

## 27. 11. 2009 Nová zastávka Krásný Jez

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

Už od nového grafikonu (13. prosince) budou moci na Karlovarsku cestující využívat zcela novou železniční zastávku Krásný Jez. Její výstavba byla realizována z potřeby zlepšit dostupnost železniční dopravy pro obyvatele. Stávající železniční stanice Krásný Jez je totiž od obce vzdálená více než jeden kilometr. Zřízením nové zastávky přímo v obci jsou vytvořeny veškeré podmínky pro zvýšení atraktivity železniční osobní dopravy. Investorem akce byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Plzeň.



Zastávka má nový přístřešek pro cestující, bezbariérový přístup, moderní 80 metrů dlouhé nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice pro lepší nástup a výstup cestujících. Nechybí ani stojan na jízdní kola. Stavba Krásný Jez - zastávka v sobě zahrnovala také rekonstrukci železničního svršku v délce cca 200 metrů, provedení úprav na zabezpečovací zařízení a výstavbu nového veřejného osvětlení. Nové nástupiště je typu UMSTEIGER PLUS 2000 od německé firmy FRENZEL-BAU. Jedná se o v České republice ověřený a používaný typ. Nástupiště UMSTEIGER PLUS 2000 tvoří nástupištní desky položené na dlouhé betonové nosníky, které jsou osazeny do betonových patek. Je snadno rozebíratelné, působí kompaktnějším dojmem a poskytuje cestujícím větší komfort než stávající typy nástupišť. Železniční svršek byl upraven strojním čištěním šterkového lože a obměnou kolejového roštu. Původní dřevěné pražce byly nahrazeny betonovými.

Realizace projektu se uskutečnila v říjnu letošního roku, přičemž hlavní práce probíhaly v rámci nepřetržité osmnáctidenní výluky. Stavbu realizovala firma EDIKT a. s. České Budějovice, nástupištní konstrukci montovala firma FRENZEL-BAU se sídlem v německém Plavnu. Stavba byla financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Náklady na realizaci představují částku 11 816 000 Kč. Projekt vypracovala akciová společnost SUDOP Project Plzeň.

### Technické parametry

- Realizace: říjen 2009
- Úprava železničního spodku: cca 200 m
- Rekonstrukce železničního svršku: 200 m
- Nástupiště a zpevněné plochy: 80 m

V rámci akce byla dále provedena úprava zabezpečovacího zařízení a bylo zřízeno nové veřejné osvětlení, rozvody nízkého napětí a přístřešek pro cestující.

---

## 27. 11. 2009 Desítky mrtvých v Rusku. Vlak napadli teroristé

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/73825-desitky-mrtvych-v-rusku-vlak-napadli-teroriste/>)

Desítky mrtvých a zraněných si v pátek večer vyžádal teroristický útok na ruský rychlík na trati mezi Moskvou a Petrohradem. Tuto verzi po nalezení zbytků výbušniny potvrdila ruská generální prokuratura a tajná služba FSB. Ani Češi, ani Slováci podle dostupných informací mezi oběťmi nejsou a nejspíš ve vlaku ani nebyli. Výbuch nálože zasáhl Něvský expres ve dvousetkilometrové rychlosti a vykolejil poslední vagon. Úřady zatím potvrdily 26 mrtvých a 96 zraněných, z nichž asi šedesátka musela být hospitalizována, řada ve vážném stavu. Jiné ruské zdroje hovoří o více než 30 mrtvých. Shodují se, že počet obětí se ještě může zvýšit. Podle ministra pro mimořádné situace Sergeje Šojgy se dosud pohřešuje 18 cestujících, kteří nejspíše sami opustili místo neštěstí. Zároveň





se prověřují informace o údajném druhém výbuchu, který měl zaznít na místě havárie dnes odpoledne.

Prezident Dmitrij Medveděv nařídil nepřipustit chaos, neštěstí důkladně vyšetřit, objasnit osud každého pasažéra a pomoci rodinám obětí a zraněných. Z vládní rezervy bude podle ministryně zdravotnictví Taťjany Golikovové vyplaceno 300 tisíc rublů, tedy asi 178 tisíc Kč, na každého mrtvého. Vážně zranění dostanou 100 tisíc rublů, tedy skoro 60 tisíc Kč, lehce zranění polovic. Železnice vyplatí zraněným 100 tisíc až 200 tisíc rublů, pozůstalým půl milionu. "Bylo slyšet náraz. Poslední dva vozy se skoro rozpadly. Takové věci jsem vídal v hrůzných filmech," uvedl jeden z pasažérů. "Byli jsme tak bezmocní! Snažili jsme se dostat lidi ven z vagonů (...). V posledním vagonu bylo všechno zdemolované.



