

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2011

OBSAH

03. 10. 2011	ČD SE ZBAVUJÍ NÁDRAŽÍ, NA ŘADĚ JE HORNÍ RŮŽODOL (LIBEREC-HORNÍ RŮŽODOL).....	4
03. 10. 2011	DRÁHY OD PROSINCE KVŮLI NAVÝŠENÍ DPH ZVEDNOU CENY JÍZDNÉHO	4
04. 10. 2011	JANČURA: REGIOJET MŮŽE KVŮLI ČESKÝM DRAHÁM ZKRACHOVAT. BUDEME SE SOUDIT.....	5
05. 10. 2011	DO TŘÍ LET NABÍDNOU DESÍTKY RYCHLÍKŮ STANDARD JAKO SOUČASNÉ SPOJE EUROCITY	5
05. 10. 2011	ÚOHS PROŠETŘÍ CENOVOU POLITIKU ČD, NA NIŽ SI STĚŽOVAL REGIOJET ...	6
06. 10. 2011	TRATĚ SE ZRUŠÍ, JEN KDYŽ NEBUDE ZÁJEMCE	6
06. 10. 2011	PERSONÁLNÍ OTŘESY U ČESKÝCH DRAH: ŽIDLE SE TŘESE I POD ŠÉFEM ŽALUDOU	7
06. 10. 2011	DRÁHY POŠLOU PROTI JANČUROVI DO OSTRAVY VÍCE PENDOLIN.....	8
06. 10. 2011	SRÁŽKA NÁKLADNÍCH VLAKŮ BLOKOVALA PROVOZ U NYMBURKU.....	8
06. 10. 2011	JIH MORAVY PŘIPRAVÍ TENDR, KTERÝ OTEVŘE DOPRAVU VLAKY KONKURENCI	8
06. 10. 2011	SMLOUVU NA URALSKOU ŽELEZNICI BUDOU MÍT ČESKÉ FIRMY V PROSINCI (SALECHARD – NADYM).....	9
06. 10. 2011	DRÁHY PRODÁVAJÍ MASARYKOVO NÁDRAŽÍ. ŠESTKRÁT LEVNĚJI?	9
06. 10. 2011	PALAS MUSÍ OPUSTIT DOZORČÍ RADU ČD	10
07. 10. 2011	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ NAROVNAT MAJETKOVÉ VZTAHY NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ, UVAŽUJÍ O PRODEJI SVÝCH PODÍLŮ V MASARYK STATION DEVELOPMENT	11
07. 10. 2011	PRAHA MŮŽE ZAPOMENOUT NA OBCHVAT, BUDĚJOVICE NA ŽELEZNIČNÍ KORIDOR	12
09. 10. 2011	ČISTOTU VLAKŮ NIKDO NEHLÍDÁ, NEJSOU LIDÉ	12
10. 10. 2011	ŽELEZNIČNÍ TUNEL NA SLOVENSKO VYJDE STÁT O POLOVINU LEVNĚJI (STŘELENSKÝ TUNEL)	13
10. 10. 2011	OBCE ZACHRAŇUJÍ KRUŠNOHORSKÉ LOKÁLCE KAŽDODENNÍ PROVOZ, BOJÍ SE ZLODĚJŮ (TRAŤ Č. 135)	14
10. 10. 2011	ČESKÉ DRÁHY ZAVEDOU PŘÍMÉ SPOJENÍ DO KODANĚ	14
10. 10. 2011	MUCHOVA EPOPEJ BY MOHLA NAJÍT ÚTOČIŠTĚ NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ.....	15
11. 10. 2011	ZLODĚJI NA PRACHATICKU UKRADLI PŘES TŘICET TUN KOLEJNIC A PRAŽCŮ	16
11. 10. 2011	OSLAVY 170 LET SEVERNÍ DRÁHY CÍSAŘE FERDINANDA (15. ŘÍJNA 2011)...	16
11. 10. 2011	PLZEŇSKÝ PŘÍMĚSTSKÝ VLAK SVEZE OD PŮLI PROSINCE CESTUJÍCÍ AŽ DO BLOVIC (PLZEŇSKÁ LINKA).....	18
11. 10. 2011	TISKOVÉ PROHLÁŠENÍ MINISTRA DOPRAVY K DNEŠNÍMU JEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI SPOLEČNOSTI REGIOJET, A.S.....	18
11. 10. 2011	PŘÍSPĚVEK STÁTU KRAJŮM NA REGIONÁLNÍ DOPRAVU ZŮSTANE 2,6 MLD. KČ.....	19
13. 10. 2011	VLAKEM DO BERLÍNA? PO NĚMECKÝCH KOLEJÍCH OD PROSINCE DRÁŽ	20
14. 10. 2011	PRVNÍ VLAK PŘIJEL DO PLZNĚ Z BAVORSKA (14. ŘÍJNA 1861)	20
14. 10. 2011	ING LEASE ZMODERNIZUJE MONTÁŽNÍ VOZY SŽDC.....	21

14. 10. 2011	PRODEJ ZBYTNÉHO MAJETKU ČESKÝCH DRAH UŠETŘÍ FIRMĚ 240 MILIONŮ ROČNĚ.....	22
16. 10. 2011	ŽALUDA: NAŠE CENY JSOU STEJNÉ NEBO DOKONCE I VYŠŠÍ.....	22
16. 10. 2011	ČESKÉ DRÁHY PO STO LETECH PRODÁVAJÍ BUDOVU NÁDRAŽÍ V KOSTELCI (KOSTELEK U JIHLAVY).....	23
17. 10. 2011	DRÁHY PROSAZUJÍ KOMBINACI RAILJET – ŠKODA.....	24
17. 10. 2011	ROMAN HLÍDAL DRÁHY A ŠKODA V TÉ DOBĚ ZÍSKALA ZAKÁZKY ZA 6 MILIARD	25
17. 10. 2011	DRÁHY ZNOVU MĚNÍ VZHLED VLAKŮ. ŠEDÁ ÚPLNĚ KONČÍ.....	26
17. 10. 2011	OSOBNÍ VLAKY PŘES AŠ DO NĚMECKA BY MOHLY JEZDIT UŽ V ROCE 2013 (AŠ – SELB).....	26
17. 10. 2011	NA PODZIMNÍ VÝLET VLAKEM JEN ZA 199 KORUN (ČD NET LIDL, 28. A 29. ŘÍJNA 2011)	27
17. 10. 2011	ČD ZAŘADILY DO PROVOZU PRVNÍ ZE STARŠÍCH RAKOUSKÝCH VOZŮ, KTERÉ KOUPILY V LETOŠNÍM ROCE	28
18. 10. 2011	STÁT ZAVEDENÍM KONKURENCE ČD NEUŠETŘÍ. SLEVY MUSÍ PROPLÁCET VŠEM.....	28
18. 10. 2011	STARÉ KOLEJE Z KYJOVA DO MUTĚNIC NAHRADÍ CYKLOSTEZKA.....	29
18. 10. 2011	PLZEŇSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ SE DOČKALO KOSMETICKÝCH ZMĚN K LEPŠÍMU	29
18. 10. 2011	NA TRATI MEZI OSTRAVOU A OPAVOU PO POŽÁRU A ÚNIKU NAFTY NEJEZDÍ VLAKY.....	30
18. 10. 2011	ZA ŠEST DNÍ Z MOSKVY DO VLADIVOSTOKU (TRANSSIBIŘSKÁ MAGISTRÁLA)	30
18. 10. 2011	ČD UŽ PODRUHÉ UPRAVILY NÁTĚR SVÝCH VLAKŮ, NEJVÍCE U LOKOMOTIV31	
19. 10. 2011	INVESTICE DO ŽELEZNICE SE PŘÍŠTÍ ROK ZDVOJNÁSOBÍ NA 20 MILIARD....	31
19. 10. 2011	V POLSKU VYKOLEJIL VLAK Z VÍDNĚ DO VARŠAVY (EC 104 SOBIESKI)	32
19. 10. 2011	KOLEJE Z VÍDNĚ DO BŘECLAVI ZABEZPEČÍ SIEMENS, NA ČESKÉ STRANĚ MÁ TENDR ZPOŽDĚNÍ (ETCS)	32
19. 10. 2011	KVASINSKÁ ŠKODA ZMODERNIZUJE ŽELEZNICI, CHCE PO NÍ PŘEVÁŽET VÍC AUT (ČASTOLOVICE – SOLNICE).....	33
20. 10. 2011	PRASKLÁ KOLEJ OMEZILA PROVOZ NA TRATI PRAHA – PLZEŇ (PRAHA-RADOTÍN).....	33
20. 10. 2011	RAKOUSKÉ POSILY ČD UŽ JEZDÍ, ALE JINAM, NEŽ MĚLY	33
21. 10. 2011	KONČÍ ČD PROMO NA HRADEC A BRNO, OD PONDĚLKA VYHLÁSÍ ČESKÉ DRÁHY NOVOU AKCI (PRAHA – BRNO).....	34
21. 10. 2011	DO ČR PŘIJEL PRVNÍ Z NOVÝCH MOTOROVÝCH VOZŮ STADLER REGIOSHUTTLE RS 1.....	35
21. 10. 2011	S ČESKÝMI VRT EVROPSKÁ KOMISE NEPOČÍTÁ	36
22. 10. 2011	V OSTRAVĚ VYKOLEJIL OSOBNÍ VLAK, ZRANILO SE 7 CESTUJÍCÍCH	36
23. 10. 2011	O VLAKY HORAŽDOVICE – PLZEŇ – CHEB BUDOU DOPRAVCI SOUTĚŽIT	37
23. 10. 2011	ZE ZAVINĚNÍ OSTRAVSKÉ ŽELEZNIČNÍ NEHODY JE PODEZŘELÝ STROJVEDOUCÍ VLAKU	37
24. 10. 2011	VÝLUKA PO NEHODĚ V OSTRAVĚ SKONČILA	38
24. 10. 2011	ČÍNSKOU ŽELEZNICI STAVĚL KUCHAR, PILÍŘE MOSTU DRŽEL JEN PÍSEK A KAMENÍ	38
24. 10. 2011	PŘESUN BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ MÁ DALŠÍHO ODPŮRCE – MINISTERSTVO KULTURY	39

25. 10. 2011	O VÍKENDU KONČÍ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE DESÍTKY NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ (29./30. ŘÍJNA 2011)	40
25. 10. 2011	STÁT LETOS ODPUSTÍ SŽDC 5,9 MILIARDY KORUN DLUHŮ.....	40
26. 10. 2011	LOKOMOTIVA Z HISTORICKÉ "VÍDEŇSKÉ TRAMVAJE" SE DOČKÁ REKONSTRUKCE	40
26. 10. 2011	PILOTNÍ PROJEKT ETCS V ČESKÉ REPUBLICE DOKONČEN (POŘÍČANY – KOLÍN)	41
27. 10. 2011	NA TRATI PRAHA – OSTRAVA BUDE MÍT REGIOJET OD PONDĚLÍ OSM SPOJŮ	42
28. 10. 2011	VÝTOPNA V ROKYTNICI SKRÝVÁ LOKOMOTIVU, KTERÁ UMĚLA VAŘIT BRAMBORY (ROKYTNICE V ORLICKÝCH HORÁCH)	42
28. 10. 2011	PRVNÍ MOTOROVÝ VŮZ RS1 V ČR VYJÍŽDÍ NA VYSOČINĚ	43
28. 10. 2011	JANČURA: VLAKY MEZI PRAHOU A BRNEM NASADÍM KLIDNĚ HNED	43
29. 10. 2011	ROGER FEDERER SKONČIL NA BOKU LOKOMOTIVY (460.003 SBB-CFF-FFS).....	44
29. 10. 2011	VLAK UVÁZL VE TŘETÍM NEJDELŠÍM TUNELU SVĚTA, PASAŽÉŘI MUSELI PŘESEDAT (LÖTSCHBERGTUNNEL).....	44
29. 10. 2011	Z EVROPSKÝCH PENĚZ OPRAVÍ ČD JEN PĚT NÁDRAŽÍ (STŘEDOČESKÝ KRAJ)	45
31. 10. 2011	SŽDC PLZEŇ CHCE ZŘÍDIT INFOCENTRUM KE KORIDORU Z PLZNĚ DO ROKYCAN	45
31. 10. 2011	KRAJE BY PŘÍŠTÍ ROK MĚLY ZAPLATIT VÍCE ZA POUŽITÍ KOLEJÍ	46

03. 10. 2011 ČD se zbavují nádraží, na řadě je Horní Růžodol (Liberec-Horní Růžodol)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/138263-cd-se-zbavuji-nadrazi-na-rade-je-horni-ruzodol/>)

Nádražní budova v Horním Růžodolu u Liberce už nebude patřit Českým drahám. Dopravní společnost se chce staré budovy, pro kterou nemá využití, zbavit. Spolu s nádražím prodají dráhy také přílehlé sklady. Společnost nyní připravuje technickou dokumentaci k prodeji, znalecký posudek ještě zpracován nebyl. Pokud se dráhy nádraží zbaví, bude cestujícím sloužit pouze přístřešek u kolejí. České dráhy dnes na většině stanic vlastní budovy, které však na menších místech dopravce nevyužívá a musí čelit stížnostem místních lidí, že stavby chátrají. Je tomu tak i v Horním Růžodolu, ačkoli podle mluvčího ČD Petra Šťáhlavského část objektu využívají železničáři ze Správy železniční dopravní cesty.

Budova růžodolského nádraží je v havarijním stavu. Dráhy uvažovaly o jeho rekonstrukci, ale nedostaly na ni potřebnou dotaci. Samy přitom potřebných 40 milionů dát nechtějí. Nádraží v Horním Růžodole stojí u trati z Liberce na Českou Lípou, která byla postavena na přelomu 19. a 20. století. Výpravní budova z červených lícových cihel sloužila veřejnosti pod Ještědem od roku 1901. Je podobná nádražím v Jablonném v Podještědí nebo Mimoní na téže trati. Třeba to mimoňské prošlo rekonstrukcí před třemi lety. Obnovena byla fasáda z lícových cihel, budova má nová okna i opravené zázemí, to vše za 13 milionů korun.

Prodeje nádražních budov jsou ale komplikované. Když se dráhy v zimě rozhodly prodat několik staničních budov v jižních Čechách, obce proti tomu protestovaly, samy ale do koupě investovat nechtěly. Obce se často dožadují bezúplatného převodu budov, s tím ale nebývají srozuměny dráhy, popř. SŽDC.

03. 10. 2011 Dráhy od prosince kvůli navýšení DPH zvednou ceny jízdného

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-od-prosince-kvuli-navyсени-dph-zvednou-ceny-jizdneho/695735>)

České dráhy od prosince, kdy v platnost vstoupí nový jízdní řád, zvýší ceny jízdného. Společnost nedokáže ve vlastním rozpočtu najít rezervy, kterými by byla schopná dorovnat plánované navýšení daně z přidané hodnoty, sdělil dnes ČTK mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Konkrétní zvýšení cen ani další podrobnosti neuvedl. Majitel Student Agency Radim Jančura v pořadu Impulsy Václava Moravce uvedl, že jeho společnost kvůli DPH také podraží. Podle jeho informací České dráhy zvýší ceny jízdného o pět procent. Šťáhlavský dodal, že dráhy v posledních dvou letech ceny základního jízdného neměnily, a to přes zvýšení DPH i meziroční růst cen vstupů. "Zatím se nám vždy podařilo vlastními úsporami zdražení předejít. Stejně jako jiné firmy proto budeme muset ceny jízdného od prosince skutečně upravit," uvedl mluvčí.

České dráhy od minulého týdne čelí poprvé konkurenci. Na železnici vyjely vlaky Regiojet od Student Agency. Na trase Havířov – Ostrava – Olomouc – Praha jezdí tři spoje RegioJetu denně každým směrem. Výhledově by trať mělo obsluhovat šest vlakových souprav s 18 spoji denně. České dráhy tři dny po zahájení provozu RegioJetu nabídly zvýhodněné jízdné na tratích mezi Prahou a Brnem, Zlínem, Ostravou a Hradcem Králové. Jízda z Olomouce do Prahy například místo 310 korun vyjde na 220 korun. Obdobně základní jízdné z Ostravy klesne z 438 korun na 295 korun.

Cena základního jízdného u konkurenčního Regiojetu mezi Ostravou a Prahou koupeného buď ve vlaku, nebo na nádraží činí 420 korun. Jízdné prostřednictvím takzvané kreditní jízdenky cestujícího vyjde na 230 korun. Podmínkou je bezplatná registrace na stránkách dopravce. Za 295 korun budou cestovat lidé využívající otevřenou jízdenku, kteří si online nebo textovou zprávou bezplatně rezervují místenku. Mluvčí Regiojetu Aleš Ondrůj k tomu tehdy uvedl, že představené změny jízdného Českých drah nejdou správným směrem. Podle něj jde zároveň o zneužití monopolního postavení drah a skutečnosti, že ČD dostávají dotace na provozování svých vlaků.

Jančura v rádiu Impuls připomněl, že Student Agency dala kvůli trati Praha – Ostrava již před rokem podnět k Úřadu pro hospodářskou soutěž (ÚOHS). Úřad podle něj dosud nezahájil správní řízení. Pokud do konce týdne nerozhodne, podá na ÚOHS žalobu za nečinnost, dodal. Snížená deseti procentní sazba DPH vzroste od příštího roku na 14 procent. Od dalšího roku se obě sazby sjednotí na 17,5 procenta.

04. 10. 2011 Jančura: RegioJet může kvůli Českým drahám zkrachovat. Budeme se soudit

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-53091020-jancura-regiojet-muze-kvuli-ceskym-drahám-zkrachovat-budeme-se-soudit>)

Konkurence na českých železnicích se přirostává. České dráhy oznámily od prosince zdražování jízdenek, ale na tratích, kde jezdí RegioJet, ceny snižují. Podle majitele žlutých vlaků Radima Jančury RegioJet může zkrachovat. Ne ale kvůli nákladům, spíše kvůli Českým drahám. S tužkou v ruce vypočítává šéf Českých drah Petr Žaluda náklady vlaku mezi Prahou a Ostravou u nich i u konkurence. A vychází mu, že RegioJet Radima Jančury musí mít náklady vyšší, a nezdá se mu, že by nyní mohl vydělávat. Tvrdí dokonce, že by mohl RegioJet zkrachovat. "Má stejné lokomotivy jako my, navíc má dvě na čtyři vagony, my máme jednu. Má stejné vagony, menší kapacitu, dotované jídlo a říká, jak mu to skvěle vydělává. A když my zlevníme na jeho ceny, tak říká, že musíme prodělávat," diví se Žaluda. "Před osmi lety tu byl taky takový podnikatel, kterého všichni milovali. Byl nejlepší a zůstaly jen velké dluhy a letadla," odkazuje na příběh podnikatele v cestovním ruchu Václava Fischera.

Radim Jančura odmítá, že by se mohl dostat do problémů kvůli svým nákladům. "My zkrachujeme, ale bude to vinou Žaludy," tvrdí. "Je nám to ale jedno, dráhy o dvacet až třicet procent podstřelily naše ceny a my se samozřejmě pak budeme soudit." RegioJet přitom minulý týden oznámil, že již v prvním týdnu dosáhl zisku, to ale ještě nebyly započítány leasingové splátky vlaků. Jak to bude dlouhodobě, je ale otázka. Dokonce i oznamované vyprodané spoje měly volná místa. RegioJet pro jistotu vozí vagon navíc pro cestující, kteří nastoupí bez předem zakoupené jízdenky. Projekt RegioJetu podle Jančury počítal s tím, že s cenami srovnatelnými s nabídkou drah přilákají díky lepšímu servisu více cestujících a obsazenost bude dosahovat ziskové hranice devadesáti procent. Jenže když dráhy na trase zlevnily, RegioJet začíná být riskantním projektem. "Už počítání s devadesátiprocentní obsazeností byl ekonomický hazard, teď nemůžeme zlevnit a obsazovat vlaky na 120 procent," říká Jančura. Nyní čeká, zda se antimonopolní úřad ozve sám. Jinak plánuje podat žalobu.

05. 10. 2011 Do tří let nabídnou desítky rychlíků standard jako současné spoje EuroCity

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11659/>)

Nákup rychlovlaků Railjet pro mezistátní tratě umožní Českým drahám zvýšit komfort desítek rychlíků na úroveň současných vlaků EuroCity. Vlak budou sestaveny z klimatizovaných vagónů, v první i ve druhé třídě nabídnou elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky cestujících, například notebooky nebo mobilní telefony, a k dispozici bude také informační systém.

Nákup rychlovlaků Viaggio Comfort od společnosti Siemens známé pod obchodním názvem rakouských železnic ÖBB jako Railjet bude znamenat významné omlazení rychlíkových souprav Českých drah. Podstatné zlepšení kvality poznají zákazníci především na rychlíkových trasách, jak uvádí Antonín Blažek, náměstek pro osobní dopravu: „Celkem 112 nových vozů nám umožní během příštích přibližně dvou až tří let přesunout modernizované a klimatizované soupravy z dnešních spojů EuroCity a InterCity na desítky rychlíkových spojů. Zároveň vyřadíme z provozu nejstarší rychlíkové vagony ze 70. let.“

„Rychlíky tak nabídnou místo oddílů s osmi místy a koženkovými potahy komfort vlaků EuroCity, který představuje například oddílů pouze se šesti místy, textilní potahy sedaček, klimatizaci,“ vyjmenovává Antonín Blažek a doplňuje řadu dalších předností těchto souprav: „Samozřejmě v obou třídách budou vybaveny elektrickými zásuvkami pro napájení drobné elektroniky cestujících, jako jsou notebooky a mobilní telefony, toalety s uzavřeným systémem, které lze používat i při zastavení vlaku ve stanici. Do souprav bude nasazeno více velkoprostorových vozů, které dnes jezdí především ve vlacích EuroCity a InterCity. Soupravy jsou vybaveny také informačním systémem, jehož prostřednictvím je možné cestující informovat o zastávkách nebo mimořádnostech.“

Podstatné zlepšení kvality rychlíků na úroveň vlaků EuroCity čeká cestující především na tratích z Prahy přes Tábor do Českých Budějovic, z Prahy přes Plzeň do Chebu nebo z Brna přes Přerov do Ostravy. Díky probíhajícím modernizacím se ale na vyšší komfort cestování mohou těšit cestující i na dalších vnitrostátních tratích, například z Olomouce přes Přerov, Otrokovice, Hodonín a Břeclav do Brna nebo z Ústí nad Labem přes Litoměřice, Mělník a Nymburk do Kolína.

České dráhy vlastní 650 vozů pro mezistátní dopravu, z nichž je přibližně 150 vozů starších 30 let a přes 400 vozů je ve věku 21 až 30 let. Nákup Railjetů, tedy 112 zcela nových vozů, tak představuje podstatné omlazení osobních vozů pro dálkové vlaky.

05. 10. 2011 ÚOHS prošetří cenovou politiku ČD, na niž si stěžoval RegioJet

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-prosetri-cenovou-politiku-cd-na-niz-si-stezoval-regiojet/696567>)

Antimonopolní úřad prošetří cenovou politiku Českých drah na trati Praha-Ostrava. ČTK to dnes řekl předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Petr Rafaj. Úřad tak reaguje na vyjádření firmy RegioJet podnikatele Radima Jančury, jenž v úterý prohlásil, že jeho firma může kvůli cenové politice Českých drah zkrachovat. RegioJet začal na trati jezdit minulý týden. ČD následně oznámily snížení ceny jízdnek. Mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj dnes v ČTK sdělil, že šetření ze strany antimonopolního úřadu vítá. Mluvčí ČD Petr Šťáhlavský uvedl, že firma bude s antimonopolním úřadem ve všem spolupracovat. "Náš úřad již zahájil šetření. V současné době běží vyžadování dokumentace, ekonomických informací, aby ÚOHS byl schopen zhodnotit, jaká je úroveň cen Českých drah," řekl ČTK Rafaj.

Projekt RegioJetu podle Jančury počítal s tím, že s cenami srovnatelnými s nabídkou drah přilákají lepším servisem více cestujících a obsazenost bude dosahovat ziskové hranice devadesáti procent. Jenže dráhy jízdne na trase zlevnily. "Už počítání s devadesátiprocentní obsazeností byl ekonomický hazard, teď nemůžeme zlevnit a obsazovat vlaky na 120 procent," uvedl tento týden v Hospodářských novinách Jančura. "České dráhy si namísto toho, aby s RegioJetem férově soutěžily kvalitnějšími službami, vybraly cestu, kdy se snaží cenovou válkou vytlačit z trhu prvního soukromého konkurenta, který je zatím jedinou motivací pro zlepšování jejich služeb. Tímto vážně narušily hospodářskou soutěž," řekl Ondrůj. Mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský ČTK řekl, že dráhy budou s ÚOHS plně spolupracovat a předloží všechny potřebné materiály. "Jsme přesvědčeni, že naše ceny predátorské nejsou," dodal Šťáhlavský.

České dráhy tři dny po zahájení provozu RegioJetu koncem září nabídly zvýhodněné jízdné na tratích mezi Prahou a Brnem, Zlínem, Ostravou a Hradcem Králové. Jízda z Olomouce do Prahy například místo 310 korun vyjde na 220 korun. Obdobně základní jízdné z Ostravy klesne z 438 korun na 295 korun. Cena základního jízdného u konkurenčního RegioJetu mezi Ostravou a Prahou koupeného buď ve vlaku, nebo na nádraží činí 420 korun. Jízdné prostřednictvím takzvané kreditní jízdenky cestujícího vyjde na 230 korun. Podmínkou je bezplatná registrace na stránkách dopravce.

RegioJet patří do skupiny Student Agency. Na trase Havířov – Ostrava – Olomouc – Praha zatím jezdí tři spoje RegioJetu denně každým směrem. Výhledově by trať mělo obsluhovat šest vlakových souprav s 18 spoji denně. Českým drahám chce RegioJet konkurovat také kvalitou poskytovaných služeb. Za uplatňování podnákladových "predátorských" cen dostala loni od antimonopolního úřadu pokutu právě mateřská firma RegioJetu – Student Agency. Pokutu 5,154 milionu korun dostala za zneužití dominantního postavení na autobusové lince Praha – Brno a zpět v letech 2007 a 2008. Společnost v červenci podala žalobu proti pokutě u Krajského soudu v Brně.

06. 10. 2011 Trať se zruší, jen když nebude zájemce

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/trate-se-zrusi-jen-kdyz-nebude-zajemce-706402>)

Ministerstvo dopravy výrazně pokročilo v přípravě manuálu, podle něhož se bude státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zbavovat nepotřebných tratí. Podle pracovní verze dokumentu, kterou má deník E15 k dispozici, bude správa povinna dát trať nejprve do prodeje v otevřené soutěži. Definitivní slovo pak bude mít vláda. Změní se tak současná praxe, že organizace rovnou posílá trať do správních řízení o zrušení, řízení následně přerušují protesty samosprávy, firem a spolků a rozbíhá se nekonečný kolotoč úředních úkonů. Výsledkem jsou neprůjezdné tratě zaplavené zelení, které ale de facto nelze zrušit.

Podle nové metodiky bude možno spustit celý proces rušení až v případě, že se žádný zájemce neukáže. Správní řízení by se tím mělo výrazně urychlit, neboť případným protestujícím vezme ministerstvo předchozí nabídkou takřikající vítr z plachet. Klíčovým parametrem při prodeji tratí bude cena, správa železnic zřejmě bude vycházet z úředních výměrů ministerstva financí.

Podle SŽDC může být nabídnuto do prodeje až 30 tratí. Do správního řízení o zrušení se jich dostalo od loňska jedenáct, mezi nimi například Královec – Žacléř, Čelákovice – Mochov, Hrušovany nad Jeviškou – Hevlín a Krásný Jez – Loket předměstí. „Navržený postup vypadá rozumně. Řada tratí už nemá využití pro základní dopravní obslužnost, ale mohla by sloužit například cestovnímu ruchu," uvedl šéf nevládního Centra pro efektivní dopravu Petr Šlegr. Podle něj by ale měla být vždy prvním

krokem úvaha, zda stát nemůže vylepšit parametry dotyčné trati a tím ji pro dopravu atraktivit. Trať by se prý také neměly posuzovat ad hoc, stát by měl vytvořit celkovou koncepci využití železniční sítě. Ze zrušených kolejí má správa železnic takzvaný výzisk, který tvoří například kolejnice, pražce a další součásti tratě. Výzisk se primárně používá k opravám a údržbě jiných kolejí, nepoužitelnou část stát prodá do šrotu. Loňský výzisk činil 224 milionů korun, za prodaný materiál dostala správa 94 milionů.

