

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2011

OBSAH

| | | |
|--------------|---|----|
| 01. 11. 2011 | ZA PLZNÍ ZAČNE NA JAŘE STAVBA NEJDELŠÍHO ŽELEZNIČNÍHO TUNELU V ČR (EJPOVICE – PLZEŇ) | 3 |
| 01. 11. 2011 | NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD..... | 3 |
| 02. 11. 2011 | POD ŽALUDOU SE HOUPE KŘESLO. DOSTAL JSEM NABÍDKU NA ŠÉFA ČD, PŘIZNAL BAIL | 4 |
| 02. 11. 2011 | NEJNEBEZPEČNĚJŠÍ ŽELEZNICE SVĚTA SPOJÍ AFGHÁNSKÉ VNITROZEMÍ S ÍRÁNEM..... | 4 |
| 02. 11. 2011 | DOPRAVCI NESOUHLASÍ S NÁVRHEM NA ZVYŠOVÁNÍ CEN ZA POUŽITÍ KOLEJÍ | 5 |
| 02. 11. 2011 | KRITICKÝ ROK NA ŽELEZNICI – VÁŽNÝCH NEHOD JE PĚTKRÁT VÍC | 5 |
| 03. 11. 2011 | CESTOVÁNÍ VLAKEM PODRAŽÍ, NĚKTERÉ JÍZDENKY AŽ O PĚTINU..... | 6 |
| 03. 11. 2011 | ZLODĚJI PŘERUŠILI PROVOZ NA KORIDORU VE SMĚRU NA RAKOUSKO (ČESKÉ BUDĚJOVICE – NEMANICE) | 7 |
| 03. 11. 2011 | ČESKÉ DRÁHY ZAVÁDĚJÍ VE VLACÍCH SC PENDOLINO TICHÉ ODDÍLY | 7 |
| 03. 11. 2011 | VYJÍŽDÍ REGIOPANTER, NOVÁ ŠELMA ŽELEZNIC | 8 |
| 03. 11. 2011 | DRÁHY VYMAZALY ŽLUTÉ VLAKY Z JÍZDNÍHO ŘÁDU | 10 |
| 04. 11. 2011 | DO LIPSKA A ZPĚT S JÍZDENKAMI ČD TIP ZA NECELÝCH TISÍC KORUN | 10 |
| 04. 11. 2011 | PRVNÍ MOTOROVÝ VŮZ RS1 VYJEDE NA TRATĚ LIBERECKÉHO KRAJE | 11 |
| 04. 11. 2011 | STAVEBNÍ POVOLENÍ: LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA, KOLEJOVÉ NAPOJENÍ..... | 12 |
| 04. 11. 2011 | JIHOMORAVSKÝ KRAJ PUSTÍ NA ŽELEZNICI KONKURENCI | 12 |
| 07. 11. 2011 | REKONSTRUKCE ORLICKOÚSTECKÉHO NÁDRAŽÍ MŮŽE BÝT O POLOVINU LEVNĚJŠÍ..... | 12 |
| 07. 11. 2011 | KOLEJE V PLZNI BUDOU JINÉ, ČEKÁ JE TŘÍLETÁ REKONSTRUKCE | 13 |
| 08. 11. 2011 | REGIOJET SVEZL ZA PRVNÍ MĚSÍC 30 TISÍC CESTUJÍCÍCH..... | 14 |
| 09. 11. 2011 | LOKOMOTIVA ZADRŽENÁ VE VÍDNI SE VRACÍ ŠKODĚ (109E)..... | 14 |
| 09. 11. 2011 | ZLODĚJI VE VYŠŠÍM BRODĚ UKRADLI PŮL KILOMETRU KOLEJNIC, VÁŽILY 22 TUN | 15 |
| 09. 11. 2011 | ŽALUDA V ČD PŘEŽIL, JE ALE POD TLAKEM A BUDE MÍT KONTROLORA..... | 15 |
| 10. 11. 2011 | ŽELEZNIČNÍ PŘESTUP ROKU: ŠÉF REGIOJETU ODCHÁZÍ DO LEO EXPRESSU | 15 |
| 10. 11. 2011 | ZA VYUŽÍVÁNÍ NÁDRAŽÍ BY MĚLI VLAKOVÍ DOPRAVCI PLATIT, NAVRHUJE DOBEŠ | 16 |
| 11. 11. 2011 | VLAKY NA TRATI PRAHA – PARDUBICE NABRALY AŽ TŘÍHODINOVÉ ZPOŽDĚNÍ..... | 16 |
| 11. 11. 2011 | ŠÉF DRAH PŘIŠEL O SVÉ LIDI V PŘEDSTAVENSTVU, JEHO VLIV OSLABÍ..... | 16 |
| 11. 11. 2011 | KLADENSKÁ RYCHLODRÁHA MŮŽE KONČIT UŽ VE VELESLAVÍNĚ..... | 17 |
| 11. 11. 2011 | ČESKÉ DRÁHY SE BUDOU ZBAVOVAT NÁDRAŽÍ. SLIBUJÍ SI Z TOHO AŽ 12 MILIARD | 18 |
| 11. 11. 2011 | V ČESKU SE MOHLY DVAKRÁT BĚHEM PÁTKU SRAZIT VLAKY | 18 |
| 14. 11. 2011 | STAVBU TUNELU U PLZNĚ MŮŽE ZASTAVIT SPOR O POZEMKY (EJPOVICE – PLZEŇ) | 18 |
| 14. 11. 2011 | JÁ ŘEDITELI A ON MNĚ. TAK SE ODMĚŇUJE V ČESKÝCH DRAHÁCH | 19 |
| 14. 11. 2011 | KONKURENČNÍ BOJ DOPRAVCŮ ODNÁŠEJÍ CESTUJÍCÍ..... | 20 |
| 15. 11. 2011 | OSLAVTE 110 LET TRATĚ BŘECLAV – LEDNICE JÍZDOU PARNÍM VLAKEM (17. LISTOPADU 2011) | 20 |
| 15. 11. 2011 | ŠÉF MAJETKU ČESKÝCH DRAH ODCHÁZÍ, NA CESTU DOSTANE 24 PLATŮ | 21 |

| | | |
|--------------|---|----|
| 16. 11. 2011 | V CENÁCH JÍZDENEK SE OD PROSINCE ODRAZÍ ZVÝŠENÍ DPH..... | 21 |
| 16. 11. 2011 | KYJOVSKÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA JIŽ SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM..... | 23 |
| 18. 11. 2011 | NA TRATI MEZI PARDUBICEMI A HRADCEM VYKOLEJIL VLAK | 23 |
| 18. 11. 2011 | JANČURA PUSTÍ NA KOLEJE MÉNĚ VLAKŮ, NEŽ SLIBOVAL | 24 |
| 18. 11. 2011 | PLATY ŠÉFŮ DRAH UŽ NEPOTEČOU PŘES FIRMU KODAP | 25 |
| 18. 11. 2011 | MNICHOVICE JSOU PO OPRAVĚ JEDNOU Z NEJHEZČÍCH ŽELEZNIČNÍCH ZASTÁVEK..... | 25 |
| 19. 11. 2011 | VYVLASTŇOVÁNÍ ZPOZDIL ŽELEZNICI K OSTRAVSKÉMU LETIŠTI..... | 25 |
| 20. 11. 2011 | DOBEŠ: MD PŘIPRAVÍ ZÁKON O FINANCOVÁNÍ REGIONÁLNÍ ŽELEZNICE | 26 |
| 24. 11. 2011 | ČD CARGO PROPUSTÍ DO KONCE ROKU PŘES STO LIDÍ..... | 27 |
| 24. 11. 2011 | MONOPOL ČESKÝCH DRAH MĚL KRAJI UŠETŘIT, STOJÍ ALE 40 MILIONŮ NAVÍC (OLOMOUCKÝ KRAJ) | 27 |
| 24. 11. 2011 | SŽDC VÍTÁ PŘESUN TRATI NORIMBERK – PRAHA MEZI PÁTEŘNÍ KOMUNIKACE | 28 |
| 24. 11. 2011 | MD VYPIŠE VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA RYCHLÍKOVÉ LINCE OSTRAVA – OLOMOUC... .. | 28 |
| 25. 11. 2011 | ING LEASE ZMODERNIZUJE SŽDC I DREŽÍNY..... | 29 |
| 25. 11. 2011 | SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY „PRŮJEZD ŽELEZNIČNÍM UZLEM PLZEŇ VE SMĚRU III. TŽK“ | 29 |
| 25. 11. 2011 | DALŠÍ ZÁJEMCE O DOTOVANÉ RYCHLÍKY: OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ | 30 |
| 25. 11. 2011 | ČESKÉ DRÁHY A DB REGIO ZAVÁDĚJÍ POSILOVÉ ADVENTNÍ VLAKY Z LIBERCE DO DRÁŽĐAN A ZPĚT | 30 |
| 27. 11. 2011 | NĚMCI ROZHODLI V REFERENDU O DOSTAVBĚ STUTTGARTSKÉHO NÁDRAŽÍ | 31 |
| 28. 11. 2011 | ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ ZAVÉST DO STANIC NOVÉ JÍZDENKOVÉ AUTOMATY | 31 |
| 28. 11. 2011 | DRÁHY SJEDNOCUJÍ BEZPEČNOSTNÍ SLUŽBY. ZAJISTÍ JE SECURITAS | 31 |
| 28. 11. 2011 | ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-LIBEŇ MÁ MODERNÍ ZABEZPEČENÍ | 32 |
| 29. 11. 2011 | ČD CARGO DÁ NA TRH BONDY ZA PŮL MILIARDY | 32 |
| 29. 11. 2011 | TAXÍKY S LOGEM ČESKÝCH DRAH V BRNĚ ZŘEJMĚ ZLEVNÍ, NENÍ O NĚ ZÁJEM.. | 32 |
| 29. 11. 2011 | PRAVIDELNÉ VLAKY SE ZATÍM DO JEMNICE NEVRÁTÍ..... | 33 |
| 29. 11. 2011 | DOPRAVCI SE OBÁVAJÍ, ŽE PRODANÉ REGIONÁLNÍ TRATĚ SKONČÍ VE ŠROTU.. | 34 |
| 29. 11. 2011 | ŽELEZNIČNÍ TUNEL PRAHA – BEROUN BUDE, ALE ÚPLNĚ JINÝ (NOVÁ TRÁŤ PRAHA-RADOTÍN – KARLŠTEJN) | 34 |
| 29. 11. 2011 | JIHOČESKÉ ŽELEZNICE DÁVAJÍ PROSTOR SOUKROMÝM DOPRAVCŮM | 35 |
| 29. 11. 2011 | ODSUNUTÝ ODSUN. NÁDRAŽÍ V BRNĚ ZATÍM ZŮSTÁVÁ NA MÍSTĚ..... | 35 |
| 29. 11. 2011 | SLAVNOSTNÍ UVEDENÍ DO PROVOZU ČÁSTI TUNELOVÉ PŘELOŽKY TRATI MEZI ŽELEZNIČNÍMI STANICEMI VOTICE A OLBRAMOVICE | 36 |
| 30. 11. 2011 | PENDOLINO SE PŘIPOJÍ K INTERNETU. DRÁHY ZA TO ZAPLATÍ 20 MILIONŮ | 37 |
| 30. 11. 2011 | VLAK VJEL STOKILOMETROVOU RYCHLOSTÍ MEZI DĚLNÍKY A ZNIČIL JIM STROJ.. | 37 |
| 30. 11. 2011 | O VÍKENDU POJEDOU V PRAZE MIKULÁŠSKÉ PARNÍ VLAKY (3. A 4. PROSINCE 2011)..... | 38 |
| 30. 11. 2011 | KONTROLY ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ ODHALILY TISÍCE CHYB..... | 39 |

01. 11. 2011 Za Plzní začne na jaře stavba nejdelšího železničního tunelu v ČR (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/za-plzni-zacne-na-jaře-stavba-nejdelšihho-zeleznicniho-tunelu-v-cr/708724>)

Příští rok na jaře odstartuje největší železniční stavba v Plzeňském kraji za posledních 20 let. Úsek III. koridoru z Rokycan do Plzně, který přijde na necelých osm miliard korun, bude hotový v roce 2015. Zhruba polovinu nákladů na novou trať, po níž budou vlaky jezdit 160 km/hod., spolknou nejdelší český železniční tunel z Kyšic za známý plzeňský vrch Chlum, který bude měřit přes čtyři kilometry. ČTK to řekl šéf přípravy stavby Milan Majer z plzeňské Správa železniční dopravní cesty, která je investorem akce. "Zatím nejdelší železniční tunel v ČR je březenský, 1 758 metrů dlouhý, na přeložce tratí mezi Březnem a Chomutovem, dokončili jsme ho v roce 2007," řekl Majer, který se na jeho stavbě také podílel. Březenský tunel je o 11 metrů delší, než je 100 let starý tunel pod Špičákem, také v Plzeňském kraji. Z dvoukolejných tunelů je špičácký nejdelší v ČR.

V připravovaném železobetonovém tunelu mezi Kyšicemi a Plzní budou vybudovány dva tubusy vedle sebe. Tunel bude na úseku Rokycany – Plzeň nejdelší stavbou. "Jakmile odstartuje stavba trati, tak začnou přípravné práce na tunelu. Z hlediska délky je to limitující stavba, která skončí tak na jaře 2015, aby byl čas propojit ji s úseky před a za tunelem," dodal Majer. Při ražbě tunelu se ze stavby odveze jeden milion metrů krychlových zeminy; jedna Tatra s přívěsem odveze 16 m³. Nadloží nad oběma tubusy bude mít výšku od 12 do 35 metrů, nejvíce u Chlumu. Investor ne zvolil trasu pod vrcholem s rozhlednou, ale bokem k zábělské silnici. Kromě přístupů od portálů budou vstupy pro záchranáře v propojkách mezi tunely, asi po 500 metrech, kde budou kamery. Propojkami by se cestující v případě kolize mohli dostat ze zasaženého do nezasaženého tunelu. Šířka tubusu bude závislá na technologii ražby, kterou zvolí vítězný dodavatel úseku. Výběrové řízení má být vyhlášeno tento měsíc.