Lidé a sedadla se ocitli v jedné zhměti. Lidé utrpěli strašná traumata," dodal další cestující. Podle jednoho ze svědků se z nejhůře zdemolovaného vagonu stala "změť sedadel a lidí", kteří byli po vagonu "roztrošeni jako sirky". Něvský expres vykolejil v lese v obtížně přístupném terénu mezi Tverem a Novgorodem. Neštěstí se stalo u obce Uglovka, asi 25 kilometrů od železniční zastávky Bologoje a 280 kilometrů od Petrohradu.

### Na místě zasahuje asi 1 000 lidí včetně záchranářů a policistů

Cestující byli podle očitých svědectví zprvu odkázáni sami na sebe, než přiletěly vrtulníky a sanitky projely blátem, ve kterém zprvu uvázly. "Vytáhli jsme ven tři ženy, ale všechny zemřely. Nemohli jsme je zachránit," řekl jeden z cestujících. Na místě zasahuje asi 1 000 lidí včetně záchranářů a policistů. Policie místo tragédie uzavřela, v okolí pátrá po podezřelých osobách a vyslýchá obyvatele okolních vsí. Podle agentury Interfax se nyní prověřuje hrozba, že by se na kolejích mohla nacházet další nálož. Podle ředitele ruských železnic Vladimira Jakunina odpoledne skutečně na prakticky stejném místě explodovala další slabší nálož.

Teorii o útoku výbušninou na kolejích mělo vedení ruských drah již od noci. Šéf tajné služby FSB Alexandr Bortnikov posléze prezidentu Medveděvovi potvrdil, že šlo o bombový útok. Exploze prý způsobila nálož ekvivalentní sedmi kilogramům TNT. Podle zdroje agentury RIA Novosti prý vykolejení Něvského expresu způsobil výbuch pod devátým vagonem z celkem 13 vagonů expresu. Následně podle Interfaxu vykolejily čtyři poslední vozy, z nichž jeden byl úplně zdemolován; jiné zdroje hovoří o vykolejení dvou z celkem 14 vagonů.

### "Mezi oběťmi, ani mezi cestujícími žádní čeští občané nejsou"

Ve vlaku v okamžiku neštěstí bylo podle upřesňovaných informací 682 cestujících a 29 členů posádky. Češi ani Slováci mezi postiženými cestujícími v havarovaném expresu nejspíše nebyli. "Po dvojí prověrce můžeme říci, že ani mezi oběťmi, ani mezi cestujícími žádní čeští občané nejsou," uvedl chargé d'affaires českého velvyslanectví Hynek Pejcha. Rovněž podle slovenské konzulky Otilie Kállayové mezi identifikovanými oběťmi Slováci nejsou. Úřady zorganizovaly přepravu příbuzných postižených a také zřídily "horké" telefonní linky pro poskytování informací a psychologické pomoci. Soustrast v souvislosti s neštěstím již Moskvě vyjádřily Bílý dům, švédské předsednictví EU, francouzský prezident Nicolas Sarkozy a ukrajinská premiérka Julija Tymošenková.

Rychlík Něvský expres se stal terčem teroristického útoku už před dvěma lety, 13. srpna 2007. Tehdy byla za příčinu nehody označena neupřesněná výbušnina na kolejích. Nikdo nebyl zabit, asi 60 lidí bylo tehdy zraněno. Novgorodská prokuratura tehdy oznámila, že čin spáchala skupina, kterou kontroloval nejznámější čečenský terorista Doku Umarov. Kauza je nyní před soudem a dvěma obviněným Ingušům hrozí trest odnětí svobody až na 20 let; po dalším podezřelém, dezertérovi z ruské armády, se dosud pátrá.

### Neštěstí zdrželo 60 vlaků s asi 27 tisíci cestujícími

Na jedné z nejméně frekventovaných ruských tratí jezdí desítky vlaků denně, včetně různých rychlíků. Luxusní Něvský expres, zřízený před osmi lety, překonává trasu během 4,5 hodiny. Soupravy tahají podle televize Vestí české lokomotivy Škoda ČS 200. Po magistrále jezdí mnoho vysokých úředníků. Značná část nynější elity včetně prezidenta Medveděva a premiéra Vladimira Putina pochází z Petrohradu. Místní gubernátorka potvrdila, že při neštěstí nyní zahynul jeden bývalý senátor a šéf agentury pro státní rezervy. Neštěstí zdrželo 60 vlaků s asi 27 tisíci cestujícími. Až večer byl po náhradní trase vypraven z Petrohradu první vlak.