Cesta k prodeji nebo zrušení tratě

- Správa železniční dopravní cesty (SŽDC, správa) na základě přidělení kapacity vybere trať, o které není dlouhodobě zájem ze strany krajů a dopravců. Ty nabídne ke koupi zájemcům o jejich provozování v otevřené soutěži.

- Správa vybranému zájemci dráhu prodá standardním postupem (tedy po schválení vládou). V případě, že se nepřihlásí žádný zájemce, SŽDC požádá správní úřad (ministerstvo dopravy) o zrušení dráhy. » Pokud správní řízení o zrušení proběhne kladně, ministerstvo dopravy dráhu rozhodnutím zruší. Odvolacím orgánem je v tomto případě ministr dopravy.

- SŽDC po zrušení trati dále nakládá se stavbou dráhy i jejími pozemky jako s jakýmkoliv jiným zbytným majetkem.

06. 10. 2011 Personální otřesy u Českých drah: židle se třese i pod šéfem Žaludou

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/personalni-otresy-u-ceskych-drah-zidle-se-trese-i-pod-sefem-zaludou-1f4-/eko-doprava.aspx?c=A111006_1663018_eko-doprava_fih)

V Českých drahách se v příštích dnech chystá personální zemětřesení. Ve hře je kromě odvolání některých členů představenstva i odchod šéfa drah Petra Žaludy. MF DNES to potvrdily velmi dobře informované zdroje z ministerstva dopravy a Českých drah. Ke změně mělo podle původních plánů dojít už zítra. Na pátek totiž svolal šéf dozorčí rady drah Lukáš Hampl dvě mimořádné valné hromady s jediným bodem programu: personální změny v představenstvu. "Je velmi nestandardní svolávat dvě mimořádné dozorčí rady, když je další týden řádná. Někdo asi na něco hodně spěchá," tvrdí železniční odborář a člen dozorčí rady Vladimír Vokoun. Podle něj nemá on ani jiní členové dozorčí rady informace, o jaké personální změny by mělo jít. Podivuje se také nad tím, že mezi oběma jednáními je naplánovaný ještě řídicí výbor drah, který funguje jako valná hromada. Právě ten může vyměnit členy dozorčí rady.

Dozorčí rada ale nakonec neproběhne. "Termín byl zrušen," řekl bez dalších informací Hampl. Takřka jistý je přitom podle informací MF DNES odchod člena představenstva Milana Matzenauera, který má na starosti miliardový nemovitý majetek drah. Nahradit ho má předchozí ministr dopravy Radek Šmerda. Dá se také čekat, že dozorčí rada bude řešit i další působení Jiřího Koláře. Ten z drah odešel na Správu železniční dopravní cesty, v představenstvu však stále měsíc po svém odchodu zůstává. Dále pobírá i zhruba padesátitisícovou měsíční odměnu. Šéf Českých drah Petr Žaluda, který na dráhy přišel za éry Mirka Topolánka, už dříve řekl, že si nechce do svého manažerského týmu nechat zasahovat, a pokud by se tak stalo, odešel by. "Instalace" Šmerdy by však znamenala velký zásah. Teď se ale nechce ke spekulacím o personálních změnách vyjadřovat. "Personální zvěsti nehodlám nijak komentovat," řekl pouze Šmerda.

Konec kvůli Masaryčce?

Podle informací MF DNES chce ministerstvo dopravy navrhnout i odchod Žaludy. "Veřejným tajemstvím je, že je to kvůli jeho snaze prodat velmi levně Masarykovo nádraží finanční skupině Penta včetně pozemků," říká odborový předák Jaromír Dušek. Žaluda potvrdil, že takový plán sice existuje, ale není uzavřen. "Jednáme s více zájemci. Jsme dopravci, ne developerská firma," vysvětlil Žaluda, proč se chce podílu ve firmě Masaryk Station Development zbavit. Jeho odchod je současně velkou politickou hrou. Žaluda dobře vychází jak s ODS, tak s ČSSD. ODS se však zjevně snaží odstříhnout od topolánkovského křídla, což by potvrdovalo, že by se jeho odchodu nebránila. Navíc může mít Žaluda i důvod odejít sám: jeho kontrakt příští rok končí, a pokud mu stát kontrakt neobnoví, přijde o velkorysý odstupné. Podle Duška to je 24 měsíčních platů.

Ministerstvo pro případné odvolání Žaludy v tuto chvíli nemá potřebné hlasy: páteční dozorčí rady se neměl kvůli zahraniční cestě zúčastnit její člen Jaroslav Palas. Zcela zásadně proti jsou hlavně odboráři v dozorčí radě, které si Žaluda získal za dobu svého působení na svou stranu. "V tuto chvíli nemám žádné informace, proč bychom ho měli odvolávat," říká na Žaludovu adresu člen dozorčí rady Vladimír Vokoun. Podobně mluví například i zástupce v dozorčí radě za TOP 09 Miroslav Nádvorník. "Nevidím důvod, aby byla jeho role zpochybněna," tvrdí Nádvorník. O Žaludově nástupci se přitom už také mluví: má jím být někdejší šéf Vítkovic či bývalý krizový manažer v Tatře Vladimír Bail. Toho už

stát kdysi angažoval, před dvěma lety byl chvíli v dozorčí radě Českých aerolinií. "O ničem takovém v tuto chvíli nevím, nikdo se mnou nejednal," tvrdí Bail.

06. 10. 2011 Dráhy pošlou proti Jančurovi do Ostravy více pendolin

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-poslou-proti-jancurovi-do-ostravy-vice-pendolin-p1u-eko-doprava.aspx?c=A111006_1663019_eko-doprava_fih)

Boj mezi Českými drahami a RegioJetem přituhuje. Dráhy vytasily po velkém zlevnění na trase Praha – Ostrava na konkurenci další zbraň. Zvýší počet pendolin na této trati o polovinu. "Ve špičce budeme jezdit každou hodinu," potvrdil šéf Českých drah Petr Žaluda. Dosud dráhy jezdí mezi oběma městy po dvou hodinách. Podle nového jízdního řádu by měla pendolina jezdit každou hodinu mezi pátou a osmou z Ostravy, mezi třetí a sedmou odpolední pak z Prahy. Žaluda zatím neřekl, zda firma zlevní i pendolina odstraněním povinné místenky ve výši 200 korun, tuto možnost však nevyločil. Pro dráhy jsou větší hrozbou než pendolina odlivy lidí z vlaků kategorií EC/IC a expres do RegioJetu. Pendolino zůstává na trase zatím bezkonkurenčně nejrychlejší. Podle Žaludy se podaří příští rok provoz pendolin dostat už i se započtením odpisů ze ztráty. Firma na nich dosud prodělává každoročně stovky milionů kvůli vysokým odpisům.

06. 10. 2011 Srážka nákladních vlaků blokovala provoz u Nymburku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/138617-srazka-nakladnich-vlaku-blokovala-provoz-u-nymburku/>)

Na trati mezi Nymburkem a Kostomlaty nad Labem se v noci srazily dva nákladní vlaky. Nikomu se nic nestalo. Srážku pravděpodobně zavinil jeden ze strojvůdců. Při nehodě vznikla škoda za více než pět milionů korun. Provoz na dráze byl přerušen, až ve dvě hodiny odpoledne se podařilo železniční správě zprovoznit jednu kolej. Plně byl provoz na důležité dvoukolejné trati obnoven až před pátou hodinou odpoledne. Podle mluvčí středočeských hasičů Lenky Kostkové při nehodě vykolejila lokomotiva a deset vagonů: "Jeden nákladní vlak stál na trati a druhý do něj ze zadu najel." Některé vagony byly naloženy dřívím. Podle Kostkové byla v jednom z vlaků cisterna používaná k převozu chloru, která však byla prázdná. "K žádnému úniku látek nedošlo," dodala mluvčí. Příčina nehody byla jasná krátce po události. "Strojvedoucí jel nepřiměřenou rychlostí a nereagoval na návěstidla, která byla na trati," popsal ji nymburský dozorčí provozu ČD Cargo Petr Svatoš. Dodal, že strojvedoucí za sebou měl v době nehody už 300kilometrovou cestu z Mostu. "Asi podcenil tu situaci, která na trati vznikla," podotkl Svatoš. Škoda, kterou strojvůdcova nepozornost způsobila, je asi desetimilionová.



Nehoda se stala krátce po jedné hodině v noci. České dráhy ráno po zahájení provozu osobních vlaků v úseku zavedly náhradní autobusovou dopravu. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského mohly místem nehody v ranní špičce projíždět regionální vlaky, poté však výluka pokračovala a opět začaly jezdit autobusy. Rychlíky Praha – Hradec Králové byly po celou dobu jejího trvání odkláněny přes Poříčany, linka Ústí nad Labem – Kolín končila na nádraží v Lysé nad Labem. "Během dopoledne, kdy už není špička a jezdí méně vlaků a cestujících, by mělo probíhat odstranění následků nehody, což si vyžádá úplné uzavření trati, a měla by tam být zavedena náhradní autobusová doprava," upřesnil Štáhlavský. Do běžných tras se vlaky vrátily až odpoledne, zprvu se však jezdilo pouze po jedné koleji a navíc sníženou rychlostí. Nadobro se podařilo následky havárie zlikvidovat a obě koleje zprůjezdit až 16 hodin po události.

06. 10. 2011 Jih Moravy připraví tendr, který otevře dopravu vlaky konkurenci

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jih-moravy-pripri-ve-tendr-ktery-otevri-dopravu-vlaky-konkurenci/697238>)

Jihomoravský kraj začne připravovat podmínky výběrového řízení, které by vlakovou dopravu otevřelo i soukromým dopravcům. Ve druhé polovině října vyprší roční termín, po který musel kraj záměr viset na úřední desce EU, a na kraji nyní začnou připravovat konkrétní podmínky tendru. Vítěz soutěže by se měl na kolejích objevit od prosince 2016, řekl dnes novinářům hejtman Michal Hašek (ČSSD). O vstupu konkurence na železnici kraje uvažovaly už před dvěma lety, nakonec ji ale neumožnily a uzavřely smlouvu s Českými drahami. Podle smlouvy s drahami může kraj od prosince 2016 vítězi výběrového řízení svěřit 55 procent výkonů v osobní dopravě na železnici. Cestujícím by podle Haška

měla novinka přinést nové soupravy, které budou podmínkou účasti v soutěži. K nákupu nových vlaků ještě před tímto termínem se zavázaly i České dráhy. Nové vozy by cestujícím podle smlouvy z roku 2009 měly nabídnout nejpozději na konci roku 2012. Má jít o nové stroje za 900 milionů korun.

České dráhy mají dnes jistou pozici na tratích ve všech krajích; hejtmanství s nimi smlouvu prodloužila právě v roce 2009. ODS to tehdy kritizovala s tím, že konkurence by přinesla zkvalitnění služeb, lepší vozový park a nižší zátěž pro krajské rozpočty. "Jinou relevantní nabídku jsme nedostali, vždy šlo pouze o proklamace," reagoval tehdy hejtman Pardubického kraje Radko Martínek (ČSSD). Na jihu Moravy kraj konkurenci železničních dopravců za čtyři roky otevře jen některé trati. Které to budou, se podle Haška zatím neví. "Vše souvisí s tím, jestli vláda dodrží memorandum o financování regionální železniční dopravy. Teprve, až budeme vědět, kolik peněz od státu je, co budou nebo nebudou schopny zvládat České dráhy, pak vybereme ty tratě, na které bude vyhlášeno výběrové řízení," řekl Hašek. Mohou to být tratě elektrifikované, ty, po nichž jezdí diesellové lokomotivy, nebo jejich směs.

Vláda Jana Fischera se s kraji v roce 2009 dohodla, že budou na provoz regionální železnice dostávat od státu ročně 2,6 miliardy korun, a to v příštích deseti letech. Částku chce ministr financí Miroslav Kalousek (TOP 09) ročně snížit o 600 milionů Kč. Kraje jsou prý odhodlány se při nedodržení podmínek soudit. "Žaloby jsou napsány, nejsou však ještě podány. Ještě stále chceme jednat," řekl Hašek dnes.

06. 10. 2011 Smlouvu na uralskou železnici budou mít české firmy v prosinci (Salechard – Nadym)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/138681-smlouvu-na-uralskou-zeleznici-budou-mit-ceske-firmy-v-prosinci/>)

Stavba železniční trati na Uralu, která má částečně kopírovat trasu pověsné Stalinovy "mrtvé dráhy", je blíže zahájení. S českými firmami sdruženými kolem brněnské OHL ŽS, které vyhrály soutěž na výstavbu asi poloviny trasy nové železnice, podepíše smlouvu ruský prezident Dmitrij Medvěděv zřejmě během své prosincové návštěvy Česka. Smlouvy měly být původně podepsány už na podzim. Projekt je však příliš velký, došlo tak ke změně a dráha bude vznikat v několika etapách.

Nová trať má napojit bohatá uralská naleziště surovin na stávající železniční síť. Celkem má být dlouhá přes 700 kilometrů, ruský stát a plynárenská společnost Gazprom za ni zaplatí v přepočtu téměř sto miliard korun. České firmy postaví asi polovinu trasy mezi městy Salechard a Nadym. Částečně budou stavět v trase tzv. mrtvé železnice, kterou v polovině minulého století stavěli na Stalinův pokyn vězni z pracovních táborů GULAG. Po diktátorově smrti však byla stavba přerušena. Protože však některé části postaveny byly, chtějí noví stavitelé využít například existující násypy. Náklady na výstavbu "české" části budou činit v přepočtu 40 miliard korun. "Projektu by pomohla etapizace," zdůraznil však předseda představenstva OHL ŽS Michal Štefl. V první etapě by mělo být zahrnuto prvních 100 kilometrů trati zhruba za sedm miliard korun. Podle Štefla je v plánu podpis rámcové smlouvy během Medvěděvovy návštěvy v Praze.

Kromě českých stavitelů se na dráze budou podílet i české banky. Poskytnou Rusku úvěr na třetinu celkové ceny trati. Zbytek zaplatí ruský stát z vlastních zdrojů a Gazprom, který chce na Uralu těžit. I čeští finančníci ale chtějí platit ve více etapách. Podle Karla Plevy, generálního ředitele Exportní garanční a pojišťovací společnosti (EGAP), která má projekt pojistit, by byla vhodná větší účast ruské strany. "Chceme větší zapojení ruských státních financí do projektu, abychom věděli, že nad tím drží někdo ochrannou ruku, abychom nešli do rizika. Je to obrovský, gigantický projekt," řekl Pleva. Zástupci EGAP, České exportní banky, ministerstva průmyslu a obchodu, OHL ŽS a dalších českých firem proto o projektu jednali na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Stavbou dráhy nemusí česká stopa na Urale skončit. Provozuschopná dráha přiláká další podnikatele, kteří budou stavět desítky těžebních a energetických závodů. "Kolem železnice se rozvíjejí další možnosti a projekty pro české výrobce. Nyní se jedná o stavbě elektrárny hned vedle železnice, budou tam doly na rudy a to všechno bude železnice spojoval. Je tam příležitost na řadu let dopředu," poznamenal Pleva.

06. 10. 2011 Dráhy prodávají Masarykovo nádraží. Šestkrát levněji?

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=716668>)

Dozorčí rada Českých drah může odstranit poslední překážku při prodeji lukrativního pozemku o 7,5 hektaru, který leží přímo v centru hlavního města. Generální ředitel Českých drah jménem představenstva navrhuje prodat Masarykovo nádraží. Novým majitelem má být společnost Masaryk Station Development, o niž, jak potvrzuje, má zájem finanční skupina Penta Investments. Za metr

čtvřeční by kupec okamžitě zaplatil tři a půl tisíce korun, přitom pozemky v centru Prahy stojí podle cenové mapy 35 – 50 tisíc korun za metr. Dráhy tak přijdou o dvě a půl miliardy korun. V dozorčí radě Českých drah zasedají především politici v čele s náměstkem ministra dopravy Lukášem Hamplem z Věcí veřejných, zastoupení mají také TOP 09, občanská i sociální demokracie.

Dráhy: Uvažujeme o prodeji pozemků

České dráhy, které se dosud k transakcím týkajících se Masarykova nádraží nevyjadřovaly, teď úvahy o prodeji pozemků potvrdily.

Konec rychlodráhy

Aktuálně.cz získalo informace o chystaném prodeji Masarykova nádraží ze tří na sobě nezávislých zdrojů a mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský ji výslovně nepopřel. Na přímý dotaz pak nevyločil ani informaci, že prodej nádraží prosazuje představenstvo Českých drah. "Urcitá jednání už proběhla," připustil. Podle informací Aktuálně.cz se mělo o osudu nádraží rozhodnout už tento pátek. To mluvčí popřel: "Řádné zasedání dozorčí rady proběhne ve čtvrtek 13. října." Štáhlavský dodal, že prodej nádraží v programu není. Odklad jednání dozorčí rady potvrdil i Marek Illiaš z tiskového oddělení ministerstva dopravy: "Hledá se náhradní termín," uvedl Illiaš. Informace Aktuálně.cz hovoří také o tom, že zároveň byl zrušen dosavadní projekt na rozvoj Masarykova nádraží, na němž měla končit rychlodráha spojující pražské centrum s ruzyňským letištěm a s Kladnem. Dráhy chtějí prodat i pozemky, na kterých se měly koleje pro rychlodráhu položit. Cestující z Kladna nebo z Ruzyně se tak po kolejích dostanou nejdál do Dejvic.

Penta souhlasí

Penta Investments projevuje o pozemky pod Masarykovým nádražím a v jeho bezprostředním okolí zájem už delší čas. V sousedství jí totiž už patří pozemky a budovy po bývalém Rudém právu (České polygrafii) a spojením těchto lokalit v samém centru Prahy by vznikl developerský ráj. Unikátní území vhodné pro přestavbu. "Ano, potvrzuji, že jednáme s Masaryk Station Investment, máme zájem o zmíněné pozemky," uvedl pro Aktuálně.cz mluvčí Penty Martin Danko. Masaryk Station Investment je většinovým vlastníkem ve společnosti Masaryk Station Development, která spolu s Českými drahami vlastní pozemky pod Masarykovým nádražím a má na ně předkupní právo. "Čekáme, jak se jednání mezi Českými drahami a Masaryk Station Investment vyvinou, ale pokud by tato společnost vlastnila zmíněné pozemky, rádi bychom ji získali. Pro nás to má s ohledem na dřívější investici do sousedních nemovitostí smysl," uvedl Danko.

Majitelé z Eindhovenu

Že by už nyní existovalo mezi Masaryk Station Investment a společností Penta Investments personální propojení, Penta vylučuje, avšak v obchodním rejstříku nelze tuto informaci potvrdit. Akcie Masaryk Station Investment jsou podle zápisu z června letošního roku rovným dílem rozděleny mezi firmy SUDOP Group a Morávka Centrum. SUDOP Group je velká projekční firma z Prahy, která patří jejím manažerům. Morávka Centrum měla v létě celkem šest majitelů. Téměř čtvrtinu akcií vlastnila firma MC Group z nizozemského Eindhovenu, další velký podíl patří švýcarskému občanovi Janu Vítkovi, ke společníkům patří také anonymní akciová společnost Ingrail, kterou před třemi lety zakládaly dvě slovenské firmy. Právě prostřednictvím zahraničních firem může společnost Masaryk Station Investment ovládat neznámý tuzemský investor.

Konflikt manažerů

Podle výše uvedených zdrojů Aktuálně.cz je návrh smlouvy takový, že Masaryk Station Investment zaplatí za každý metr čtvřeční pozemku 8 064 korun. Okamžitě však musí uhradit za metr jen 3 500 korun a zbytek doplatí během deseti let. Cenu za pozemky byla podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského v dřívějších smlouvách stanovena na 900 milionů korun a nesmí se snižovat. Svě nejčennější pozemky by tak dráhy prodaly za 262 milionů korun. Plánovaný prodej nádraží způsobil podle informací Aktuálně.cz roztržku mezi generálním ředitelem Žaludou a jeho náměstkem pro správu majetku Milanem Matzenauerem, který prodej odsuzuje. Mladá fronta Dnes zveřejnila spekulace o tom, že valná hromada Českých drah v nejbližších dnech rozhodne o odvolání jednoho, případně obou manažerů.

06. 10. 2011 Palas musí opustit dozorčí radu ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/138719-palas-musi-opustit-dozorci-radu-cd/>)

Ministr dopravy Pavel Dobeš (VV) chce odvolat zástupce krajů Jaroslava Palase (ČSSD) z dozorčí rady Českých drah. Předsedovi Asociace krajů ČR a hejtmanu Jihomoravského kraje Michalu

Hašekovi (ČSSD) to potvrdil premiér Petr Nečas, podle kterého jde o reakci vlády na žalobu krajů, kterou se domáhají plnění závazku z memoranda o financování regionální železniční dopravy. "Postup premiéra a ministra dopravy považuji za bezprecedentní útok na zástupce regionů v dozorčím orgánu ČD za situace, kdy kraje jsou klíčovým objednatelům osobní železniční dopravy, hradí miliardové částky ČD a logicky mají zájem na kontrole hospodaření ČD prostřednictvím zastoupení jednoho člena v dozorčí radě," uvedl Hašek. Podle něj se vláda bojí soudního sporu s kraji a snaží se zamezit krajům získat podpůrné důkazy proti postupu vlády, která porušuje dohodu s kraji z roku 2009 o financování ztráty regionální železniční dopravy. Zároveň upozornil, že k dnešku nebyla podána žaloba krajů proti vládě, neboť asociace krajů preferovala dodnes dohodu a smírné řešení. Bohužel Nečasova vláda opět volí silové řešení a dává přednost válcování před dialogem, dodal hejtman.

Kraje se chtějí bránit

"Za této situace nezbyvá než svolat mimořádné jednání Rady Asociace krajů ČR a ihned podat nejen žalobu na plnění závazku vlády v rozsahu memoranda z roku 2009, ale i předběžná soudní opatření, která zabrání možným manipulacím s důkazy, kterých se vláda, soudě podle křečovitě a panické řeči s odvoláním zástupce krajů z dozorčí rady ČD, nebude štítit," konstatoval Hašek. Vyzval proto premiéra a ministra dopravy, aby upustili od záměru odvolat zástupce krajů z dozorčí rady ČD. Dnešní Mladá fronta Dnes uvedla, že se v ČD v příštích dnech chystá několik personálních změn, a to odchod některých členů představenstva, ale i generálního ředitele Petra Žaludy. Podle listu je takřka jistý odchod člena představenstva Milana Matzenauera, který má na starosti miliardový nemovitý majetek drah. Nahradit ho má předchozí ministr dopravy Radek Šmerda. Podle MfD se změna měla původně uskutečnit už tento pátek, na kdy svolal šéf dozorčí rady drah Lukáš Hampl dvě mimořádné valné hromady s jediným bodem programu. "Termín byl ale zrušen," dodal Hampl.

07. 10. 2011 České dráhy chtějí narovnat majetkové vztahy na Masarykově nádraží, uvažují o prodeji svých podílů v Masaryk Station Development

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11688/>)

Současná patová situace je způsobena množstvím různých smluv uzavřených bývalými managementy v letech 2004 až 2007 v rámci projektu revitalizace prostřednictvím společného podniku Masaryk Station Development (MSD). MSD získal nájemní práva k pozemkům ČD a nemovitostem na nich umístěným, včetně např. celé výpravní budovy nádraží, na 30 až 50 let. Navíc po získání příslušných územních rozhodnutí mělo přejít vlastnické právo, vyjma výpravních budov a pozemků pod nimi, na MSD, a to za kupní cenu vycházející z plánovaných komerčních ploch. Maximální teoretická kupní cena byla ohraničena částkou 900 mil. Kč za cca 125 000 m². Původně uvažovala i s pozemky pod kolejištěm. Vyplacení kupní ceny je podmíněno a závisí na tom, zda bude možné na předemných pozemcích realizovat příslušné developerské projekty (tj. budou vydána příslušná územní rozhodnutí atd.). Dosud podmínky potřebné pro realizaci projektů vytvořeny ovšem nebyly. Z toho vyplývá, že to, zda a kdy bude tato kupní cena případně vyplacena a v jaké výši, je v současnosti předmětem značné nejistoty.

Do této chvíle, během uplynulých 7 let, nedošlo v přípravě projektu revitalizace Masarykova nádraží k žádnému pokroku. Nebyla zahájena ani rekonstrukce výpravní budovy. Oprava dvorany Masarykova nádraží začala v důsledku zhoršujícího se stavu nemovitosti a jejího havarijního stavu, kdy hrozilo uzavření z důvodů bezpečnosti. České dráhy navíc nemohou s částí pozemků a nemovitostí v důsledku uzavřených smluv volně disponovat a u zbývajících částí je dispozice významně ztížena (uživací práva k těmto pozemkům a nemovitostem dnes drží společnost MSD). České dráhy proto chtějí převzít zpět a opravit budovu Masarykova nádraží, převzít další pozemky a nemovitosti související s drážní dopravou a prodat zbytné pozemky, na které má dlouhodobá nájemní a následně předkupní práva MSD. Uvažované narovnání vztahů je v tomto rozsahu:

- převod akcií (majetkový podíl 34 %) ve společnosti Masaryk Station Development na druhého akcionáře, kterým je společnost Masaryk Station Investment;
- uzavření kupní smlouvy na vybrané pozemky, které nesouvisí s drážní dopravou, se společností Masaryk Station Development (nebo subjektem určeným společností Masaryk Station Development), společnost nyní vlastní nájemní a předkupní práva;
- převzetí veškerých pozemků a nemovitostí souvisejících s drážní dopravou (např. výpravní budovy) Českými drahami a tedy jejich odblokování pro vlastníka, v současnosti s nimi disponuje na základě uzavřených smluv z let 2004 až 2007 po dobu 30 až 50 let Masaryk Station Development,;
- rekonstrukce výpravní budovy Masarykova nádraží z prostředků získaných z prodeje nemovitostí v dané lokalitě;

- zrušení všech dosavadních smluv souvisejících s projektem a narovnání veškerých jimi založených majetkových vztahů.

Cena za prodej pozemků, nemovitostí a majetkového podílu ve společnosti MSD bude stanovena nezávislým znaleckým posudkem a bude se týkat cca 72 000 m² (tj. o cca 40 % nižší rozsah oproti původnímu záměru z doby uzavření smluv v roce 2004 až 2007). Pozitivním faktorem je, že její uhrazení by proběhlo v relativně krátkém čase oproti dosavadnímu modelu s neurčenými termíny ve vzdálené budoucnosti, po realizaci projektu. Jsme přesvědčeni, že tento postup významně urychlí rekonstrukci výpravní budovy Masarykova nádraží a lepší využití dalších pozemků a nemovitostí ve vlastnictví Českých drah s pozitivním přínosem pro akciovou společnost, včetně zachování drážního provozu. Záměr na řešení situace ve společnosti Masaryk Station Development vzal na vědomí také Řídicí výbor společnosti a udělil společnosti předchozí souhlas ke krokům směřujícím k případnému prodeji podílu v Masaryk Station Development.

07. 10. 2011 Praha může zapomenout na obchvat, Budějovice na železniční koridor

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/138564-praha-muze-zapomenout-na-obchvat-budejovice-na-zeleznicni-koridor/>)

Ministerstvo dopravy už má definitivní seznam staveb, které příští rok zastaví nebo vůbec nerozjede. Ani navýšení rozpočtu o čtyři miliardy korun nezachránilo další výstavbu obchvatu Prahy nebo železniční koridor z hlavního města do Českých Budějovic. Naopak zelenou dostane další úsek dálnice D3 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí a taky modernizace nejfrekventovanější české dálnice D1. Mysleli jste si, že se už brzy dostanete rychle kolem hlavního města od hradecké dálnice k té brněnské? Chyba lávky. Resort dopravy musí šetřit, takže na výstavbu obchvatu Prahy nebudou peníze. Nedokončí se ani Vysočanská radiála a v Mladé Boleslavi zase mohou zapomenout na výstavbu severovýchodní části obchvatu, který měl odvést dopravu z centra města. "Nedojde ani k realizaci obchvatu Chrudimi, tam bude pokračovat pouze archeologický průzkum, a nebude ani zahájena stavba silnice R49 Fryšták – Hulín," doplnil seznam zastavených staveb mluvčí ministerstva dopravy Marek Illiáš.