Část III. koridoru z Rokycan do Plzně bude měřit 14,1 kilometru. Ze současné trati, která je dlouhá 20,2 km, povede polovina nového úseku ve stávající stopě. Na koridoru z Prahy do Chebu už jsou hotové úseky z Plzně do Stříbra a z Chebu do Plané. Tento měsíc skončí část Stříbro – Planá, příští rok Beroun – Zbiroh a o rok později Zbiroh – Rokycany. Zbylé části Praha – Beroun a Cheb – státní hranice se připravují.

01. 11. 2011 Nový jízdní řád

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/info servis/aktuality/-11793/>)

Od 11. prosince začne platit nový jízdní řád. Jízdní řády pro jednotlivé tratě najdete na našich stránkách i ve vyhledávači spojení...

Nový jízdní řád

Nové jízdní řády pro jednotlivé tratě platné od 11. prosince 2011 naleznete v traťových jízdních řádech (<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/tratove-jizdni-rady/-3546/#2012>). Spojení v rámci platnosti nového jízdního řádu si od 2. 11. 2011 můžete vyhledat také v elektronickém Vyhledávači spojení ČD (<http://www.cd.cz/spojeni/>). Oficiální představení změn a nového jízdního řádu 2012 plánují České dráhy 21. 11. 2011, kdy začne postupně v železničních stanicích také prodej knižního jízdního řádu. Od tohoto dne bude také k dispozici nová verze off-line jízdního řádu ČD (<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdni-rad/off-line-jizdni-rad/-3543/>) zdarma ke stažení na internetových stránkách ČD.

Prodej rezervací

V úterý 1. 11. 2011 byl v pokladnách ČD zahájen prodej rezervačních dokladů na nový jízdní řád platný od 11. 12. 2011. Můžete si tak pořídit již nyní rezervační doklady na všechny vnitrostátní spoje Českých drah a na mezistátní vlaky do / z Německa, Rakouska a na noční spoje (EN/CNL) směrem z / do Německa. Možný je také nákup rezervací na další spoje z ČR spravované Českými drahami, např. ve směru na Slovensko, do Polska a do Maďarska kromě nočního vlaku EN Slovakia. Ve směru ze Slovenska, Maďarska a Polska, kde jsou rezervace spravovány zahraničními dopravci, je zatím omezena možnost nákupu rezervačních dokladů pouze na denní spoje Košičan, Fatra, Hradčany a Detvan ze Slovenska. Od 3. 11. 2011 předpokládáme zahájení prodeje rezervačních dokladů také na noční vlak a autovlak EN Slovakia, a to v obou směrech. Následně v dalších dnech předpokládáme zpřístupnění rezervací na zbylé spoje ze Slovenska, Polska a Maďarska. Zároveň upozorňujeme, že pro dny 9. a 10. 12. 2011, tedy na dny předcházející změně jízdního řádu, bude výrazněji zkráceno

rezervační období. Příčinou jsou mimořádné úpravy oběhu souprav a řazení jednotlivých vozů vyvolané změnami jízdních řádů a s tím spojené mimořádné přesuny souprav a vozů. Děkujeme za pochopení.

Nakupujte jízdenky výhodně předem

Při této příležitosti také připomínáme, že až do konce platnosti stávajícího jízdního řádu, tedy do 10. 12. 2011, jsou v nabídce jízdní doklady za stávající ceny, a to v předprodeji až 60 dní. To znamená, že až do 10. prosince lze zakoupit např. jízdenky na vánoční a novoroční cesty za současné nyní platné ceny (vyjma vybraných akčních nabídek). Od nového jízdního řádu dojde ke zvýšení cen jízdného ČD v průměru o cca 5 % v souvislosti se změnou DPH, jak již avizovaly i jiné dopravci a systémy IDS.

02. 11. 2011 Pod Žaludou se houpe křeslo. Dostal jsem nabídku na šéfa ČD, přiznal Bail

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi/c1-53485500-pod-zaludou-se-houpe-kreslo-dostal-jsem-nabidku-na-sefa-cd-priznal-bail>)

Po nedávném odchodu Martina Romana z čela ČEZ padne – zřejmě už příští týden – další mocný manažer ve službách státu, generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. O personálních změnách rozhodne dozorčí rada ČD příští týden. Ministr dopravy Pavel Dobeš už kontaktoval s nabídkou na vedení Českých drah bývalého šéfa vítkovických železáren Vladimíra Baila. Petr Žaluda se musí bát o post prvního muže Českých drah. Ve středu 9. listopadu odpoledne zasedne dozorčí rada ČD, její členové už dostali ve středu do e-mailu program. A hlavním bodem jsou změny v představenstvu. "Je pravda, že na jednání dozorčí rady se personální záležitosti probírat budou. Nicméně v tuto chvíli skutečně nehodlám komentovat podrobnosti," řekl ministr dopravy Pavel Dobeš (VV).

Dobeš, bývalý volební manažer VV, už ale dokonce jednal s možným Žaludovým nástupcem, někdejší ředitelem vítkovických železáren Vladimírem Bailem. "Nabídku na post šéfa ČD jsem od ministra dopravy dostal, jednáme o detailech," přiznal Bail HN. S jeho nástupem to ale ještě není jisté, ve hře je i varianta, že by do čela drah nastoupil exministr dopravy Radek Šmerda. Petr Žaluda, který strategický podnik s 16 tisíci zaměstnanci vede od února 2008, o své výměně nechtěl mluvit: "Nic o tom nevím. Je to pro mě nová informace." HN požádaly o vyjádření také premiéra Petra Nečase, ale dotaz zůstal bez odpovědi. „Oficiálně se o tom na vládě ani ve sněmovně nehovořilo,“ tvrdil ještě ve středu večer ministr zemědělství a letitý dopravní expert ODS Petr Bendl.

Žaluda měl dobré vztahy s Topolánkem a Dalíkem

Že by o tom občanští demokraté – alespoň někteří – nic nevěděli, je ale vyloučené. „Samozřejmě, že takové změny se musí projednávat na nejvyšších místech, tedy mezi ministrem a premiérem,“ řekl HN Dobešův náměstek a předseda dozorčí rady ČD Lukáš Hampl. Žaludovi také přitěžuje to, že patří do okruhu lidí kolem expremiéra Mirka Topolánka a jeho poradce Marka Dalíka, což je ta část ODS, jíž momentálně premiér Nečas systematicky odstřihuje od vlivu.

Svou roli hraje i faktický vládce Věcí veřejných a tedy i ministerstva dopravy Vít Bárta. Ten ještě jako ministr tlačil na to, aby Žaluda odešel. Vadilo mu mimo jiné, že šéf ČD se netají přátelstvím s bohatým podnikatelem Romanem Janouškem, blízkým pražské ODS. Politici, kteří nyní Žaludův odchod nachystali, si budou muset ale dobře připravit vysvětlení. Za necelé čtyři roky, po něž ČD vedl, se mu totiž podařilo tradičně ztrátový podnik dostat do černých čísel.

02. 11. 2011 Nejnebezpečnější železnice světa spojí afghánské vnitrozemí s Íránem

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nejnebezpecnejsi-zeleznice-sveta-spoj-i-afghanske-vnitrozemi-s-iranem-1z2-zahranicni.aspx?c=A111102_114243_zahranicni_ts)

Indie chystá stavbu možná nejnebezpečnější železnice na světě. Povede z vrtkavého afghánského vnitrozemí okolo talibanských úkrytů až na horké pobřeží východního Íránu. Má pomoci Afghánistánu zbavit se vlivu sousedního Pákistánu na zahraniční obchod. Z Afghánistánu se poslední američtí vojáci stáhnou do roku 2014 a země by se pak měla postavit na vlastní nohy a zapojit se do provázaného systému mezistátních dohod a obchodů. Pro Indii je obrovským lákadlem téměř netknutá zásoba afghánských minerálů.

Washington už nějakou dobu navrhuje Afghánistánu, Pákistánu i Indii, aby vytvořily moderní "hedvábnou stezku" a zahájily distribuci nerostného bohatství. Obchodní provázanost zemí však

dosud maří neutěšené politické vztahy mezi všemi třemi státy. Afghánistán nemá přístup k moři a tak jakékoli komodity mířící do Indie musí překročit pákistánské hranice. I přes zlepšení indicko-pákistánských vztahů je obchod mezi státy stále přísně omezován a Indie tak hledá nový způsob, jak se k nevyužitému nerostnému bohatství Afghánistánu dostat. Zásoby paralyzované vnitroasijské země přímo vybízí k investicím a tak Indie plánuje gigantický projekt. Postavit železnici z afghánské centrální provincie Bamján do východoíránského přístavu Čáhbahár. Obloukem se tak vyhne jakémukoli pákistánskému zásahu. Nová trasa by umožnila exportovat afghánské minerály do Surátu, Bombaje či dalších západoindických přístavů státu Gudžarát. Indie vidí v zaostalé vnitroasijské zemi nevyužitý zlatý důl. Jenom afghánské zásoby železa jsou ceněny na 3 triliony dolarů, což více než dvojnásobně přesahuje hodnotu celé indické ekonomiky (1,3 trilionu dolarů).

Indie spoléhá na strategický význam projektu

Indický plán má podporu i oficiálních afghánských kruhů. "Pákistán může kdykoli zavřít své hranice. Nechceme, aby naše spojení s lodními trasami bylo nutně závislé jen na libosti jeho politiků," sdělil britskému Telegraphu jeden vysoký afghánský úředník. Stavba železnice na první pohled působí jako čistě komerční záležitost, kdy se Indie snaží nestydatě vydrancovat afghánské bohatství. Projekt však má šanci na úspěch i pro svůj strategický význam. Vzhledem k tomu, že stavbě jakékoli železnice v Afghánistánu logicky hrozí zvýšený zájem Talibanu a dalších militantních skupin, dá se očekávat, že železnice bude projektována jako důležitý opěrný bod státu. To na jednu stranu navýší rozpočet, na druhou ale umocní průchodnost celého indického plánu.

02. 11. 2011 Dopravci nesouhlasí s návrhem na zvyšování cen za použití kolejí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dopravci-nesouhlasí-s-navrhem-na-zvysovani-cen-za-pouziti-koleji/709557>)

Železniční nákladní dopravci se obávají návrhu ministerstva dopravy na změny v poplatcích za používání kolejí, mohl by prý vést k přesunu dopravy na silnice. Vadí jim zejména snížení slev za kombinovanou dopravu v ucelených vlacích ze současných 40 na 35 procent a růst poplatku za provozování dieselových lokomotiv na elektrifikovaných tratích. ČTK to po dnešním jednání dopravní komise tripartity řekl výkonný ředitel Svazu dopravy České republiky Petr Kašík. Výhrady včetně vlastních propočtů dopadů změn předají ministerstvu dopravy ve čtvrtek. "Pokud by návrh ministerstva zůstal v současné podobě, znamenalo by to tragické ohrožení nákladní železniční dopravy," uvedl Kašík. Podle výpočtů svazu dopravy by po této změně poplatky za jeden kilometr tuzemské trati činil 3,39 eura (85 Kč), v Rakousku je to přitom 3,06 eura a v Nizozemsku 2,55 eura. Cena za použití železnic by se podle svazu dostala na tak vysokou úroveň, že by dopravci přestali české koleje používat, a buď by Českou republiku objížděli, nebo zásilky přesunuli na kamiony. V konečném důsledku by Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) utřila při vyšší ceně méně peněz, varoval Kašík.

Ministerstvo dopravy návrh na změnu poplatků představilo v pondělí. Jeho cílem je sjednotit sazby za použití kolejí a odstranit výjimky a slevy, které mají někteří objednatelé železniční dopravy. V nákladní dopravě by se výše slev pro dopravce měla ustálit na 35 procentech, což by znamenalo zdražení u ucelených vlakových přeprav, ale zároveň dvacetiprocentní zvýšení slevy při přepravě jednotlivých zásilek. Dopravci ocenili plán ministerstva zjednodušit systém plateb a slev v nákladní železniční dopravě, podle Kašíka totiž nyní umožňuje nerovný přístup k jednotlivým společnostem na trhu. Smysluplné je i snížení poplatků za dopravu kusových zásilek po železnici, protože právě tento druh přepravy je kvůli překládání velice pracný. Zvýšení cen pro kombinovanou dopravu by ale podle dopravců zastavilo nynější příznivý trend přesouvání nákladu ze silnic na železnici.

Kromě změn v ceně za nákladní dopravu sociální partneři projednávali problematiku výstavby vodních děl na Labi a návrh ministerstva dopravy na zrušení slev krajům za použití kolejí při objednávce osobní železniční dopravy. Kraje by od 1. července příštího roku měly za objednávku vlaků zaplatit o 100 milionů korun více, což by podle Odborového sdružení železničářů (OSŽ) vedlo ke snížení rozsahu dopravní obslužnosti v krajích.

02. 11. 2011 Kritický rok na železnici – vážných nehod je pětkrát víc

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/141640-kriticky-rok-na-zeleznici-vaznych-nehod-je-petkrat-vic/>)

České železnice zažívají rok plný závažných nehod. Do této kategorie patří havárie s oběťmi na životech, s vyšším počtem těžce zraněných nebo se škodou nad pět milionů korun. Zatímco

v předchozích letech k nim v Česku docházelo v průměru zhruba třikrát do roka, letos už vyšetřovatelé vyjžděli k sedmnácti takovým událostem. Drážní inspekce dnes uzavřela tři čtvrtě roku starou nehodu z Brna-Maloměřic a Česká televize má závěrečnou zprávu vyšetřovatelů k dispozici. Za příčiny nehody, při které vykolejil nákladní vlak a protijedoucí osobní spoj musel použít rychlobrzdu, označili inspektoři liknavost správců kolejí ze SŽDC. Ti podle nich netušili o trhlině na výhybce, kontroly prováděli nedůsledně, špatně výhybku udržovali, a když už se o závadě před nehodou dozvěděli, tak jen fiktivně vykazovali její opravu, nic však neudělali. "Do 31. května 2010 měla být odstraněna závada na výhybce, spočívající ve výměně jazyka a opornice. K této výměně nedošlo, ale administrativně bylo vykazáno, že závada byla odstraněna," konstatuje generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut.