**28. 11. 2009 V Kolíně vykolejil vlak, přehodili pod ním výhybku (Os 2103)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-koline-vykolejil-vlak-prehodili-pod-nim-vyhybku-fvx-/krimi.asp?c=A091128\\_073919\\_krimi\\_bar](http://zpravy.idnes.cz/v-koline-vykolejil-vlak-prehodili-pod-nim-vyhybku-fvx-/krimi.asp?c=A091128_073919_krimi_bar))

V Kolíně vykolejil v půl sedmé ráno osobní vlak směřující z Prahy do Pardubic. Nikomu se nic nestalo, nehoda ale zkomplikovala provoz na jedné z nejvytíženějších tratí. Provoz mezi stanicemi Kolín a Velim je veden po jedné traťové koleji, dálkové vlaky jezdí oklikou přes Nymburk. Trať by měla být zcela průjezdná až v neděli ráno. Na vjezdu do stanice vykolejila příměstská jednotka "CityElefant", která pendluje v pravidelném intervalu mezi Prahou a Pardubicemi. "Nikdo nebyl zraněn," informoval iDNES.cz Jan Kučera z Drážní inspekce.



Ještě ráno České dráhy informovaly na svých webových stránkách, že bude provoz obnoven kolem poledne, poté čas posunuly na osmou večer, v podvečer pak ještě o dalších dvanáct hodin. Vlaky by tak měly kolínským nádražím projíždět až v neděli v osm ráno. Škoda na vlaku se podle Kučery vyšplhá na 800 tisíc, oprava kolejí vyjde na jeden milion korun. Při nehodě vykolejil první řídicí vůz všemi nápravami, druhý vůz vykolejil jen první nápravou. "Podle prvotních poznatků vlak vykolejil z důvodu podhození výhybky. Výhybka se přehodila v okamžiku, kdy po ní jel vlak. Příčina je buď selhání techniky, nebo člověka. Zjišťujeme podrobnosti," informoval před polednem Kučera.

Vlak se musí na koleje vrátit těžkou technikou. Následovat bude oprava poškozeného traťového svršku. "Mimo trať se dostaly dva vozy, vrátit jednu nápravu trvá asi hodinu, kolem poledne by to mohlo být hotové. Otázkou je, jak moc jsou poškozeny kolejnice," upřesnil iDNES.cz Kučera. Podle regionální mluvčí ČD Kateřiny Šubové jezdí vlaky EuroCity a expresy odklonem přes Nymburk a Poříčany, regionální spoje jezdí po jedné zprůjezdněné koleji. Řada spojů nabrala kvůli nehodě zpoždění - většinou kolem půl hodiny, ale třeba cestující v rychlíku Petrov z Prahy do Brna se zdrželi o hodinu. Vlaky mezi stanicemi Poříčany – Nymburk nahradily dráhy dopoledne autobusy.

**28. 11. 2009 V Mostech u Jablunkova je obnoven provoz na železnici**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73833-v-mostech-u-jablunkova-je-obnoven-provoz-na-zeleznici/>)

V Mostech u Jablunkova už jezdí osobní vlaky. Doprava tam byla zastavena minulou středu poté, co se propadl ražený tunel a v místě vznikl kráter. Provoz je zatím bez problémů, ale vlaky budou mít zpoždění, uvedl dnes mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a Českých drah. Osobní doprava se obnovila v 07:00 a první spoj na mezinárodní trati Mosty u Jablunkova – Čadca vyjel v 07:13. Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally je provoz zatím bez problémů, a podle původních plánů tak začne v 19:00 fungovat i mnohonásobně těžší nákladní doprava. Tunelem vlaky musí projíždět nižší rychlostí, a to 20 kilometrů za hodinu.

Stále platí, že soupravy budou minimálně do středy taženy dieslovými lokomotivami, teprve pak by se měl obnovit elektrický provoz. Odborníci budou nyní zjišťovat, jak provoz na trati působí na stabilitu kolejí. Kvůli omezené rychlosti a dieslovým lokomotivám budou mít spoje zpoždění, které by však mělo být maximálně 20 minut, vysvětluje regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Samotné omezení rychlosti v tunelu způsobí maximálně pětiminutové zpoždění. Už při stavbě byla rychlost v tunelu omezena z běžných 80 na 50 kilometrů za hodinu, dalších maximálně 15 minut zpoždění může vzniknout právě při napojování dieslových lokomotiv.