Českobudějovický koridor zřejmě čeká již třetí odsunutí

Ještě víc se škrtalo na železnici. Na trati z Prahy do Berouna nebude modernizován úsek Černošice – Kadletěj a v Moravskoslezském kraji zase úsek Český Těšín – Dětmarovice. Odloženy budou také práce na železničním koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi v úseku České Budějovice – Nemanice, to znamená, že se celý koridor nestihne dokončit do roku 2016. Termín jeho plánovaného dokončení se tak bude muset znovu posunout – už po třetí. "Předpokládáme, pokud ještě je v platnosti tzv. superstrategie ministerstva dopravy, že se dostáváme někam za rok 2016, možná až k roku 2020," podotkl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Koridor přitom měl být dokončen původně v roce 2010, pak se termín posunul na rok 2012 a v roce 2005 pak na doposud platný rok 2016. "Z našeho pohledu je to už věc, která je i mezinárodní ostudou," prohlásil náměstek hejtmana Jihočeského kraje Martin Kuba (ODS).

A na co tedy v rozpočtu ministerstva dopravy peníze budou?

Více než 1,5 miliardy ministerstvo příští rok pošle na opravu D1 mezi Mirošovicemi a Kývalkou. 3 miliardy pak dá na další úsek D3 z Táboře do Veselí nad Lužnicí. "Další peníze poputují na dostavbu dálnice D8 v úseku Lovosice – Řehlovice, jedná se vlastně o posledních 17 kilometrů této stavby," doplnil mluvčí ministerstva. Na železnici se bude stavět mnohem skromněji. Modernizován bude průjezd Plzně a taky úsek z Plzně do Rokycan. Dalších téměř půl miliardy korun půjde na zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Modernizace by se mělo podle Halla dočkat několik desítek přejezdů. Ministr dopravy původně požadoval navýšení rozpočtu svého resortu o 8,8 miliardy korun. Právě tato suma by podle něj postačovala k tomu, aby Česká republika plně vyčerpala evropské dotace, na které může dosáhnout. Nakonec ale dostal téměř o pět miliard méně. Resort dopravy proto teď musí utahovat opasky.

09. 10. 2011 Čistotu vlaků nikdo nehlídá, nejsou lidé

Zdroj: (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/138978-cistotu-vlaku-nikdo-nehlida-nejsou-lide/>)

Kontrol zaměřených na čistotu ve vlacích razantně ubylo. Přestože loni udělili Českým drahám inspektoři za nedostatky v kultuře cestování sankce za skoro sedm milionů korun, letos se vypravili jen na minimum inspekcí. Může za to propouštění na ministerstvu dopravy, ale také u drážní inspekce.

Kontroloři přitom na pokutách vybrali podstatně více, než jaké měli náklady. Podrobná kontrola vypraveného vlaku zahrnuje velké množství položek – od zhodnocení toalet přes stav jednotlivých kupé až třeba k tomu, zda řazení soupravy odpovídá tomu, jaké avizuje dopravce před jízdou na internetu. "Naše zaměstnance například zajímá, jestli jsou na záchodcích ručníky, jestli tam najdou tekoucí vodu nebo jestli sedačky v kupé nejsou vyloženy špinavé," popisuje Martin Novák z ministerstva dopravy, které by mělo z pozice objednatele dálkové dopravy kontrolovat hlavně rychlíkové spoje. Kromě čistoty jeho inspektory vždy zajímalo například také to, jestli vlaky jezdí na čas: "To je druhý důležitý bod kontrol, plnění grafikonu. Tím, že vlaky objednávané, tak samozřejmě nechceme platit za zpoždění zaviněná dopravcem," dodává mluvčí úřadu.

Kontrola čeká jen 1 vlak z 34 tisíc

Jenže proti loňsku teď kontroly téměř nejsou. Zatímco před rokem byl v průměru každý den zkontrolován alespoň jeden vlak, letos se uskuteční zhruba jedna inspekce za pět dnů. V porovnání s celkovým počtem spojů to tak je zcela mizivý zlomek – vlaků totiž denně vyjíždí přes sedm tisíc, takže v průměru zavítá kontrolor zhruba jen do jedné soupravy ze 34 tisíc vypravených. "Samozřejmě platí, že kde není kontrola, tak jsou tendence obcházet nařízení a smlouvy," konstatuje generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut. Právě jeho lidé spolu s kontrolory z ministerstva dopravy loni navštívili přes čtyři stovky vlaků, letos ale kvůli propouštění stihli prohlédnout jen asi čtvrtinu spojů proti loňsku. "Z 55 zaměstnanců, které jsme měli v roce 2010, jsme museli snížit počet na padesát. A ty potřebuje arážní inspekce zejména pro šetření nehod, na kontroly vlaků už jim nezbyvá čas," vysvětluje Šigut s tím, že zatímco loni jeho inspektoři provedli 268 kontrol, letos jich bylo 75.

Za ministerstvo hlídá vlaky jeden člověk

Ještě horší situace je na ministerstvu dopravy, které snížilo své kontroly jen asi na šestinu proti loňským číslům. "Ten příslušný odbor není mnohočetný, takže na tuto činnost je vyčleněn pouze jeden člověk. Ten vyjíždí zhruba třikrát do týdne. Celý problém je důsledkem toho, že se omezuje ve veřejné správě počet zaměstnanců," tvrdí mluvčí Novák. Méně kontrolorů ovšem znamená dobrou zprávu pro České dráhy. Loni totiž za prohřešky musely zaplatit skoro sedm milionů korun, letos jim inspektoři naučovali jen zhruba milion. "Počet kontrol rozhodně neomezí naši snahu o to, aby ta kvalita byla co nejlepší. Proto jsme vysoutěžili novou firmu, která se nám stará o čistotu ve vlacích, nastavili jsme nové standardy kvality a náš personál jsme vyškolili, aby i během jízdy kontroloval dodržování čistoty," říká mluvčí Českých drah Radek Joklík. Nově na některých tratích hlídá kvalitu služeb alespoň virtuální přítomnost konkurence.

10. 10. 2011 Železniční tunel na Slovensko vyjde stát o polovinu levněji (Střelenský tunel)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleznicni-tunel-na-slovensko-vyjde-stat-o-polovinu-levneji-p52/-eko-doprava.aspx?c=A111010_094909_eko-doprava_spi)

Pokud si chcete udělat představu, jak "levně" se v posledních letech stavělo na železnici, stačí se podívat na výsledek jedné z posledních soutěží Správy železniční dopravní cesty. Ještě před rokem a čtvrt počítala, že oprava Střelenského tunelu na hlavním tahu mezi Valašským Meziříčím a Púchovem vyjde na 550 milionů korun, nakonec ale bude stát zhruba polovinu. Za 287 milionů korun ho opraví společnost Subterra, která nabídla nejnižší cenu z devíti soutěžících.



Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se pokoušela vysoutěžít firmu na opravu tunelu už loni, tehdy šel nejnižší Viamont DSP s 416 miliony korun. Nové vedení ale soutěž nakonec zrušilo. Prý kvůli opravě druhé hlavní trasy na Slovensko v Jablunkově. "Mohla by nastat nepříjemná situace, že by nebylo možné vést dopravu ani přes objízdnu trasu. Z tohoto logického a preventivního důvodu bylo tedy připravované výběrové řízení na rekonstrukci Střelenského tunelu zrušeno," vysvětlil tehdy mluvčí SŽDC Pavel Halla. Oprava nakonec bude ještě levnější, stavaři zlevnili dalších více než sto milionů korun. V soutěži bylo celkem devět firem. Oprava na hlavním tahu na Slovensko potrvá až do roku 2013. Provoz na trati omezí, ale nezastaví, vlaky budou jezdit většinou po jedné koleji. Jen na pár hodin bude zastaven provoz v případě přechodu oprav z jedné do druhé koleje.

Kdo soutěžil:

- Eurovia CS
- Viamont DSP
- Skanska

- Eiffage Konstrukcion
- Sdružení TT STŘELNÁ – TSS Grade a Tučín
- Sdružení Alpine a TOMI-REMONT – ALPINE bau CZ a TOMI-REMONT
- FIRESTA – Fišer, rekonstrukce, stavby
- Sdružení Střelenský tunel – Pražské silniční a vodohospodářské stavby a Chládek a Tintěra Pardubice a PORR Tunnelbau GmbH
- Subterra

10. 10. 2011 Obce zachraňují krušnohorské lokálce každodenní provoz, bojí se zlodějů (trať č. 135)

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/obce-zachranuji-krusnohorske-lokalce-kazdodenni-provoz-boji-se-zlodeju-1od-usti-zpravy.aspx?c=A111010_1665369_usti-zpravy_alh)

Populární "Krušnohorský expres" mezi Mostem, Loukou u Litvínova a Moldavou bude od prosince jezdit jen o víkendech a prázdninách. Kraj přestane objednávat a platit spoje ve všední dny. Podle něj jsou spoje na trati nevytížené. Obce v okolí si to ale nemyslí. A našly alternativu – soukromého provozovatele. Nyní radnice řeší, jak vše zorganizovat a hlavně zaplatit. Provozovat trať by měla společnost Jindřichohradecké místní dráhy. Počítá s klasickými motoráčky. Provoz ve všední dny přijde obce zhruba na milion až milion a půl.

"Nejen já, ale i mí kolegové z okolních obcí máme obavu z toho, že dojde k postupnému rozkradení železniční cesty. Myslím si, že plánované omezení provozu ve všední dny pouze na prázdniny, tedy nepravidelný provoz, může odradit řadu návštěvníků Krušných hor," upozornil starosta krušnohorského Mikulova Ota Stehno. Starosta se proto obává, že zastavení lokálky bude mít negativní vliv na celý region. Je to podle něj i negativní vzkaz německé straně, která by v budoucnu ráda krušnohorské tratě na obou stranách hranice opět propojila.

"Vlaky obsazené jsou. Jsme přesvědčeni, že stálý provoz má smysl. Vždyť se tu všude pracuje na směny, lidé mají volna ve všední dny, tak proč by si nezajeli do hor na výlet, na běžky, na lyže nebo jen tak si odpočinout," doplnil Karel Mikulášek z Konzultační dopravní společnosti, jež se zabývá koordinováním provozu. Mikulášek stojí třeba za znovuvytvářením Švestkové dráhy mezi Lovosicemi, Třebívlicemi a Mostem, nebo Doupovské dráhy na pomezí Kadaňska a Žatecka. Právě zkušenosti z provozování těchto letních a turisticky atraktivních spojů jsou podle něj další argument, proč vlak na Moldavu udržet i ve všední dny. Nahradit vlak autobusem má totiž smysl pro ty, kteří tuto dopravu pravidelně využívají k cestě za prací nebo do školy, ale další lidi autobus nepřiláká. Například když měla Švestková dráha letos na jedné části trati výluky, zájem o dopravu náhradními autobusy byl minimální. Vlaky na zbývající trati přitom naopak využilo o 40 procent lidí víc než loni.

Krušnohorská železnice

Číslo trati 135, délka 42 kilometrů, trasa z Mostu na Moldavu. Trať je v provozu od konce 19. století, po opravě v letech 1997 – 1998 po ní jezdí pravidelné vlaky ČD a úsek Louka u Litvínova – Moldava byl vyhlášen kulturní památkou České republiky. Od prosince se mají vlaky v pracovní dny zastavit, obce chtějí provoz zachovat.

10. 10. 2011 České dráhy zavedou přímé spojení do Kodaně

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11699/>)

České dráhy ve spolupráci s DB AutoZug zavedou od prosincové změny jízdního řádu nové noční komfortní spojení Prahy a Kodaně. Denně bude obě města spojovat přímý lůžkový vůz Českých drah a lehátkový vůz DB AutoZug. Spojení bude zajištěno v kategorii komfortních nočních vlaků EuroNight / CityNightLine (EN / CNL) a v úseku mezi Prahou a Berlínem budou zařazeny ve vlaku EN Phoenix. Spoj bude odjíždět z Prahy večer v 18:29 hod. a do Kodaně přijede druhý den dopoledne v 10:07 hod. Opačným směrem bude z Kodaně odjíždět obvykle v 18:10 hod. a do Prahy přijede v 9:26 hod. Kromě Kodaně obslouží spojení i další místa na severu Německa a v Dánsku, např. Flensburg, Padborg, Kolding s přípojem do Aarhusu nebo Odense.

Cestující budou mít k dispozici moderní lůžkový vůz Českých drah, který nabízí oddíly pro jednoho až tři cestující, včetně komfortních oddílů se samostatným WC a sprchou. Cestující z běžných oddílů mohou využít WC a sprchu na kraji vozu. Samozřejmostí je klimatizace nebo elektrické zásuvky

pro napájení drobné elektroniky v oddílech cestujících. Systém WC je uzavřený, a tak ho mohou cestující využít kdykoli během cesty. Ničím nerušený pobyt v lůžkovém voze je zajištěn systémem vnitřního a vnějšího uzamykání oddílů. Součástí lůžkového příplatku je taktéž snídaně podávaná přímo do vašeho kupé. Klimatizovaný lehátkový vůz bude provozovat společnost DB AutoZug a nabídne klasické oddíly se čtyřmi nebo šesti lehátky.

Vedle standardní nabídky jízdenek budou na této lince k dispozici také známé zvýhodněné nabídky SparNight v ceně od 49 EUR za lehátkový vůz, od 69 EUR v lůžkovém voze kategorie economy a v lůžkovém voze 1. třídy (deluxe) pak od 99 EUR. Praha a Kodaň měly přímé vlakové spojení již v první polovině 90. letech. Tehdy ho zajišťovaly dánské železnice svými vozy na denním rychlíku Neptun.

10. 10. 2011 Muchova epopej by mohla najít útočiště na pražském hlavním nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/muchova-epopej-by-mohla-najit-utociste-na-prazskem-hlavnim-nadrazi-1fd-praha-zpravy.aspx?c=A111010_141233_praha-zpravy_sfo)

Praha přišla s nápadem umístit Slovanskou epopej Alfonse Muchy do prostor Fantovy kavárny na hlavním nádraží v Praze. Nápad vzešel ze studie, kterou si nechal ohledně umístění významného díla zpracovat pražský primátor Bohuslav Svoboda. Myšlenka se líbí nejen nájemci nádraží, ale i Muchovu vnukovi. Praha dosud uvažovala o třech místech, kam by bylo možné rozměrné Muchovo dílo v Praze dlouhodobě umístit. Jednou z možností byla jízdná Pražského hradu na Pohofelci. S tím ovšem Hrad nesouhlasil. Druhou možnost představovala výstavba zcela nové budovy na Letenské pláni, která by vyrostla nedaleko Národního technického muzea a sloužila by výhradně jako výstavní prostor pro Epopej. Poslední zvažovanou možností pak byl nový pavilon na Vítkově.

Magistrát teď na základě vypracované studie přichází s další myšlenkou. Umístit plátna do historické budovy hlavního nádraží, konkrétně do prostor Fantovy kavárny. Ta zatím jako jediná na nádraží neprošla rekonstrukcí. Hlavní nádraží je podle představitelů města jedno z uvažovaných míst. "První patro budovy má rozsáhlá křídla, a tak se uvažuje nejenom o umístění Epopeje, ale i dalších děl Alfonse Muchy. Vše je ale ještě otázkou jednání mezi Prahou, Českými drahami a společností Grandi Stazioni i v rámci pražské radnice," uvedla pro iDNES.cz mluvčí magistrátu Tereza Krásenská.

Podle italské společnosti Grandi Stazioni, která má od Českých drah budovu hlavního nádraží pronajaté na 30 let, je to velice zajímavá myšlenka. "Ten nápad se nám líbí. Domníváme se, že umístění secesního díla do secesních prostor je oboustranně velmi přínosné," řekl iDNES.cz mluvčí Grandi Stazioni Martin Hamšík. Navíc by to podle jeho slov bylo i velice praktické řešení. "Hlavním nádražím projde denně až 100 tisíc lidí, což znamená, že je tam velký návštěvnický potenciál. Kromě toho se nádraží nachází v centru Prahy, kde je v dosahu metra i tramvaje," dodal Hamšík. A důležité je podle něho ještě jedno hledisko. Pro Prahu by toto řešení bylo výhodné i ekonomicky. Nemusela by stavět vlastní výstavní prostor, což by stálo peníze i čas. "My bychom mohli zrekonstruovaný výstavní prostor dát k dispozici přibližně od roku 2014," upřesnil Hamšík.

Kavárna se upraví na míru rozměrné expozici

Společnost Grandi Stazioni nikdo ze zástupců města zatím oficiálně neoslovil. Pokud se tak stane, jsou její představitelé připraveni o návrhu jednat. Ve chvíli, kdy se na společném projektu domluví, vznikne konkrétní projekt, jak budovu adekvátně upravit jako kulturní prostor šitý na míru právě této expozici. S návrhem umístit Slovanskou epopej na hlavní nádraží souhlasí i Muchův vnuk John. ČTK to řekla mluvčí Muchovy nadace Simona Křištofková. "Prostor historické budovy hlavního nádraží by nám nevalil, je to zajímavé místo," uvedla. Naopak zcela proti je Moravský Krumlov, na jehož zámku bylo po dlouhá léta Muchovo rozsáhlé dílo umístěno jako stálá expozice. "To je snad legrace? To chceme udělat z tak jedinečného díla, jakým je Slovanská epopej, cirkus a vystavovat jej na nádraží," řekl ČTK starosta Moravského Krumlova Tomáš Třetina.

Pět obrazů Epopeje je v současné době v pražském Veletržním paláci, zbývajících 15 pláten je stále na zámku v Moravském Krumlově. Po skončení turistické sezony chce Praha i zbývajících plátna přestěhovat do Prahy. Slovanskou epopej tvoří 20 velkoplošných obrazů inspirovaných slovanskou mytologií a dějinami Čechů a Moravanů. Mucha obrazy daroval Praze, po druhé světové válce byly převezeny do Moravského Krumlova, kde byly nejprve zrestaurovány a pak vystaveny. Kvůli stěhování díla, které se mělo vloni přesunout do Prahy na výstavu, vznikly mezi Prahou a Moravským Krumlovem ostré spory, které se uklidnily až poté, co se změnilo vedení obou radnic. Moravský Krumlov chce Prahu přemluvit, aby obrazy na tamějším zámku nechala.

11. 10. 2011 Zloději na Prachaticku ukradli přes třicet tun kolejnic a pražců

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/zlodeji-na-prachaticku-ukradli-pres-tricet-tun-kolejnic-a-prazcu-pxw-/budejovice-zpravy.aspx?c=A111011_112123_budejovice-zpravy_pp)

Přes třicet tun kolejnic a ocelových pražců zmizelo u nádraží v Zátoni na Prachaticku. Zloděj nebo spíše zloději museli pravděpodobně pro krádež použít těžkou techniku. Způsobili škodu za více než 270 tisíc korun. Policisté pátrají po zlodějích, kteří v době od 19. září do 5. října ukradli u vlakového nádraží v Zátoni přes sedm tun kolejnic o celkové délce 166 metrů, téměř sedmnáct tun ocelových pražců a téměř osm tun drobného ocelového odpadu. "Kriminalisté zatím nezjistili, jak zloději materiál z nádraží odvezli. Velmi pravděpodobně ale museli použít nějakou těžkou techniku. Kolejnice, které ukradli, byly dlouhé dva nebo tři metry. Možná je na místě ještě před odvozem rozřezali," uvedla mluvčí prachatické policie Martina Joklová s tím, že nenechavci měli místo pravděpodobně dopředu vytipované. Poškozené českobudějovické firmě vznikla škoda za více než 270 tisíc korun.

11. 10. 2011 Oslavy 170 let Severní dráhy císaře Ferdinanda (15. října 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11708/>)

V sobotu 15. října oslaví České dráhy na přerovském nádraží 170. výročí příjezdu prvního vlaku po Severní dráze císaře Ferdinanda. Z Prahy pojedou protokolární vlak Pendolino, další vlaky pak vyjedou z Bohumína, Břeclavi nebo Olomouce. Železniční minulost i současnost přiblíží vystavená železniční vozidla a lokomotivy na přerovském nádraží, vedle prohlídky soupravy Pendolino lze vyjet na parní jízdy do okolí Přerova. Oslavy zpřijemní bohatý doprovodný program s vystoupením Michala Davida, skupiny Maxim Turbulenc a dalších.

„V Přerově se sjedou historická i moderní vozidla Českých drah. Z Břeclavi sem přijede vlak s parní lokomotivou „Šlechtična“, vlak z Olomouce poveze parní lokomotiva „Kremák“ a vlak z Bohumína elektrická lokomotiva „Bobina“. Krátce před desátou sem dorazí také protokolární vlak z Prahy, na kterém bude nasazena jednotka Pendolino. Po jeho příjezdu proběhne v 10 hodin slavnostní zahájení oslav 170. výročí Severní dráhy na 1. nástupišti u sedmé koleje,“ uvádí Pavel Kožený, vedoucí oddělení marketingové produkce ČD a doplňuje: „Oslavy 170 let Severní dráhy probíhají i přes velkou rekonstrukci přerovského železničního uzlu, což limituje možnosti rozsáhlejší výstavy železničních exponátů, jaké si tato oslava zaslouhuje. I přes to slavíme a nabízíme o to bohatší program na podiu.“ Zábavný program a produkce na velkém podiu proběhne v levé části přerovského nádraží, v sousedství autobusového nádraží. Pro děti bude připraven skákací hrad a herní stan, chybět nebude ani občerstvení. Vstup na oslavy je zcela zdarma. Zpřístupněna bude i souprava Pendolino, která stále láká řadu zájemců, všichni si ji mohou prohlédnout od 10:45 do 16:20 na 7. koleji.

Program oslav 170 let Severní dráhy císaře Ferninanda

- 10:00 Slavnostní zahájení
- 11:00 Dechový orchestr Haná
- 11:00 – 12:00 Autogramiáda fotbalového vicemistra Evropy Pavla Srníčka
- 12:45 Maxim Turbulenc
- 14:30 Karel Bláha a jeho host Jolana Smyčková
- 15:45 Michal David
- 16:45 Ukončení oslav

V průběhu dne bude vedle prohlídky soupravy Pendolino k vidění výstava železničních vozidel a lokomotiv. Například zde budou parní lokomotivy 534.0432, 433.002, 314.303 a 475.101. Vystavena bude i známá parní lokomotiva „Rosnička“ (464.202), vyrobená v Plzni v polovině 20. století, na kterou 30. listopadu 2009 vyhlásilo Národní technické muzeum a Nadace Okřídlené kolo veřejnou sbírku cílenou na opravu kotle. Vedle parních krás zde budou i funkční motorové lokomotivy T 466.0007 a T 334.0090 a elektrická lokomotiva E 499.004. Během dne se také uskuteční parní jízdy do okolí Přerova po tzv. trianglu. V 17 hodin proběhne slavnostní zahájení výstavy k 170. výročí příjezdu prvního vlaku na střední Moravu v přerovském Muzeu Komenského.

Jízdní řády protokolárních a zvláštních vlaků 15. října 2011**Protokolární vlak Praha – Přerov a zpět (15. října 2011)**

Zvl. IC 11051/10110

stanice

Zvl. IC 10100/11050

příjezd	odjezd		příjezd	odjezd
	7:23	Praha hl. n.	19:26	
8:22	8:23	Pardubice hl. n.	18:25	18:27
9:36	9:37	Olomouc hl. n.	17:13	17:14
9.51		Přerov		17:00

Odbavení cestujících v těchto vlacích je podle standardního tarifu Českých drah. Vlak je povinně místenkový, cestující si k jízdniému dokladu musí zakoupit místenku za 70 Kč nebo 35 Kč se slevou Rail plus. Místenky jsou k dispozici pouze do 2. třídy (vozy číslo 3 až 7), všechna místa ve vozech 1. třídy jsou již rezervována.

Protokolární vlak Bohumín – Přerov a zpět (15. října 2011)

Zvl. Ex 11056	stanice	Zvl. Ex 11057		
příjezd	odjezd		příjezd	odjezd
	8:12	Bohumín	18:06	
8:19	8:23	Ostrava hl. n.	17:57	18:00
8:30	8:32	Ostrava-Svinov	17:47	17:49
8:50	8:52	Suchdol nad Odrou	17:28	17:30
9:06	9:08	Hranice na Moravě	17:14	17:16
9:17	9:20	Lipník nad Bečvou	17:02	17:04
9:32		Přerov		16:50

Ve vlacích platí běžný tarif ČD, do vlaků nelze zakoupit místenku.

Protokolární vlak Břeclav – Přerov a zpět (15. října 2011)

Zvl. Ex 11057	stanice	Zvl. Ex 11056		
příjezd	odjezd		příjezd	odjezd
	7:50	Břeclav	19:20	
8:10	8:15	Hodonín	18:58	19:00
8:45	8:55	Staré Město u Uh. Hr.	18:27	18:28
9:10	9.13	Otrokovice	18.01	18:11
9:27	9:37	Hulín	17:45	17:47
9:52		Přerov		17:30

V protokolárním vlaku z/do Břeclavi platí globální cena. Jízdenky je možné zakoupit pouze u vlakového doprovodu před odjezdem nebo přímo ve vlaku, do vlaků nelze zakoupit místenku. Jednosměrné jízdné do Přerova z Břeclavi a Hodonína stojí 120 korun, zpáteční 220. Ze Starého Města u Uherského Hradiště stojí jízdenka 100, zpáteční 180 a z Otrokovic a Hulína je za 80 Kč, zpáteční jízdné je za 140 korun. Cestovat lze i kratší úsek, jízdenka stojí 40 korun (pro jeden úsek).

Protokolární vlak Olomouc – Přerov a zpět (15. října 2011)

Zvl. Sp 10107	stanice	Zvl. Sp 10121		
příjezd	odjezd		příjezd	odjezd
	8:45	Olomouc hl. n.	17:47	
9.12		Přerov		17.20

Ve spěšném vlaku platí globální jízdné. Jízdenky bude prodávat vlakový doprovod před odjezdem nebo přímo ve vlaku, do vlaků si nelze zakoupit místenku. Jednosměrná jízdenka stojí 60 korun, zpáteční 100. Děti do 15 let platí poloviční jízdné. Součástí sobotních oslav budou i parní jízdy po tzv. přerovském trianglu z/do Přerova přes Prosenice, Dluhonice, Rokytnice u Přerova a Brodek u Přerova. Vedle parní lokomotivy „Krémmák“ pojedou i parní lokomotiva „Matěj“. Historický parní vlak vyjíždí z přerovského nádraží v 10:27, zpět se vrátí v 11:30. Jízdné do mimořádného vlaku stojí 100 korun a děti do 15 let platí polovinu, nejmenší děti do 6 let cestují zdarma. Ve stejný den se uskuteční i parní jízdy mezi Přerovem a Olomoucí. Jednosměrné jízdné z Přerova do Olomouce stojí 60 korun, zpáteční 100. Zvýhodněné, poloviční, jízdné platí děti od 6 do 15 let.

Jízdní řád parních vlaků Přerov – Olomouc (15. října 2011)

	příjezd	odjezd
Přerov	-----	11:53
Grygov	12:10	12:11
Olomouc hl. n.	12:20	13:08
Grygov	-----	13:18
Brodek u Přerova	13:27	13:29
Přerov	13:43	13:55
Grygov	14:12	14:13
Olomouc hl. n.	14:22	15:33
Brodek u Přerova	15:51	15:52
Přerov	16:05	

11. 10. 2011 Plzeňský příměstský vlak svezde od půli prosince cestující až do Blovic (Plzeňská linka)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/plzensky-primestsky-vlak-sveze-od-puli-prosince-cestujici-az-do-blovic-1n6-/plzen-zpravy.aspx?c=A111011_1666325_plzen-zpravy_mav)

Od 12. prosince dovezou všechny spoje Plzeňské linky cestující až do Blovic. Jezdit bude jen ve všední dny a ve dvouhodinových intervalech jako nyní. Jedná se o hlavní změnu v druhém roce provozu tohoto železničního spoje. "Také první ranní spoj bude vyjíždět rovnou z Blovic v 5:03. Dosud začíná v Nezvěsticích," konstatovala Marcela Benediktová ze společnosti POVED, která organizuje plzeňskou veřejnou dopravu. Přímo z Blovic pojedou i vlaky, které dosud vyjíždí v 15:13 a 17:13 z Nezvěstic. V opačném směru z Kozolup vyjede první spoj o pár minut později, tedy v 6:40. Všechny ostatní vlaky budou z Kozolup odjíždět nově deset minut po sudé hodině.