I proto teď vyšetřovatelé mluví také o systémových příčinách – podle nich na trati docházelo k opakovanému selhání kontrolního systému provozovatele dráhy. Ten chybu přiznává a tvrdí, že za ni už byli jeho zaměstnanci potrestáni pokutami a tři z nich i výpovědí: "Stálo to post konkrétního traťmistra, který zodpovídal i za kontrolu této části železniční infrastruktury, dále post náměstka pro provoz na územní správcovské jednotce a odejít musel taky náměstek pro provozuschopnost dráhy na ředitelství SŽDC," vyjmenovává mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Nehod je pětkrát více – hlavně kvůli strojvůdcům

Teď uzavřená brněnské nehoda nákladního vlaku navíc rozšiřuje už tak alarmující statistiky těch vůbec nejtěžších druhů havárií na kolejích. Letos jejich počet oproti předchozím letům narostl téměř o pět set procent. Patří mezi ně sice i havárie tramvají, přesto dominují právě železniční karamboly. Dohromady inspektoři vážných kolizí napočítali sedmnáct, loni i předloni přitom byly vždy jen tři, rok předtím pět a v roce 2007 opět jen tři. "Je to velmi negativní trend. Chceme nastavit taková systémová řešení, která by v roce 2012 výrazně nehodovost na železnici snížila," slibuje ministr dopravy Pavel Dobeš. Nejčastěji k vážným haváriím dochází kvůli dvěma příčinám. Jednou z nich je lidská chyba, tedy například nerespektování návěstidel strojvedoucími. Druhým problémem pak bývá technický stav trati. "Železniční infrastruktura zcela přirozeně a pochopitelně stárne, ve vztahu k únavě materiálu a ke stárnutí železnice jako celku je to možné," komentuje statistiky Pavel Halla, ale zároveň uklidňuje tím, že SŽDC teď zpřísnila své postupy: "V současné době zavádíme nové bezpečnostní standardy, co se týče kontroly tratí, železničního svršku i defektoskopických zkoušek."

Ve skupině nejvážnějších letošních nehod figurují známé havárie. Mezi ty, za které mohla chyba lidského faktoru, bude pravděpodobně patřit nedávné vykolejení CityElefantu v Ostravě, srážka vlaků poblíž Nymburku z počátku října nebo únorová tragédie u Bosňan, při které jeden člověk zemřel. Naopak správci kolejí mají část odpovědnosti za ty karamboly, při kterých například vlaky narazily do stromů na trati.

Kontrol v terénu přibude

K takovým případům došlo například v červenci u Rychnova u Jablonce nad Nisou nebo v červnu poblíž Kraslic. Správa železniční dopravní cesty se pravděpodobně bude muset v budoucnu zpovídat také ze známé nehody nákladního vlaku u Vyškova, ke které došlo kvůli tomu, že v úseku bylo u kolejí až 98 procent uvolněných šroubů. "Detailně vyhodnotit, co způsobilo nárůst nehod, budeme moci po ukončení vyšetřování všech těchto mimořádných událostí. V tuto chvíli by to byly jen spekulace," říká generální inspektor Šigut.

Správci kolejí nyní začnou provádět defektoskopické zkoušky častěji a náprava už začala také v terénu. Správci kolejí vytypovali tři tisíce kilometrů tratí, kde hrozilo uvolnění šroubů – do seznamu patří třeba trasy od státní hranice do Lanžhota, z Lulče či Ivanovic do Vyškova, další v okolí Nezamyslic, Střelice nebo Kojetína. Na jejich opravu už vyčlenili 150 milionů korun. Pro rok 2012 pro ně navíc ministr dopravy chce získat víc peněz právě na údržbu, celkem usiluje o navýšení až o devět set milionů korun.

03. 11. 2011 Cestování vlakem podraží, některé jízdenky až o pětinu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cestovani-vlakem-podrazi-nektere-jizdenky-az-o-petinu-pp4-eko-doprava.aspx?c=A1111102_191551_eko-doprava_abr)

Cestování vlakem od 11. prosince pro většinu cestujících podraží. U jednotlivých lístků zvýší České dráhy cenu jen o růst DPH, kdo však využívá předplatné jízdenky či některé speciální nabídky drah, zaplatí až o dvacet procent víc. Vyplývá to z nového ceníku ČD, který má MF DNES k dispozici. Třeba měsíční jízdenky na přesně určený úsek tratě zdrazují u kratších vzdáleností zpravidla o 28 korun. Avšak bez ohledu na to, zda dojíždíte kilometr nebo dvacet a zda platíte plnou cenu nebo zlevněné jízdné pro školáky.

Třeba měsíční dojíždění do školy vzdálené sedm kilometrů tak podraží ze 140 na 168 Kč, tedy o dvacet procent. Kdo cestuje dvacet kilometrů do práce, bude měsíčně platit 952 namísto 924 korun, což je zdražení pouze o tři procenta. "Cena traťových měsíčních jízdenek je 28násobkem jednotlivé jízdenky. Pokud ta podraží o korunu, dojde u měsíční o zvýšení ceny o 28 korun," vysvětluje způsob, jakým České dráhy stanovují ceny jízdného, mluvčí společnosti Petr Štáhlavský.

O více než pět procent vzroste i cena víkendových síťových jízdenek na jeden den SONE+. Ty budou stát 600 korun namísto 550, což odpovídá devítiprocentnímu zdražení. Méně výhodná bude také skupinová sleva pro dva cestující - dosud ušetřili 25 procent z plného jízdného, nově to bude jen 20 procent. České dráhy zvyšují ceny také u místenek na pendolino, avšak pouze pro cestující, kteří vlastní některou ze slevových In karet. Pendolino přitom jezdí na stejné trase jako konkurenční dopravce RegioJet. Po nástupu konkurence přitom dráhy na vybraných úsecích mezi Prahou a Havířovem naopak výrazně zlevňovaly.

Brzké zdražení vylepší letošní hospodářský výsledek

Dráhy vysvětlují zdražení růstem DPH. Vyšší daň začne platit až od ledna. "Děláme to tak vždy, že měníme ceny s novým grafikonem. Stejně to je například u německých nebo švýcarských drah," vysvětlil zdražení v předstihu mluvčí firmy Petr Štáhlavský. Pro dopravce může dřívější zdražení znamenat příjemné vylepšení letošního hospodářského výsledku. Vyšší ceny jízdného při staré dani mohou letošní výsledek Českých drah podle propočtu MF DNES vylepšit o 20 milionů korun. Konkurenční RegioJet ceny zvýší také, ale až od 1. ledna. "Bude to kopírovat zvýšení DPH," potvrdil mluvčí Aleš Ondrůj. U obou firem mohou lidé ušetřit, když si koupí už teď jízdenky za staré ceny na dobu, kdy budou vlaky dražší.

03. 11. 2011 Zloději přerušili provoz na koridoru ve směru na Rakousko (České Budějovice – Nemanice)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zlodej-prerusili-provoz-na-koridoru-ve-smeru-na-rakousko/709806>)

Neznámý pachatel v noci na dnešek přerušil provoz na čtvrtém železničním koridoru Praha – Dolní Dvořiště – Rakousko. V Českých Budějovicích poblíž odbočky na Nemanice přefřízl lano trakčního vedení, které potom strhla lokomotiva nákladního vlaku. Provoz byl částečně obnoven v 02:40, závada bude definitivně odstraněna v sobotu nad ránem, řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Cestující musejí počítat se zpoždováním vlaků. Porucha podle mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové ovlivnila desítky spojů v železničním uzlu České Budějovice – Praha – Plzeň – Jihlava. Zpoždění spojů bylo mezi pěti až 15 minutami.

Českobudějovičtí policisté případ vyšetřují jako ohrožení provozu obecně prospěšného zařízení. "Pachatel ve středu krátce před 23:00 dosud nezjištěným předmětem přefřízl vodící ocelovo-měděné lano trakčního vedení na staveništi kolejí v Nádražní ulici v Českých Budějovicích. V důsledku toho se nad koleji prověsilo," popsala čin mluvčí Regina Tupá. Sběrač projíždějící lokomotivy nákladního vlaku lano pak zachytil a přetrhl. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda se odhaduje na nejméně 150.000 korun. Podle mluvčího SŽDC Hally se při opravě trakce musí vypnout elektrický proud na obou kolejích. Na jedné z nich se provoz podařilo obnovit od 02:40. Po druhé se dá projíždět dieselvými lokomotivami. "Vzhledem k hustému provozu na trati jsme se nakonec rozhodli situaci definitivně vyřešit dvěma výlukami: v pátek mezi 01:00 a 03:00 a v sobotu mezi 01:00 a 04:00," řekl ČTK.

SŽDC se s krádežemi na železnici potýká v celé zemi. Nejvíce život na trati ohrožují zloději kovů ve Středočeském kraji a v Praze, na druhém místě je nejvíce případů na jižní Moravě a třetí příčku zaujímá Ústecký kraj. "Na jihu Čech zloději SŽDC způsobili do poloviny října škodu za půl milionu korun, nejčastěji jsou to krádeže kabelů a lan," uvedl mluvčí. Zloději podle něj zneužívají modernizace na koridoru. "Oblečou se do vesty, vezmou si helmu, aby vypadali jako stavbaři," vysvětlil.

03. 11. 2011 České dráhy zavádějí ve vlacích SC Pendolino tiché oddíly

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11796/>)

V rámci zvyšování kvality zavádějí České dráhy od 14. listopadu ve vlacích SuperCity tzv. tiché oddíly. Jejich smyslem je umožnit zákazníkům cestovat v klidném prostředí, ve kterém nebudou rušeni vyzváněním mobilních telefonů, telefonickými hovory, hlasitou hudbou či jinými hlasitými projevy spolucestujících. V předprodeji bude možné místenku SC do tichého oddílu zakoupit prostřednictvím

eShopu ČD nebo pokladní přepážky od 3. listopadu. „Tuto novinku zavádíme na základě podnětů řady našich cestujících, kteří si přejí cestovat v klidném prostředí. Jde tak o další změnu, kterou chceme zkvalitnit služby ve vlacích SuperCity Pendolino. Pokud se tiché oddíly v Pendolinech osvědčí, jsme připraveni zavést je v krátké době také v dalších našich vlacích,“ vysvětluje ředitel Odboru produktů a obchodu Vladimír Peléšek.

Tichý oddíl se nachází ve vlacích SuperCity (s výjimkou spoje SC 278) v celém voze č. 1 (pro cestující 1. vozové třídy) a v celém voze č. 7 (pro cestující 2. vozové třídy). Tyto vozy jsou ve vstupních částech označeny piktogramem „Tichý oddíl“ a piktogramem „Zákaz používání mobilních telefonů“. Výdej rezervací do tichých oddílů ve vlacích SC Pendolino bude možný jak z pokladního systému u přepážek ČD, tak v internetovém obchodě ČD. Cestující s rezervací do tichého oddílu by měli již při nástupu do vlaku vypnout vyzvánění svého mobilního telefonu. Pokud si během jízdy vlaku potřebují vyřídít telefonní hovor, měli by tak učinit mimo tichý oddíl, tj. ve vstupní části vozu nebo přejít do vozu vedlejšího. Zároveň by se měli v tomto oddíle s ohledem na ostatní cestující zdržet jakýchkoli hlasitých či rušivých projevů.

Vlakový rozhlas zůstává z důvodu potřeby informování cestujících zapnutý nadále ve všech vozech. Tedy i ve vozech s tichým oddílem.

Základní pravidla režimu v tichých oddílech

1. Před nástupem do vlaku vypněte vyzvánění mobilního telefonu.
2. V tichém oddíle netelefonujte.
3. Nerušte spolucestující poslechem hlasité hudby (i přes sluchátka).
4. Notebooky, tablety, herní konzole apod. používejte jen s vypnutým zvukem.
5. Zdržte se hlasité konverzace a jiných rušivých projevů během jízdy i při nástupu a výstupu.

České dráhy děkují svým cestujícím, že budou režim v tichých oddílech ve vlacích SC Pendolino respektovat.

03. 11. 2011 Vyjíždí RegioPanter, nová šelma železnic

Zdroj: Škoda Transportation a. s. (<http://www.skoda.cz/cs/o-spolocnosti/novinky/vyjizdi-regiopanter-nova-selma-zeleznic/>)

Nový vlak RegioPanter, který vyvinuli a zkonstruovali ve Škodě Transportation, byl první listopadový čtvrtek představen jak zástupcům Českých drah, tak i představitelům krajů. Během let 2012 až 2014 bude dodáno celkem devatenáct těchto souprav pro regionální dopravu, z toho 15 třívozových a 4 dvouvozové do pěti krajů České republiky. Nové elektrické jednopodlažní jednotky se vyrábí ve třech variantách:



dvouvozová dvousystémová, třívozová dvousystémová a třívozová stejnosměrná. Vývoj těchto vozů znamenal přes 200 tisíc konstrukčních hodin a podílelo se na něm několik desítek vývojářů ze skupiny Škoda Transportation. Soupravy budou moci jezdit maximální rychlostí až 160 km/h. „RegioPanter je symbolem moderní železniční dopravy třetího tisíciletí. Jedná se o nový koncept, který však navazuje na dlouholetou výrobu elektrických jednotek, které vozí cestující nejen v ČR, ale i na Slovensku nebo v Litvě,“ říká Josef Bernard, generální ředitel Škody Transportation. „Veškeré technologické zařízení je umístěno na střeše vozidla, chybí tedy klasická strojovna. Tímto řešením je v maximální míře interiér vozidla využit pro cestující,“ dodává k technické stránce Jiří Paruza, ředitel Škody Vagonka.