**Všechny vlaky pojedou po svých běžných trasách**

Podle Šubové po trati jezdí denně v průměru 30 vlaků, přičemž 16 je dálkových, tedy spoje, jako jsou například rychlíky, InterCity nebo EuroCity. České dráhy spoje po uzavření trati nahradily autobusy, nyní už však všechny vlaky pojedou po svých běžných trasách. Zřícený tunel razí společnost Subterra v těsném sousedství starého, v němž byl dnes obnoven provoz. Ve dvou různých dnech se postupně propadl asi 80 metrů dlouhý úsek stavby. Na povrchu vnikl kráter o rozloze přes 7 000 metrů čtverečních. Petr Středula, stavbyvedoucí tunelu, ujišťuje, že tunel je už opět bezpečný a práce dále pokračují: "Celý protor, kde si to sedlo, byl vyplněn betonem, takže už je to tady naprosto bezpečné. V tunelu už dál probíhají normální práce."

Stavba tunelu začala předloni v říjnu. Firmě vznikla škoda, která se vyšplhá do desítek milionů korun. Na přibližně milion korun vyčíslila škodu elektrárenská společnost ČEZ, které se propadly dva stožáry

vysokého napětí. Mimořádná událost poškodila i veřejný vodovod. Majitelé jednoho domu v blízkosti stavby se museli vystěhovat, dokud nebyla prověřena statika budovy. Nyní už jsou zpět doma. Mluvčí Policie ČR Frýdek-Místek, Ivan Žurovec, se vyjádřil, že případ policie šetří jako podezření z trestného činu obecného ohrožení. "Vyžádali jsme si znalecké posudky z oboru geologie i důlního inženýrství o sesuvu půdy," doplňuje.

## 29. 11. 2009 K teroristickému útoku na ruský vlak se přihlásil Combat 18

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73920-k-teroristickemu-utoku-na-rusky-vlak-se-prihlasil-combat-18/>)

V Rusku pokračuje vyšetřování exploze, která v pátek večer vykolejila rychlík na trati Moskva – Petrohrad. Úřady podle posledních zpráv zpřesnily počet obětí na 26, stejné množství lidí zůstává nezvěstných, zraněných je přes 100. K útoku se na internetu přihlásila nacionalistická skupina Combat 18, vyšetřovatelé ale i nadále pátrají po tom, zda útok na Něvský Express provedli čečenští fundamentalisté, nacionalističtí extremisté, nebo jiná skupina. Prakticky od rozednění vyšetřovatelé obnovili pátrání také přímo na místě atentátu. V neděli se v Moskvě konala bohoslužba za oběti neštěstí, kterou sloužil sám pravoslavný patriarcha Kirill. Ten volal po mocné odplatě, jež by další útočníky odstrašila.



Pracujeme s mnohými svědky. Přesto je stále příliš brzy na to, abychom mluvili o podezřelých," informuje Vladimir Markin, mluvčí federálního vyšetřovatele. Na veřejnost ale některé spekulace pronikly. Podle první verze spáchali zločin čečenští fundamentalisté. Na jejich autorství poukazuje způsob provedení atentátu, který je téměř totožný s útokem ze srpna 2007.

### K útoku se přihlásil nacionalistický Combat 18

Podle druhé verze útočili nacionalističtí extremisté, kteří si nepřejí růst pravomocí Petrohradu na úkor Moskvy. Právě v Něvském Expressu pravidelně cestují mnozí vysocí úředníci petrohradské radnice. Jedna ze skupin holých lebek, Combat 18, se k útoku přihlásila na internetu. Pravost přiznání ale zatím policie prošetřuje.

### Počet mrtvých se zvýšil

Mrtvých je podle údajů k dnešnímu večeru 26. Na místě katastrofy totiž bylo objeveno ještě jedno tělo. Oficiální údaje se tak vrátily k 26 obětem, o nichž hovořily již dříve. O osudu 12 cestujících se zatím nepodařilo zjistit nic, nejsou ani mezi oběťmi, ani mezi raněnými. Z původního počtu 26 nezvěstných se většinu podařilo vyloučit, někteří nezvěstní do vlaku totiž nejspíše nenastoupili. Železničáři obnovili provoz na trati a zároveň zvýšili její ostrahu. Ruský patriarcha Kirill: "Věříme, že odpověď bude dost tvrdá a mocná, aby těmto hanebným, odporným lidem názorně předvedla, že pokud pozvednou ruku na naše životy, jsme schopni naše občany ubránit."

Policisté se při výslechu obyvatel okolních vsí snaží sestavit možné portréty podezřelých z účasti na atentátu. "Nejde o konkrétní podezření, ale vyjasnilo se, že v několika posledních dnech místní obyvatelé viděli neznámé lidi," uvedl nejmenovaný policejní zdroj. Ještě v sobotu mluvilo ministerstvo vnitra o několika podezřelých, včetně neznámého čtyřicátníka, a o stopách na místě činu, které by mohly vést k objasnění útoku. Policie pátrá i po muži, který strážce zákona na možné podezřelé telefonicky upozornil.