Častěji než po dvou hodinách vlak zatím jezdit nebude

Plzeňský kraj zatím nepočítá, že by metropolitní linka jezdila častěji než po dvou hodinách. "V nejbližších týdnech totiž odstartují stavební úpravy železničního uzlu Plzeň hlavní nádraží. Průjezd tak bude částečně omezený. Nechceme ho zahřít dalšími vlaky," vysvětlila Marcela Benediktová. Příměstská linka bude v Plzni i nadále stavět na pěti zastávkách. Lidé s ní mohou stále cestovat s předplacenou Plzeňskou kartou.

11. 10. 2011 Tiskové prohlášení ministra dopravy k dnešnímu jednání se zástupci společnosti RegioJet, a.s.

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/tiskove+prohlaseni.htm)

Ministr dopravy Pavel Dobeš dnes jednal s panem Radimem Jančurou a dalšími zástupci společnosti RegioJet, a.s., ve věci zajištění dopravní obslužnosti na trase Praha – Brno – Břeclav. Ministr zástupcům uvedené soukromé firmy řekl, že vítá a podporuje liberalizaci železniční dopravy, jejímž cílem je zvýšení úrovně služeb za odpovídající ceny na českých železnicích. Ministerstvo dopravy již od roku 2009 jednoznačně deklaruje, že plánuje za předem jasně nastavených podmínek postupně soutěžit dálkové železniční tratě podle předem stanoveného „Harmonogramu otevírání trhu veřejných služeb“. Vláda České republiky tento harmonogram schválila v červnu letošního roku.

Předseda představenstva společnosti RegioJet, a.s., Radim Jančura přednesl ministrovi dopravy ultimativní žádost, že ministerstvo musí okamžitě rozhodnout, jak bude konat ve věci jeho žádosti o provozování linky Praha – Brno – Břeclav, případně dalších dálkových tratí, které navrhuje provozovat bez dotací. Tlak na okamžité vyjádření ze strany pana Jančury ministr Dobeš odmítl s jasným příslibem, že do konce roku 2011 svolá setkání všech zájemců o provozování dálkové železniční dopravy, na kterém všichni konkurenti z oboru s potencionálním zájmem o provozování příslušných tratí, tedy nejen společnost RegioJet, dostanou prostor ke svým návrhům a budou rovněž obeznámeny s návrhy dalších kroků ze strany ministerstva dopravy. Ty budou i nadále směřovat k postupné liberalizaci přepravních služeb v dálkové železniční dopravě. Zájem o zajišťování dopravních služeb dosud projeví dopravci Viamont a.s., RegioJet a.s., Leo Express a.s., Veolia

Transport a.s., Arriva vlaky s.r.o., Abellio CZ a.s. a České dráhy a.s. „Sejdeme se s ostatními konkurenty, kteří projevují zájem, a projednáme další možnosti budoucích podmínek otevírání železničního dopravního trhu. Mým cílem jsou transparentní a férové soutěže vedoucí ke kvalitní a efektivní dopravě,“ uvedl ministr dopravy Pavel Dobeš.

Příloha: Časový plán otevírání trhu

a) Harmonogram otevírání trhu do období platnosti jízdního řádu 2018/2019

Zahájení plnění	Notif.	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2013/2014	2010	R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	M	0,5	1,4
2014/2015	2010	R 5: Praha – Ústí n.L. – Karlovy Vary – Cheb R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n. L. – Děčín	E	2,4	6,5
2014/2015	2011	R 14: Liberec – Pardubice R 15: Liberec – Ústí nad Labem	M	1,6	4,3
2014/2015	2011	R 16: Plzeň – Most	M	0,5	1,2
2015/2016	2011	Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (– Slovensko) / Luhačovice	E+M	3,7	10,1
2016/2017	2012	R 6: Praha – Plzeň – Klatovy R 10: Praha – Hradec Králové	E	2,8	7,7
2017/2018	2013	R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	E	3,2	8,8
2018/2019	2014	R 21: Praha – Turnov – Tanvald R 24: Praha – Kladno – Rakovník	M	1,8	5,0

b) Harmonogram otevírání trhu od období platnosti jízdního řádu 2019/2020

Zahájení plnění	Notif.	Linky zahrnuté v provozním souboru	Trakce	Rozsah	Podíl
2019/2020	2015	R 6 (část Ex): Praha – Plzeň – Německo/Cheb	E+M	2,4	6,6
2020/2021	2016	R 26: Praha – Písek – České Budějovice	M	0,9	2,4
2021/2022	2017	R/Ex: Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko	E	2,6	7,2
2022/2023	2018	R 7 (+Ex): Praha – České Budějovice – Rakousko	E	1,9 (3,0)	5,2 (8,2)
2024/2025	2020	část R 11: Plzeň – České Budějovice část R 11: České Budějovice – Jihlava – Brno	E E+M	0,7 1,2	2,0 3,3
2025/2026	2020	R 8: Brno – Ostrava – Bohumín R 12: Brno – Šumperk R 13: Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc R (nový): Brno – Zlín	E	3,5	9,5
2026/2027	2021	Ex: Brno – Ostrava – Bohumín Ex 4: Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko	E	0,7 a více	2,0 a více
2027/2028	2022	Ex 3: Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko/Slovensko	E	4,1	11,1

11. 10. 2011 Příspěvek státu krajům na regionální dopravu zůstane 2,6 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/prispevek-statu-krajum-na-regionalni-dopravu-zustane-2-6-mld-kc/699420>)

Asociace krajů a ministerstvo dopravy se dohodly na financování regionálních železnic pro rok 2012. Příspěvek krajům pro dotování prokazatelné ztráty zůstane 2,6 miliardy korun, které krajům zaručilo memorandum podepsané předchozí vládou Jana Fischera. Na dnešní tiskové konferenci to řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. Podle předsedy Asociace krajů Michala Haška kraje trvají na státních

dotacích v plné výši i v následujících letech. Právní závaznost memoranda zpochybňují ministr financí Miroslav Kalousek i premiér Petr Nečas. Kalousek pro příští rok navrhoval prostředky krajům snížit o 300 milionů korun. Dobeš upozornil na to, že grafikony pro jízdní řády na jednotlivých tratích pro příští rok jsou již odevzdané, a není tedy prostor pro jakékoliv snižování objemů přepravy. V roce 2012 tak zůstane objem regionální přepravy na současné úrovni a otázka platnosti memoranda se podle něj bude vztahovat na následující roky.

Výpadek ve financování navrhuje Asociace krajů pokryt snížením spotřební daně z paliv a maziv o 2,5 procenta, čímž by se podle hejtmána a stínového ministra dopravy za ČSSD Milana Chovance dostatečně zvýšil objem vybraných peněz z této daně. Svůj návrh na pokrytí 300milionového výpadku financování má i ministerstvo dopravy. Konkrétní řešení ale Dobeš odmítl upřesnit s tím, že je nejdříve musí projednat s Asociací krajů.

Vedle financování železnic probírali hejtmáni s ministrem také páteční odvolání svého zástupce Jaroslava Palase z dozorčí rady Českých drah. Podle Haška se s tímto krokem kraje nesmíří a budou požadovat, aby byly v radě ČD zastoupeny, protože se významně podílejí na objednavce dopravy u Českých drah. Hašek nevyloučil ani možnost, že by hejtmáni mohli požadovat návrat odvolaného Palase. Ministerstvo dopravy v minulém týdnu prosadilo odvolání Palase, neboť se domnívalo, že by se hejtmán mohl dostat do střetu zájmů, pokud by ve funkci setrval a hájil zároveň kraje i České dráhy.

13. 10. 2011 Vlakem do Berlína? Po německých kolejích od prosince draž

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlakem-do-berlina-po-nemeckych-kolejich-od-prosince-draz-708554>)

Německé dráhy chystají před Vánoci zdražení jízdného, které pocítí i lidé cestující z Prahy do Berlína nebo do Mnichova. Rychlíky IC a ICE zdraží v průměru o 3,9 procenta, regionální vlakové spoje o 2,7 procenta. Zdraží i věrnostní karty, takzvané BahnCards. Důvodem zdražení jízdného je podle člena představenstva Deutsche Bahn Ulricha Homburga zvýšení cen surovin i platů zaměstnanců. Je velmi pravděpodobné, že zvýšení cen Deutsche Bahn zdraží i některé linky z Prahy do Německa. „Pokud by DB zvýšila ceny svých základních jízdenek, lze předpokládat, že se tato změna promítne také do mezistátních jízdenek,“ řekl pro E15 mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. „U akčních cen typu Sporotiket Evropa a SparNight změnu cen neočekáváme ani v případě zmíněné úpravy tarifů na DB,“ dodal.

14. 10. 2011 První vlak přijel do Plzně z Bavorska (14. října 1861)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/kalendarium/138805-prvni-vlak-prijel-do-plzne-z-bavorska/>)

Provizorní nádraží v plzeňských Skvrňanech se stalo 14. října 1861 místem obzvlášť významné události – do města přijel první vlak. Dorazil od hranic z Bavorskem, dráha do Plzně byla první částí České západní dráhy, která později vedla až do Prahy. Ačkoli jde o jednu z nejstarších železnic v Česku – v době jejího otevření jezdily parní vlaky pouze z Vídně do Brna, Olomouce, Bohumína a Prahy a koněspřežky z Českých Budějovic do Lince a z Prahy do Lán – mohla vzniknout ještě dříve. Myšlenka na propojení Čech a Bavorska, konkrétně Prahy, Plzně, Řezna a Mnichova železnou drahou, byla stará skoro stejně jako železnice samotná. Stavbě ale stály v cestě mnohé překážky.

Hlavní problém, který stavbu zkomplikoval, byla její finanční náročnost. Trať Praha – Plzeň – Domažlice – Furth im Wald měla být technicky složitá a navíc dlouhá, proto bylo nutné nemalé množství peněz. Po sepsání mezistátních smluv o propojení Čech a Bavorska v 50. letech 19. století získalo koncesi na stavbu uskupení kolem pražského obchodníka Leopolda Lämela. Součástí stavby měly být i další dráhy – kromě odbočných lokálek šlo také o tah Vídeň – České Budějovice – Plzeň – Cheb. Vzápětí vláda snížila slíbený příspěvek z 30 na 20 milionů zlatých, což však způsobilo zásadní změnu v požadavcích na soukromé financování projektu a Lämel se společníky se nakonec ze stavby stáhl. Koncesi potom převzalo uskupení kolem podnikatelů bratří Kleinů a finančníka Vojtěcha Lanny. Tentokrát měla obsáhnout jen výstavbu trati Praha – Furth im Wald a lokálku Chrást – Radnice. Stavba České západní dráhy začala 7. května 1860 od hranic, kam už se tehdy blížila stavba Bavorské východní dráhy od Mnichova.

Na stavbu zhruba 70 kilometrů trati včetně čarokrásného, ale velmi náročného horského úseku potřebovala společnost České západní dráhy necelý rok a půl. Na začátku podzimu už bylo připraveno spojení Plzně a Domažlic i jejich napojení na bavorskou železniční síť. Do příhraničního

nádraží Furth im Wald přijel první vlak z vnitrozemí 20. září, první vlak na cestu do Čech se vydal 14. října. Dalšího dne byla zahájena pravidelná doprava.

První plzeňské nádraží vzniklo ve Skvrňanech. Bylo provizorní a jako konečná stanice končilo jen několik měsíců. Stavba totiž po dosažení Plzně čile pokračovala dál. Obešla kopce východně od Plzně, dorazila do Berouna a poté po březích Berounky a Vltavy až na Smíchov. Z Plzně i Bavorska do Prahy začaly vlaky jezdit 14. července 1862. Déle než deset let potom končily na smíchovském nádraží, k cestě do centra Prahy zbývala ještě dlouhá cesta. Po otevření mostu ze Smíchova na Výtoň začaly dále jezdit nejprve nákladní vlaky, osobní spoje ale končily na Smíchově ještě dlouho poté, co se v centru města otevřelo velké nádraží císaře Františka Josefa. Až v roce 1888 byly osobní vlaky prodlouženy.

Postupem času se dva úseky západní dráhy navzájem značně odcizily. Postupně začaly být dálkové vlaky z Prahy směřovány spíše na Cheb, kam se železnice dostala v 70. letech 19. století. Zatímco na původní trase leží za Plzní pouze menší obce a Domažlice, chebská větev – původně část Dráhy císaře Františka Josefa z Vídně a Českých Budějovic – vede do atraktivní oblasti západočeských lázní. Již za první republiky začala být v jízdních řádech uváděna trať Praha – Plzeň – Cheb, zatímco domažlická větev byla vyčleněna.

Po komunistickém převratu byla dokonce osobní doprava přes přechod Furth im Wald zastavena, do Západního Německa jezdil pouze Západní expres přes Cheb. Až v 70. letech byl provoz obnoven, když začal jezdit nový expres Praha – Mnichov. Současně bylo stále více patrné, že význam domažlické trati upadá. Zatímco chebská trať byla v 60. letech elektrizována, v dalších dvou desetiletích prošla podobnou úpravou také trasa z Prahy do Plzně, dráha Plzeň – Furth im Wald zůstávala takřka v téže podobě jako po svém otevření v 19. století. Nezměnilo se to ani poté, co dálková doprava na ní zesílila a nakonec se právě původní trasa České západní dráhy stala jedinou trasou spojující Prahu s Bavorskem, když tudy v roce 2004 začaly jezdit všechny přímé spoje Praha – Mnichov i Praha – Norimberk.

V posledních pěti letech proběhlo několik úprav, které umožnily zvýšit traťovou rychlost v několika úsecích mezi Plzní a Domažlicemi alespoň na 100 km/h, později začala také rekonstrukce dráhy mezi Plzní a Prahou, která skončí nejdříve na konci desetiletí. Ačkoli české ministerstvo dopravy dlouhodobě hovoří o potřebě zásadní rekonstrukce trati Plzeň – Furth im Wald a podobné hlasy znějí i v Bavorsku, zůstává trať v téže trase jako před 160 lety a jakákoli změna není na pořadu dne. Domažlická dráha má významné místo také v historii obnovující se soukromé železniční dopravy v Česku. Právě na ní zahájil svůj pravidelný provoz Regiojet, když o prázdninách 2010 zajišťoval na vlastní riziko provoz spěšných vlaků z Plzně. Představoval tak své služby cestujícím a získával první zkušenosti s pravidelným vypravováním vlaků, které později zužitkoval na trase Praha – Ostrava.

Včera a dnes na západní dráze

Které slavné vlaky přes Furth im Wald jezdily v posledních desetiletích?

- v 70. a 80. letech: expres Praha – Mnichov (tzv. "mnichovák") – jedno ze dvou železniční spojení Československa a Západního Německa
- v letech 1989 – 2001: expres (později EC) Albert Einstein Praha – Curych (v některých letech až do Bernu nebo Interlaken) – obzvlášť komfortní vlak, jediný, na které do Česka zajížděly vozy Švýcarských spolkových drah
- v letech 1992 – 2001: IC (později expres) Franz Kafka Praha – Mnichov (zprvu do Norimberku) – vlak s pestrou soupravou sestavenou z vozů pěti různých řad
- od roku 2004: obnovený rychlík (později expres) Franz Kafka Praha – Mnichov – jediný vlak ČD, který je seřazen z nejkomfortnějších klimatizovaných vozů řady Bmz a jede po neelektrizované trati

14. 10. 2011 ING Lease zmodernizuje montážní vozy SŽDC

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ing-lease-zmodernizuje-montazni-vozy-szdc-708628>)

Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) se částečně podařilo naplnit plán na modernizaci svých montážních mechanismů za pomoci zpětného leasingu. Deset velkých vozů na montáž trolejí správa odprodá firmě ING Lease. Ta zajistí jejich modernizaci a zpětně je organizaci pronajme. Po skončení desetiletého kontraktu vozy MVTV 2, jejichž konstrukce vychází z klasických červených lokálek, přejdou zpět do majetku SŽDC. Celkový objem zakázky přesahuje čtvrt miliardy korun, ING Lease uspěla v tendru jako jediný účastník. Vozy koupí od správy za 5,3 milionu korun. „Zpětný leasing není

nic mimořádného, je to součást řízení peněžních prostředků. Zásadní otázkou je ale nastavení parametrů smlouvy, tedy o kolik tu modernizaci nakonec přeplatí," řekl analytik firmy Cyrrus Karel Potměšil.

Správa železnic na dotazy deníku E15 k podrobnostem tendru neodpověděla s tím, že zodpovědní činitelé jsou na dovolené. Již dříve mluvčí Pavel Halla tvrdil, že jde o nejvýhodnější způsob modernizace, který správa použila vůbec poprvé. Stejný záměr ale SŽDC nevyšel u drezín a dalších vozítek, několik zakázek celkem za čtvrt miliardy správa nedávno zrušila pro nesplnění podmínek ze strany zájemců. Některé zkušenosti z nedávné doby ukazují, že se podobné postupy nemusejí firmám vyplatit. Například společnost pro nákladní dopravu ČD Cargo v minulosti prodala tehdejší firmě Čechofracht 500 uhelných vagonů, které si následně pronajala zpět. Audit pak ukázal, že pokud by si ČD Cargo vagonů nechalo, ušetřilo by 326 milionů korun.

14. 10. 2011 Prodej zbytného majetku Českých drah ušetří firmě 240 milionů ročně

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11719/>)

Přes 240 milionů zaplatí každý rok České dráhy za údržbu, opravy a ostrahu nemovitého majetku, který nepotřebují. Bývalé sklady, drážní domky, bytové domy i pozemky, pro které dráhy nemají využití, zbytečně zatěžují rozpočet národního dopravce a negativně ovlivňují jeho hospodaření. České dráhy si proto chtějí ponechat jen nádražní budovy, klíčové administrativní objekty, depa a související pozemky. Zbytek majetku nabídnou k prodeji. Celkem se jedná o 4 500 budov a 14 000 pozemků.

Stanovit skutečnou tržní hodnotu zbytného majetku, vypracovat prodejní strategii a následně i zajistit samotný prodej by měl strategický partner, na kterého České dráhy vypsaly otevřené výběrové řízení. Předpokládaná hodnota zakázky na zhruba tři roky je 90 milionů korun. Skutečná výše provize však bude záviset na dosažené prodejní ceně. „Hledáme konsorcium firem tvořené renomovanou mezinárodní realitní kanceláří a subjekty z oblasti finančního poradenství a řízení projektů," vysvětluje náměstek generálního ředitele ČD pro správu majetku Milan Matzenauer. „Dráha se za poslední desetiletí velice změnila, už nepotřebujeme k zajištění provozu stovky budov a nemá smysl na ně každoročně vynakládat desítky milionů, které potřebujeme jinde. Bude rozumnější, když je prodáme a utržené peníze investujeme do oprav.“

Jméno vítěze výběrového řízení by mělo být známé příští rok v únoru, hned potom chtějí dráhy zahájit samotný prodej. Předpokládá se tzv. „balíčkový“ prodej, kdy se nemovitosti neprodávají jednotlivě, ale po celcích. Prodávající tým snižuje riziko, že kupci skoupí jen atraktivní nemovitosti. K podobnému prodeji nepotřebných nemovitostí před časem přistoupily například i německé Deutsche Bahn.

16. 10. 2011 Žaluda: Naše ceny jsou stejné nebo dokonce i vyšší

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/139715-zaluda-nase-ceny-jsou-stejne-nebo-dokonce-i-vyssi/>)

Podle generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy antimonopolní úřad nezasáhne proti akčním cenám, které zavedl státní podnik od začátku října. Řekl to v Otázkách Václava Moravce. Podle něj je totiž cena jízdného na trase Praha – Ostrava, kde jezdí i soukromá firma RegioJet, stejně vysoká nebo dokonce vyšší. Majitel společnosti RegioJet Radim Jančura tvrdí, že jízdné je výrazně levnější jen na linkách, kde jezdí jeho vlaky nebo autobusy Student Agency. Jančura si na cenovou politiku drah stěžoval u antimonopolního úřadu. České dráhy totiž kromě zlevnění začaly rozdávat noviny a občerstvení i ve vagonech druhé třídy. Opět ale jen na lukrativní trase Praha – Ostrava.

Petr Žaluda se brání, že akční slevy zavádějí České dráhy již delší dobu, nicméně je podle něj logické, že zareagovaly na konkurenci právě na tratích RegioJetu, resp. Student Agency. "Nešli jsme pod cenu jízdného, proto se nebojím zásahu ze strany antimonopolního úřadu." Jančura vyjádřil obavy, že v případě, že by nezasáhl Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, mohlo by to nového dopravce na železnici zadusit. RegioJet patří do skupiny Student Agency. Na trase Havířov – Ostrava – Olomouc – Praha zatím jezdí tři spoje RegioJetu denně každým směrem. Výhledově by trať mělo obsluhovat šest vlakových souprav s 18 spoji denně. Českým drahám chce RegioJet konkurovat cenově a také kvalitou poskytovaných služeb. Vedení ČD podle Radima Jančury výrazně snížilo jízdné. "Ceny šly o 30 procent od nás a to je dokonce zákonem zakázané... Ceny dráhy snížily jen na linkách, kde jezdí RegioJet a student Agency," řekl Jančura v OVM. "Já se ptám, proč jste takto nesnížili ceny na celé síti, proč všichni ostatní cestující mimo tyto linky jezdí za vyšší jízdné?"

Petr Žaluda: "Ceny jsou stejné nebo vyšší, než má RegioJet, ale samozřejmě reagujeme na konkurenci... Není pravda, že to jsou jediné tratě, není to proti RegioJetu, ceny jsme zlevnili tam,

kde potřebujeme cestující udržet." Podle Jančury zatím nelze říci, že se slevy na jízdném ČD projevily na podnikání RegioJetu. Důvodem je to, že zatím má RegioJet všechny spoje vyprodané. "Od počátku máme plno, počet cestujících narůstá. Cestující nás chtějí podržet," uvedl Jančura. Žaluda rovněž tvrdí, že podnikání RegioJetu se nijak nedotklo Českých drah.

Jančura: "Vždy, když budete lhát, nasadím si klaunovský nos"

Radim Jančura se brání nařčení, že jezdí se zastaralými soupravami. Petr Žaluda dříve označil Jančurovy vlaky za "cirkus, se kterým nebude jezdit do Německa". Sám Žaluda v OVM vysvětlil, že to použil jako příměr k tomu, že Jančurova společnost na trati Praha – Ostrava má čtyři vagony a dvě lokomotivy s tím, že si není jista, zda ta jedna dojede. Jančura si v té souvislosti ve studiu ČT nasadil klaunovský nos, který nasazoval vždy, když podle jeho názoru Žaluda lhal.

Radim Jančura v OVM uvedl, že jeho společnost nemá žádné zastaralé soupravy. "Máme nejlepší lokomotivy, které jezdí po České republice s výjimkou Škodovek, a z hlediska vagonů jezdíme s šest roků starými interiéry vagonů, které používaly rakouské dráhy jako první třídu. My je používáme jako druhou třídu. Zároveň počítáme s nákupem nových vagonů v hodnotě přibližně jedné miliardy korun." A tak konkurence na drahách už přináší pozitivní efekt pro cestující. Kromě stevardek, nižších cen a větší čistoty se dočkají i nových vlaků. Dráhy totiž podobně jako RegioJet chtějí do tří let nakoupit nové soupravy za pět miliard korun.

Oba zdraží na začátku příštího roku

Oba dopravci počítají v souvislosti se avizovaným zvýšením DPH se zdražením jízdného. ČD uvažují o rozmezí 4 až 5 procent, konečné rozhodnutí podle Žaludy padne na konci října. Sám Žaluda by byl rád, aby to nakonec byla 4 procenta. Jančurův zisk činí zhruba dvě procenta z obrátu, což je podle něj nutné pro přežití, proto bude jeho společnost muset zdražit o 4 procenta. Ministr dopravy Pavel Dobeš předpokládá, že po vstupu společnosti RegioJet na trať Praha – Ostrava dostanou ČD konkurenty i na dalších rychlíkových tratích. Proto chce Dobeš v příštích týdnech svolat všechny zájemce o provozování dálkové železniční dopravy. I kraje otevírají železnici soukromníkům, po Jihomoravském kraji se chystá vypsát soutěže na provoz regionálních vlaků i kraj Plzeňský.

16. 10. 2011 České dráhy po sto letech prodávají budovu nádraží v Kostelci (Kostelec u Jihlavy)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/ceske-drahy-po-sto-letech-prodavaji-budovu-nadrazi-v-kostelci-pu0-jihlava-zpravy.aspx?c=A111015_1668808_jihlava-zpravy_bor)

Nádraží v Kostelci u Jihlavy změní po více než sto letech majitele. České dráhy nemají pro historický objekt využití, v posledním desetiletí nádraží slouží pouze jako obytná budova. "Budovu kupují současní nájemníci," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Budova kosteleckého nádraží byla postavena na počátku minulého století jako důležitá železniční křižovatka. Dodnes se zde křižují soupravy Regionova na trati z Kostelce u Jihlavy přes Telč do Slavonic s rychlíky mířícími z Českých Budějovic přes Jihlavu do Brna. Svému účelu však nádražní budova jako místo odbavení vlaku i cestujících přestala sloužit koncem minulého století. Dráhy za ni žádají přes jeden a čtvrt milionu korun. A v současné době řeší administrativní záležitosti spojené s převodem na nové vlastníky.



Bývalý náčelnický byt

"Bydlíme v domě už šestačtyřicet let," zmínila žena, která s manželem obývá byt o rozloze 85 metrů čtverečních, o kuchyni a dvou místnostech. "Je to bývalý náčelnický byt," vysvětlila žena. Doposud za něj platí čistý nájem dva tisíce korun měsíčně. Obyvatelům od ČD přišla písemná nabídka na odkoupení domu. "Kdybychom neměli zájem, nabídli by to někomu jinému. Neměli bychom kam jít. Odpověděli jsme na nabídku v červnu, ale od té doby se nic neděje," dodala penzistka. Nádraží bylo postaveno ještě v dobách rakousko-uherského mocnářství a pamatuje zahájení provozu na dráze do Telče v roce 1902. "Dřív měla nádražní budova typickou červenožlutou fasádu nádražního domku. Před lety ale dráhy nechaly dům "nahodit" bílou fasádou.

Zdi chytají plíseň, střechou zatéká

"Jsou s tím docela problémy, zdi chytají plíseň. S dřívější fasádou přitom problém nebýval, asi zdi teď tolik nedýchají," dodala žena. Dům je jinak v celkem slušném stavu, potřebuje ale údržbu. "Sem tam někde zatéká, tak s tím zápasíme, už několikrát tu byli pokrývači, ale stejně s tím nic moc neudělají, střecha je stará. Poslední dobou se o ni dráhy moc nestarají, staráme se o ni sami," zmínil František

Habr. "Nic jiného než dům koupit nám nezbyvá. A navíc aspoň budeme mít i lepší dohled nad správou domu," dodal pětasedmdesátiletý muž. V podsklepeném domě s byty kdysi bývala i restaurace. Pak v ní sídlila soukromá firma. Dnes je prostor v suterénu opuštěný. Nádraží je v odlehlé části Kostelce, katastrálně spadá pod sousední obec Cejle.