„Plníme svůj slib a pokračujeme v modernizaci vozidlového parku na regionálních tratích. Cestující v pěti krajích České republiky budou mít k dispozici moderní klimatizované jednotky, které díky svým technickým parametrům včetně vysokého výkonu a zrychlení, umožní zkrácení jízdní doby. Dvousystémové řešení navíc dovolí provoz na obou hlavních trakčních soustavách, kterými jsou naše tratě vybaveny. To přispívá k flexibilnímu využití souprav v České republice. RegioPantery budou jezdit na tratích v Jihočeském, Ústeckém, Olomouckém, Pardubickém a Královéhradeckém kraji, kde jsou v současné době nasazovány klasické soupravy tažené lokomotivou nebo staré pantografy řady 460,“ upřesnil Petr Žaluda, generální ředitel Českých drah. Celková hodnota kontraktu je 2 511 mil. Kč. Nákup všech souprav je spolufinancován Regionálními operačními programy EU ve výši až 40 %.

Cestování RegioPanterem bude velmi pohodlné. Vlak je nízkopodlažní, což ulehčí nástup nejen osobám se sníženou pohyblivostí především vozíčkářům a seniorům, ale i maminkám s dětmi. Ty navíc uvítají na toaletách umístěný sklápěcí přebalovací pult. Pro vozíčkáře je připravena nástupní plošina, nevidomí mají k dispozici speciální zařízení pro usnadnění orientace při nástupu. V 1. třídě

zvyšují komfort polohovatelná sedadla se zvětšeným prostorem pro nohy a zásuvky pro PC připojení Interiér 2. třídy je koncipován jako otevřený a snadno průchozí. Celý vlak je klimatizovaný a k dispozici je kompletní zařízení pro WiFi připojení. Samozřejmostí je moderní akustický a vizuální informační systém. RegioPanter bude jezdit na regionálních tratích v Jihočeském, Královéhradeckém, Pardubickém, Olomouckém a Ústeckém kraji. Prvních pět souprav bude dodáno v průběhu roku 2012, další budou předávány postupně až do roku 2014.

Místa plánovaného provozu nových souprav

Ústecký kraj – 7 jednotek, třívozové, napájení 3 kV ss:

- Litvínov – Ústí nad Labem;
- Kadaň – Most – Ústí nad Labem – Děčín;

Pardubický a Královéhradecký kraj – 5 jednotek, třívozové, napájení 3 kV ss;

- Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř;

Olomoucký kraj – 3 jednotky, třívozové, napájení 3 kV ss a 25 kV 50 Hz;

- Šumperk – Zábřeh na Moravě;
- Olomouc – Prostějov – Nezamyslice;

Jihočeský kraj – 4 jednotky, dvouvozové, napájení 3 kV ss a 25 kV 50 Hz;

- Strakonice – České Budějovice – České Velenice

Elektrická jednopodlažní jednotka RegioPanter

- RegioPanter – v soutěži o jméno nového vlaku se sešlo přes 10 tisíc návrhů a mezi nimi zvítězil právě tento název.

- 5 krajů – devatenáct jednotek bude ve třech variantách sloužit v regionální dopravě v Jihočeském, Olomouckém, Pardubickém, Hradeckém a Ústeckém kraji.

- Maximální rychlost – 160 km/h.

- Nízkopodlažní – pro maximální využití prostoru pro cestující je většina elektrické výzbroje umístěna na střeše.

- Více hnaných náprav pro časté rozjezdy – pro zastávkovou dopravu a častou akceleraci je výhodou tzv. distribuovaný pohon. To znamená, že každý vůz má jeden hnaný a jeden běžný podvozek.

- Nízká hmotnost – ve srovnání s dosavadními vlaky s lokomotivou je RegioPanter podstatně lehčí, a proto energeticky úspornější.

- Nízká spotřeba – u dvouvozové jednotky se předpokládá až poloviční spotřeba energie ve srovnání s dnešním dvouvozovým vlakem.

- Vracení energie zpět do sítě (rekuperace) – při brzdění zajišťuje elektronika trakčních měničů návrat energie zpět do troleje, což představuje obrovskou úsporu spotřeby.

- Bezpečnost pro strojvedoucího – vysokou míru bezpečnosti zaručují hliníkové skříně s čelními tzv. crashovými moduly z oceli.

- Vysoký komfort – jednotka je komfortní hlavně pro cestující: bezbariérový nástup, prostor pro vozíčkáře, jízdní kola nebo kočárky, komfortní sociální zázemí, klimatizace salonu je samozřejmostí.

- Wifi Internet – každý vůz je vybaven připojením k internetu prostřednictvím wifi, stejně jako zásuvkami pro počítače.

- 100 000 součástek – na výrobě vozidla, tvořeného z více než sta tisíc součástek, se podílela řada tuzemských firem.

- Více než 100 techniků – se podílelo na vývoji a zkouškách elektrické jednopodlažní jednotky na pracovištích Škody v Ostravě, Plzni a Praze.

- ŠKODA TRANSPORTATION – pro domácí i zahraniční zákazníky pracuje na dalších variantách jednotek pro meziregionální dopravu.

Technické údaje

- Rozchod: 1435 mm

- Maximální rychlost: 160 km/h

- Délka vozidla přes nárazníky: 52 900 mm – dvouvozová, 79 400 mm – třívozová mm
- Šířka vozidla: 2 820 mm
- Výška vozidla: 4 260 mm
- Hmotnost soupravy: 106 až 160 t
- Počet sedadel – 1. třída: 9 – dvouvozová / 9 – třívozová
- Počet sedadel – 2. třída: 138 – dvouvozová, 232 – třívozová
- Výkon: 4 x 340 – dvouvozová, 6 x 340 – třívozová kW
- Napájení: 3 kV DC nebo 3 kV DC + 25 kV/50 Hz
- Uspořádání náprav: Bo' 2' + 2' Bo' – dvouvozová, Bo' 2' + Bo' 2' + 2' Bo' – třívozová

03. 11. 2011 Dráhy vymazaly žluté vlaky z jízdního řádu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-vymazaly-zlute-vlak-y-z-jizdniho-radu-fku/eko-doprava.aspx?c=A111103_1678913_eko-doprava_vem)

Vlaky RegioJet přestanou od prosince existovat. Takový dojem může mít návštěvník webových stránek Českých drah, když začne zkoumat nové traťové jízdní řády platné od 11. prosince letošního roku. České dráhy se totiž rozhodly z virtuálních jízdních řádů vlaky RegioJetu mezi Prahou a Havířovem zcela vymazat. "Nechceme poskytovat informace o konkurenci," vysvětlil krok dopravce mluvčí Petr Štáhlavský. Ostatní vlaky jiných společností, které po Česku jezdí, však nadále v jízdním řádu zůstávají. Výmaz však nebyl důkladný: zatímco na trati číslo 270 Praha – Bohumín nenajdete na webu Českých drah jediný žlutý vlak, drážní mazač zapomněl, že žluté vlaky jezdí i na trati 321 mezi Ostravou a Havířovem. V této tabulce zůstaly některé spoje RegioJetu i na webu Českých drah ještě ve středu zachovány.

Žluté vlaky jsou ale vymazané jen v internetové verzi: v knižním jízdním řádu nakonec budou i vlaky konkurence. Ani tam původně neměly být. Podle informací MF DNES vyvíjely dráhy značný tlak, aby ve verzi vydávané pro České dráhy RegioJet nebyl. S požadavkem přišli jejich zástupci pozdě. Na internetovém vyhledávači jizdnirady.idnes.cz cestující najdou všechny spoje bez ohledu na dopravce. "Náš vyhledávač obsahuje všechny vlaky (tedy včetně vlaků RegioJet) a totéž se týká i naší nové mobilní aplikace," uvedl Bohumír Bednařík ze společnosti CHAPS, která jízdní řády pro iDNES.cz provozuje.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vydává dvě verze papírových jízdních řádů: jednu úřední v malém nákladu dvou až tří tisíc kusů s obálkou SŽDC, druhou na objednávku drah v nákladu 41 tisíc výtisků. Do prodeje by se měly nové jízdní řády dostat v polovině listopadu. "Nebudeme to komentovat. Pokud budeme v papírovém jízdním řádu, není to pro nás problém," reagoval mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Vlaky RegioJetu jsou zanesené i v internetových vyhledávacích spojení, firma navíc tiskne vlastní informační letáky. Už dříve dráhy vydaly svým zaměstnancům nařízení, že se nemají o RegioJetu zmiňovat. "Zaměstnanci ČD provádějí aktivní nabídku spojů a produktů ČD, především nabídku akčního jízdného ČD," rozkazuje vedení svým podřízeným.

04. 11. 2011 Do Lipska a zpět s jízdenkami ČD Tip za necelých tisíc korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11808/>)

Od středy 9. listopadu budou České dráhy ve svém internetovém obchodě prodávat výhodné jízdenky ČD Tip z Prahy do saského Lipska. Jednosměrná jízdenka ČD Tip vyjde na 481 korun, zpáteční na 962 korun. Oproti běžným jízdenkám SporoTiket tak cestující ušetří v obou směrech 500 korun, ve srovnání s běžným mezinárodním jízdním činí úspora až 1 400 korun. Jízdu bude možné podniknout v době od 14. listopadu do 10. prosince 2011. Cestující z ČR tak mají letos možnost před Vánoci levně navštívit nejen saskou metropoli Drážďany, ale také největší město Saska, jímž je právě Lipsko. Jízdenky do Lipska si mohou cestující zakoupit v období od 9. listopadu do 7. prosince 2011 na kterýkoliv den v období od 14. listopadu do 10. prosince 2011, nejpozději však 3 dny před plánovanou cestou, a to na eShopu Českých drah www.cd.cz/eshop.

„Tyto lowcostové jízdenky budou platit ve vlaku EC 178 Alois Negrelli, který odjíždí z pražského hlavního nádraží v 6:31. V Drážďanech cestující přestoupí do regionálního vlaku, který přijede na hlavní nádraží v Lipsku v 10:51. Zpět do Prahy platí jízdenky v regionálním vlaku, který odjíždí z Lipska do Drážďan v 17:04, a následně ve vlaku EC 179 Alois Negrelli z Drážďan v 19:08. Příjezd

do Prahy je ve 21:28. Pokud cestující vyrazí s ČD Tipem na jednodenní výlet, mají v Lipsku 6 hodin, které mohou před Vánoci strávit na adventních trzích, na nákupech, nebo návštěvami kulturních památek. Jízdu zpět do Prahy není nutné uskutečnit ve stejný den jako cestu do Lipska, takže je tu možné pobýt třeba celý víkend,“ popisuje Vladimír Peléšek, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD a doplňuje: „Věříme, že tato nabídka bude pro cestující v předvánočním období zajímavá a že ji využijí třeba ti zákazníci, kteří chtějí kromě Drážďan, kam nabízíme řadu levných jízdenek, poznat také další saská města.“ Počet těchto levných jízdenek je omezen, nicméně by měl vyhovovat poptávce cestujících. Levné jízdenky ČD Tip do okolních států nabízejí České dráhy už od roku 2009. V prvním roce ČD nabídky jízdenek do Lince, Salcburku a Vídně a zpět za cca 500 korun (19 EUR), o rok později byly v prodeji jízdenky do Drážďan a zpět za 450 korun (18 EUR).

Podmínky jízdenek ČD Tip Lipsko

- platí standardní přepravní podmínky jako u ostatních jízdenek SporoTiket Evropa – jedná se o akční cenu SporoTiketu Lipsko,
- cestující je zakupují úplně stejně, jako ostatní jízdenky přes www.cd.cz nebo s poplatkem prostřednictvím služby TeleTiket,
- jízdní doklady jsou jednosměrné (vždy výchozí z ČR) nebo zpáteční (vždy výchozí z ČR), cesta zpět může být zvolena libovolně v rámci období platnosti nabídky,
- platí pro 2. vozovou třídu, doplatek do 1. třídy není možný,
- platí ve směru Praha – Leipzig ve vlacích EC 178 + RE 29710, ve směru Leipzig – Praha ve vlacích RE 29727 + EC 179
- nabídku lze využít pouze do vyčerpání stanoveného limitu počtu jízdenek na vlak a den (kontingent),
- jízdní doklad platí pouze ve vlaku (vlacích), který je na jízdním dokladu uveden,
- neoznačený jízdní doklad je neplatný,
- jízdní doklady lze zakupovat a následně použít pouze v rámci vymezeného období,
- předprodej je vždy ukončen 3 dny před odjezdem vlaku,
- jízdenky nelze vrátit ani vyměnit.

Do Drážďan České dráhy nabízejí levné jízdenky SporoTiket od 557 korun (Praha – Drážďany a zpět ve 2. třídě vybraných vlaků). Zákazníci mají možnost koupit si tyto levné jízdenky také v kombinaci s dokladem, který platí v rámci Dopravního svazu Horní Labe (VVO). Ten integruje jak drážďanskou MHD, tak příměstské vlakové i autobusové linky. Nejlevnější jízdenka z Prahy do Drážďan a zpět v kombinaci s dokladem na VVO stojí 658 korun. Přesné podmínky jsou na www.cd.cz v sekci Vlakem do zahraničí. Cena v korunách se může nepatrně lišit v závislosti na pohybu kurzu koruny vůči euru.

04. 11. 2011 První motorový vůz RS1 vyjede na trať Libereckého kraje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11814/>)

Železnice v Libereckém kraji zažívá revoluci, první ze šestnácti nových motorových vozů Stadler RS1 předaly dnes České dráhy cestujícím. Zbývající vozy budou berlínským výrobcem postupně dodány do konce letošního roku. Celková hodnota 16 motorových vozů činí 877 952 000 korun. Nákup 14 vozů je uskutečněn za finanční podpory Regionálního operačního programu Severovýchod ve výši 307 339 200 korun, což činí 40 % z pořizovací částky. ČD tak investují do obnovy vozového parku na Liberecku celkem 570 612 800 Kč. V současné době České dráhy realizují ještě veřejnou zakázku na dodávku dalších 4 vozů obdobného typu, které jsou určeny také pro Liberecký kraj.