### Pravoslavný patriarcha útoky odsoudil

Bohoslužbu za oběti neštěstí dnes v Moskvě sloužil sám patriarcha pravoslavné církve Kirill. Útok na vlak odsoudil jako porušení "nejen pozemských, ale i věčných božích zákonů" s cílem zastrašit všechny lidi, kteří žijí v Rusku. Prezident Dmitrij Medveděv dnes vyzval ke klidu a nařídil činitelům státních orgánů všemožně pomáhat zraněným a pozůstalým.

Něvský expres vykolejil o páteční noci v lese v obtížně přístupném terénu mezi Tverem a Novgorodem u obce Uglovka, na 284 kilometru tratě. Příčinou katastrofy byl podle šéfa tajné služby FSB Alexandra Bortnikova výbuch nálože o síle odpovídající sedmi kilogramů TNT.

**30. 11. 2009 Na ruské koleje opět někdo nastražil bombu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73942-na-ruske-koleje-opet-nekdo-nastrazil-bombu/>)

Výbuch ráno poškodil železniční trať v ruském Dagestánu. S odvoláním na místní policii to uvedla agentura Interfax. Exploze zasáhla koleje při příjezdu vlaku, který mířil do ázerbájdžánského Baku. Vlak nevykolejil a nikomu se nic nestalo. V sousedním Čečensku působí ozbrojení vzbouřenci. K útoku se ale nikdo nepřihlásil. Incident se stal jen několik dní po atentátu na trati Moskva – Petrohrad, kde zemřelo nejmíň 26 lidí. Dnešní exploze zasáhla koleje při příjezdu vlaku, který mířil do Baku. Vlak naštěstí nevykolejil. Nehoda si tak nevyžádala žádné oběti ani zraněné. V případě dnešního útoku nejsou zatím žádné důkazy, které by svědčily o tom, že by mohlo jít o akci koordinovanou s pátečním výbuchem.

V pátek po atentátu na ruský expres vykolejila souprava na trase Moskva – Petrohrad. Při nehodě zahynulo nejméně 26 lidí, stovky dalších utrpěly zranění. Podle vyšetřovatelů šlo o teroristický čin. Policie pracuje se dvěma verzemi, jak mohl být útok proveden. Buď byla bomba přímo ve vlaku, nebo pod kolejemi. Policie usilovně pátrá po pachatelích pátečního útoku. Vyšetřovatelé vypracovali portréty několika podezřelých z účasti na útoku. "Operativci vyslechli obyvatele nejbližších osad, sestavili portréty podezřelých, zjišťují možné svědky. Rozpracovává se několik verzí," informoval policejní mluvčí. Zatím není jasné, po kolika lidech policie pátrá.

Za možného pachatele ruské úřady označují ruského plukovníka Pavla Kosolapova, který je údajně spojen s radikálními islamisty a měl stát i za útokem na Něvský expres před dvěma lety, při kterém bylo zraněno 60 lidí. Kosolapova kdysi vyhodili z ruské vojenské školy, přešel potom na stranu čečenských povstalců a přijal islám, stojí prý i za jinými atentáty, včetně útoků v Samaře a moskevském metru. Mezi zraněnými z pátečního Něvského expresu se podle médií ocitla i pětáctiletá žena z Petrohradu, která ve stejném vlaku přežila i útok před dvěma lety. Zatímco tehdy vyvázla bez větších šrámů, nyní lékaři hodnotí stav pacientky jako těžký, i když předpokládají, že se zotaví.

**30. 11. 2009 PKP posílí spoje TLK a omezí provoz nočního vlaku do Berlína**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73944-ppk-posili-spoje-tlk-a-omezi-provoz-nocniho-vlaku-do-berlina/>)

V novém jízdním řádu se cestující v Polsku častěji setkají s rychlíky kategorie TLK, které provozuje jako své nejlevnější dálkové vlaky dopravce PKP Intercity. Od 13. prosince budou jezdit v hodinovém intervalu na lince Vratislav – Krakov a ve dvouhodinovém intervalu na lince Varšava – Čenstochová. Spoje TLK budou posíleny i na dalších relacích, kde se PKP Intercity rozhodly konkurovat spojům Interregio, další dceřině společnosti koncernu PKP – regionální divizi Przewozy Regionalne. Provoz TLK se rozšíří na úkor dražších expresů, jejichž počet se tak v novém jízdním řádu sníží.