Prodává se i depo

Na Vysočině České dráhy letos prozatím nabídly k prodeji dvacet sedm nemovitostí. "Pět prodejů se už dokončilo, do konce roku předpokládáme uzavření dalších sedmnácti obchodních případů," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Na prodej je například rozlehlý areál bývalého lokomotivního depa v Jihlavě-Bedřichově v areálu hlavního vlakového nádraží. Nebo dílny pro opravy lokomotiv a vagonů na jihlavském městském nádraží. Budovy na Vysočině České dráhy nabízejí za ceny stanovené znaleckými posudky. "Pokud bude více zájemců o koupi, rozhoduje pouze výše finanční nabídky. Pokud bude jediný zájemce, pak pod odhadní cenu nepůjdeme," řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Co ještě prodávají české dráhy

Kromě budovy na nádraží v Kostelci prodávají České dráhy na Vysočině jako nepotřebný majetek dílenské budovy, místnosti vlakových čet, vodárny i pozemky. Na prodej je například objekt bývalé vodárny se čtyřmi byty na okraji železniční stanice Horní Cerekev. V krajském městě je k prodeji téměř dvě stě čtverečních metrů dílen v bývalém depu kolejových vozidel na hlavním nádraží. Dráhy prodávají i rekreační areály ve Dvorcích u Jihlavy a v Pozďatíně na Třebíčsku. Na prodej je například i vodárna v Ledči nad Sázavou.

17. 10. 2011 Dráhy prosazují kombinaci Railjet – Škoda

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-prosazuji-kombinaci-railjet-skoda-709035>)

Otázku pohonu siemensovských rychlosouprav Railjet chtějí České dráhy vyřešit českou cestou. Šestnáct vlaků, které dráhy kupují za téměř pět miliard pro mezinárodní linky z Německa přes Prahu do Rakouska, mají tahat nové lokomotivy řady 380 od Škody Transportation. Deníku E15 to řekl šéf drah Petr Žaluda, a utnul tím stále častější spekulace o nákupu či pronájmu lokomotiv Taurus od Siemensu. Ty tahají jediné vyrobené soupravy Railjet v Rakousku. „Naším záměrem jednoznačně je, aby Railjety tahaly lokomotivy řady 380, teď jednáme o technickém řešení,“ prohlásil Žaluda. Právě technické řešení ale může být problém, přičemž komplikace lze očekávat téměř výhradně u softwaru. Soupravy používají specifický řídicí a komunikační protokol pro rakouské dráhy, který podle Škodovky není kompatibilní s evropským standardem používaným na lokomotivách.

K jednacímu stolu tak musejí usednout zneprátení kohouti Siemens a dráhy na jedné straně a Škoda Transportation na straně druhé. Plzeňská firma se donedávna snažila úřední cestou drahám nákup vlaků od Siemensu znemožnit, na obou stranách přitom nebylo daleko k silným slovům. „Jsme připraveni pokračovat ihned v jednáních, jakmile k tomu budeme ze strany Českých drah vyzváni. Rozhodně nejsme ti, kteří by jednání chtěli bojkotovat. Dle našich informací v tuto chvíli České dráhy připravují dokumenty, které jednání a následnou realizaci zvoleného řešení smluvně zastřeší,“ uvedl mluvčí Siemensu Pavel Kaidl.

Podle mluvčí Škody Lubomíry Černé nelze zatím zveřejňovat „nákladové ani časové aspekty“ celého plánu, protože smlouva zatím nebyla uzavřena. Otázkou zůstává, jaké řešení se zvolí. „Logičtější se mi zdá přizpůsobit Railjety. Pokud by šlo o přizpůsobení lokomotiv, bavíme se o nákladech v řádu stamilionů korun,“ řekl nedávno šéf Škody Josef Bernard. Škoda se bude navíc muset snažit urychleně dokončit homologaci lokomotiv v okolních zemích, což je podmínka, aby dráhy stroje převzaly. Dodávka má kvůli tomu dva roky zpoždění a dráhy žádají stamilionové penále. Podle Žaludy jsou jednání o penále a zvýšení ceny kvůli softwaru dvě různé věci.

Škodovácká lokomotiva řady 380

České dráhy objednaly dvacet strojů dosahujících rychlosti až dvou set kilometrů za hodinu, za 2,6 miliardy bez DPH. Škodovce nejvíce konkurují lokomotivy Siemens ES64U2 (ES64U4), označované Taurus. Těm daly přednost polské dráhy, když v roce 2008 objednaly deset strojů za 44,5 milionu eur. Maximální provozní rychlost Taurusů činí 230 kilometrů za hodinu, což odpovídá nejvyšší rychlosti Railjetů.

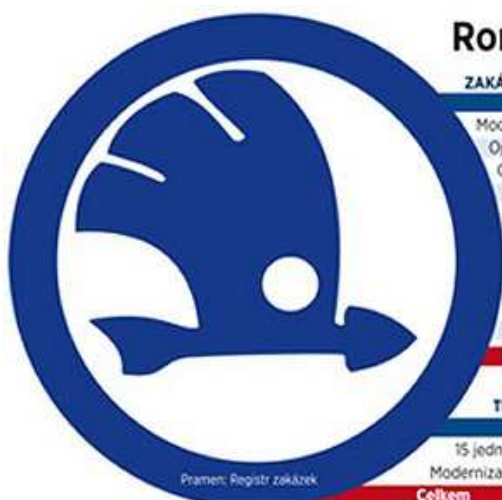
17. 10. 2011 Roman hlídal dráhy a Škoda v té době získala zakázky za 6 miliard

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/roman-hlidal-drahy-a-skoda-v-te-dobe-ziskala-zakazky-za-6-miliard-p79-ekonomika.aspx?c=A111017_083145_domaci_js)

V létě roku 2009 seděl Martin Roman už více než dva roky v dozorčí radě Českých drah, kam jej ministr Řebíček vyslal jako "zkušeného člověka z byznysu". A právě v roce 2009 přišlo zlaté období spolupráce drah s plzeňskou Škodou. Během pár měsíců dráhy uzavřely kontrakty za šest miliard korun s firmami patřícími pod Škodu Transportation. To je firma, ke které, jak se ukazuje, měl Roman blíže, než dosud připouštěl. Velký objem zakázek pro Škodu kontrastuje s jeho tvrzeními o vztahu mezi drahami a Škodou. "Ty zakázky, o kterých vy hovoříte, byly vysoutěženy dávno předtím," říkal Roman v rozhovoru pro MF DNES.

Škoda získala zakázky v době, kdy Roman hlídal dráhy, i krátce po něm

Realita je však jiná: všechny zakázky, které dráhy s firmami ze skupiny Škoda Transportation (například Movo či Pars nova) podepsaly za Romanova působení v dozorčí radě, šly do soutěže teprve po Romanově příchodu k drahám. Roman také MF DNES řekl, že za jeho působení "se v radě nerozhodovalo o jediné zakázce". To je pravda jen částečně: dozorčí rada, která hlídá hospodaření drah, o nákupech věděla a schvalovala záměr investic, už však nebyla u samotného výběru firmy.



Romanovy časy: přehled zakázek pro Škodu

ZAKÁZKY V OBDOBÍ, KDY MARTIN ROMAN PŮSOBIL V DOZORČÍ RADĚ ČESKÝCH DRAH

	Hodnota v mil. Kč	Uskutečněno
Modernizace motorových vozů 810 na Regionovy	1 698,60	20. 7. 2009
Opravy elektrických jednotek – trakce 40	786,50	20. 7. 2009
Oprava osobních železničních vozů s podvozky GV a Gva	729,90	24. 7. 2009
Opravy osobních železničních vozů s podvozky GP200 a GVI	727,90	24. 7. 2009
Modernizace motorových vozů řady 842	691,10	29. 9. 2009
Oprava motorových vozů řady 854	422,80	20. 7. 2009
Dodávka řídicích vozů řady 954	363,80	11. 6. 2009
Opravy elektrických lokomotiv – trakce 20	335,60	20. 7. 2009
Opravy osobních železničních vozů řady Aee, Apee, Bee, Bpee a Beer	197,30	24. 7. 2009
Modernizace elektrické jednotky řady 560	37,30	30. 11. 2009
Celkem	5 990,80	

Poznámka: V dozorčí radě působil Martin Roman v období od 20. 4. 2007 do 10. 12. 2009.

TĚSNĚ PO ODCHODU ROMANA Z DOZORČÍ RADY

	Hodnota v mil. Kč	Uskutečněno
15 jednotek City Elefant	3 288,00	18. 1. 2010
Modernizace osobních železničních vozů Bdt279 na řídicí vozy řady 961	1 051,00	22. 1. 2010
Celkem	4 339,00	

Měsíc po Romanově odchodu navíc získaly firmy ze skupiny Škoda bez soutěže zakázku za další čtyři miliardy. Práci za další dvě miliardy během Romanova působení na drahách získala Škoda od dceřiné firmy ČD Cargo. Roman zdůrazňuje, že jeden člen rady z devíti nemůže celý výsledek nijak ovlivnit. "Jestli myslíte, že jeden člen dozorčí rady z devíti může pohnout celou mašinerií, tak to je absurdní," odpověděl Roman na dotaz MF DNES, zda mohl nějak ovlivnit přísun zakázek firmám Škody Transportation.

Analýza zakázek ukazuje, že je Škoda získávala za Romana

Jeho tvrzení, že se za jeho působení v dozorčí radě nerozhodovalo o žádné zakázce pro Škodu, zpochybňují výpisy z veřejného registru zakázek: za dobu, kdy Roman seděl v dozorčí radě, dráhy podepsaly s firmami ze Škody Transportation 10 velkých kontraktů, v součtu za více než šest miliard. Všechny byly podepsané po více než dvou letech jeho působení. Dozorčí rada drah skutečně přímo nerozhoduje o tom, kdo soutěž vyhraje. O zakázkách však rozhodně ví a řeší je. "Dozorčí rada schvaluje předběžný souhlas s vyhlášením výběrového řízení, ale to je ještě před samotnou soutěží," uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Někdejší šéf dozorčí rady drah a dlouhodobý kritik současného vedení Zdeněk Žák tvrdí, že za jeho působení se Roman v dozorčí radě příliš neprojevoval. "Byl spíše tichým členem. Ale co se domlouvalo jinde, to netuším," říká Žák, za jehož působení Škoda nezískala prakticky jedinou zakázku. Později se to změnilo.

2009: Boom zakázek pro Škodu

Rok 2009 byl pro Škodu mimořádný: přísun zakázek začal nejprve rozsáhlými kontrakty na opravy vozidel a lokomotiv. Ty získaly firmy Pars nova a Movo, které jen krátce předtím pohltila Škoda Transportation. V případě Mova šlo dokonce jen o pár týdnů. V šesti miliardách zakázek pro České dráhy chybějí navíc další obchody, které se Škodou uzavřela dceřiná společnost ČD Cargo. Šlo především o modernizace a opravy elektrických lokomotiv, v součtu za více než dvě miliardy. Romana do dozorčí rady přivedl ministr dopravy Aleš Řebíček. Odešel v prosinci roku 2009, který byl na drahách hodně hektický: firma uzavřela se státem a kraji memorandum, které zablokovalo

do značné míry na deset let vstup konkurence. Roman svůj odchod zdůvodnil střetem zájmů. Nikoliv však kvůli Škodě, ale kvůli chystané soutěži drah na nákup proudu.

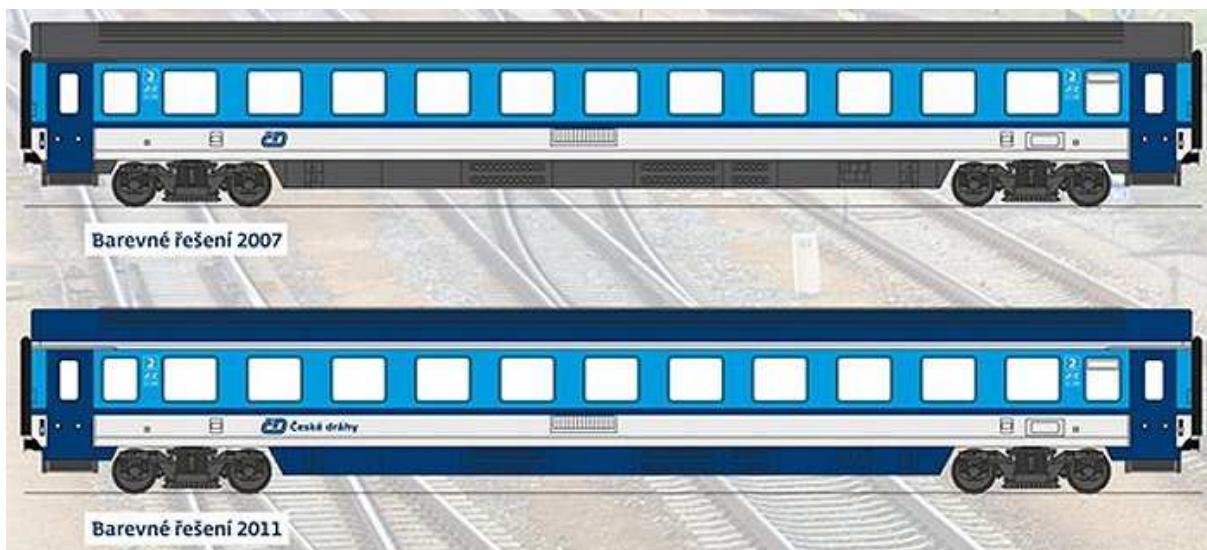
Zakázky i po odchodu

Romanův konec na drahách přitom neznamenal i konec zakázek pro Škodu. Měsíc po jeho odchodu dostala Škoda Vagonka bez soutěže zakázku za tři miliardy, za další miliardu šumperská Pars nova. Dráhy po kritice zadávání zakázek bez soutěže vypsaly na investice už jen otevřené soutěže. I ty však někdy jako by byly šité na míru Škodě. Patrné to bylo při tendru na elektrické příměstské jednotky. Stačila jedna podmínka: rozšířit v zadávací dokumentaci šířku dveří o pár centimetrů tak, aby se jiným konkurentům ztížila přihláška. MF DNES navíc v minulosti upozornila na nevýhodnou cenu zakázek: jedno místo v City Elefantu vyšlo draž než ve srovnatelných vlacích jiných západoevropských dopravců.

17. 10. 2011 Dráhy znovu mění vzhled vlaků. Šedá úplně končí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-znovu-meni-vzhled-vlaku-seda-uplne-konci-fql/eko-doprava.aspx?c=A111017_110257_eko-doprava_spi)

Pokud máte rádi hru Najdi deset rozdílů, České dráhy pro vás připravily její novou verzi. Čtyři roky poté, co dráhy začaly poprvé vymýšlet novou podobu vlaků, budou vagony vypadat opět jinak. Oproti předchozí změně jde ale jen o detaily. Nový vzhled vlaků už schválilo představenstvo. Co konkrétně se změní? Na drahách zjistili, že šedivá barva na střeše vagonů nevypadá tak dobře, jak si původně představovali. Proto ji vystřídá tmavě modrá, kterou už používají na bocích vagonů. Stejná barva bude i na viditelných částech podvozku. Nový vzhled vlaků od Studia Najbrt oblékl vozy Českých drah do kombinace světle a tmavě modré a bílé. Tedy do takřka stejné kombinace, jakou používá železnice v argentinském Buenos Aires.



Dráhy kvůli změně nechystají přetírat všechny vlaky najednou. "Až přijde čas na lak, tak se nalakují podle platné směrnice. Proto stále ještě jezdí červené a zelené vagony," říká mluvčí drah Petr Štáhlavský. Nový nátěr u vagonů často vzbuzuje u cestujících pocit, že je uvnitř čeká nový interiér. Ve skutečnosti je ale často stejný. I barevnost interiéru však projde mírnou změnou. V první třídě by měly být sedačky červené namísto současné béžovo-šedé, druhá zůstane dál modrou.

17. 10. 2011 Osobní vlaky přes Aš do Německa by mohly jezdit už v roce 2013 (Aš – Selb)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/osobni-vlaky-pres-as-do-nemecka-by-mohly-jezdit-uz-v-roce-2013-pao/vary-zpravy.aspx?c=A111017_102754_vary-zpravy_sou)

Na trať z Aše do Německa by se už za dva roky mohly vrátit osobní vlaky. Bavorská strana sehnala na obnovení zarostlé a zrezivělé trati mezi Aší a Selbem čtvrt miliardy korun. "Vlaky by mohly začít po obnovené trati jezdit už v prosinci 2013," uvedl Florian Liese z bavorského ministerstva pro hospodářství, infrastrukturu, dopravu



a technologie. "Podle studie, kterou jsme si nechali zpracovat, by vlaky mohlo v budoucnu v pracovních dnech využívat přes 1 700 cestujících," zdůraznil Liese. "Nejdůležitější je, že financování je na německé straně plně zajištěno," zdůraznil náměstek karlovarského hejtmána pro dopravu Petr Navrátil. "Odhad na zprovoznění trati na naší straně je asi 20 milionů korun. Dopisem požádáme Státní fond dopravní infrastruktury, aby železniční propojení z Aše do Selbu zařadili do svých investičních akcí," doplnil Navrátil. Poznamenal, že rozsah prací na české straně hranice je proti německým nákladům téměř zanedbatelný.

Zprávu o plánech bavorského ministerstva přivítal i ašský místostarosta Pavel Klepáček. "Určitě je to velký průlom." Jasno má německá strana i o dopravci, měla by jím být společnost Agilis. Ta slibuje, že zajistí osobní dopravu v hodinovém taktu. O zprovoznění trati se diskutuje už od 90. let minulého století. Poslední osobní vlak přešel u Aše hranice v padesátých letech, nákladní doprava skončila v roce 1995. V záchranu ale téměř nikdo nevěřil. Zvláště poté, kdy Němci při stavbě obchvatu u Selbu vytrhali asi 80 metrů kolejí. Teď už ale existují plány na stavbu nového mostu u Erkesreuthu a prodloužení železničního nadjezdu ve Wildenau.

Vlak svobody

Trať z Aše do Selbu je známá i díky Vlaků svobody. Tak se říká vlaku z Prahy do Aše, který 11. 9. 1951 rychle projel ostře střeženou česko-německou státní hranici a zůstal v americké zóně v Bavorsku. Sto deset českých cestujících se náhle ocitlo za hranicemi, zbytek se o dva dny později vrátil do své vlasti. Příběh Vlaků svobody vzbudil pozornost celého svobodného světa. Železná opona byla prorážena a studená válka měla rázem další hrdiny. Zatímco jedni se dostali na fotky zahraničních časopisů, jejich příbuzní v Československu skončili před soudem a později ve vězení.

17. 10. 2011 Na podzimní výlet vlakem jen za 199 korun (ČD Net Lidl, 28. a 29. října 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11747/>)

Společnost Lidl Česká republika ve spolupráci s Českými drahami opět nabízí svým zákazníkům síťovou jízdenku ČD Net za 199 Kč. Jízdenky bude možné využít na neomezený počet jízd všemi vlaky Českých drah ve dnech 28. nebo 29. října 2011. Jízdenky jsou k zakoupení pouze v obchodním řetězci Lidl, a to od 10. do 28. října, nebo do vyprodání kontingentu.

„Naším zákazníkům se snažíme zpříjemnit nákupy i tím, že jim vždy nabídneme něco navíc. Do tohoto konceptu společná akce s Českými drahami skvěle zapadá“, řekla Lucie Borovičková, mluvčí společnosti Lidl, a doplnila: „Naši zákazníci si tuto akci oblíbili, o čemž svědčí počet prodaných jízdenek za předchozí akce. Celkem se takto prodalo již více než 56 tis. jízdenek.“ „Stejný koncept jsme s řetězcem Lidl už několikrát úspěšně vyzkoušeli. Nízkou cenou motivujeme zákazníky k cestování ve dnech, kdy je k dispozici volná kapacita vlaků. Zvyšujeme tím využití svých spojů například o svátcích a získáváme dodatečné tržby,“ dodává Vladimír Peléšek, ředitel odboru produktů a obchodu ČD.

Přímo v prodejnách Lidlu si zákazník za 199 korun koupí poukázku, kterou v pokladnách Českých drah, nebo ve vlaku vymění za síťovou jízdenku ČD Net. Ta platí celý jeden den ve 2. třídě všech vlakových spojů ČD na území České republiky. Běžná cena síťové jízdenky je 550 Kč, zákazník tedy ušetří 351 Kč. Společná akce společnosti Lidl a Českých drah se bude konat již po šesté. Do prodeje půjde 15 000 jízdenek. Při poslední akci 5. a 6. července 2011 se prodalo více než 14 tis. jízdenek.

ČD Net v Lidlu – celodenní síťová jízdenka

- stojí 199 Kč
- je v prodeji pouze na pokladnách Lidl ČR od 10. 10. 2011 do 28. 10. 2011
- poukázek je omezený počet – 15 000 kusů
- poukázku lze vyměnit za jízdenku ČD Net, která platí 28. nebo 29. 10. 2011
- s jízdenkou lze cestovat 2. třídou všech kategorií vlaků po celé ČR, u spojů SC Pendolino jen s povinnou rezervací
- poukázku z Lidlu zákazník následně vymění za jízdenku na pokladně ČD nebo přímo ve vlaku

17. 10. 2011 ČD zařadily do provozu první ze starších rakouských vozů, které koupily v letošním roce

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11738/>)

České dráhy v pátek 14. října poprvé zařadily do provozu první ze starších rakouských vozů, které koupily v letošním roce. Tyto vozy nabízejí vyšší kvalitu cestování oproti současným vozům z bývalého východního Německa. Oddíly s osmi místy nahradila kupé pouze se šesti místy. Sedačky potažené koženou vystřídaly textilem potažené individuální polohovatelné sedačky. Přibližně polovina z 32 zakoupených vozů bude zatím jezdit v červeném rakouském nátěru. Do provozu jsou uváděny postupně právě v tyto dny. První vozy budou uvedeny do provozu na expresech z Prahy do Luhačovic, Veselí nad Moravou a Zlína, např. ve vlacích Buchlov, Zlínský expres a Mojmír. V roce 2012 pak všechny vozy projdou revitalizací, při které dostanou modro-bělošedý nátěr Českých drah a renovovány budou také interiéry.

V novém jízdním řádu 2012 budou zařazeny do expresních vlaků a některých rychlíků mezi Prahou, Olomoucí, Vsetínem nebo Veselím nad Moravou, kde využijí maximální rychlost 160 km/h. V průběhu roku 2012, jak budou do provozu uváděny již revitalizované vozy, se jejich nasazení rozšíří také na rychlíky Praha – Plzeň – Cheb. České dráhy pak plánují během dvou až tří let zásadním způsobem zvýšit kvalitu běžných rychlíkových spojů především na důležitých linkách mezi krajskými městy. Díky nákupu souprav Viaggio Comfort (Railjet) dojde k přesunutí desítek vozů z vlaků EC/IC na běžné rychlíky např. Praha – Cheb, Praha – České Budějovice nebo Brno – Ostrava. Desítky klasických rychlíků pak nabídnou klimatizované vozy, v 1. i ve 2. třídě budou k dispozici elektrické zásuvky pro napájení např. notebooků atp.

18. 10. 2011 Stát zavedením konkurence ČD neušetří. Slevy musí proplácet všem

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-zavedenim-konkurence-cd-neusetri-slevy-musi-proplacet-vsem-pho-ekonomika.aspx?c=A111017_204840_ekonomika_brd)

Stát přestane od prosince dotovat Českým drahám vlaky na trase Praha - Ostrava. Měl by tím ušetřit, jenže nejspíš neušetří. Podle výměru ministerstva financí totiž bude muset kompenzovat slevy pro studenty a důchodce jak nováčkovi RegioJet, tak Českým drahám. To by mohlo stát desítky až stovky milionů. Nejméně desítky milionů korun navíc bude muset stát zaplatit kvůli tomu, že na trase mezi Prahou a Ostravou skončil monopol Českých drah. Může za to cenový výměr, podle kterého musí stát doplácet dopravcům peníze za nařízené slevy z jízdného třeba pro studenty, důchodce či zdravotně postižené ve vlacích a autobusech, které firmy provozují bez krajských či státních dotací. Dosud byla u vlaků většina slev schovaná do celkové platby Českým drahám.

To se však změní: od prosince budou všechny vlaky na nejvytíženější železniční trati provozované na podnikatelské riziko. A všichni dopravci tak mají nárok na kompenzaci za slevy, které poskytují. Peníze navíc bude muset stát vyplácet jak Českým drahám, tak dopravci RegioJet Radima Jančury. Ministerstvo však zároveň ušetří část peněz za to, že Českým drahám už nebude spoje mezi Prahou a Ostravou dotovat. Kolik to je, nemůže úřad říct, protože s drahami má smlouvy na všechny rychlíky, nejen na jednu trať.

Není jasné, kolik stát ušetří nebo prodělá

Není tak možné určit, zda stát v celkovém součtu vydělá, nebo prodělá. "Může se stát, že nakonec zaplatíme více, než jsme dosud platili za vlaky na této trase Českým drahám," připouští zdroj z ministerstva dopravy. Resort Pavla Dobeše na otázku zasláné minulý čtvrtek zatím oficiálně neodpověděl. Dosud ministerstvo na slevy ve vlacích mezi Prahou a Ostravou téměř nic nedoplácelo. "Dostáváme peníze jen za slevy u pendolin a třech vlaků EC, které nejsou státem objednané a provozujeme je na komerční riziko," říká mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Podle něj smlouva na ostatní dotované vlaky počítala s tím, že za seniory či studenty nebudou dostávat žádné peníze zvlášť. To se přechodem na volnou soutěž mění. RegioJet podle svého obchodního ředitele Jiřího Schmidta počítá s tím, že o peníze bude žádat, stejně jako to dělá jeho mateřská firma Student Agency u autobusů. "Půjde zhruba o deset procent všech cestujících," odhaduje Schmidt.

Kompenzace slev se mohou vyšplhat až na sto milionů korun

V součtu nepůjde o malé částky: při devíti spojích v obou směrech, z nichž každý by vezl průměrně 200 lidí, by se jednalo zhruba o 130 tisíc studentů ročně, což by odpovídalo doplatku téměř 10 milionů korun. Při porovnání s tím, kolik peněz očekávají na kompenzacích za slevy České dráhy, však tento odhad působí jako velmi konzervativní. Dráhy totiž odhadují, že jen provoz tří párů nedotovaných vlaků přinese žádosti o kompenzace za zhruba třicet milionů korun. Za slevy v pendolinu pak dráhy

loni inkasovaly 15 milionů korun. Pokud jim stát začne proplácet slevy u všech vlaků na této trase, celková částka může lehce přesáhnout 100 milionů korun. Ministerstvo přitom už letos mělo problém sehnat peníze na vyplácení kompenzací, nakonec oproti loňskému roku rozpočet téměř zdvojnásobilo na 195 milionů korun. Podle informací MF DNES je možné, že by v případě velkého rozdílu ministerstvo financí přišlo s omezením povinnosti poskytování slev. Dopravci by tak ze zákona dávali menší slevu, případně by museli jízdné pro studenty dotovat ze svého.

18. 10. 2011 Staré koleje z Kyjova do Mutěnic nahradí cyklostezka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/139535-stare-koleje-z-kyjova-do-mutenic-nahradi-cyklostezka/>)

Jedna z nejdelších cyklostezek v regionu vyroste mezi Kyjovem a nedalekými Mutěnicemi. Téměř patnáctikilometrová asfaltobetonová cesta vedoucí přes Svatobořice a Dubňany nahradí starou železniční trať, kterou dráhy přestaly využívat před třemi roky. Hotová by měla být do poloviny příštího roku. Jednokolejné trati číslo 257 místní snad odjakživa přezdívali Mutěnka. První lokomotivy se po ní začaly prohánět v roce 1900, v minulém století měla v Kyjově dokonce samostatné nádraží. Po sto letech však železniční úsek začal ztrácet na významu pro nákladní i osobní dopravu, a tak byl 30. dubna 2009 úředně zrušen. "Obce s tím nesouhlasily, ale byli jsme prostě postaveni před hotovou věc. Takže jsme začali přemýšlet, jak by se stará železnice dala využít," řekl starosta Dubňan František Tříška (Svobodná občanská samospráva).

Na trať by se měl život vrátit už brzy. Projíždět tudy ale nebudou vlaky, nýbrž skupinky cyklistů. "Myslím si, že cyklostezka bude poměrně atraktivní i pro turisty. Povede převážně lesem a také kolem dvou vyhlášených vinařských lokalit Pod dubňanskú horú a Mutěnické budy," doplnil Tříška. Opuštěné nádražní budovy by se zase mohly proměnit v podniky s občerstvením.