„Plníme svůj slib cestujícím v Libereckém kraji, 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 se stanou základem vozidlového parku v Libereckém kraji, který bude patřit k nejmladším vozidlovým parkům v České republice. V regionu téměř zmizí staré motorové vozy 810 a cestující se setkají většinou jen s novými nebo modernizovanými soupravami,“ uvedl Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. „Stejně jako Evropská komise považujeme veřejnou dopravu za klíčovou oblast regionální podpory. Nové vozy zlepšují kulturu cestování po kraji s ohledem na bezpečnost cestujících a dostupnost, což se týká zejména handicapovaných spoluobčanů,“ uvedl ředitel Úřadu Regionální rady Zdeněk Semorád.

I vedení Libereckého kraje věří, že nové vozy přilákají další cestující a zjednoduší cestování handicapovaným spoluobčanům. Pro kraj je důležité, že nové vozy splňují jeho požadavky na řešení

dopravní obslužnosti měst a obcí regionu. „Výhodou vozů je možnost zavedení přímých spojů z centra kraje do regionálních center, např. z Liberce do Bílého Potoku nebo do Frýdlantu. Spojené vozy pojedou z Liberce do Raspenavy, kde se rozpojí a pojedou do různých cílových stanic. Zavedením přímých spojů tak dojde ke zlepšení dopravní obslužnosti a odpadnou některé přestupy,“ upřesňuje náměstek hejtmána Libereckého kraje pro dopravu Martin Sepp. V Libereckém kraji budou nové vozy jezdit na trati z Liberce přes Frýdlant v Čechách do Černous nebo z Liberce přes Tanvald do Harrachova, případně na dalších tratích.

Motorové vozy řady 840 pro Liberecko budou dodávány takto:

- prvních 8 kusů bude dodáno do konce listopadu 2011 (z toho první předán 4. listopadu 2011),
- zbývajících 8 kusů bude dodáno do konce prosince 2011.

04. 11. 2011 Stavební povolení: Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2011/111104vyhlaska.pdf>)

Stavba řeší vybudování nové jednokolejné elektrizované trati, která bude sloužit k zpřístupnění Letiště Leoše Janáčka v Mošnově a průmyslné zóny Mošnov veřejnou železniční dopravou. Počátek trati je v železniční stanici Sedlnice, délka trati činí 2,904 km. Trať bude ukončena v přístřešku přestupního terminálu, který je propojen s odbavovací letištní halou přístupovým objektem. Další součástí stavby jsou: Technologický objekt, ve kterém bude umístěna dopravní kancelář, dále zařízení sdělovací techniky a trafo, nové sdělovací a zabezpečovací zařízení.

04. 11. 2011 Jihomoravský kraj pustí na železnici konkurenci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/141862-jihomoravsky-kraj-pusti-na-zeleznici-konkurenci/>)

Jihomoravský kraj má ode dneška volné ruce k tomu, aby pustil konkurenci na regionální železnici. Podle předběžných plánů by noví dopravci mohli začít fungovat už za pět let. Dopravu na velké části tratí budou i nadále zajišťovat České dráhy, které se chystají pro jihomoravské tratě nakoupit moderní vlaky. Kraj plánuje vypsát tendr na 55 procent tratí v regionu. Konkurence na železnici by měla kraji ušetřit peníze a cestujícím přinést větší komfort. Základním požadavkem plánovaného tendru bude podmínka, že zájemce musí přijít s novými vlaky. Kraj požaduje vlaky moderní, klimatizované a bezbariérové.

Ačkoliv by kraj mohl tendr teoreticky vypsát už nyní, stane se tak zřejmě až příští rok. Včera sice uplynula roční lhůta, během níž musel být záměr vyvěšen na takzvané evropské nástěnce, kraj ale nejprve vybere firmu, která poměrně velký a složitý tendr uspořádá. Jihomoravští úředníci také čekají na České dráhy, které plánují pro jihomoravské tratě nakoupit nové vlaky. Podle toho, kde se dopravce rozhodne moderní soupravy nasadit, pak kraj určí, o které tratě se bude soutěžit.

O plánovaný tendr se zajímá i brněnský podnikatel Radim Jančura, který v minulosti velmi kritizoval takzvané memorandum, které Českým drahám zajistilo monopol na tratě v Jihomoravském kraji na deset let dopředu. Podle Jančury teď nejvíce záleží na tom, jaké tratě kraj uvolní. Měly by to být ty, na kterých kraj díky konkurenci nejvíce ušetří, tedy elektrifikované trasy na hlavní směry. Očekává se ovšem, že právě sem České dráhy nasadí své moderní vlaky, v tendru by se pak soutěžilo o zbytek méně lukrativních tratí. I přesto se chce Jančura se svými žlutými vlaky výběrového řízení zúčastnit.

07. 11. 2011 Rekonstrukce orlickousteckého nádraží může být o polovinu levnější

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/142135-rekonstrukce-orlickousteckeho-nadrazi-muze-byt-o-polovinu-levnejsi/>)

Historická budova nádraží v Ústí nad Orlicí, která nedávno po prohlášení kulturní památkou unikla zkáze, je v dobrém technickém stavu a po opravě zchátralých vnitřních prostor může opět sloužit svému účelu. Podle sdružení Nádraží nedáme!, které přispělo k zastavení ohlášené demolice staniční budovy, má takový závěr stavebně historický průzkum, který provedl Národní památkový ústav. Sdružení dnes chce, aby zachráněná budova sloužila železničářům i po rekonstrukci železniční trati a nástupišť. Správa železniční dopravní cesty však počítá s výstavbou nového objektu.

České dráhy, kterým nádražní budova patří, se k ní nechtějí příliš znát. Protože jim zbytek železniční stanice dnes už nepatří a také většina osazenstva nádražní budovy nejsou jejich zaměstnanci, bylo by

pro ně lacinější, kdyby si SŽDC postavila jinou budovu a ta stávající se mohla vyklidit. Rekonstrukci dráhy neplánují, protože by byla drahá, pravděpodobně by přesáhla 100 milionů korun. Naopak už uvažovaly o jejím prodeji. Předseda sdružení Nádraží nedáme! Martin Kadrman po zveřejnění výsledku stavebně historického průzkumu poukázal, že by oprava památné stavby nejspíš vyšla laciněji, než dráhy dosud předpokládaly. "Průzkum prokázal, že budova je po technické stránce naprosto v pořádku, je cenná z hlediska historických hodnot a je zachovalá. Podle památkářů by náklady na restaurování objektu neměly přesáhnout 50 milionů korun," řekl Kadrman.

Památkáři při průzkumu došli k očekávanému závěru o architektonickém významu budovy, učinili také zajímavý objev. Nádraží od Rudolfa Freye z roku 1874 má řadu cenných architektonických prvků, například podlahy, římsy pod stropem, omítky a výmalby, okna, dveře nebo jejich kování. Budova ale také ukrývá vojenský kryt včetně části zachovalého zařízení z doby po druhé světové válce. Nádražní budova je postavena uprostřed kolejiště mezi někdejšími nádražími Státní dráhy z Olomouce do Prahy a Rakouské severozápadní dráhy z Ústí do Lichkova – dnes mezi tzv. pražským a letohradským nástupištěm. Budova na půdorysu H s kamennými římsami je postavená z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva.

07. 11. 2011 Koleje v Plzni budou jiné, čeká je tříletá rekonstrukce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/142114-koleje-v-plzni-budou-jine-cka-je-trileta-rekonstrukce/>)

Modernizace západní části III. tranzitního železničního koridoru Praha – Plzeň – Cheb je před zahájením klíčových staveb. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes pro zhotovení zakázky ve výši 947 milionů korun vybrala společnost Skanska. Částka je o 600 milionů nižší, než původně počítalo ministerstvo dopravy. Součástí stavby nazvané Průjezd železničním uzlem Plzeň bude i výstavba nového napojení domažlické trati, která se v budoucnu má stát hlavní spojnicí Čech a Bavorska. Práce by měly začít už tento měsíc, jejich konec je stanoven na březen 2014. Zakázka se týká modernizace části tratí mezi Českými Budějovicemi – Chebem a Prahou – Domažlicemi. V případě trati na Cheb se jedná o propojení železniční stanice Plzeň hlavní nádraží se začátkem již dokončené stavby Plzeň – Stříbro; v případě trati do Domažlic jde o modernizaci od hlavního nádraží v Plzni do železniční stanice Plzeň Jižní předměstí.

Součástí stavby bude i celková rekonstrukce podchodů na hlavním nádraží, které budou prodlouženy do ulic Šumavská a Železniční. Rozhodujícími stavebními objekty jsou rekonstrukce mostů přes řeku Radbuzu, přes Prokopovu a Vejprnickou ulici a přes Vejprnický potok. Původně se měl most přes Radbuzu stavět pomocí lešení nad řekou. Nové řešení spočívá v tom, že se most postaví na jednom břehu a poté se pomocí jeřábu na místo položí najednou, vysvětlil generální ředitel společnosti Skanska Dan Ťok. Celá stavba se podle něj tímto řešením nejen zlevní, ale i urychlí. Ušetřené prostředky půjdou na další stavby III. tranzitního železničního koridoru, konkrétně na financování úseku Smíchov – Černošice a Karlštejn – Beroun. S oběma těmito stavbami se původně v programovacím období OPD I. nepočítalo, nyní do něj podle Habarty zařazeny budou. Na obou úsecích se začne stavět do roku 2013 a dokončeny budou do roku 2015. Na trati poté zůstane poslední úsek, Černošice – Karlštejn, který bude spolufinancován z OPD II.

Přestože rekonstrukce plzeňského železničního uzlu zpříjemní cestování, nejvýznamnější částí prací bude stavba přeložky z Ejovic do Plzně. Oproti současné dráze, která objíždí vrchy východně od krajského města obloukem přes Chrást, povede nová trasa přímo. Její součástí bude i čtyřkilometrový tunel, který tak bude nejdelší v Česku. Nová přeložka má zatím umožnit cestování až 160kilometrovou rychlostí, bude ale možné bez větších úprav zvýšit rychlost až na 200 kilometrů za hodinu. Jízdní doba rychlíků, která dnes činí mezi Rokycany a Plzní necelých dvacet minut, se díky nové trati zkrátí asi na polovinu. Chrást však ztratí přímé železniční spojení s Plzní, koleje zůstanou pouze ve směru do Rokycan, dráha bude zjednokolejněna a ze starého úseku někdejší České západní dráhy vznikne část vedlejší trati Rokycany – Chrást – Radnice.

Koridor mezi Chebem a Prahou je zatím dokončen zhruba z poloviny. Práce už skončily v úseku Plzeň (mimo) – Cheb a už třetí rok probíhají mezi Berounem a Rokycany, kde už je velká část úprav hotova a dělníci by úsek opustit do dvou let. Problematický je stav poslední části Praha – Beroun. Ministerstvo dopravy a SŽDC dlouho plánovaly stavbu nové trati, která by splňovala nároky na vysokorychlostní dráhu a vedla z velké části tunelem. Projekt však byl příliš drahý. V příštím roce bude železniční správa pracovat na větších opravách stávající trati Praha – Beroun přes Karlštejn, je tedy pravděpodobné, že na ní zůstanou dálkové vlaky i nadále.

08. 11. 2011 Regiojet svezl za první měsíc 30 tisíc cestujících

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/142253-regiojet-svezl-za-prvni-mesic-30-tisic-cestujicich/>)

Za první měsíc provozu svých expresních vlaků mezi Prahou a Ostravskem svezla společnost Regiojet 30 tisíc cestujících. Podle mluvčího společnosti Aleše Ondrúje jsou všechny spoje plné z 80 až 90 procent. Konkurenční České dráhy si však nestěžují na úbytek cestujících. Za měsíc – kdy vypravily mnohem víc vlaků než Regiojet – svezly mezi Prahou a Ostravou na čtvrt milionu lidí. Podle zástupců společnosti je to podobně jako v předchozích obdobích. Slevy a lepší služby, které oba železniční dopravci nabízejí, totiž podle drah přilákaly do vlaků dodatečné cestující.

První vlaky IC Regiojet vyjely 26. září, zprvu jezdily z Prahy přes Ostravu do Havířova a zpět tři páry spojů denně, v poslední říjnový den přibyl čtvrtý pár. Každý vlak je sestaven ze čtyř až pěti vagonů, které mají ve srovnání s běžnými evropskými standardy velmi nízkou kapacitu. Regiojet si tak nemůže stěžovat, že by "vozil vzduch". Za první měsíc svezly jeho vlaky 30 tisíc lidí. "Obsazenost je stále vysoká. Pohybuje se mezi 80 a 90 procenty. Tím, jak jsme přidali od minulého týdne pár nových spojů, jsme přepravili o další dva tisíce cestujících víc," shrnul výsledek firmy její mluvčí Ondrůj.

České dráhy jezdí z Prahy do Ostravy a zpět každý den s šesti až sedmi páry spojů SC Pendolino, osmi páry denních expresních vlaků a navíc dvěma páry nočních rychlíků – celkem tedy nejméně šestnácti spoji každý den. Oproti regiojetům mají navíc vyšší kapacitu a s výjimkou pendolin není povinná rezervace. Není proto překvapení, že dráhy přepravily během prvního měsíce konkurenčního boje více cestujících než Regiojet – 250 tisíc. "Podle posledního sčítání v říjnu jsme nezaznamenali pokles mezi Ostravou a Prahou, takže předpokládáme, že jsme díky promo akcím získali nové zákazníky," poznamenala mluvčí ČD Kateřina Šubová.