PKP IC zároveň zavede pro vlaky TLK zvláštní tarif, který má být cenově srovnatelný s tarifem Interregio. Spoje kategorií expres, Intercity a Eurocity zůstanou dražší, ale pohodlnější alternativou jak k TLK, tak k Interregiím. S novým jízdním řádem bude také v zimní sezoně zrušen noční vlak z Varšavy do Berlína. Podle vyjádření PKP jezdil tento spoj přes zimu nevytížený. Ze stejného důvodu bude také omezeno železniční spojení do měst Kudowa a Zagorz.

Cenová válka mezi spoji TLK a Interregio je pokračováním sporů mezi PKP Intercity a PKP Przewozy Regionalne. Ten se rozhořel krátce po oddělení jednotlivých částí osobní dopravy do samostatných dceřiných společností národního dopravce PKP. Na rozdíl od většiny zemí, kde k podobnému rozdělení došlo, nabízejí oba dopravci rozdílné základní tarify a neuznávají jízdenky druhého dopravce vydané pro stejný úsek.

**30. 11. 2009 Úsek Šlapanov – Havlíčkův Brod dokončen**

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

Výrazného zvýšení bezpečnosti a komfortu železničního provozu i cestujících se dočkal traťový úsek Šlapanov – Havlíčkův Brod na trati Jihlava – Havlíčkův Brod. Zastávka Mírovka má nyní bezbariérový přístup, moderní 150 metrů dlouhé nástupiště a nové osvětlení. Investorem akce je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Náměstek generálního ředitele pro provozuschopnost Ing. Josef Novobilský při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: "Realizací stavby se podařilo dosáhnout evropského standardu železniční

infrastruktury, zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a komfortu cestování odpovídající současným trendům. Nejvýznamnější a finančně nejnáročnější byla výměna železničního svršku". Stavba byla rozdělena na dvě etapy. První proběhla v nepřetržité výluce od 4. září 2008 do 2. října 2008. V rámci této etapy byly provedeny práce v km 221,150 – 222,985 spočívající v sanaci železničního spodku, úpravě odvodnění, propustků, zabezpečovacího zařízení i trakčního vedení a přeložce kabelových tras. Druhá, časově i finančně náročnější etapa v km 216,099 – 221,150, začala 15. února 2009 a hlavní část stavebních prací skončila 9. května 2009. V rámci druhé etapy byla v navazujícím traťovém úseku provedena rekonstrukce odvodnění, sanace železničního spodku, rekonstrukce propustků a byl kompletně vyměněn železniční svršek. V zastávce Mírovka vyrostlo nové 150 metrů dlouhé nástupiště s hranou 550 mm nad temenem kolejnice pro snazší nástup a výstup cestujících. Zastávka má také nové osvětlení. Závěrečné stavební činnosti se uskutečnily během výluk ve dnech 13. až 16. září 2009.

Na trati prošlo opravou celkem 16 mostních objektů, z toho 4 propustky byly zcela přestavěny. Odvodnění z betonových prefabrikátů v celkové délce přes 4 kilometry a další úpravy stávajících příkopů v celé stavební délce. Důležitou součástí stavebních prací byla stabilizace železničního spodku. Došlo také úpravě a ochraně kabelových tras, zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. Nového povrchu se v rámci stavby dočkaly dva přejezdy, konkrétně přejezdy v km 220,533 a km 221,106. Po sanaci železničního svršku byla instalována nová pryžová přejezdová konstrukce typu STRAIL. Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové náklady na realizaci stavby jsou 246 712 781 Kč.

Celý projekt byl výrazně spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Maximální částka poskytnutá Evropskou unií činí 208 111 104 korun, což je 71,2% ze způsobilých nákladů. Tato stavba je v seznamu prioritních projektů železniční infrastruktury v Operačním programu Doprava Ministerstva dopravy pro schválení spolufinancování Evropskou komisí v letech 2007 – 2013. Zhotovitelem stavby Rekonstrukce koleje Šlapanov – Havlíčkův Brod bylo Sdružení Šlapanov, jehož členy jsou společnosti Viamont DSP a.s., Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod, a. s. a GJW Praha, s. r. o. Generálním projektantem stavby byla DMC Havlíčkův Brod, s. r. o.