Cyklisté ani pěší už nebudou muset po rušných silnicích

Novou trasu, jež propojí Kyjov, Svatobořice-Mistřín, Dubňany a Mutěnice, ale nevitají pouze kolaři a vyznavači in-line bruslení. Lidé, kteří se mezi blízkými obcemi často pohybují pěšky, se těší, že se jednoduše vyhnou rušné silnici. "Tato cyklostezka bude úplně mimo hlavní komunikace, takže by měla přispět k větší bezpečnosti provozu," věří starosta Mutěnic Dušan Horák (nez.). Bývalá železnice poskytne nové cyklostezce ideální základy. Jelikož je trať zpevněná, stavba by neměla trvat déle než dva měsíce. Práce na nové cyklostezce by měly začít příští rok na jaře.

S podobnými projekty na proměnu starých kolejí a cest přišly i další obce v kraji, například Hrušovany a Nezamyslice. Jinde však zatím zůstává pouze u plánů. Mutěnické cyklostezce totiž nechybí to nejdůležitější - peníze. Dotaci ve výši 75 procent z přibližně 20 milionů korun projektu poskytne Státní fond dopravní infrastruktury, zbývající statisíce z vlastních rozpočtů doplatí přílehlé obce. Ty na podporu cyklostezky vytvořily dobrovolný svazek Mutěnka.

18. 10. 2011 Plzeňské hlavní nádraží se dočkalo kosmetických změn k lepšímu

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/plzenske-hlavni-nadrazi-se-dockalo-kosmeticky-zmen-k-lepsimu-pv9-plzen-zpravy.aspx?c=A111018_090213_plzen-zpravy_alt)

Historická budova hlavního nádraží v Plzni prochází postupnou částečnou rekonstrukcí. Hotova má být do konce roku 2012 a České dráhy za ni zaplatí téměř 20 milionů korun. Na kompletní obnovu nádraží, o které se mluví už řadu let, však zatím peníze nejsou. Východní strana plzeňského hlavního nádraží dostala novou žlutou fasádu. Z původně asfaltového prostranství, které nově pokrývá zámková dlažba, zmizely stánky s občerstvením. Jejich pravidelní i náhodní zákazníci ale nemusí truchlit. "Na konci listopadu, až přijde na řadu výměna oken a dveří, vznikne i prodejní okénko ze stávající restaurace," ujišťuje regionální mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.



Dílčí opravy za desítky milionů korun zahájily České dráhy v květnu. Teď se řemeslníci činí na jižní fasádě – směrem k nástupištím 3 a 4. Většinu stěny už mají hotovou a pokračují s opravami štukatérských prvků. "Práce na jižní části budou hotové do konce tohoto měsíce," informuje Pistoriusová. Pak zakryje lešení západní stěnu - tedy tu nad hlavním vchodem. Pro cestující to žádné zásadní omezení znamenat nebude. Fasády se totiž opravují jen v úrovni prvního nadzemního podlaží – tedy na úrovni nástupišť. A kolem čelní strany prochází nejméně lidí.

V listopadu začnou práce také uvnitř spodního vestibulu – oprava omítek i štukatérských prvků a následné vymalování. Po malířích se do spodního vestibulu nastěhují pokladači a vymění dlažbu. Její původně protiskluzový vzorek totiž pasažéři "ochodili" během desítek let dohladka. Veškeré plánované opravy na nádraží mají skončit do konce příštího roku. České dráhy za ně zaplatí více než dvacet milionů korun. Na úplnou rekonstrukci jim chybí peníze. Zhruba tři roky starý rozpočet na kompletní opravu nádraží hovořil o částce 680 milionů korun. Nyní se již blíží miliardy.

18. 10. 2011 Na trati mezi Ostravou a Opavou po požáru a úniku nafty nejezdí vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/na-trati-mezí-ostravou-a-opavou-po-pozáru-a-uniku-nafty-nejedí-vlaky-12b/ostrava-zpravy.aspx?c=A111018_1670483_ostrava-zpravy_sot)

Po železniční trati mezi Ostravou a Opavou nemohou jezdit vlaky, výluka pravděpodobně potrvá několik dní. Na vině je závada a malý požár motorového vlaku, po němž v pondělí do kolejiště unikla nafta. Železničáři nyní musejí z tratě odtěžit kontaminovanou zeminu. Provoz na trati je během likvidace následků úniku nafty zastavený, některé spoje České dráhy úplně zrušily, další nahradily autobusy. Stanice Ostrava-Třebovice nefunguje vůbec, cestující musí využít linku městské hromadné dopravy. K dispozici je informační linka Českých drah 840 112 113. Výluka vlaků může trvat i několik dní.

Výluku způsobila událost z pondělního rána, kdy na trati mezi Ostravou a Opavou začal hořet osobní motorový vlak. "K požáru vyjely čtyři hasičské jednotky," uvedl mluvčí moravskoslezských hasičů Petr Faster. Souprava zůstala stát kousek před železniční stanicí Děhylov. "Oheň v motorové části vlaku uhasil strojvedoucí ještě před příjezdem hasičů. Žádný z cestujících nebyl zraněn," dodal Petr Faster. Ze soupravy však do kolejiště unikla nafta. "Nyní probíhá odtěžení kontaminované zeminy, její náhrada a následná úprava tratě do původního stavu. Termín zprovoznění tratě upřesníme podle likvidace kontaminované zeminy," informovaly České dráhy na www.cd.cz. Plánovaný konec výluky je 24. října. Příčinu havárie vlaku nyní vyšetřuje policie.

18. 10. 2011 Za šest dní z Moskvy do Vladivostoku (Transsibiřská magistrála)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/139977-za-vest-dni-z-moskvy-do-vladivostoku/>)

Transsibiřská magistrála, hlavní dopravní tepna Ruska a nejdelší železniční trať na světě, viditelná i z vesmíru. Z Moskvy do Vladivostoku to je po ní více než 9 200 kilometrů, vlak projíždí dva kontinenty, mine 14 ruských oblastí a 90 měst a překročí 16 velkých řek. I když po celé délce magistrály platí moskevský čas, její náročnou trasou překonáte přes osm časových pásem. Přímé spojení mezi Moskvou a Vladivostokem mají Rusové od 18. října 1916, završeno bylo zprovozněním mostu přes Amur u Chabarovska.



Pasažéři s levnějšími jízdenkami cestují v hromadných vagonech, kam se vejde až padesát lidí, k dispozici jsou toalety a samovary s horkou vodou. Klasická kupé jsou určena pro čtyři osoby a vagony s nimi bývají v soupravách řazeny poblíž jídelních vozů. V některých vlcích můžete využít i sprchu. Klasický expres Rossija vyjíždí každý druhý den z Jaroslavlského nádraží v Moskvě ve 21:25 moskevského času. Do Vladivostoku na pobřeží Japonského moře dorazí za šest dní a nocí. Ještě před sto lety k tomu potřeboval vlak 16 dní. Expres Rossija zdolává vzdálenost mezi Moskvou a Vladivostokem od roku 1903. Jeho vagony byly od té doby několikrát modernizovány. Dnes musí vydržet teploty od minus 40 do plus 40 stupňů Celsia. Luxusní souprava jede maximální rychlostí 120 kilometrů v hodině.

Bylo nebylo...

Počátky transsibiřské magistrály jsou spojeny s potřebou lepšího a rychlejšího dopravního spojení Vladivostoku, přístavu na pobřeží Tichého oceánu, s evropskou částí Ruska. Roku 1891 byl tedy na popud Sergeje Witteho, tehdy vedoucího odboru železnic na ministerstvu financí, zahájen ambiciózní plán na propojení celé Sibíře pomocí železniční trati. Na západě překročila trať Ural již předtím v roce 1890 a roku 1898 dosáhla železnice Irkutska při západním břehu Bajkalského jezera.

Po dostavbě trati do Chabarovska bylo možno železnici napojit na již existující úsek Chabarovsk – Vladivostok. Trasa tak byla téměř v celé délce dokončena, až na krátký úsek kolem Bajkalského jezera, přes které musely být vlaky přepravovány loděmi. Roku 1903 byla zahájena pravidelná přeprava z Petrohradu do Vladivostoku prostřednictvím Čínsko-dálnovýchodní dráhy. V následujícím roce spatřil světlo světa úsek trati kolem jižního břehu Bajkalu a slavnostně odevzdán do provozu byl

29. října (16. října podle juliánského kalendáře) 1905. Tohoto dne tak spojily železniční koleje bez přerušení břehy Atlantského a Tichého oceánu. Závěrečné práce na úseku trati podél řeky Amur, směřujícím do Vladivostoku po ruském území, byly završeny zprovozněním mostu přes Amur u Chabarovska 18. října (5. října) 1916.

Trať se stavěla přes ohromné sibiřské řeky, jezera, oblasti věčně zmrzlé půdy a bažiny. Materiál se dopravoval z velkých vzdáleností – například ocelové konstrukce pro Amurský most se vozily z Varšavy po železnici do Oděsy, odtud lodí do Vladivostoku a pak opět po železnici až do Chabarovska. Litá ocel se dovážela z Ukrajiny, cement z Petrohradu. Podél trati vyrostla nová města jako houby po dešti. Některá neměla dlouhou životnost a brzy zanikla, ale mnohá se rozvinula ve velkoměsta, jako třeba Novosibirsk. Dnes podél trati leží 89 měst – Jekatěrinburg, Krasnojarsk, Perm, Nižnij Novgorod, Omsk nebo Irkutsk. Trať zdolala dokonce i pohoří Ural, čímž překročila hranice mezi Asií a Evropou. Až v roce 2002 byly na trase úplně nahrazeny parní lokomotivy. Elektrifikace byla sice zahájena již v roce 1939, ale trvalo dlouhých 63 let, než byla dokončena poslední etapa.

18. 10. 2011 ČD už podruhé upravily nátěr svých vlaků, nejvíce u lokomotiv

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-uz-podruhe-upravily-nater-svych-vlaku-nejvice-u-lokomotiv/702692>)

Třetí verzi "jednotného" nátěru během tří let už nanášejí České dráhy na svá vozidla. Týká se to především lokomotiv, na nichž se zcela změní rozložení barev. Fotografie první lokomotivy v novém nátěru už kolují po diskusních fórech s železniční tematikou. Vyplynulo to z provozních zkušeností, řekl ČTK ke změně nátěru mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

První modro-šedou lokomotivu si nechaly České dráhy natřít na podzim 2008; výtvarný návrh si tehdy objednaly od grafického studia Najbrt. Původní modrý lichoběžník na bocích se později dál vyvíjel a světle šedou na hlavním rámu a na střeše nahradil mnohem tmavší odstín. Lichoběžník, poslední pojitko všech tří nátěrů, teď zmizí docela. Zbudou jen shodné barvy. "Ke změnám se přistoupilo na základě připomínek a zkušeností z provozu. Bylo zjištěno, že korporátní barvy lze aplikovat i na technologicky náročná místa provozu lokomotiv a vozů," řekl ČTK Šťáhlavský. Firma se tím prý snaží dosáhnout větší harmonie ve vzhledu souprav. Že by byla podobná frekvence změn nátěrů nezvyklá, Šťáhlavský odmítl, nevyloučil ale ani další pokračování.

České dráhy platily od počátku 90. let za společnost, která nátěry vozidel příliš nesjednocovala. Unifikované byly jen nátěry vagonů a později motorových vozů, zatímco každý typ lokomotiv měl zpravidla hned několik variant, nátěry některých dokonce přímo navrhovala jednotlivá depa. Díky pestrosti vozidel se stalo Česko oblíbenou destinací železničních fanoušků z celé Evropy. Od uniformního nátěru si dráhy slibují to, že si ho cestující začne spojovat s jejich značkou; v době přicházející konkurence je to prý důležité. Vozidla do něj ale natírají postupně a jen při větších opravách, takže většina vozidel si ještě nevyzkoušela ani první verze od studia Najbrt. Cenu původního návrhu ČD nezveřejnily, současné úpravy se podle Šťáhlavského platí už jen podle hodinové sazby pro DTP práce. Aktuální nátěr lokomotiv se rozložením barev výrazně více blíží německé železniční divizi koncernu Arriva, jejíž soupravy do Česka také zajíždějí, odstíny jsou ale jiné.

19. 10. 2011 Investice do železnice se příští rok zdvojnásobí na 20 miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/investice-do-zeleznice-se-pristi-rok-zdvojnaso-bi-na-20-miliard-709682>)

Je to letos jedna z mála dobrých zpráv pro stavební firmy a železniční pasažéry. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nasadí příští rok k finiši při čerpání evropských fondů, do výstavby navíc investuje i úspory z loňského a letošního roku. Díky tomu se investice do železničních staveb v roce 2012 zvýší z letošních 11,5 miliardy na 20,5 miliardy korun. Jde o nejvyšší částku za poslední čtyři roky. Se zhruba stejnou sumou se počítá pro rok



2013, kdy skončí aktuální dotační období Evropské unie. Deníku E15 to řekl šéf SŽDC Pavel Habarta. „Převážně jde o peníze z evropských fondů v rámci Operačního programu Doprava a peníze od Evropské investiční banky. My k tomu musíme dodat spolufinancování z domácích zdrojů,“ řekl Habarta. Podle něj se navíc správě železnic podařilo ušetřit za posledních 12 měsíců kolem sedmi miliard, převážně díky změnám ve stavebních plánech. „Ty peníze okamžitě pouštíme do dalších staveb, které by se jinak do rozpočtu nevešly,“ doplnil Habarta.

Většina investic zamíří do plzeňského třetího koridoru a českobudějovického čtvrtého koridoru. U Plzně dojde na zakázku desetiletí, na přelomu října a listopadu chce správa vypsat soutěž na výstavbu úseku Rokycany – Plzeň. Proti obvyklým přestavbám koridorů budou zdejší koleje výjimečné tím, že povedou ve zcela nové stopě. Na trase také vznikne čtyřkilometrový tunel. Náklady se odhadují na sedm miliard korun. Dražším drážním projektem za poslední desetiletí bylo pouze pražské Nové spojení za devět miliard.

Zhruba 1,5 miliardy korun půjde na úsek Horusice – Veselí nad Lužnicí, tendr je už v běhu. V procesu soutěže je i miliardová zakázka na průjezd Plzní. „Na obou koridorech připravujeme i další velké akce, které by spolu s probíhajícími stavbami měly dát dohromady 20 miliard korun,“ řekl šéf SŽDC. Dělníci začnou také pracovat na úsecích z pražského Smíchova do Černošic a z Karlštejna do Berouna. Termínem dokončení obou koridorů je podle Habarty přelom let 2015 a 2016. Jsou ale dvě výjimky. Do uvedeného data nebudou hotovy tunely ze Ševětína do Českých Budějovic a koridor mezi Karlštejnem a Černošicemi. Z Operačního programu Doprava může SŽDC čerpat až 50 miliard korun, dosud získala zhruba polovinu.

19. 10. 2011 V Polsku vykolejil vlak z Vídně do Varšavy (EC 104 Sobieski)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/247930-v-polsku-vykolejil-vlak-z-vidne-do-varsavy.html?ref=zpravy-dne>)

U polských Katovic vykolejil ve středu mezinárodní rychlík z Vídně do Varšavy. Jde o polský spoj EC 104 Sobieski. Rychlík jede přes ČR, je proto možné, že v něm cestovali Češi. Podle vedení polských drah nebyl nikdo zraněn. „Nehoda se stala v Polsku, nedaleko Katovic, šlo o vlak Eurocity číslo 104. Podrobnosti se zjišťují. Zatím není jasné, zda jsou na místě zranění nebo jak k nehodě došlo,“ řekl Novinkám mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Podle serveru deníku Gazeta Wyborcza vykolejilo pět z celkem šesti vagónů soupravy. Na kolejích zůstal jen první s deseti pasažéry. Třicet osm cestujících ze zbylých vagónů ošetřují zdravotníci, mají pohmožděniny a drobná povrchová zranění. Nikoho nebylo třeba převést do nemocnice, uvedla mluvčí slezského vojvody Marta Maliková. Trakční vedení na trati bylo poškozeno. Podle mluvčího polských drah Mirosława Siemieniece není jasné, kdy bude provoz obnoven.

19. 10. 2011 Koleje z Vídně do Břeclavi zabezpečí Siemens, na české straně má tendr zpoždění (ETCS)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/koleje-z-vidne-do-breclavi-zabezpeci-siemens-na-ceske-strane-ma-tendr-zpozdeni-709944>)

Společnost Siemens uspěla v tendru rakouského správce kolejí Österreichische Bundesbahnen Infrastruktur, když získala zakázku na dodávku evropského zabezpečovacího zařízení pro trať z Vídně do Břeclavi. Za zabezpečení téměř 90 kilometrů dlouhé železnice systémem ETCS (European Train Control System) firma inkasuje sedm milionů eur (zhruba 175 milionů korun). Siemens zároveň získal opci na vybavení hlavního nádraží ve Vídni za 4,5 milionu eur (112 milionů korun).

O mnohem větší peníze se ale nyní hraje na české straně. V běhu je soutěž na dodávku stejného zařízení pro úsek z Břeclavi do Kolína, Správa železniční dopravní cesty přitom hodnotu dodávky odhadla na téměř miliardu korun. Soutěž ale nabrala mírné zpoždění, otevírání obálek se odsunulo z 1. listopadu na 23. listopadu. Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally se tak stalo kvůli velkému zájmu o zadávací dokumentaci a množství doplňujících dotazů od zájemců. Dokumentaci si mimo jiné vyzvedl i Siemens.

ETCS je podle odborníků budoucností evropské železnice, když má postupně nahradit zhruba dvě desítky národních zabezpečovacích systémů. Díky tomu budou vlaky například moci přejíždět hranice bez přepřahání lokomotiv. Rozdílnost zabezpečovacích zařízení v jednotlivých státech se považuje za jednu z hlavních překážek neomezeného pohybu vlaků v Evropě. Podle šéfa SŽDC Pavla Habarty navíc ETCS umožní zvýšit maximální rychlost na české železnici ze současných 160 km/h

v některých úsecích až na 200 km/h. V tuzemsku se ETCS zatím zkouší jako pilotní projekt na krátkém úseku Poříčany – Kolín. Pilotní projekt zrealizovalo konsorcium firem Ansaldo STS Italy a Ansaldo STS France s hlavním subdodavatelem AŽD Praha. Slavnostně by měl být pilot ukončen příští týden.

19. 10. 2011 Kvasinská Škoda zmodernizuje železnici, chce po ní převážet víc aut (Častolovice – Solnice)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/kvasinska-skoda-zmodernizuje-zeleznici-chce-po-ni-prevazet-vic-aut-1fv-/hradec-zpravy.aspx?c=A111019_173512_hradec-zpravy_meb)

Automobilka Škoda Auto usiluje kvůli zvyšování kapacity svého závodu v Kvasínách o rozšíření trati mezi Týništěm nad Orlicí a Solnicí. Chce po ní vozit mnohem víc aut než dnes. Stát a fondy EU by to stálo půl miliardy korun, ale vydělat by mohli i cestující. Třeba by se v Týništi konečně dočkali nástupišť. Nyní z kvasinské automobilky, jejíž další rozšiřování se plánuje, vyjíždí tři páry nákladních vlaků denně. "Zvýšení kapacity trati se připravuje zejména vzhledem k očekávanému zvýšení přepravy z vlečky Škody Auto na více než dvojnásobek stávajícího počtu nákladních vlaků," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla.

Dodal, že pro takový objem dopravy už stávající možnosti trati nestačí. Šéf kvasinského závodu Pavel Richter letos v červnu v týdeníku Škodovický odborář připustil, že se podíl vozů odbavených z automobilky po železnici stále zvyšuje. "Chceme se dostat až na 60 procent transportu vozů po železnici." V automobilce se nová expedice vozů na železnici otevřela před pěti lety. Odhad SŽDC zatím hovoří o tom, že úpravy budou stát asi půl miliardy a mohly by jít ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury a z evropských dotací.

Počítá se s dvojnásobným navýšením kapacity

Podle Hally se příprava teprve rozbíhá. "Při optimálním průběhu přípravy by stavba proběhla v letech 2013 až 2015." Velkými změnami má projít hlavně nádraží v Častolovicích, kde se počítá s úpravou kolejí, stavbou bezbariérových nástupišť či novou stanicí. Úpravami by prošlo i nádraží v Rychnově. Krajský radní pro dopravu Josef Ješina uvedl, že v Častolovicích má vzniknout kolej pro míjení vlaků. "V Kvasínách se počítá s dvojnásobným zvýšením kapacity a osobní s nákladní dopravou by se na koleji nestíhaly prostřídávat," vysvětlil. Modernizace trati na Rychnovsku však není jedinou velkou akcí, jež se na železnicích v kraji plánuje. Ministerstvo dopravy podle náměstka hradeckého primátora Jindřicha Vedlícha uvažuje například o stavbě první části dvoukolejky mezi Hradcem Králové a Pardubicemi.

20. 10. 2011 Prasklá kolej omezila provoz na trati Praha – Plzeň (Praha-Radotín)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/praskla-kolej-omezila-provoz-na-trati-praha-plzen/703467>)

Prasklá kolej dnes omezila provoz na trati mezi Prahou a Plzní. Kolejnice se zlomila v pražském Radotíně, kudy vlaky projíždějí pouze po jedné koleji. Trať by měla být podle předpokladů opět plně průjezdná během dopoledne, řekl ČTK mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Pavel Halla. Podle Hally nebyl provoz na trati zastaven, kvůli omezené kapacitě trati jsou však některé vlaky odkláněny po jiných trasách. "Například rychlíky od Plzně jsou odkláněny přes krčské nádraží, aby byly na hlavním nádraží v Praze včas," dodal Halla. Provizorní oprava kolejí podle předpokladů skončí dopoledne.

20. 10. 2011 Rakouské posily ČD už jezdí, ale jinam, než měly

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/140249-rakouske-posily-cd-uz-jezdi-ale-jinam-nez-mely/>)

Když na jaře České dráhy zakoupily v Rakousku 32 "ojetých" vagonů, slibovaly jejich nasazení na tratích sice hlavních, ale přesto opomíjených, jako je ta z Prahy do Chebu. Na ní cestující celých pět let neviděli jiný vůz než tradiční rychlíkovou "koženku". Nyní první vozy zakoupené od Rakouských spolkových drah vyjíždějí, v Chebu na ně však mohou prozatím zapomenout, protože České dráhy je pošlou na expresní spoje, popř. rychlíky z Prahy do Zlína, Luhačovic nebo Vsetína. Pokud se původně rakouské vozy, které přes podobné stáří nabízejí podstatně vyšší komfort než obvyklé rychlíkové

vagony ČD, do západních Čech vůbec podívají, stane se tak až v příštím roce. Docela první cestující se svezli novým přírůstkem vozového parku Českých drah minulý pátek na vlaku EC Slovan z Prahy do Bratislavy. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského se však jednalo o mimořádné nasazení. "Uvedené vozy nebudou plánovaně nasazeny na vlaky vyšší kvality typu EC/IC," zdůraznil mluvčí.

Za přednostním vystavením vagonů, které ČD zakoupily od Rakouských spolkových drah, na spoje z Prahy na východní Moravu, stojí především ministerstvo dopravy. Vozy mohou jezdit až 160kilometrovou rychlostí, proto mají nahradit pomalejší vozy nasazované na některých expresech. V novém jízdním řádu, který začne platit v prosinci, proto budou moci tyto vlaky zkrátit své jízdní doby. Teprve po řádném pokrytí linek na východní Moravu "ojetinami" z Rakouska přijdou na řadu rychlíky Praha – Cheb. Mluvčí ČD Štáhlavský oznámil, že se na ně mohou západočeští cestující těšit v příštím roce. "V současné době jsou pro tyto spoje dodávány revitalizované osobní vozy," dodal Štáhlavský s odkazem na upravené verze původních rychlíkových vagonů, jejichž lavice už nejsou potaženy koženkou, nýbrž látkou a dostaly také nové obložení stěn nebo lepší těsnění oken.

V provozu je zatím zhruba polovina z 32 vozů, které dráhy v Rakousku zakoupily. Zbytek zatím prochází většími opravami, které mají zlepšit jejich stav po desetiletích provozu. Dostanou tak nový interiér nebo modro-bílý lak Českých drah. Naproti tomu vozy, které už jezdí, zůstávají v šedé a červené Rakouských spolkových drah a mají za sebou pouze drobnější opravy. Větší revitalizace se dočkají až později.

Kam měly jezdit vozy z Rakouska:

- rychlíky Praha – Cheb a Praha – České Budějovice

Kam vozy už jely nebo budou jezdit do konce platnosti grafikonu:

- EC Praha – Bratislava a rychlík Praha – Vsetín (výjimečně)
- expresy a rychlíky Praha – Zlín/Luhačovice (spoje Buchlov a Mojmír)

Kam se dostanou od prosince nebo během roku 2012:

- expresy Praha – Vsetín/Zlín/Staré Město u Uherského Hradiště
- rychlíky Praha – Cheb

Vozy, které České dráhy koupily v Rakousku, vyrobila společnost SGP na počátku 80. let minulého století. Jde o vozy druhé třídy typu UIC-Z, mají tedy jedenáct šestimístných oddílů. Celkem zakoupily dráhy 32 vozů, z nich 30 zůstalo ve stavu z výroby, odpovídají tedy hůře vybavenému podtypu Z2 – například nemají klimatizaci. Další dva vozy však nechaly Rakouské spolkové dráhy v minulosti zrekonstruovat, takže jim moderní výbava nechybí. I starší vozy z Rakouska však nabízejí oproti rychlíkovým vagonům, které ČD zdědily po někdejších státních drahách, komfortnější sezení, podstatně lepší podvozky nebo posuvné dveře. Kromě Českých drah koupil letos v Rakousku vozy obdobného stáří také konkurenční RegioJet. Šlo však o vagony první třídy s podstatně nižší kapacitou. Všechny v minulosti prošly modernizací, jsou proto už vybaveny klimatizací nebo zásuvkami na drobné spotřebiče. První vozy v barvách RegioJetu začaly vozit cestující na konci září.

21. 10. 2011 Končí ČD Promo na Hradec a Brno, od pondělka vyhlásí České dráhy novou akci (Praha – Brno)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11762/>)

Akční nabídky ČD Promo na relacích Praha – Hradec Králové a Praha – Brno, které národní dopravce vyhlásil 3. října, v neděli končí. Výhodné ceny jízdének přilákaly do vlaků o desítky procent více cestujících, což se pozitivně odrazilo na tržbách. České dráhy chtějí do vlaků přilákat cestující hlavně na trase Praha – Brno, kde železnici konkuruje dálnice. Od pondělka proto vyhlásí na této relaci novou akční nabídku.

„Chceme oslovit nové zákazníky, kteří zatím dávají přednost jízdě pokratší dálnicí, a udržet si je. Kromě akčních cenových nabídek proto připravujeme případné posílení spojení mezi Brnem a Prahou. Posílíme stávající vlaky nebo vypravíme i zcela nové. Nabízíme alternativu řidičům, kteří se tak mohou vyhnout komplikacím kvůli opravě dálnice D1,“ vysvětluje náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu ČD Antonín Blažek. „Právě na spoje vyšší kvality mezi moravskou metropolí a Prahou nasazujeme v současné době ty nejkvalitnější vozy s klimatizací, uzavřeným systémem toalet a se zásuvkami.“ Oslovení nových zákazníků mezi Prahou a Brnem věnují České dráhy zvýšenou pozornost delší dobu. Akční cenové nabídky tu dopravce vyhledává pravidelně již několik let,

ČD Promo v podobném rozsahu naposledy letos na jaře. Od loňského roku mohou také využívat cestující výrazné slevy na místenky v Pendolinech.

Výhodné jízdenky z Prahy do Brna a o pačně si lze o d pondělí 24. října koupit přes eShop na www.cd.cz/eshop nebo v pokladnách ČD v Praze a v Brně. Nabídka platí pouze pro cesty mezi Brnem a Prahou.

Jízdenky ČD Promo Praha – Brno od 24. října 2011

relace	obyčejná/zákaznická	žákovský průkaz 15 – 26 let obyčejná/zákaznická
Praha – Brno	200/170 Kč	140/125 Kč

Ještě zajímavější a cenově výhodnější nabídkou jsou oblíbené jízdenky SporoTiket Česko, které si lze přímo zakoupit v jízdenkovém automatu v železniční stanici nebo v předprodeji u pokladních přepážek ČD (nejpozději však den před odjezdem) nebo si ji dopředu rezervovat a zaplatit přes eShop ČD a následně kdykoliv vyzvednout u pokladny nebo z automatu před vlastním použitím. Jejich kontingent je ale omezený.