Po příchodu Regiojetu se kvalita cestování vlaky ČD z Prahy do Ostravy zvýšila. Zatímco v pendolinech začal dopravce nabízet dodatečné služby, jako je nápoj a noviny zdarma, ve druhé třídě, expresní vlaky, dosud často sestavené z vozů vyrobených na konci 80. let, dostaly vagony, které prošly v posledních letech rekonstrukcí a nechybí jim například klimatizace nebo elektronické informační tabule. Naplno však vypukne konkurenční boj až v polovině prosince, kdy začne platit nový jízdní řád. Regiojet začne jezdit přes den každé dvě hodiny, vyjede tak šest nových spojů. Bude ale muset bojovat s handicapem, bude totiž mezi Prahou a Ostravou nejpomalejší. Dráhy chtějí soupravy expresů na této lince nově sestavovat tak, aby mohly dosahovat 160kilometrové rychlosti, a tak pojedou zhruba o deset minut rychleji než dnes.

09. 11. 2011 Lokomotiva zadržena ve Vídni se vrací Škodě (109E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/142416-lokomotiva-zadrzena-ve-vidni-se-vraci-skode/>)

Z Vídně do Plzně se vrací elektrická lokomotiva typu Škoda 109E (řada 380.004), kterou na jaře zadržely rakouské úřady. Plzeňská společnost zaplatila kauci 900 tisíc eur (asi 22 milionů korun), kterou jí nařídil vídeňský soud. Jako zástavu dosud zadržoval lokomotivu, která patří Škodě a do Rakouska přijela na zkoušky. Zadržení stroje podnítila společnost Bombardier, která se s plzeňskou firmou pře o peníze za neuskutečnou licenční výrobu lokomotiv. O dalším vývoji vleklého sporu dvou výrobců lokomotiv informovala mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. "Naši technici už lokomotivu přebírali," uvedla. V noci ji převezou do Břeclavi, potom se lokomotiva přesune na zkušební okruh ve Velimi. Podle mluvčí se strojírenská firma obává následků dlouhodobého odstavení stroje bez řádného zakonzervování. "Budeme zjišťovat škody způsobené neodborným uskladněním," shrnula Černá.

Na zaplacení kauce se domluvila Škoda s vídeňským soudem na konci října, po pětiměsíčním jednání. "Lokomotiva byla zadržena při provádění klíčových homologačních testů, kterými na rakouských drahách právě procházela. Od května naše společnost usilovala všemi právními prostředky o uvolnění stroje," popsal generální ředitel Škody Transportation Josef Bernard. K zadržení soud přistoupil na výzvu Bombardieru, který se s plzeňskou firmou v Rakousku soudí. Žádá náhradu za vypovězenou smlouvu z roku 2002, kdy se společně se Škodou přihlásila do tendru Českých drah na dodávku nových elektrických lokomotiv. Dráhy ale tendr zrušily a Škoda šla do druhého výběrového řízení už sama. Bombardier proto chce náhradu. Škoda však nechce požadované peníze zaplatit a naopak chce sama od Bombardieru peníze za nenaplněnou licenci, podle které se měly vyrábět původní stroje.

Uvolněním lokomotivy 380.004 ze zajišťovací exekuce však spor zdaleka neskončil. "Nejbližší stání proběhne v prosinci ve Vídni. Soud se bude zabývat mimo jiné znaleckým posudkem, který vypracoval

soudem jmenovaný nezávislý znalec, na němž se shodly obě strany," přiblížila mluvčí Škody. Dodávka lokomotiv řady 380 pro České dráhy má už tříleté zpoždění. Ačkoli je dvacet strojů vyrobeno, stále nesplňují podmínky, za kterých je má zákazník převzít – jde zejména o úřední povolení k provozu nejen v Česku, ale i ve všech sousedních zemích a v Maďarsku.

09. 11. 2011 Zloději ve Vyšším Brodě ukradli půl kilometru kolejnic, vážily 22 tun

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/zlodeji-ve-vyssim-brode-ukradli-pul-kilometru-kolejnic-vazily-22-tun-1gz-/budejovice-zpravy.aspx?c=A111109_115044_budejovice-zpravy_pp)

Dvaadvacet tun železničních kolejnic ukradli zloději z nádraží ve Vyšším Brodě na Českokrumlovsku. Napáchali tak škodu za více než 150 tisíc korun. Kolejnice v celkové délce 500 metrů se ztratily z neoploceného skladu v době mezi 8. a 12. říjnem. Zloději zřejmě museli mít k dispozici i těžkou techniku, aby 22 tun kolejnic odvezli. "Pachatel způsobil škodu ve výši 158 400 korun," uvedla mluvčí českokrumlovské policie Michaela Pavlíčková. Policisté případ zadokumentovali a vyšetřují ho jako krádež. Podobný případ se stal v říjnu i na Prachaticku. Zloději tam ukradli 30 tun kolejnic a pražců.

09. 11. 2011 Žaluda v ČD přežil, je ale pod tlakem a bude mít kontrolora

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zaluda-v-cd-prezil-je-ale-pod-tlakem-a-bude-mit-kontrolora-715960>)

Předseda představenstva a generální ředitel Českých drah Petr Žaluda přežil střeďeční zasedání dozorcí rady, která měla na programu hlasování o personálních změnách v představenstvu. Za zády mu bude ale nově sedět kontrolor ministra dopravy Pavla Dobeše. Hrozba padáku se navíc nad tím vznáší i nadále, neboť ministr nyní prověřuje možná porušení zákona v souvislosti s jeho manažerskou smlouvou. „Je v kompetenci dozorcí rady takové rozhodnutí udělat. Já ho respektuji, ale musím se s ním ještě podrobněji seznámit,“ komentoval rozhodnutí Žaluda pro E15.cz. Média spekulovala o tom, že Žaludu v čele firmy nahradí bývalý šéf Evraz Vítkovice Steel a současný člen představenstva vítkovického hokejového klubu Vladimír Bail. Ten se nakonec skutečně do představenstva železničního dopravce dostal a stal se prvním místopředsedou. Nahradil Milana Matzenauera, který je jako Žaludův náměstek zodpovědný za hospodaření s majetkem drah a jemuž zřejmě přitížily problémy s Masarykovým nádražím.

V představenstvu rovněž skončil náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek, který doplatil na nástup konkurenčního RegioJetu na železnici. Nahradil ho šéf společnosti Královopolská Ria Ctirad Nečas. Serveru E15.cz to potvrdil ministr dopravy Pavel Dobeš. U Matzenauera mluví o pochybení při správě drážních nemovitostí. „Nejsem rovněž spokojen, jak byly České dráhy připraveny na nástup RegioJetu na koleje,“ řekl ministr. Větší kontrolu nad hospodařením drah si zajistil už dnes dopoledne na řídicím výboru drah, který plní funkci valné hromady. Nově bude muset všechny zakázky nad 50 milionů korun podepisovat vedle šéfa představenstva i jeho místopředseda. Dosud stačil Žaludův podpis. „Znamená to zvýšenou kontrolu a snížení rizika v rozhodovacím procesu, zavádí se princip čtyř očí,“ vysvětlil to ministr.

Dušek: Žaluda klamal vlastníka

Podle něj navíc nemá žádný člen představenstva - tudíž ani Žaluda - v blízké budoucnosti nic jistého. Ministr totiž dnes údajně obdržel „jisté materiály“, které mohou „vést k dalším personálním změnám“. Dokumenty podle informací serveru E15.cz zaslal ministrovi odborář Jaromír Dušek. „Velmi stručně, pan Žaluda ve věci manažerské smlouvy klamal vlastníka u příjmů svých i příjmů svých podřízených,“ potvrdil Dušek; prý má podezření na spáchání hned několika trestných činů. Materiály poslal i senátorům a poslancům. Žaluda Duškovy výroky označil za jeho obvyklý „kolorit“ a dále je nechtěl komentovat.

10. 11. 2011 Železniční přestup roku: šéf RegioJetu odchází do Leo Expressu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleznicni-prestup-roku-sef-regiojetu-odchazi-do-leo-expressu-p7u-/eko-doprava.aspx?c=A111110_125257_eko-doprava_fih)

Rok před ostrým startem získal soukromý železniční dopravce Leo Express významnou personální posilu. Z RegioJetu Radima Jančury přechází jeho provozní šéf Jan Paroubek, který stál u rozjezdu žlutých vlaků. "Mohu to potvrdit, jsme již dohodnuti," říká majitel Leo Expressu Leoš Novotný. Ve firmě bude mít na starost prakticky to samé, co v RegioJetu, tedy hlavně provoz a rozjezd linky mezi Prahou

a Ostravou. Bude na něj také napsána licence železničního dopravce. Paroubek se rozhodl už na konci září odejít z RegioJetu krátce poté, co po téměř dvou letech příprav vyjely první soukromé nedotované vlaky mezi Prahou a Ostravou. "Není to rozchod ve zlém. Chtěl jsem celý projekt rozjet, teď je čas posunout se dál," vysvětlil Paroubek. V RegioJetu skončí na konci měsíce, hned poté nastupuje k budoucímu konkurentovi Českých drah i RegioJetu. Mluvčí Jančurovy firmy Aleš Ondrůj Paroubkův odchod potvrdil. "Je to jeho rozhodnutí, které respektujeme," sdělil. Paroubkovu práci přebírá Petr Prchal, kterého do firmy přivedl a vychoval. Paroubek dal výpověď na konci září, jen čtyři dny po startu ostrého provozu. Podle informací MF DNES však není za Paroubkovým odchodem jen splnění plánu. "Měl plně zuby nesystémových zásahů vedení a špatného systému řízení," říká zdroj MF DNES. Paroubek nechtěl tyto informace komentovat. Nová posila Leo Expressu má ve svém profesním životopise už celou řadu důležitých firem z oboru - působil v Českých drahách, na Správě železniční dopravní cesty, krátce i v dopravní společnosti Veolia Transport.

10. 11. 2011 Za využívání nádraží by měli vlakoví dopravci platit, navrhuje Dobeš

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/za-vyuzivani-nadrazi-by-meli-vlakovi-dopravci-platit-navrhuje-dobes-1if-/eko-doprava.aspx?c=A1111110_155407_eko-doprava_vem)

Ministr dopravy Pavel Dobeš navrhuje, aby jednotliví vlakoví dopravci po otevření trhu platili za využívání nádraží. Ta totiž v současnosti vlastní a spravuje jediný dopravce – České dráhy. Podle Dobeše nebylo rozdělení státních drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) a České dráhy šťastné. Drahám zůstalo zhruba 900 nádražních budov, jejichž provoz a opravy musí financovat. Bez vyřešení tohoto handicapu národního dopravce není možné srovnávat cenu jízdného ČD a alternativních dopravců, doplnil ministr.

Na problematiku vlastnictví nádražních budov dlouhodobě upozorňují železniční odboráři. Pro potřeby Českých drah jako dopravce jsou tyto stavby naddimenzované, protože drahám bohatě stačí pokladna pro prodej lístků, soudí předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša. Podle OSŽ by měly být tyto majetky převedeny do vlastnictví Správy železniční dopravní cesty jako součást drážní infrastruktury. Výkup budov od Českých drah považuje za jednu z možností i Dobeš. České dráhy se ale tohoto majetku nemohou zbavovat bezúplatně, ale musí jej prodat za odhadní cenu. V rámci liberalizace železničního trhu ministerstvo dopravy chystá dvě otevřená nabídková řízení na provoz dálkových vlaků. Na trati Ostrava – Krnov – Olomouc počítá s otevřením kapacit soukromým dopravcům od roku 2013, rok poté bude nabídnuta trať Praha – Ústí n. L. – Cheb/Děčín.

11. 11. 2011 Vlaky na trati Praha – Pardubice nabraly až tříhodinové zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vlaky-na-trati-praha-pardubice-nabraly-az-trihodinove-zpozdeni-pvv-praha-zpravy.aspx?c=A1111111_083025_praha-zpravy_ab)

Porucha kabelu ve stanici Kolín zastavila v půl třetí v noci vlaky mezi Kolínem a Kutnou Horou. Poruchu optického kabelu zaměstnanci Správy železniční dopravní cesty opravili zhruba v půl osmé. Vlaky přesto nabírají téměř tříhodinová zpoždění. Lidé museli cestovat náhradními autobusy. "Byla to technická závada na optickém propojovacím kabelu. V 7:28 byla závada opravena, ale bude ještě nějakou dobu trvat, než se spoje vrátí do normálního režimu," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Kdy by měly vlaky opět jezdit podle jízdních řádů, zatím není přesně určeno. Podle Českých drah by to mělo být odpoledne. "V odpolední špičce by podle našeho odhadu již měly jezdit podle jízdních řádů. Problém by ale mohl nastat s řazením vagonů. Lidé, kteří mají místenku, tak nemusí najít vůz, do kterého ji mají na správném místě v řadě vozů," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Výluka na frekventované trati začala v půl třetí ráno. Dráhy okamžitě nasadily místo vlaků náhradní autobusové spoje. Ty ještě před půl devátou jezdí mezi Kutnou Horou a Kolínem. Cestující, kteří jednotlivými spoji pojedou, se minimálně dopoledne musí obrnit trpělivostí. Vlaky totiž mají zpoždění v řádech desítek minut. Například u vlaku Ex 141 z Prahy do Bohumína, který měl vyjet v 4:14, hlásily dráhy zpoždění 160 minut.

11. 11. 2011 Šéf drah přišel o své lidi v představenstvu, jeho vliv oslabí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sef-drah-prisel-o-sve-lidi-v-predstavenstvu-jeho-vliv-oslabi-pln-/eko-doprava.aspx?c=A1111111_1683266_eko-doprava_spi)

Ministerstvo dopravy rozehrlo složitou šachovou partii, na jejímž konci může být konec Petra Žaludy v čele Českých drah. Jeho vliv výrazně oslabily změny v představenstvu. "Je to první tah ve hře

s mnoha dalšími partiiemi," myslí si šéf Odborového sdružení železničářů a člen dozorčí rady drah Jaroslav Pejša. Šachová hantýrka je na drahách v kurzu: "Když nešlo vyhodit královnu rovnou, může to jít odstraněním dalších figurek," uvedl jeden z Pejšových kolegů z rady. Žaludův vliv snížilo ministerstvo výrazně už před dozorčí radou. Řídící výbor drah schválil nové stanovy, podle kterých už nesmí šéf sám podepisovat smlouvy nad 50 milionů korun. Vždy musí být připojen i podpis místopředsedy představenstva. Tím je nově Vladimír Bail. "Cílem těchto změn je zvýšení kontroly nad hospodařením drah a snížení rizika chyb v rozhodování z důvodu soustředění pravomocí u jediné osoby," vysvětlil ministr dopravy Pavel Dobeš (VV).