## Z historie

Trať z Jihlavy do tehdejšího Německého Brodu byla zprovozněna v roce 1871. Z historického pohledu se jedná o součást tehdejší rakouské Severozápadní dráhy z Vídně přes Znojmo, Jihlavu, Kolín a Mělník do Děčína-Prostředního Žlebu (tehdy Mittelgrund), budované jako nejkratší spojnice Vídně s Berlínem. Na našem území byla trať postupně stavěna v letech 1869 kdy se začalo s úsekem Golčův Jeníkov – Kolín až do roku 1874, kdy vlaky začaly jezdit na poslední části trati mezi Lysou nad Labem a Prostředním Žlebem. Přibližně o sto let později byla trať elektrizována. Od Děčína do Kutné Hory stejnosměrným proudem, ve druhé polovině šedesátých let 20. století od Kutné Hory po Jihlavu proudem střídavým. Mezi Znojmem a Jihlavou zatím elektrizována není. Od nového grafikonu 2009-2010 (13. prosince 2009) bude v elektrickém provozu také úsek z hraničního Šatova do Znojma.

## 30. 11. 2009 Student Agency nedostala regionální vlaky, tak zaplatí kampaň proti ČSSD

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/student-agency-nedostala-regionalni-vlaky-tak-zaplati-kampan-proti-cssd-1ow-domaci.asp?c=A091130\\_111035\\_domaci\\_klu](http://zpravy.idnes.cz/student-agency-nedostala-regionalni-vlaky-tak-zaplati-kampan-proti-cssd-1ow-domaci.asp?c=A091130_111035_domaci_klu))

ČSSD se může "těšit" na masivní reklamní kampaň se svým logem. Nebude ale pozitivní. Zaplatí ji podnikatel Radim Jančura, jehož firmě Student Agency nedovolila hejtmanství ovládaná ČSSD vstoupit do regionální vlakové dopravy. Peníze připravené na vlaky tedy použije proti sociálním demokratům. "Souvisí to se zadáváním zakázek zhruba za 150 miliard korun bez výběrového řízení, což je protizákonné," přiblížil Jančura svou motivaci v časopise Týden, který informaci přinesl.

Kraje se totiž dohodly bez výběrového řízení na provozování regionálních spojů s Českými drahami. Ujednání zatarasilo Jančurovi a ostatním zájemcům přístup na koleje. Smlouva už je uzavřená v Plzeňském kraji, dá se čekat i v dalších. "Nikdo nereagoval na naši žádost o schůzku. Znemožňují nám podnikání," stěžuje si Jančura. V květnu Student Agency na poslední chvíli odstoupila z výběrového řízení na provozování dotovaných osobních vlaků na části území Libereckého kraje. Měla informace, že České dráhy nabídnou v tendru podnákladovou cenu.

Antireklama začne začátkem prosince, několik měsíců před volbami do Sněmovny. Hejtmani ČSSD ovládají všech třináct mimopražských krajů. Kampaň poběží zřejmě hlavně na internetu. Cenu podnikatel neupřesnil, prý ale nemá omezení. Dopravce slibuje, že ze sdělení bude tryskat



rozčarování z podnikatelského prostředí v krajích. "Bude to hodně invazivní. Utrácí se v době, kdy se ve státním rozpočtu hledá každá koruna," podotýká Jančura. Tvrdí, že bez soutěže se desetiletý pronájem lokálních tratí prodraží o desítky milionů ročně. "Dali jsme krajům návrhy, ve kterých jsme požadovali nižší dotace, nabídli nové vlaky, celková úspora by činila dvacet miliard. Přesto chtějí vše podepsat s Českými drahami," tvrdí Jančura v časopise.

Kraje se dušují, že výběr dopravce proběhl podle evropských směrnic. Šéf asociace krajů Michal Hašek považuje podnikatelův krok za nelogický. "O železnicích se rozhoduje v orgánech krajů, nikoli v sekretariátech ČSSD," diví se jihomoravský hejtmán. Chystanou kampaň si proto vysvětluje spíše jako akci modrých. "Pan Jančura se dlouhodobě veřejně vymezuje jako volič ODS," řekl Týdnu. Jančura má ale podobný spor i s ministerstvem dopravy, které řídí Gustáv Slamečka blízky občanským demokratům. Je možné, že se pustíme i do ODS, vzkázal podnikatel.