SporoTikety* ČD pro relaci Praha – Brno

relace	SporoTiket obyčejný/zákaznický (s In-kartou)		
	CÚ I	CÚ II	CÚ III
Praha – Brno	170/150 Kč	180/160 Kč	190/170 Kč

*Jízdenky SporoTiket lze zakoupit ve třech cenových úrovních:

- v I. cenové úrovni (CÚ I) jsou jízdenky nejlevnější a zakoupit je lze v předprodeji až 2 měsíce před odjezdem, nejpozději však 7 dní před odjezdem;

- v II. cenové úrovni (CÚ II) jsou jízdenky dražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek I. cenové úrovně, nejpozději však 6 dní před odjezdem; prodej je ukončen nejpozději 3 dny před odjezdem;

- v III. cenové úrovni (CÚ III) jsou jízdenky nejdražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek II. cenové úrovně, nejpozději však 2 dny před odjezdem; prodej je ukončen ve 23.59 hod. dne odjezdu nebo vyprodáním jízdenek.

21. 10. 2011 Do ČR přijel první z nových motorových vozů Stadler RegioShuttle RS 1

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11764/>)

Do České republiky přijel v pondělí 17. října první z nových motorových vozů RegioShuttle RS 1 od společnosti Stadler. Vůz byl vyroben v jejím berlínském závodě a patří do skupiny úspěšných motorových vozů, kterých bylo vyrobeno a u různých dopravců je provozováno více než 400 kusů. První dva vozy míří do Havlíčkova Brodu na Vysočinu a do Liberce. V současné době na nich proběhne zácvik strojvedoucích, dílenského personálu v depech, který se o ně bude starat a samozřejmě vykonají řadu zkušebních jízd. Předpokládáme, že do zkušebního provozu s cestujícími by mohly být uvedeny na přelomu října a listopadu. První cestující se s nimi pravděpodobně svezou v Jihlavě v Kraji Vysočina dne 28. října, kdy budou oficiálně představeny veřejnosti a médiím na Vysočině. V Libereckém kraji se předpokládá jejich oficiální představení veřejnosti a médiím a uvedení do zkušebního provozu s cestujícími nejspíše 4. listopadu.

Náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek k tomu uvedl: „Do konce roku by mělo být do ČR dodáno až 17 vozů, především do Libereckého kraje. Na Vysočinu zamíří v současnosti jeden z vůbec prvních vyrobených vozů a další pak v roce 2012. Nové motorové vozy nahradí starší soupravy, například v Libereckém kraji zásadně omezí např. provoz starších motorových vozů řady 810. Novější soupravy Regionova a motorové vozy z poloviny 90. let zamíří do dalších regionů České republiky i na Liberecku a dojde tak k omlazení a zvýšení kultury cestování na mnoha dalších tratích i mimo tyto kraje.“

Motorové vozy RegioShuttle RS 1 nabízejí např.:

- nízkopodlažní bezbariérové nástupní prostory;
- klimatizovaný oddíl pro cestující;
- místa pro vozíčkáře, ale také jízdní kola a objemná zavazadla;
- uzavřený systém WC v bezbariérové úpravě vybavený např. sklopným pultem pro přebalování kojenců;

- moderní, textilem potažené sedačky;
- audiovizuální informační systém atd.

Objem zakázky pro Vysočinu je ve výši 898 mil. Kč a představuje 17 vozů. Evropská unie by se měla podílet na jejím financování příspěvkem 200 mil. Kč. Zakázka pro Liberecký kraj pak představuje finanční objem 878 milionů Kč a 16 vozů. Evropská unie by se na něm měla podílet přibližně 300 miliony Kč.

21. 10. 2011 S českými VRT Evropská komise nepočítá

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/140385-s-ceskymi-vrt-evropska-komise-nepocita/>)

Evropská unie nepočítá s výstavbou vysokorychlostních železničních tratí v Česku před rokem 2030. Seznam tratí, které podpoří pro dokončení páteří sítě evropských rychlodrah, i dalších nejdůležitějších kontinentálních dopravních projektů představila na svém webu Evropská komise (<http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting/doc/revision/list-of-projects-cef.pdf>). Není však mezi nimi žádný český projekt. Uvažovalo se přitom o výstavbě vysokorychlostních tratí Praha – Mnichov/Norimberk a Drážďany – Praha. Ty figurují pouze mezi projekty, které unie podpoří v druhé řadě a měly by tak být hotovy do roku 2050. Návrh komisařů se však ještě může změnit, kromě unijních zákonodárců se jím budou zabývat také národní ministři dopravy.

Na evropský nezájem o české projekty vysokorychlostních tratí upozornil bývalý zelený politik a nynější ředitel Centra pro efektivní dopravu Petr Šlegr. Je přitom přesvědčen o tom, že rychlodráhy v zemi být musí, jinak přestane být Česko atraktivní pro mezistátní dopravu. "Může se stát, že z Brna pojedete do Berlína přes Ostravu a Polsko a bude to rychlejší," načrtl Šlegr možnou budoucnost bez vysokorychlostní železnice.

Ministerstvo dopravy je však přesvědčeno, že situace není tak kritická. Především se jeho zástupci pokusí vrátit české trasy do hry, status projektů evropské dopravní sítě TEN-T totiž zatím není definitivní. Ministerstvo proto bude chtít v rámci Rady Evropské unie prosadit rychlodráhy z Prahy do Mnichova i do Drážďan. Je možné, že se změny skutečně podaří prosadit. "Podle našich informací není s návrhem spokojeno více zemí, nejsme jediní," řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Podobně nespokojena jako Česko je podle něj téměř celá visegrádská čtyřka, takže je možné přepokládat společný postup.

Vysokorychlostní trať z Drážďan do Prahy má navázat na budoucí rychlodráhu od Berlína, na českém území povede nejprve tunelem pod Krušnými horami, který bude uzpůsoben pro rychlost do 200 kilometrů za hodinu a bude určen i nákladní dopravě. Mezi Ústím nad Labem a Prahou potom půjde o klasickou vysokorychlostní trať pro speciální soupravy jezdící až 300kilometrovou rychlostí. Podobně rychle mají jezdit také vlaky po další rychlodráze z Prahy přes Plzeň, Domažlice a Řezno do Ingolstadtu, kde se napojí na stávající norimbersko-mnichovskou vysokorychlostní trať.

22. 10. 2011 V Ostravě vykolejil osobní vlak, zranilo se 7 cestujících

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/140483-v-ostrave-vykolejil-osobni-vlak-zranilo-se-7-lidi/>)

V Ostravě vykolejil osobní vlak jedoucí z Českého Těšína do Opavy. Ve vlaku podle policie cestovalo pět desítek lidí. Podle mluvčího moravskoslezských záchranářů Lukáše Humpla se zranilo šest cestujících a jeden strojvedoucí. Všechny přepravil z místa náhradní vlak. Nehoda se stala na okraji Ostravy v lese mezi zastávkami Ostrava-Svinov a Ostrava-Vítkovice. Záchranáři měli problém se na odlehle a nepřístupné místo dostat. K havárii došlo večer okolo půl osmé a podle dostupných informací šlo o vlak City Elephant, který v daném úseku měl projíždět rychlostí od 60 do 80 kilometrů v hodině. Po vykolejení tam narazila lokomotiva do sloupu.



Podle mluvčí ČD Kateřiny Šubové byl nejvíce zraněný strojvedoucí. "Dražní inspekce provádí na místě prvotní ohledání, zajištění potřebných dat a pořízení fotodokumentace. Jednou z možných příčin nehody je selhání lidského činitele," uvedl mluvčí Dražní inspekce Martin Drápal. Doprava byla v uvedeném úseku zastavena. Zdravotníci převzali zraněné na zastávce ve Svinově, kam je převezla náhradní vlaková souprava. "Na místě jsme vůbec nezasahovali," řekl Humpl. Podle něj čtyři pacienti skončili v péči lékařů ostravské fakultní nemocnice a jeden pak v Městské nemocnici Ostrava Fifejdy.

Jeden člověk utrpěl těžká poranění hrudníku. Další dva byli zraněni středně a dva lehce. "Další dva zranění jsme ošetřili na místě. Jejich zdravotní stav ale nevyžadoval transport do nemocnice," uvedl Humpl. Podle něj nikdo ze zraněných nebyl v době zásahu v ohrožení života.

Škoda způsobená vykoľejením vlaku přesáhne podle Drážní inspekce deset milionů korun. Na trati byla v noci částečně obnovena doprava. Příčinu nehody dál zjišťují inspekce i policie. Stále se jako pravděpodobné jeví selhání lidského faktoru, v tomto případě strojvedoucího, který byl při nehodě vážně zraněn. Informoval o tom mluvčí inspekce Drápal. Podle něj se škoda na vlaku pohybuje okolo deseti milionů korun. Dalších 300 tisíc korun si vyžádá oprava poškozeného kolejiště.

23. 10. 2011 O vlaky Horažďovice – Plzeň – Cheb budou dopravci soutěžit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/140453-o-vlaky-horazdovice-plzen-cheb-budou-dopravci-soutezit/>)

O dotace na osobní vlaky na někdejší Dráze císaře Františka Josefa mezi Horažďovicemi, Plzní a Chebem se budou muset České dráhy utkat s konkurencí. Plzeňský kraj připravuje výběrové řízení, jehož výsledkem má být především zvýšení komfortu ve vlacích na této trase. Ačkoli jde o elektrizovanou trať, částečně dokonce o čerstvě zmodernizovaný koridor, dráhy na nich své cestující stále vozí na sedadlech potažených koženkou, jejíž červená barva už dávno ustoupila špině.

Ačkoli mají ČD smlouvu, která jim zaručuje, že Plzeňský kraj bude objednávat regionální železniční dopravu právě u nich až do roku 2019, může krajský úřad z celkové objednávky vyjmout několik tratí a nabídnout je k soutěži i dalším dopravcům. Že se bude výběrové řízení týkat právě elektrizovaného tahu od Horažďovic přes Plzeň do Chebu, rozhodl kraj vzhledem k tomu, že zde jezdí staré vagony, zatímco na řadě jiných regionálních tras se už objevují modernizované vlaky. "Zastaralý vozový park chceme obnovovat. Myslím, že to se nám může podařit jedině výběrovým řízením," uvedl vedoucí krajského dopravního odboru Jaroslav Vejprava.

Tendr jako prostředek ke zlepšení kvality vlaků už se Plzeňskému kraji jednou osvědčil. Předloni sháněl dopravce pro domažlickou trať. Ačkoli tendr nakonec zrušil a trasu zahrnul do souhrnné objednávky pro ČD, dopravce si pospíšil objednat právě pro plzeňsko-domažlickou dráhu docela nové motoráky.

Kraj si ale bude muset s výběrovým řízením pospíšet. Chce, aby jeho vítěz začal s novými vlaky jezdit už za dva roky v prosinci, kdy začne platit jízdní řád pro období 2013/2014. Takřka jisté už má dva zájemce. "České dráhy samozřejmě budou chtít nabídnout to nejlepší, co mohou," oznámil zájem ČD o pokračování provozu na soutěžené trase jejich mluvčí Petr Štáhlavský. Zájem zúčastnit se výběrového řízení má také Regiojet, doplnil jeho mluvčí Aleš Ondrůj. Žlutý dopravce kdysi oznámil úmysl jezdit na elektrizovaných tratích s jednotkou Siemens Desiro ML. České dráhy prozatím mají nové elektrické vlaky od Škody, zatímco velkokapacitní City Elefanty cestující už dobře znají, novou jednopodlažní jednotku výrobce zatím testuje. Předloňské neúspěšné soutěže v Plzeňském kraji se zúčastnily také společnosti ČSAD Jablonec (dnes Busline) a Viamont. Své železniční zastoupení mají v Česku také nadnárodní dopravci Arriva a Veolia Transport.

23. 10. 2011 Ze zavinění ostravské železniční nehody je podezřelý strojvedoucí vlaku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/140518-ze-zavineni-ostravske-nehody-je-podezrely-strojvedouci-vlaku/>)

Policie podezřívá ze zavinění sobotní železniční nehody v Ostravě strojvedoucího. Obviněn by mohl být z obecného ohrožení, informovala o tom mluvčí ostravské policie Gabriela Holčáková. City Elefant vykoľejil v Ostravě mezi stanicemi Svinov a Vítkovice. Při havárii se zranilo sedm lidí. V nemocnici zůstává jedna z cestujících a dvačtyřicetiletý strojvedoucí. Způsobená škoda přesahuje deset milionů korun. Během odpoledne se podařilo na koleje dostat poškozené vagony. Zatím však stále musí cestující při cestě do Opavy využít náhradní autobusy.



Policie prověřuje několik verzí. I podle Drážní inspekce (DI) ale nehodu pravděpodobně zavinil strojvedoucí. "Je to jedna z prověřovaných možností. Podle dosud zjištěných informací tomu vše nasvědčuje. Ve věci byly zahájeny úkony trestního řízení pro přečin obecné ohrožení z nedbalosti. Za to mu hrozí až pětiletý trest," řekla Holčáková. Mluvčí DI Martin Drápal uvedl, že vlak chybně najel na slepou kolej a projel záražku na jejím konci. Dostal se tak mimo koleje. Připustil, že jedním z viníků pravděpodobně je strojvedoucí. "Jde o selhání lidského faktoru. Odpovědnost by mohl ale nést

i někdo další. Třeba pracovník, který nastavoval výhybky," doplnil. Pracovník DI dnes prozkoušel zabezpečovací zařízení trati. "Nezjistil žádné závady. Jednotlivé vozy budou odtaženy do depa. Tam budou stažena data z rychloměru a provedeny prohlídky vozů. Bez těchto údajů není možné vyloučit technickou závadu na vlaku jako možnou příčinu nehody," uvedl Drápal.

Škoda na vlaku, ve kterém cestovalo 50 lidí, se podle DI pohybuje okolo deseti milionů korun. Dalších 300 000 korun si vyžádá oprava poškozeného kolejiště. Po nehodě byla na trati zastavena doprava. Vlaky začaly jezdit až později po souběžné koleji. Provoz na trati byl částečně obnoven krátce po půlnoci. Dnes dopoledne byl ale opět kvůli vyprošťování vlaku zastaven a cestující mezi Vítkovicemi a Svinovem převážejí autobusy.

Mluvčí moravskoslezských záchranářů Lukáš Humpl uvedl, že ošetření po nehodě vyhledalo sedm lidí. Nejvážněji byl zraněn strojvedoucí. "Dvačtyřicetiletý muž utrpěl poranění hrudníku, břicha a končetiny, jeho stav se jevil jako vážný. Po poskytnutí přednemocniční neodkladné péče byl transportován na urgentní příjem Fakultní nemocnice v Ostravě-Porubě," řekl Humpl. Středně těžké až těžší zranění v oblasti hrudníku a dolní končetiny bylo zjištěno u osmdesátileté ženy. Lehčí poranění v oblasti zad a na noze utrpěli devětapadesátiletá žena a stejně starý muž. Poranění zad utrpěla i sedmatřicetiletá žena. "Těchto pět pacientů jsme převezli do nemocnic. Další dva cestující byli vyšetřeni a ošetřeni s drobnými poraněními, jejich stav však nevyžadoval transport do zdravotnického zařízení," doplnil Humpl.

K nehodě došlo na odlehlém a nepřístupném místě. Hasiči se k místu dostávali pěšky více než hodinu. Sanitky se tam nedostaly vůbec. Záchranáři zraněné v noci převzali ve stanici Ostrava-Svinov, kam je dopravil zvláštní vlak.

24. 10. 2011 Výluka po nehodě v Ostravě skončila

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/140569-vyluka-po-nehode-v-ostrave-skoncila/>)

Traťová spojka mezi ostravskými nádražími Svinov a Vítkovice, na které v sobotu večer vykolejil osobní vlak, už je zase průjezdná. Železniční správa ji otevřela ve dvě v noci, pondělní ranní špičku tak už nepoznamenaly zmatky s náhradní autobusovou dopravou. Do autobusů však stále musí přestupovat cestující, kteří na Svinov cestují od Opavy. Následky další nehody, která se stala v tomto úseku v minulém týdnu, železničáři stále odstraňují.

Výluka na trati mezi Svinovem a Vítkovicemi, která postihla především regionální vlaky Ostrava – Český Těšín, skončila ve dvě hodiny v noci. Její příčiny zatím vyšetřují drážní inspektoři a policie, podezřívají však strojvedoucího. "Vlak projel návěstidlem, které zakazovalo jeho další jízdu," přiblížil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Trať podle něj byla připravena pro vlak jedoucí v opačném směru. "Souprava vůbec neměla být v pohybu. Měla stát. Když projela, výhybka ji navedla na slepou kolej, aby nedošlo k čelnímu střetu s protijedoucím vlakem," doplnil.

Vlak nezastavil ani na slepé koleji, zastavil se teprve poté, co prorazil zarážedla a vypadl z kolejí. "Jel pravděpodobně takovou rychlostí, že zarážky prorazil," popsal další průběh nehody mluvčí Drápal. Hlavní, co by mohlo strojvedoucího očistit, by bylo odhalení technické závady na vlaku. Porucha návěstidel je vyloučena, že fungovala, potvrdila inspekce už v neděli. Sám strojvedoucí je po nehodě vážně zraněn, poranění utrpělo také šest dalších lidí.

Mezi Ostravou-Svinovem a Děhylovem však stále pokračuje výluka, která začala už minulé pondělí. Z ranního osobního vlaku kvůli poruše unikla nafta a olej, palivo znečistilo okolí jednokolejné dráhy. Podle údajů Českých drah potrvá odstraňování následků havárie až do pátku. Zatím musí cestující počítat s náhradní autobusovou dopravou za regionální vlaky v úseku Svinov – Děhylov, rychlíky jsou nahrazeny v celém úseku ze Svinova až na opavské východní nádraží.

24. 10. 2011 Čínskou železnici stavěl kuchař, pilíře mostu držel jen písek a kamení

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/cinskou-zeleznici-stavel-kuchar-pilire-mostu-drzel-jen-pisek-a-kameni-1kb-zahranicni.aspx?c=A111024_142125_zahranicni_stf)

Čínské dráhy, kterými po nehodě rychlovlaků zmítají skandály, mají další problém. Média odhalila, že stavbu dvou mostů a tunelu na severu Číny dostal na starosti kuchař, který neměl s dopravními stavbami žádné zkušenosti. Kuchtík Lu Tchien-po, který jednoho dne odložil pánev wok a vydal se na dráhu námezdního stavebního dělníka, se na stavbu za 230 milionů liber dostal ilegálně jako pracovník najaté stavební společnosti. V provincii Ťi-lin severně od Pekingu měla jeho skupina postavit dva železniční mosty a tunel. Jenže Lu přiznal, že nic kromě kuchařiny neumí a podobně

na tom podle britského listu The Times byli i další fachmani z jeho pracovní skupiny. Podle toho také vypadala jejich práce. Na upevnění základních pilířů mostu používali nezkušení dělníci místo betonu štěrk a kamení, napsaly čínské státní sdělovací prostředky. Jejich nedbalost tak mohla ohrozit životy tisíců lidí.

Stavba prošla i bezpečnostní kontrolou

"Když jsem viděl, že do základů dávají kameny, požádal jsem, zda bych se toho nemusel účastnit. Do vlaku na této trati bych po otevření pro cestující nikdy nesedl," prozradil jeden z dělníků, který se na stavbě podílel. Podle Lua podobně zkušení lidé stavěli i protější most přes řeku. Na jejich kvalifikaci se nikdy nikdo neptal a stavba bez problémů prošla bezpečnostní kontrolou i přesto, že základy byly plné písku a kamení. Ministerstvo železnic si teď hodlá posvítit na stavební firmu Ťiang-si Čchang-ša, která za stavbu odpovídala. Média už ale předtím uvedla, že jsou to podvodníci, kteří padělali dokumenty, aby lukrativní kontrakt od státu dostali.

Šetří se na dělnících i materiálu

V Číně je najímání externích dodavatelů hlavním stavitelem zakázané, ale běžně se praktikuje. S penězi se švindluje často, šetří se na materiálech i dělnících. Stavby pak mají nevalnou úroveň a leckdy ohrožují životy lidí. Důvěra v ministerstvo železnic se navíc povážlivě otřásla před třemi měsíci, když se u Wen-čou srazily dva rychlovlaky. Neštěstí zastavilo i mnoho rozestavěných železnic.

24. 10. 2011 Přesun brněnského nádraží má dalšího odpůrce – ministerstvo kultury

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/presun-brnenskeho-nadrazi-ma-dalsiho-odpurce-ministerstvo-kultury-11l-brno-zpravy.aspx?c=A111024_1673238_brno-zpravy_kol)

Ministerstvu kultury se nelíbí přesun brněnského vlakového nádraží mimo historické jádro města. Vzkázalo to brněnským politikům, když připomínkovalo koncept nového územního plánu. Zastupitelé se nyní snaží přesvědčit ministerstvo, aby názor změnilo. Jinak riskují, že územní plán v budoucnu zruší soud. Ministerstvu se nelíbí hlavně to, že Brno prosazuje jen odsunutou polohu. Dopravní uzel není na svém původním místě zakreslený ani v jedné ze tří variant konceptu územního plánu. "Brno tím pádem dostatečně neprověřuje všechny budoucí možnosti. A nezohledňuje ani současné dopravní tendence vyspělejších západoevropských zemí, které se snaží zachovat vlaková nádraží jako ekologický způsob dopravy v blízkosti historických center," vzkázal mluvčí ministerstva kultury Jan Cieslar. Opravu nádraží v jeho nynější podobě prosazují památkáři také kvůli zachování tradiční podoby města. "Nádraží v centru je například v Poděbradech či v Ústí nad Labem. A v zahraničí jsou s polohou nádraží v historickém jádru města spokojeni třeba v Berlíně, Paříži, Lyonu, Basileji, Lipsku, Mnichově či Kolíně nad Rýnem," vyjmenoval mluvčí.

Brněnský magistrát sice s názorem ministerstva nesouhlasí, nezbyvá mu však nic jiného než jednat. "Kdybychom na názor památkářů nebrali ohled, může se stát, že kvůli tomu někdy v budoucnu soud tento územní plán zruší," nastínil náměstek brněnského primátora Ladislav Macek (ČSSD), který je odpovědný za rozvoj města. Odsun nádraží, které se nachází ve středu města, ale nepovažují za šťastný krok ani experti na železniční dopravu. "Přemístění dál od centra je přesně opak toho, jak se vyvíjí doprava v západních městech. Tam investují horentní sumy, aby železnici co nejvíce přiblížili městu," popsal zkušenosti z jiných evropských zemí Petr Šlegr z Centra pro efektivní dopravu.

Proti odsunu bojuje i řada občanských iniciativ

Podle něj se brněnské nádraží musí modernizovat a zvětšit jeho kapacitu ve stávající poloze. "Taková varianta je možná a podle většiny odborníků také mnohem lepší než odsun. Jižní centrum ho pak může obklopit z druhé strany," navrhl Šlegr. Plán na přesun vlaků vadí řadě občanských iniciativ, které nejrozličnějším způsobem ovlivňují proces schvalování územního plánu. Projekt odsunu za více než 20 miliard korun proto dosud nezískal ani územní rozhodnutí a není navíc jasné, kde se na něj vezmou peníze. "Pokud se budou různá sdružení neustále odvolávat, při současných zákonech nezačneme stavět nikdy," poznamenal mluvčí Správy železniční dopravní cesty, která je investorem stavby, Pavel Halla.

Vedení města je stále přesvědčeno, že se nádraží v poloze, kterou schválila vláda, nakonec postaví. "Toto rozhodnutí respektujeme, proto se významně podílíme na podpůrných akcích souvisejících s odsunem nádraží. Město už do nich investovalo miliardu korun," uvedl náměstek primátora Robert Kotzian (ODS). Dodal, že podle výsledků posledních voleb souhlasí se stávajícím řešením většina brněnských občanů. Volili totiž strany, které měly odsun ve svém programu.

25. 10. 2011 O víkendu končí letní čas, změna se dotkne desítky nočních dálkových vlaků (29./30. října 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11775/>)

V noci ze soboty 29. na neděli 30. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Tato změna se dotkne celkem deseti přímých nočních vlaků Českých drah, které budou uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože v době změny času žádné nejedou.

Přehled vlaků, kterých se dotkne na českém území změna času (změna se dotkne také všech přímých vozů, které tyto vlaky vezou):

- R 406 Chopin Vídeň – Varšava, čeká ve stanici Ostrava-Svinov, odjezd ve 2:05 SEČ
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň, čeká ve stanici Bohumín, odjezd ve 2:10 SEČ
- R 440 Excelsior Košice – Cheb, čeká ve stanici Pardubice hl. n., odjezd ve 2:34 SEČ
- R 441 Excelsior Cheb – Košice, čeká ve stanici Česká Třebová, odjezd ve 2:04 SEČ
- R 442 Šírava Humenné – Praha, čeká ve stanici Třinec, odjezd ve 2:28 SEČ
- R 443 Šírava Praha – Humenné, čeká ve stanici Český Těšín, odjezd ve 2:17 SEČ
- EN 444 Slovakia Košice – Praha, čeká ve stanici Bohumín, odjezd ve 2:40 SEČ
- EN 445 Slovakia Praha – Košice, čeká ve stanici Bohumín, odjezd ve 2:23 SEČ
- EN 476 Metropol Budapešť – Berlín, čeká ve stanici Pardubice hl. n., odjezd ve 2:48 SEČ
- EN 477 Metropol Berlín – Budapešť, čeká ve stanici Brno hl. n., odjezd ve 3:27 SEČ.

Všem, kteří se chystají cestovat vlakem v noci ze soboty na neděli, doporučujeme ověřit si aktuální odjezdy nočních vlaků na lince Kontaktního centra Českých drah na telefonu 840 112 113. Tato linka je k dispozici 24 hodin denně ve čtyřech jazycích.

25. 10. 2011 Stát letos odpustí SŽDC 5,9 miliardy korun dluhů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stat-letos-odpusti-szdc-5-9-miliardy-korun-dluhu/706110>)

Stát odpustí Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) dluhy ve výši 5,9 miliardy korun, rozhodla dnes vláda. Společnost závazky zdědila po Českých drahách. O schválení návrhu ministerstva dopravy novináře informoval premiér Petr Nečas. Společnost tyto závazky zdědila po Českých drahách v době svého vzniku v roce 2003. Stát firmě každý rok odpouští dluh ve výši daňové ztráty za minulé účetní období. Tyto závazky vůči rozpočtu stát SŽDC odpouští už od roku 2005. Celkově jde za tuto dobu o částku téměř 35,5 miliardy korun. "Řešení těchto závazků je nutné, aby bylo možné považovat státní organizaci Správa železniční dopravní cesty za bezdlužnou jako podmínku pro čerpání prostředků z Evropských fondů," uvedlo v předkládací zprávě ministerstvo dopravy.

Peníze si půjčil stát na výstavbu železničních koridorů a obnovu drážního vozového parku. Stát také peníze splácí, formálně však figurují v účetnictví SŽDC jako závazek vůči státnímu rozpočtu. Proto je vláda každoročně umazává. K 31. prosinci letošního roku bude celková výše tohoto dluhu 9,5 miliardy korun, řekl již dříve ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. SŽDC je státní organizací, která pro stát buduje a spravuje koleje. Jednotlivým železničním dopravcům poté za poplatky umožňuje dopravní cestu užívat.

26. 10. 2011 Lokomotiva z historické "vídeňské tramvaje" se dočká rekonstrukce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/lokomotiva-z-historicke-videnske-tramvaje-se-docka-rekonstrukce/706408>)

Nadšencům železniční dopravy na Slovensku se podařilo získat staříčkou lokomotivu, která na začátku minulého století jezdila po známé lokální železnici z Bratislavy do Vídně. Zatímco rekonstrukce stroje do podoby z roku 1914 má už konkrétní plány, trasa historického železničního spojení obnovena dosud nebyla. "Vídeňská tramvaj", na kterou si pamatují už jen nejstarší obyvatelé Bratislavy, zažila největší



slávu v letech 1914 až 1920, později se provoz utlumil. Trasa vedla z centra Bratislavy přes Dunaj do alpské republiky. Na slovenské straně se trať prakticky nezachovala, v Rakousku končí koleje v pohraničí v obci Wolfsthal. Vlaky mezi oběma zeměmi v současnosti využívají jiná železniční spojení.