Žaluda však odvoláním Milana Matzenauera a Antonína Blažka přišel v představenstvu o většinu. Z jeho spojenců zůstal v pětičlenném orgánu prakticky jen finanční šéf Michal Nebeský. Proti nim přicházejí dva noví členové dosazení ministerstvem dopravy. O někdejším šéfovi Tatry a Evraz Vítkovice Steel Bailovi se už dříve mluvilo jako o budoucím šéfovi drah. Druhý nováček Ctirad Nečas má na rozdíl od Baila zůstat jen v představenstvu a nebude mít náměstkovskou funkci. Z původního týmu zůstal ještě Jiří Kolář, který má politicky silné krytí hlavně z ODS. "Není to člověk, který by se k Žaludovi nějak hlásil," připomínají zdroje z drah. "Protižaludovci" tak mají tři hlasy z pěti.

Žaluda: Neřeknu, zda skončím

Žaluda už dříve prohlásil, že si do svého týmu nenechá zasahovat, jinak odejde. Teď však své stanovisko mírní: "Musím se s těmi novými lidmi seznámit," uvedl. Jeho kritici mezitím pouštějí na veřejnost další materiály o odměňování představenstva drah: podle nich například členové představenstva mají nárok i na 400 tisíc ročně na školné pro své potomky. K seznámení by mělo dojít příští týden na představenstvu. To by mělo sesadit odvolané členy i z postu Žaludových náměstků.

Ministerstvo včera také poprvé řeklo, proč skončili. V případě Matzenauera vysvětluje šéf dozorčí rady a náměstek ministra Lukáš Hampl jeho odchod nespokojeností s řešením problémů u masivních výprodejů majetku. "Příčinou odvolání Antonína Blažka pak byla nepřipravenost firmy na vstup konkurence na trh. České dráhy zaujaly víceméně defenzivní pozici, pro dozorčí radu společnosti nepřijatelnou," uvedl Hampl. Práci Matzenauera má převzít Bail, Blažkovu Kolář. Toho se teď navíc dráhy ani nemohou zbavit: nikdo jiný nemá potřebné "papíry" pro to, aby dráhy mohly provozovat železniční dopravu. Nečas zůstane jen v představenstvu jako "externista". Šéf firmy Královopolská RIA se chce u ČD věnovat hlavně personalistice.

11. 11. 2011 Kladenská rychlodráha může končit už ve Veleslavíně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/152790-kladenska-rychlodraha-muze-koncit-uz-ve-veleslavine/>)

Rekonstrukce železniční trati z Prahy do Kladna a výstavba nového úseku k ruzyňskému letišti pravděpodobně proběhne po roce 2014, dostane-li stát potřebné peníze od Evropské unie. Nová trať ale bude přinejmenším načas začínat až ve Veleslavíně, kde naváže na metro. Oznámil to ministr dopravy Pavel Dobeš po setkání se středočeským hejtmanem Davidem Rathem. Na společném jednání se zabývali také dalšími plánovanými středočeskými dopravními stavbami – dálnicí D3, Pražským okruhem nebo rekonstrukcí dálnice D1.

Takzvaná rychlodráha, která má vést z Prahy do Kladna s odbočkou do Ruzyně, byla dosud vždy popisována jako trať vedoucí přibližně v trase dnešní pražsko-kladenské trati 120, která začíná na Masarykově nádraží. Ministr Pavel Dobeš ale přišel s docela novým konceptem rychlodráhy, která by začínala až ve Veleslavíně, odkud by vedla i trať na letiště, a navazovala by na metro. "Ta část je pro nás velmi důležitá s ohledem na finanční náročnost vedení do centra. Jedním ze základních faktorů je ekonomická efektivita daných staveb. Vystavěním dopravního uzlu na metru kolem Veleslavína je něco, co může pomoci dopravě s ohledem na Evropskou ulici a Vítězné náměstí," uvedl ministr po setkání s Davidem Rathem.

Nová trať bude podle Dobeše elektrizovaná a dvoukolejná. Rekonstrukce kladenské trati ale nezačne okamžitě. Stát ji chce zaplatit z evropských peněz, které však budou k dispozici až po roce 2014. Do té doby tedy budou lidé cestovat do Kladna motorákem a na letiště autobusem. Mnohem blíže jsou potom práce na trati z Prahy do Berouna. Ministerstvo místo tunelu pod Barrandovem, které kdysi plánovalo, opraví stávající dráhu údolím Berounky, zatím však půjde spíše o drobnější zásahy. "Je tam alokována částka 302 milionů korun," prohlásil Pavel Dobeš.

11. 11. 2011 České dráhy se budou zbavovat nádraží. Slibují si z toho až 12 miliard

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-53601260-ceske-drahy-se-budou-zbavovat-nadrazi-slibuji-si-z-toho-az-12-miliard>)

České dráhy budou prodávat nádraží, řekl ministr dopravy Pavel Dobeš. Podle něj však mají zůstat ve státních rukou. Menší mají koupit obce, větší kraje. Dobeš tvrdí, že kvůli nádražím mají ČD oproti konkurenci vyšší náklady. Dráhy už dostaly od státu kompenzaci 12 miliard, stěžuje si majitel RegioJetu Jančura. Vladimír Bail přišel do Českých drah, aby zabránil nevýhodnému prodeji majetku. Od ministra dopravy Pavla Dobeše ale dostal za úkol také odstartovat prodej nádražních budov. A dráhy tak mají získat deset až dvanáct miliard korun. "Dráhy tu jsou, aby dopravovaly lidi a ne aby vlastnily nádraží a platily tam elektřinu, úklid, a nemohly se pak v nákladech poměřovat s dalšími dopravci," říká ministr.

Nádraží mají podle Dobeše zůstat ve státních rukou. Menší mají koupit obce, větší kraje, a když o ně nebude zájem, koupit je má Správa železniční dopravní cesty. Pokud ani ta nebude mít dostatek peněz, mají se dráhy proměnit v holding a nádraží vyčlenit do firmy, která je bude prodávat podle toho, jak budou obce, kraje či SŽDC solventní. "Neumím si představit, že by byla nádraží bezúplatně převáděna," vysvětluje Dobeš s tím, že dráhy jsou akciová společnost založená za účelem zisku.

Nepovolená podpora?

Konkurenci se nápad nezdá, i když by měla mít k nádražím stejný přístup jako České dráhy. "Bude to další nepovolená veřejná podpora," říká majitel firmy RegioJet Radim Jančura a odkazuje na rok 2008, kdy dráhy získaly za část majetku od státu 12 miliard korun. I peníze za nádraží by pak mohly sloužit jen jako zdroj financí na souboj s konkurenty.

11. 11. 2011 V Česku se mohly dvakrát během pátku srazit vlaky

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/regiony/jihocesky/clanek.phtml?id=721296>)

Na dvou místech České republiky vyjely v pátek dva vlaky na jeden úsek trati. Srážkám se podařilo zabránit, okolnosti vyšetřuje drážní inspekce. U obce Popelín na Jindřichohradecku se krátce po poledni málem srazily osobní a nákladní vlak, které jely na stejné koleji v opačných směrech a zastavily zhruba 100 metrů od sebe. V Bystřici u Benešova v pondělí vyjel rychlík na trať obsazenou osobním vlakem. Informoval o tom mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Osobní vlak u Popelína jel z Veselí nad Lužnicí do Jihlavy, nákladní vlak mířil z Ostravy do Českých Budějovic. Zastaveny byly ve 12:45, řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Událost podle něj nijak dramaticky nezpозdila ostatní spoje na trati, opětovné zprovoznění úseku trvalo jen pár desítek minut. Podle Dráपालa se u Popelína chyba stala pravděpodobně na straně provozovatele dráhy, tedy SŽDC. "Zatím nevíme, jak je možné, že se setkaly na jedné koleji," řekl Halla. SŽDC podle něj událost vyšetřuje podobně jako Drážní inspekce.

V Bystřici u Benešova vyjel v 17:24 rychlík na úsek trati obsazený osobním vlakem, osobní vlak jel před ním a teoreticky se tak mohlo stát, že by ho rychlík dohonil, popsal Dráपाल. Oba vlaky ale byly zastaveny, rychlík necelých 200 metrů za staničním návěstidlem. Jejich vzdálenost v okamžiku zastavení mluvčí neznal. Ve vyšetřování tohoto případu je podle Dráपालa jednou z verzí chyba strojvůdce rychlíku, který návěstidlo nerespektoval.

14. 11. 2011 Stavbu tunelu u Plzně může zastavit spor o pozemky (Ejповice – Plzeň)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/153121-stavbu-tunelu-u-plzne-muze-zastavit-spor-o-pozemky/>)

Příprava stavby nové železniční trati z Plzně k Rokycanům se stále nedostala za kritický výkup pozemků. Už na jaře zjistila Správa železniční dopravní cesty, která bude přeložku III. tranzitního koridoru stavět, že v Kyšicích patří část potřebných pozemků muži, jehož nároky na kompenzace jsou neskromné. Podle železniční správy má stále vyšší požadavky, proti vyvlastnění pozemků se odvolal. Hrozí proto ztráta nároku na evropské dotace a snad i krach celého projektu. Stavbu trati, jejíž součástí bude nejdelší železniční tunel v Česku a která časem může být zárodkem vysokorychlostního spojení do Bavorska, chce SŽDC zahájit na jaře. Rokycany, resp. Ejповice a Plzeň propojí za pár let nová trať, která povede přímo kolem Kyšic, tunelem překoná vrch Chlum a za ním se napojí na stávající trať. Stát musel pro budoucí násypy, koleje a sloupy trakčního vedení vykoupit 180 pozemků. Se 177 z nich nebyl problém, ve třech případech musel sáhnout k vyvlastnění.

Zatímco majetek zesnulých Američanů získaly úřady snadno a příliš problémů nenastalo ani v případě dvou sester, které měly přijít jen o pár metrů, avšak chtěly vyvlastnit víc, aby se jim prodej vyplatil. Zato s Davidem Bestenem stát jedná už několik let bez úspěchu.

Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally má David Besten přehnané nároky. "Požadoval nové a nové věci – zcela neregulérní a nehorázné," podotkl mluvčí. Chtěl, aby stát vykoupil místo potřebných tří tisíc čtverečních metrů hned dvacetinásobek, a to za cenu tisíc korun za jeden čtvereční metr. Potom přišel s požadavkem na stavbu mostu přes trať, aby se dostal ke svým polím, nebo převezení úrodné ornice na jiná pole. S médii však David Besten hovořit nechce. Podle Kyšických jde o spekulanta, který v obci vůbec nežije a obci podobným způsobem komplikuje výkup pozemků pro silniční obchvat. Sám vlastník ale označení za spekulanta odmítá. S vyvlastněním ve prospěch SŽDC se potom nechce smířit a odvolal se.

Pokud se nepodaří spor rychle vyřešit, hrozí státu, že přijde o evropské dotace na nákladnou stavbu. To by mohlo celý projekt pohřbit – podobně jako se to stalo s dalším tunelem na pražsko-plzeňské trati, který měl vzniknout za Prahou, ale Evropská unie ho nakonec odmítla financovat. V tomto případě se riziko zvyšuje každým měsícem. "Je za pět minut dvanáct, co se týče čerpání z evropských fondů. Musíme stavbu zahájit právě teď," řekl mluvčí Halla. Osud stavby nové trati u Plzně má teď v rukou především krajský úřad, který musí o odvolání rozhodnout. "Krajský úřad Plzeňského kraje vydá rozhodnutí do 30 až 60 dnů," upřesnila mluvčí úřadu Petra Jarošová. Vedení SŽDC však věří, že krajský úřad vzhledem k veřejnému zájmu stavby rozhodnutí urychlí a žádost o stavební povolení tak státní organizace bude moci podat do konce roku.

Přeložka železniční trati Plzeň – Ejovice (Rokycany) se vyhne Chrástu, jízdní doba rychlíku se zkrátí zhruba o polovinu. Její součástí má být čtyřkilometrový dvoutubusový tunel, který svou délkou překoná ten špičácký i březenský. Celá trať bude splňovat přísné nároky, takže nebude problém v budoucnu zvýšit traťovou rychlost na 200 km/h. Jde o součást rekonstrukce západní části III. tranzitního železničního koridoru, která vede z Prahy přes Plzeň do Chebu.

14. 11. 2011 Já řediteli a on mně. Tak se odměňuje v Českých drahách

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=721256>)

Ministr dopravy Pavel Dobeš (Věci veřejné) chce vyjmout rozhodování o platech šéfů Českých drah z libovůle představenstva této společnosti. Byli to totiž právě jeho členové, kteří si vytvořili rámec, podle něž si následně tvořili platy a vypláceli odměny s bonusy. České dráhy jsou sice společností, již vlastní stát, nicméně její šéfové si dlouhodobě hospodaří "po svém". Deník Aktuálně.cz v posledních dnech popsal, jaké benefity čerpá generální ředitel Petr Žaluda i na co vše měl nárok vrcholový management společnosti včetně proplácení školného pro děti manažerů ve výši až 400 tisíc ročně na jedno dítě.