### 30. 11. 2009 Ostrava získá od EU na renovaci terminálu přes půl miliardy (Ostrava-Svinov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74003-ostava-ziska-od-eu-na-renovaci-terminalu-pres-pul-miliardy/>)

Z evropských zdrojů získá Ostrava více než půl miliardy korun na renovaci přestupního terminálu u vlakového nádraží v městské části Svinov. Regionální rada Moravskoslezsko, která evropské peníze přerozděluje, totiž dnes schválila dotace pro tento projekt, informoval o tom mluvčí rady Michal Sobek. Během dvou let by se měl zcela změnit nejen přednádražní prostor u Svinovských mostů, ale i Bílovecká a Peterkova ulice. Celkově si úpravy vyžádají více než 621 milionů korun. Z toho EU přispěje prostřednictvím Regionálního operačního programu Moravskoslezsko (ROP) 568 miliony. Podle Sobka projekt zajistí komfortní přestup cestujících a napojení městské hromadné i pěší dopravy na již rekonstruované vlakové nádraží. Dodal, že úprava prostor bude rozdělena do dvou etap. Svinovský terminál je nejvýznamnějším dopravním uzlem v Moravskoslezském kraji, vstupní branou do města i regionu. Denně tudy projdou tisíce lidí.

V první fázi bude během příštího roku zprovozněn průjezd pod Svinovskými mosty v trase nového prodloužení ulice Peterkova. Na ni pak naváže druhá část, při které budou například modernizovány schodišťové věže, výtahy a eskalátory v objektu Svinovských mostů a tramvajové a autobusové zastávky. Dokončeno bude rovněž prodloužení Peterkovy ulice. Vzniknou také nové autobusové zastávky pod Svinovskými mosty, pěší komunikace podél vlakového kolejiště a oplocení. Vše má být hotovo na konci roku 2011. Na rozvoj dopravní obslužnosti v regionu jsou v ROP do roku 2013 vyčleněny asi dvě miliardy korun, tedy zhruba desetina všech prostředků. V lednu příštího roku bude regionální rada přijímat projekty zaměřené na pořízení železničních drážních vozidel a zároveň i autobusů pro městskou a příměstskou dopravu. Uvolnit chce dohromady až 810 milionů korun.

### 30. 11. 2009 Středočeský kraj nebude příští rok omezovat provoz na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74015-stredocesky-kraj-nejde-priští-rok-omezovat-provoz-na-zeleznici/>)

Středočeští zastupitelé dnes rozhodli, že Středočeský kraj nebude v příštím roce omezovat regionální železniční dopravu, rozsah vlakokilometrů bude stejný jako v roce 2009. Původní záměr ČSSD na rušení některých vlakových spojů zamítli podle hejtmána Davida Ratha (ČSSD) komunisté, které sociální demokraté k prosazení svých návrhů potřebují. KSČM přitom návrhy krajské rady dosud zpravidla bez větších připomínek schvalovala. Zastupitelé dnes také rozhodli o uzavření desetileté smlouvy na zajištění dopravní obslužnosti na železnici s Českými drahami. Opoziční ODS to kritizuje, podle ní to vyřazuje ze hry konkurenci. Dlouhodobou smlouvu s ČD podepsal i kraj Ústecký, Moravskoslezský, Karlovarský a také Plzeňský. "Rozsah vlakokilometrů bude na úrovni roku 2009. Rušení tratí a spojů nebude," uvedl krajský náměstek pro dopravu Robin Povšík (ČSSD). Rath novinářům řekl, že Středočeský kraj nepřistoupí k omezení nevyužívaných spojů prakticky jako jediný z regionů. Například v Královéhradeckém kraji od 13. prosince s platností nového jízdního řádu ubude kvůli nedostatku peněz zhruba 8,5 procenta vlaků.

Ve středních Čechách se uvažovalo o omezení, jež by se dotkla dvou procent cestujících, kteří dráhu využívají. Příští rok kraj plánoval na 11 tratích zastavit osobní dopravu úplně, na pěti ji výrazně omezit a na sedmi ji omezit částečně. "Neshodli jsme se s komunistickou stranou, která jasně řekla, že nepodpoří omezení, přestože jsme jim dali argumenty, že jde o spoje, jimiž prakticky nikdo nejezdí," poznamenal Rath. Proti rušení spojů byla i ODS, její hlasy ale ČSSD díky dohodě s komunisty



nepotřebuje. "Berete peníze Středočechům a šanci modernizovat vlaky," kritizoval Bendl dlouhodobou dohodu s Českými drahami. Povšík s tím ale nesouhlasí. "Nikdo jiný nikdy nedokázal, že by se dokázal dostat na cenu Českých drah," namítl.

Středočeský kraj dá v příštím roce na úhradu ztrátovosti v železniční dopravě 915 milionů korun, druhou třetinu doplatí stát a třetí bude financována z úspor Českých drah. V případě autobusové dopravy jde o částku 700 milionů. Podle Povšíka zhruba o stejné náklady jako letos - celkově se mírně zvyšují prostředky na železniční dopravu a snižují na autobusovou. Podle Povšíka se v případě autobusů podařilo najít úspory, a nebude tak krácen jediný kilometr.

---