Slovenský úsek historické železnice obsluhovaly dvě lokomotivy, vyrobené speciálně pro tento účel. Jedna z nich skončila v rakouském muzeu, druhá až donedávna sloužila na železnici. Bratislavští nadšenci ji objevili v Rakousku. Její majitel nabídl stroj k prodeji, jinak ho hodlal sešrotovat. Na Slovensku se vzápětí rozběhla sbírka na shromáždění potřebných asi 10.000 eur (249.000 korun) na odkoupení lokomotivy. Podařilo se a dnes přicestoval historicky významný kousek do Bratislavy. "Hledáme řešení, kde bychom ji mohli vystavit, když ji zrekonstruujeme do podoby z roku 1914," uvedl šéf Bratislavského okrašlovacího spolku Maroš Mačuha, který stojí za iniciativou na záchranu stroje. Lokomotiva, jejíž oprava si vyžádá hodně peněz, by neměla skončit v muzeu.

26. 10. 2011 Pilotní projekt ETCS v České republice dokončen (Poříčany – Kolín)

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

V úseku Poříčany – Kolín byl realizován pilotní projekt Evropského vlakového zabezpečovače (ETCS). Hlavním cílem pilotního projektu je implementace systému ETCS do podmínek železnice ČR. Pilotní projekt je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti. Investorem projektu je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC). Ing. Jiří Martínek z ředitelství SŽDC při dnešním slavnostním ukončení projektu připomněl, že: „Pilotní projekt Poříčany – Kolín zahrnoval jak traťovou část, sestávající z nepřepínatelných balíz a radioblokové centrály navázané na stávající zabezpečovací zařízení, tak vybavení dvou lokomotiv a jedné elektrické jednotky palubními částmi ETCS včetně modulu STM LS, který umožňuje takto vybaveným vozidlům pohyb po tratích vybavených pouze národním vlakovým zabezpečovačem LS.“

Úsek pilotního projektu tvoří část I. tranzitního železničního koridoru (TŽK), česká část Evropského ETCS Koridoru E, v délce 22 km, jedná se o dvojkolejnou trať s traťovou rychlostí 160 km/h, v daném úseku se nachází tři železniční stanice. První etapa projektu (do poloviny roku 2006) se věnovala specifikaci požadavků na reakce systému ETCS implementovaného do podmínek železnice v České republice. Jednalo se především o navázání tohoto složitého systému, založeného na bázi výpočetní techniky, na existující národní systémy železničních zabezpečovacích zařízení při respektování provozních pravidel. V průběhu první etapy projektu došlo k dohodě mezi dodavatelem a investorem, že systém ETCS dodaný v rámci pilotu bude v souladu s verzí systémových specifikací SRS 2.3.0, které byly, v té době, Evropskou komisí požadovány pro zařízení, kterými budou vybaveny evropské koridory ETCS.

Druhá etapa byla zaměřena na vývoj a konstrukci součástí umožňujících navázání systému na národní zabezpečovací zařízení a provoz tohoto systému v českých podmínkách. Montáž hardwaru systému ETCS na traťovém úseku byla ukončena v roce 2008 včetně oživení radioblokové centrály (RBC). V témže období byla dokončena montáž mobilních částí systému ETCS na jedné lokomotivě řady 362, jedné lokomotivě řady 151 a jedné elektrické jednotce 471/971.

Následovaly integrační testy systému a úpravy softwaru. Komplexní testování bylo vedle dalších podmínek nezbytné pro zahájení schvalovacího procesu. Vzhledem ke složitosti systému, nezbytnému komplexnímu testování, posouzení bezpečnosti implementovaného systému a provedení schvalovacího procesu dle pravidel stanovených směrnicemi Evropské komise pro interoperabilitu, bylo nutno problematice komplexního testování a posouzení systému věnovat všechen prostor do ukončení pilotního projektu.

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zhotovitel: Ansaldo STS, Itálie

Náklady na realizaci: 10 744 757 EUR

Tento projekt je spolufinancován EU z Fondu soudržnosti. Příspěvek EU dle Rozhodnutí Evropské komise činí částku 7 350 000 EUR (75 % uznatelných nákladů stavby).

Datum zahájení projektu: červenec 2005

Datum ukončení: září 2011

Výsledky a zkušenosti z pilotního projektu mezi Poříčany a Kolínem jsou využity v rámci zadání veřejné soutěže na první stavbu systému ETCS v úseku Břeclav st. hranice – Kolín, jejíž realizace by měla začít na přelomu roku 2011/2012.

Další rozvoj ETCS v ČR:

Do roku 2015 je pro ČR prioritou výstavba ETCS na I. TŽK tj. na české části ETCS Koridoru E. Je plánována ve dvou etapách:

1. Kolín – Břeclav státní hranice s Rakouskem a Slovenskem
2. Kolín – Praha – Děčín státní hranice Německem

Tyto stavby, které jsou zároveň součástí Koridor E, jež byly schváleny Evropskou komisí v rámci programu pro rozvoj transevropských dopravních sítí (TEN-T) a jsou spolufinancovány EU ve výši 50 % z uznatelných nákladů.

27. 10. 2011 Na trati Praha – Ostrava bude mít RegioJet od pondělí osm spojů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-trati-praha-ostrava-bude-mit-regiojet-od-pondeli-osm-spoju/706738>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet na trati Praha – Ostrava – Havířov přidá od pondělí 31. října další dva spoje. Zajistí je nová vlaková souprava. Celkem bude mít RegioJet od pondělí v provozu tři vlaky, které obstarají jízdu osmi spojů denně. ČTK to dnes sdělil Aleš Ondrůj, mluvčí společnosti Student Agency, která RegioJet provozuje. V souvislosti se zavedením nového páru spojů posílil dopravce také svůj tým palubního personálu o přibližně dvacet lidí. Celkem RegioJet nyní zaměstnává více než 70 stevardek a stevardů. Firma také posílí návazné přestupní vazby na autobusy Student Agency express ve stanici Olomouc hlavní nádraží, dodal mluvčí. Nový ranní spoj bude vyjíždět v 8:27 hodin z Havířova, příjezd do Prahy hlavního nádraží je ve 12:31. Zpět z Prahy hlavního nádraží odjíždí v 15:27 a do Havířova přijíždí v 19:28.

28. 10. 2011 Výtopna v Rokytnici skrývá lokomotivu, která uměla vařit brambory (Rokytnice v Orlických horách)

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/vytopna-v-rokytnici-skryva-lokomotivu-ktera-umela-varit-brambory-1dj/hradec-zpravy.aspx?c=A111025_1674034_hradec-sport_klu)

Už čtvrtým rokem se členové Letohradského železničního klubu starají o bývalou výtopnu parních lokomotiv na nádraží v Rokytnici v Orlických horách. Většinu práce dělá osm nadšenců, kterým se spolu s rokytnickou radnicí v někdejší výtopně loni podařilo otevřít železniční muzeum. Protože stavba je v původní podobě, jako když v roce 1906 vznikla, od roku 2009 patří na seznam nemovitých kulturních památek. Právě díky tomu může na své opravy získat dotace. "Letos se nám podařilo zahájit opravu střech za využití původní, přes sto let staré keramické krytiny. Ta se po ošetření vrátila na původní místo, přesto ještě zbývá opravit přes polovinu střech. Nyní bude záviset na úspěchu získávání dotací v příštích letech. Za posledních 40 let budovu nikdo příliš neudržoval a obnovit je proto potřeba prakticky vše. Rekonstrukci však musíme dělat postupně, navíc většinu prací už musí provádět profesionální firma," říká předseda klubu Aleš Filip.

**Bez fanoušků by to nešlo**

Rokytnická radnice letos na opravu střechy získala téměř 250 tisíc korun. Na budovu se vrátil i historický členitý komín z lícového zdiva, který ještě více přiblíží původní podobu stavby. Železniční klub i radnice si pochvalují vzájemnou spolupráci, bez které by prý výtopnu obnovit nešlo. Když město poznalo, že se o ni členové klubu budou starat, odkoupilo ji od drah a začalo usilovat o záchranu. "Bez členů klubu, kteří ročně odpracují stovky hodin dobrovolné práce včetně průvodcovské služby, by město samo památku udržovat nedokázalo," konstatuje starosta Petr Hudousek.

Ještě před několika lety byla výtopna v žalostném stavu. Měla vymlácená okna, uvnitř byl nepořádek a její okolí zarostlé. Během čtyř roků práce železničních fanoušků se její stav podstatně zlepšil a klub má i další plány. Výtopnu chce návštěvníkům zpřístupnit úplně celou. Dnes lidé mohou jen do haly, kde lokomotivy zůstávaly schované před deštěm a zimou. "Chceme opravit hlavně přístavbu, kde je v prvním patře vodárna s nádrží a technologií pro doplňování lokomotiv vodou. Chtěli bychom to zprovoznit včetně venkovního vodního jeřábu," popisuje Filip.

Podle starosty by mohlo ve studni být i původní parní čerpadlo. "Po dostavbě výtopny v ní ještě nebyla elektřina. Když lokomotiva potřebovala doplnit vodu, přijela a samotíží ji nabrala z věže. Potom vyjela před výtopnu a napojila se na potrubí vedoucí do studny k parnímu čerpadlu. Vpusťla do potrubí páru a čerpadlo přivedlo chybějící vodu zpět do nádrže," vysvětluje mechanismus Hudousek, podle něhož je tento systém dochován jen málokde a kdyby se ho podařilo zprovoznit, v České republice by šlo o technický unikát.

Nádrž nýtovaná jako Titanik

"Zachovala se i nádrž, která je ukázkou nádherné zámečnické a kovářské práce z počátku 20. století. Je nýtovaná takovým způsobem, jako byl vyráběn třeba legendární Titanik," dodává Hudousek. Práce na obnově výtopny zbývá ještě dost. Nutností je třeba odvodnění, protože dřívější trativody pro odtok už zanikly, voda ze studny zaplavuje sklepní prostory a vlhkost pak ohrožuje statiku. V rokytnickém železničním muzeu si lidé mohou prohlédnout třeba parní lokomotivu vyrobenou v roce 1956, která se na konci 80. let využívala jako kotel na výrobu páry v pařárně brambor ve Slatině nad Zdobnicí. V 90. letech ji však České dráhy zrenovovaly a nyní zapůjčily do Rokytnice. V muzeu jsou i různé svítlny, cedule, semafor, na zdi visí i starý jízdní řád. Expozice přibližuje především historii železnice z Doudleb do Rokytnice. Lákadlem je rovněž vagon před výtopnou se železničními modely a kolejištěm. Loni výtopnu navštívilo přes tisíc návštěvníků, díky modelům nebo výuce o parních strojích při hodinách fyziky tam na exkurze míří i školní zájezdy.

28. 10. 2011 První motorový vůz RS1 v ČR vyjíždí na Vysočině

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11782/>)

Železnice na Vysočině zažívá revoluci, první ze sedmnácti nových motorových vozů Stadler RS1 předaly dnes 28. října České dráhy cestujícím. Zbývající vozy budou berlínským výrobcem postupně dodány nejpozději do listopadu příštího roku. Celková hodnota 17 motorových vozů činí necelých 898 milionů korun. Nákup 13 vozů je uskutečněn za finanční podpory Regionálního operačního programu Jihovýchod ve výši 219 milionů korun.



„Plníme svůj slib cestujícím na Vysočině, první nový motorový vůz RS1 od firmy Stadler vyjíždí. Soupravy Regio-Shuttle nabízí maximální pohodlí, jsou bezbariérové, klimatizované, vybaveny uzavřeným systémem WC i moderním audiovizuálním informačním systémem. Zcela nové vozy a v takovém rozsahu jsme na Vysočinu dodali před více než dvaceti lety. Vedle nákupu nových vozidel jsme ale nemalé prostředky investovali do modernizace dalších souprav, ať už se jedná o Regionovy nebo o revitalizované patrové vozy, které jsme představili veřejnosti letos na konci dubna,“ říká Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu a současně doplňuje: „Do roka, kdy se v listopadu dodá poslední souprava, bude Vysočina patřit ke krajům s nejmodernějším a nejmladším vozovým parkem.“ I vedení Kraje Vysočina věří, že nové vozy přilákají další cestující a zjednoduší cestování handicapovaným spolu-občanům. Pro kraj je velkou prioritou dopravní obslužnost měst a obcí regionu, proto velmi úzce spolupracuje s Českými drahami na vytvoření neoptimálnějšího řešení, včetně nasazení nových vozů RS1. „Koncem roku 2012 budou všechny vlaky nasazené Českými drahami na Vysočině nové nebo repasované. I to je cesta, jak do veřejné železniční dopravy přilákat více nových pasažérů,“ uvádí náměstek hejtmána Kraje Vysočina pro oblast dopravy Libor Joukl.

Nákup nových vozidel pro Vysočinu se realizuje za finanční podpory Evropské unie. Z celkového počtu 17 vozů jich je 13 zakoupeno za příspěví Regionálního operačního programu Jihovýchod ve výši 219 117 000 Kč, dotace činí 31,91 % z pořizovací částky. Celková hodnota 17 vozů je 897 957 000 korun, České dráhy tak investují do obnovy vozového parku na Vysočině celkem 678 840 000 Kč.

28. 10. 2011 Jančura: Vlaky mezi Prahou a Brnem nasadím klidně hned

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=719481>)

Na trasu Praha – Brno vstoupíme, i když ministr dopravy naši nabídku nepřijal, nechal se slyšet podnikatel Radim Jančura, majitel skupiny RegioJet. "Žádná povolení neexistují, můžeme tam začít jezdit klidně od zítra," řekl Aktuálně.cz. Ministerstvo je ovšem jiného názoru.

Koleje nejsou silnice, zdůrazňuje ministerstvo

S Jančurou souhlasí i Pavel Skála ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). S tou má RegioJet rámcovou smlouvu, která mu v Česku umožňuje jezdit, kde chce. Jedinou podmínkou je volná kapacita. Tu si ovšem musí prvně vyjednat se SŽDC, které sestavuje jízdní řády. A v tom, který bude příští rok platit na trase do Brna, prozatím RegioJet chybí. "Nevím, jak si to pan Jančura představuje. Toto není silnice mezi Prahou a Brnem, kde si může jezdit kdokoli a kdykoliv," odmítá prohlášení dopravce Marek Illiaš z tiskového oddělení ministerstva. RegioJet tedy na koleje vstoupit může, v nejbližších měsících to ale podle něj není reálné.

Dobeš nabídku odmítl

Jančura ministerstvu už začátkem října vzkázal, že chce Student Agency vstoupit na druhou hlavní trasu v Česku. Šéf resortu Pavel Dobeš ovšem nabídku, že RegioJet převezme všechny spoje, odmítl s tím, že pokud stát přestane dotovat i tuto trať, o novém provozovateli rozhodne ve výběrovém řízení. "Ministr nerozumí ekonomice. Nelze tendrovat něco, co stojí nula korun," reagoval šéf RegioJetu. Podle tiskové zprávy ministerstva dopravy navíc trasa Děčín – Praha – Brno – Břeclav přijde na řadu zhruba až v roce 2027.

Mluvčí Českých drah Radek Joklík řekl, že státní podnik se soutěže určitě zúčastní. "V rámci férového boje jsme připraveni soupeřit i na této trati," reagoval pro Aktuálně.cz. Připomíná, že právě na této trati začne společnost od roku 2013 provozovat šestnáct nových vlaků Railjet. Kromě toho se očekává zájem společností Viamont, Leo Express, Veolia Transport nebo Arriva.

RegioJet chce provoz mezi Prahou a Brnem odstartovat napřesrok. "Momentálně řešíme, jestli to stihneme od prosince příštího roku," doplňuje Jančura. O kolik spojů by se jednalo a kolik by tato investice stála, zatím nezveřejnil. Znamé nejsou ani hospodářské výsledky RegioJetu po prvním měsíci provozu vlaků mezi Prahou a Ostravou. Na otázku, jaké byly tržby a zda dopravce skončil v zisku, zástupci skupiny odmítli odpovědět. Vlaky si ale podle nich udržely osmdesát až devadesátiprocentní obsazenost, což je více, než ve svém businessplánu očekávali.

29. 10. 2011 Roger Federer skončil na boku lokomotivy (460.003 SBB-CFF-FFS)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/141152-roger-federer-skoncil-na-boku-lokomotivy/>)

Švýcarské spolkové dráhy (SBB) pojmenovaly jednu ze svých elektrických lokomotiv řady Re460 po tenistovi Rogeru Federerovi. Bok lokomotivy potom ozdobil velký portrét tenisové hvězdy, tč. čtvrtého muže světového žebříčku. Federer lokomotivu na basilejském nádraží pokřtil a od drah dostal také její model.



Roger Federer přišel pokřtít lokomotivu 460.003 v době, kdy se v Basileji připravuje na turnaj, který by chtěl popatřit v kariéře ovládnout. Zda mu bude patřit kurt rodného města, se teprve ukáže, ale už je jisté, že Federer ovládne švýcarskou železnici. Pojízdnou "reklamu na Federera" objednala pojišťovací společnost National Suisse, jejíž logo na lokomotivě rovněž nechybí. Peníze za reklamu ovšem nebude posílat spolkovým drahám, nýbrž Federerově nadaci na pomoc potřebným v Africe. Za každých 57 kilometrů, které lokomotiva ujede, pošle pojišťovna nadaci deset franků. "Lokomotivu jsem ještě nikdy nekřtil, natož svým vlastním jménem," poznamenal tenista. Důsledněji se ale železnici neoddá. Zdůraznil totiž, že chce nadále pokračovat ve své tenisové kariéře. "Moje tělo rozhodne, kdy nastal čas skončit," uvedl vítěz šestnácti grandslamů, který však letos vyhrál pouze jediný turnaj.

29. 10. 2011 Vlak uvázl ve třetím nejdelším tunelu světa, pasažéri museli přeseďat (Lötschbergtunnel)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlak-uvazl-ve-tretim-nejdelsim-tunelu-sveta-pasazeri-museli-presedat-1k7-/zahranicni.aspx?c=A111029_153519_zahranicni_zep)

V téměř 35 kilometrů dlouhém alpském tunelu ve Švýcarsku uvízla železniční souprava s asi 200 pasažéry. Lidé museli ve vlaku hodinu počkat, než se záchranářům podařilo na místo navést spojovací štolou náhradní vlak. O neplánované zastávce vlaku informovala agentura DPA. Patrová železniční souprava zůstala stát kvůli poruše brzd v Lötschbergském úpatním tunelu, který je s délkou 34,6 kilometru třetím nejdelším na světě. Vlak dojel do bezpečnostní stanice Ferden, která slouží k nouzovému opuštění tunelu. Provozovatel komplexu společnost BLS to označila za štěstí v neštěstí, protože díky tomu mohli cestující snadno přestoupit do náhradního spoje. Záchranáři převedli

pasážery přes nástupiště do jiného tunelového tubusu, kam železnice přistavila novou soupravu. Lötschbergský úpatní tunel byl uzavřený asi 90 minut. Dálkové vlaky železniční společnost SBB odklonila na objízdnou trasu, ostatní spoje byly zrušeny.

29. 10. 2011 Z evropských peněz opraví ČD jen pět nádraží (Středočeský kraj)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/141163-z-evropskych-penez-opravi-cd-jen-pet-nadrazi/>)

Projekt Středočeského kraje a Českých drah na opravu nádražních budov pomůže pouze pěti zanedbaným stanicím. Rekonstrukce budou stát asi dvanáct miliard korun, většina peněz přijde od Evropské unie. Nejnáročnější bude oprava mladoboleslavského hlavního nádraží, jehož budovu chtějí dráhy strhnout a postavit novou. Zdaleka se však nedostane na všechny stanice v kraji, na většině míst budou muset cestující dál čekat na vlak v chátrajících nehostinných budovách.

Rekonstrukce čeká budovy železničních stanic Kutná Hora hlavní nádraží, Kolín, Příbram, Nymburk hlavní nádraží a navíc vznikne nové mladoboleslavské nádraží. České dráhy, kterým budovy patří, sice mají jako akciová společnost nárok nanejvýš na 40procentní příspěvek od Evropské unie, ale jejich vedení spolu se Středočeským krajem vymyslelo klíčku, jak získat zpět až 85 procent vložených peněz. Kraj si nádraží pronajme a o dotace požádá sám. Příspěvek pro kraj potom může být podstatně vyšší. "Hledají se různé možnosti a jednou z nich je i možnost dlouhodobého pronájmu," uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Rekonstrukce pěti nádražních budov bude stát asi dvanáct miliard korun. Na to dráhy nemají a určité by dohromady nedaly ani 60 procent této částky. "V letošním roce budeme investovat do rekonstrukce výpravních budov asi 300 milionů korun. Takovým způsobem bychom ty budovy opravovali řadu desítek let," podotkl mluvčí Šťáhlavský. Dopravce sice měl přislíbeny peníze od ministerstva, to je však nakonec samo nedostane. "Vinou zkráceného rozpočtu ze strany ministerstva financí jsme dostatek financí nevyčlenili," vysvětlila mluvčí úřadu Květa Kočová.

Protože stanice, jejichž opravu dráhy spolu s krajem plánují, patří k ostudám železnice i regionu, chtěli by představitelé kraje zahájit opravy co nejdříve. "Naší ambicí je začít s rekonstrukcí a dokončit rekonstrukci alespoň jednoho až dvou nádraží ještě v roce 2012," zdůraznil krajský radní Robin Povšík. V nejbližších letech však zůstanou ve špatném stavu další nádraží, z nichž některá dělají ostudu hned vedle novotou zářících kolejí a peronů, které patří Správě železniční dopravní cesty. Je tomu tak třeba ve Zdicích a Hořovicích na trati Praha – Plzeň. Naopak v Berouně nebo Kralupech nad Vltavou si mohou dráhy se správou smířlivě podat ruce – ošklivá jsou nádraží i nástupiště a v dohledné době se nezlepší stav ani jednoho.

31. 10. 2011 SŽDC Plzeň chce zřídit infocentrum ke koridoru z Plzně do Rokycan

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-plzen-chce-zridit-infocentrum-ke-koridoru-z-plzne-do-rokycan/708362>)

Informační centrum, první svého druhu na budovaných železničních koridorech v Česku, chce zřídit na připravovaném úseku z Rokycan do Plzně plzeňská Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Informační kancelář bude veřejnosti i firmám odpovídat na veškeré dotazy, které se této stavby týkají. Začne fungovat na jaře 2012 a bude otevřená až pět dní v týdnu, řekl ČTK šéf přípravy stavby Milan Majer. Úsek z Rokycan do Plzně, jehož stavba má začít v prvním pololetí příštího roku, bude podle Majera nejdražší a nejnáročnější dosavadní koridorový úsek v České republice. Zahrne také nejdelší železniční tunel v tuzemsku. Stavba potrvá necelé čtyři roky, informační kancelář bude na stavbě.

Náklady na infocentrum, včetně pořízovacích si mají vyžádat za čtyři roky šest milionů korun. Z celkové ceny koridoru, která bude necelých osm miliard korun, jde o 0,075 procenta. Novou trať z Rokycan do Plzně má podpořit zhruba 70 procenty dotace EU. Na podobných stavbách na Západě jsou tato centra běžná, uvedl Majer. "Chceme, aby bylo infocentrum součástí zařízení staveniště. Veřejnost má právo vědět o všem, co se na stavbě děje. Hlad po informovanosti je velký a při stavbě bude ještě větší. Očekáváme návštěvy škol i zahraničních odborníků," uvedl Majer. Podle Jiřiny Balínové denně mluvčí SŽDC kvůli koridoru dostává až 60 dotazů denně, desetinu vyřizují experti. Další lidé volají přímo technikům a chodí na SŽDC. "Díky infocentru by našim lidem ubyla velmi náročná práce," dodal Majer. Podobné infocentrum zřídilo Ředitelství silnic a dálnic u stavby dálničního tunelu Valík u Plzně, bylo hojně navštěvováno. Právě obchvat Plzně jsou s novou tratí Rokycany – Plzeň největšími stavbami posledních 20 let na území Plzeňského kraje.

Část III. koridoru z Rokycan do Plzně bude měřit 14,1 kilometru. Ze současné trati, která je dlouhá 20,2 kilometru, povede zhruba polovina nového úseku v současné stopě. Více než čtyřkilometrový tunel, na nějž investor vyčerpá zhruba polovinu předpokládaných nákladů stavby, povede z Kyšic a vyústí za známým plzeňským kopcem Chlum. Soutěž na dodavatele koridoru má být vyhlášena příští měsíc. Stavba už má dvě ze tří velkých stavebních povolení. Poslední závisí na tom, kdy krajský úřad potvrdí vyvlastnění zbylého jednoho pozemku o rozloze 3 000 metrů čtverečních v katastru Kyšic.

31. 10. 2011 Kraje by příští rok měly zaplatit více za použití kolejí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kraje-by-pristi-rok-mely-zaplatit-vice-za-pouziti-koleji/708531>)

Kraje by od příštího roku měly za použití železnic platit o 100 milionů korun více. Ministerstvo dopravy navrhlo od 1. července zrušit slevu, kterou jim Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) poskytuje. Na dnešní tiskové konferenci to řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. Kraje by tak zvýšily svůj příspěvek na financování regionální dopravy. Nyní mají kraje podle ministerstva ve slevách výhodu, která ostatní objednavatele diskriminuje. Ministerstvo zároveň chce od příštího roku sjednotit slevu za použití kolejí pro nákladní dopravce.

Kraje za zajištění regionální železniční dopravy ročně utratí zhruba osm miliard korun, řekl ČTK mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Tyto prostředky jdou jednak z rozpočtů jednotlivých krajů, část peněz je ze státního rozpočtu, z takzvaného dofinancování regionální dopravy. Dofinancování v roční výši 2,6 miliardy korun s kraji dohodla vláda premiéra Jana Fischera. Právní závaznost této dohody ovšem zpochybňují ministr financí Miroslav Kalousek i premiér Petr Nečas. Kalousek pro příští rok navrhol prostředky krajům snížit o 300 milionů korun. Dobeš nyní navrhuje, aby se na doplacení chybějící částky podílelo ministerstvo, České dráhy, SŽDC a prostřednictvím zrušené slevy také kraje. Ministerstvo by poskytlo na financování ztráty z dopravy 70 milionů korun, 80 milionů uberou z tržeb České dráhy a 200 milionů korun dodá SŽDC, v jejímž rozpočtu ale bude navíc 100 milionů korun ze zrušené slevy pro kraje.

Současná situace, kdy jsou kraje jako objednavatelé železniční dopravy proti ostatním zvýhodněny, je pro ostatní objednavatele diskriminační, uvedl Dobeš. Od 1. července by už nemělo záležet na tom, kdo dopravu na železnici objednává, ale pouze na druhu objednané tratě. Nyní SŽDC krajům ročně poskytuje slevu kolem 200 milionů korun, zrušení slev od července tak pro SŽDC bude znamenat nárůst tržeb ve výši 100 milionů korun, dodal. Změny v tarifech za použití železnice jsou v kompetenci SŽDC a ministerstva dopravy, uvedl Dobeš. Úpravu ale konzultoval s představiteli Asociace krajů ČR, kteří se k ní v nejbližší době mají vyjádřit.

Kromě zrušení slev pro kraje v regionální osobní dopravě navrhuje ministerstvo dopravy sjednotit slevy za použití železnice pro nákladní dopravu. U jednotlivých vozových zásilek by se od 1. července měla sleva zvýšit ze současných 15 procent na 35 procent, u kombinované dopravy by naopak na 35 procent o pět procentních bodů klesla. Celkový poplatek by zároveň měl podle návrhu vzrůst o inflaci ve výši 2,3 procenta. Úřad navrhl dále zdražení pro dopravce používající dieselové lokomotivy na elektrifikovaných tratích. Zvýšit by se tak měl koeficient, který toto zohledňuje, ze současných 1,075 na 1,25. Současná míra zvýšení poplatku za používání dieselových lokomotiv dopravce nemotivuje k využívání investic státu do elektrifikace tratí, zdůvodnil zvýšení koeficientu Dobeš. Dodal, že ministerstvo tímto krokem chce podpořit používání ekologicky šetrnějších lokomotiv.