Šéf resortu Pavel Dobeš mluví o současném stavu jako o "ne právě šťastném". Soudí, že nad způsobem odměňování by měla mít dohled i dozorčí rada, v níž sedí zástupci vlastníka. "Tato problematika je pod patronací pana (Ctirada) Nečase, který má připravit plán na odměňování celého managementu, ne pouze těch nejvyšších pěti nebo šesti osob," řekl Aktuálně.cz. Ctirad Nečas je novým mužem v představenstvu drah, dosadily jej přes ministerstvo dopravy Věci veřejné.

Podle dokumentů, které způsob odměňování špiček Českých drah popisují, je totiž zřejmé, že státní firma je svět sám pro sebe a stát coby vlastník do odměňování "svých" zaměstnanců nemá jak zasahovat. Hospodářský výsledek drah přitom tvoří zejména dotace od státu, krajů a obcí. V usnesení představenstva společnosti z léta 2008, které má deník Aktuálně.cz k dispozici, se vedle výčtu benefitů a stanovení celkového rámce manažerských smluv hovoří i o způsobu, jak se v současnosti platy šéfů této státní společnosti tvoří. O tom, na co mají nárok náměstci, rozhoduje podle dokumentu v rámci schválených pravidel představenstva generální ředitel, tedy Petr Žaluda. Aby nerozhodoval přímo sám o sobě, odměnu, ve které je zahrnut základní plat a případné bonusy, mu sestavuje personální náměstek.

Stále stejní lidé

Obdobně je tomu i v případě podpisu takto sestavených smluv. "Představenstvo pověřuje předsedu představenstva, aby podepsal s jednotlivými náměstky generálního ředitele smlouvy upravující jejich odměňování v souladu s pravidly a v souladu s rozhodnutím generálního ředitele," píše se v dokumentu, který stanovuje způsob odměňování. Jen pro doplnění – předsedou představenstva od doby vzniku dokumentu je Petr Žaluda a stejný Žaluda je stále ředitelem společnosti. V překladu to tedy znamená, že Žaluda podepíše smlouvy, které připravil ten samý Žaluda. Neexistuje tak kontrola, zda je obsah smluv adekvátní. Stejně tomu je v případě samotné funkce generálního ředitele. Tomu

smlouvu vytváří již zmíněný personální náměstek a stejný člověk opět smlouvu za České dráhy podepisuje. Jde přitom o člověka, který je závislý na rozhodnutí o své vlastní odměně na osobě, které smlouvu sepisuje. Již tak úzce propojené vazby pak završuje fakt, že představenstvo drah, které rozhoduje o rámci smluv (tedy o samé podstatě, na co mají vrcholoví manažeři nárok), je tvořeno zejména jimi samými.

Bendl šel s platy 15 procent dolů

Dobeš ovšem není první z ministrů dopravy, kteří se o dohled na platy vrcholných představitelů ČD snaží. Již v roce 2009 pomyslnou hrozenou rukavici zvedl Petr Bendl (ODS), který nyní šéfuje ministerstvu zemědělství. V dubnu toho roku donutil manažery snížit si své mnohasettisícové platy o 15 procent (například generální ředitel drah Petr Žaluda přiznal, že jeho základní plat činí půl milionu).

Za Slamečky odřízli benefity

Žaludu se dokonce pokusil odvolat, na poslední chvíli si to ovšem rozmyslel a místo Žaludy se rozloučil se svým náměstkem Zdeňkem Žákem, který byl zároveň předsedou dozorčí rady drah. V červnu 2009, tedy již za vlády Fischerova kabinetu (ministrem dopravy byl Gustav Slamečka), si šéfové drah dobrovolně "zrevidovali" své smlouvy a z původních benefitů vyškrtli například již zmiňovaný "dětský" bonus, nárok na odstupné v případě odchodu z vlastního rozhodnutí, příspěvek na lékařskou péči nebo doplatek nemocenské na svou běžnou mzdu.

14. 11. 2011 Konkurenční boj dopravců odnášejí cestující

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/153184-konkurencni-boj-dopravcu-odnaseji-cestujici/>)

Už dva měsíce soupeří České dráhy a RegioJet na trati Praha-Ostrava. Česká televize zjistila, že vyostřené vztahy obou dopravců odnášejí i cestující. A nejvíce ti, kteří potřebují největší pomoc – vozíčkáři. Do vlaků je musejí průvodčí i strojvůdce nosit na rukou. Boj o cestující přitvrzuje. České dráhy přitom soukromým dopravcům hází klacky pod nohy, kde se dá. Jedním z naschválů jsou například byrokratické obstrukce při pronajímání plošiny pro invalidy. Pokud chce jet vozíčkář žlutým vlakem, musí jej stewardi do vlaku vynést. Přitom jen o pár metrů dál stojí nepoužitá speciální plošina. Podle RegioJetu vše zdržují České dráhy, kterým speciální plošiny na každém větším nádraží patří. "Déle než měsíc leží na Českých drahách námi podepsaná smlouva o pronájmu plošin pro invalidy, což určitě není něco, co by mělo být předmětem nějakého konkurenčního sváru," řekl Aleš Ondrůj, mluvčí RegioJetu.

Společné jízdenky v nedohlednu

Oba dopravci se dosud nebyli schopni dohodnout na takzvaném přeprodávání svých jízdenek. To znamená, že cestující, který jede do Ostravy s RegioJetem a pak pokračuje vlakem Českých drah, stále potřebuje dva lístky. "Vzájemný prodej jízdenek mezi Českými drahami a RegioJetem není podle právního posudku ministerstva dopravy nutný," komentoval situaci Petr Štáhlavský, mluvčí Českých drah. "Není to dobré a dokonce zjišťujeme, že České dráhy jsou pěkně podrážděné a vůbec nepodávají ani informace o odjezdu RegioJetu," stěžují si cestující.

Problém s příjezdem na nástupiště

Posledním příkladem konkurenčního boje je boj o nástupiště. Zatímco Pendolino stojí u nástupiště už deset minut před odjezdem, vlak žlutého dopravce je správcem kolejí puštěn na nádraží až těsně před tím, než má vyrazit na Ostravu. Cestující tak mají velmi málo času na to, aby nastoupili.

15. 11. 2011 Oslavte 110 let tratě Břeclav – Lednice jízdu parním vlakem (17. listopadu 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11861/>)

České dráhy si ve čtvrtek 17. listopadu připomenou jízdu zvláštním parním vlakem 110. výročí tratě Břeclav – Lednice. V čele mimořádného vlaku z brněnského hlavního nádraží pojedou parní lokomotiva 475.101 „Šlechtična“, řazeny budou historické vozy 3. třídy „Rybáky“ s dřevěnými sedačkami a bufetový vůz s občerstvením a upomínkovými předměty. V Lednici je připraven bohatý program včetně prohlídky zámku Lednice za poloviční vstupné. Během dne se mezi Břeclaví a Lednicí uskuteční další parní jízdy.

Parní vlak odjíždí z brněnského hlavního nádraží v 8:40 a do Lednice přijede krátce před půl jedenáctou, zpět se pak vydá přesně ve čtyři hodiny a do Brna dorazí v 17:30. Součástí historického vlaku jsou historické zelené vozy a bufetový vůz s nabídkou kvalitních vín Chateau Lednice. Během dne se ještě uskuteční jízdy mezi Lednicí a Břeclaví. U lednického nádraží bude obecní zabíjačka a košť vín, připraven je i den otevřených dveří v místních lázních. Za poloviční vstupné lze navštívit zámek Lednice, v Břeclavi pak synagogu s výstavou „Toulky po kolejích“ nebo Lichtenštejnský dům.

Prohlídky zámku začínají ve 12:00, 13:00 a 14:00 hodin, délka prohlídky je přibližně 45 minut. Kdo si chce projít místní lázně má možnost od 10:15 každou půlhodinu až do 14:45 a v 15:00 hodin. Prohlídka trvá asi 40 minut a zahrnuje návštěvu balneoprovozu (koupele, zábalové místnosti, kosmetický salón, bazén, fitness, masážní místnosti), v případě zájmu i prohlídku pokoje. Maximální počet osob ve skupině je 30.

Trať Břeclav – Lednice byla založena na území správy lichtenštejnských statků, rybníků a lesů 17. listopadu 1901.

Jízdní řád parního vlaku 17. listopadu 2011

| tam | stanice | zpět | | | | |
|-------|------------------|-------|----------|-------|-------|-------|
| 8:40 | Brno hl. n. | 17:30 | | | | |
| 8:56 | Rajhrad | 17:19 | | | | |
| 9:02 | Hrušovany u Brna | 17:13 | | | | |
| 9:10 | Vranovice | 17:00 | | | | |
| 9:19 | Šakvice | 16:52 | | | | |
| 9:26 | Zaječí | 16:46 | | | | |
| 9:32 | Rakvice | 16:42 | | | | |
| 9:38 | Podivín | 16:37 | | | | |
| 10:00 | 12:00 | 15:00 | Břeclav | 11:23 | 13:23 | 16:26 |
| 10:05 | 12:05 | 15:05 | Boří les | 11:19 | 13:19 | 16:19 |
| 10:12 | 12:12 | 15:12 | Poštorná | 11:13 | 13:13 | 16:13 |
| 10:23 | 12:23 | 15:23 | Lednice | 11:00 | 13:00 | 16:00 |

15. 11. 2011 Šéf majetku Českých drah odchází, na cestu dostane 24 platů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sef-majetku-ceskych-drah-odchazi-na-cestu-dostane-24-platu-pkh-eko-doprava.aspx?c=A1111115_154636_eko-doprava_fih)

Velké personální změny v Českých drahách pokračují. Poté, co dozorčí rada minulý týden vyměnila dva členy představenstva, došlo i na prvního náměstka Milana Matzenauera. Matzenauer, který končí na postu náměstka pro správu majetku, už minulý týden přišel o křeslo v představenstvu. "Odchází z drah úplně," potvrdil místopředseda představenstva Vladimír Bail. Matzenauer nepřijde zkrátka, podle manažerských smluv na dráze má dostat podobně jako v minulosti další členové odstupné ve výši 24 platů. Řízením jeho úseku dočasně představenstvo pověřilo Milana Čermáka, který doposud vykonával funkci ředitele kanceláře náměstka pro správu majetku. Pod něj bude spadat například kontroverzní prodej pozemků kolem Masarykova nádraží nebo chystaný prodej nemovitostí drah po balíčcích. Svoji pozici po úterním jednání představenstva naopak uhájil náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek. Není už ale od minulého týdne v představenstvu.

16. 11. 2011 V cenách jízdenek se od prosince odrazí zvýšení DPH

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11872/>)

Plošné zvýšení DPH se od 11. prosince odrazí také v cenách vlakových jízdenek. Dopravce je nucen zohlednit loňské zvýšení daně z přidané hodnoty o 1 a letošní o 4 %, celkově tedy jízdenky průměrně podraží o 5 %. Prostředky vybrané na DPH nejsou příjmem Českých drah, dopravce je v plné výši odevzdává státu.

První zvýšení DPH o 1 % České dráhy od zákazníků nevybíraly a od roku 2010 odváděly státu zvýšenou daň z vlastních tržeb. Vzhledem k růstu cen vstupů a zásadním úsporám však nadále

nedokážou zákaznicky od zvýšení daně uchránit. Obyčejné jízdné tak od 11. prosince podraží v průměru o 5 %, z něho se budou jako doposud standardním způsobem vypočítávat ceny dalších produktů. U mezinárodních jízdních dokladů dochází v současnosti ke zvýšení ceny v důsledku poklesu kurzu české koruny vůči euru, od srpna tento pokles činí 6 %, přičemž ceny mezinárodních jízdních dokladů jsou stanoveny v eurech. Až do 10. prosince prodávají České dráhy jízdenky podle aktuálně platných ceníků, a to včetně předprodeje 60 dní. Ještě na začátku února tak zákazníci mohou jezdit za staré ceny.

Obyčejné jízdné

Došlo k úpravě cen obyčejného jízdného, kdy ceny jízdenek na vzdálenosti 1 až 20 km jsou vyšší o 1 Kč, u jízdného na vzdálenost nad 20 km se vychází z principu zvýšení ceny z 1,20 Kč / 1 km na hodnotu 1,26 Kč / 1 km. Nijak se nemění způsob výpočtu (vzorce, koeficienty) ostatních nabídek, které vycházejí z obyčejného jízdného (např. zákaznické, traťové jízdenky), vyjma skupinové slevy.

Příklad cen obyčejného jízdného (2. třída)

| trasa | vzdálenost | cena aktuální | cena nová | rozdíl |
|--|------------|---------------|--------------|----------------|
| Kolín – Velim | 7 km | 16 Kč | 17 Kč | + 1 Kč |
| Olomouc – Přerov | 22 km | 35 Kč | 37 Kč | + 2 Kč |
| Praha – Ústí nad Labem | 106 km | 137 Kč | 142 Kč | + 5 Kč |
| vzdálenost 120 km | 120 km | 154 Kč | 160 Kč | + 6 Kč |
| vzdálenost nad 120 km vypočtena vzdálenost x sazba | 1 km | 1,20 Kč / km | 1,26 Kč / km | + 0,06 Kč / km |

Přehled změn v tarifu ČD v důsledku zvýšení DPH

- Zavádíme novou In-kartu IN 25 START opravňující ke slevě 25 %, stojí 150 korun na tři měsíce.
- O polovinu levněji nabídnou České dráhy všem cestujícím místenky, budou stát 35 korun, při nákupu na eShopu ČD bude místenka poskytována zdarma k nákupu jízdenky.
- Na vybraných regionálních tratích bude i nadále poskytována sleva IN 25 nebo IN 50 bez prokazování nároku na slevu.
- Nezmění se cena místenek u vlaků SC Pendolino bez In-karty, se zákaznickou aplikací na In-kartě vzroste cena zlevněné místenky o 20 korun (ze 100 na 120 Kč), současně však dojde ke snížení ceny místenek na vybraných spojích SC Pendolino mimo období přepravní špičky. Místenka z Prahy do Pardubic bude stát 35 Kč, z Prahy do Olomouce 70 Kč a z Prahy do Ostravy 100 Kč, snížená cena místenky bude uplatňována i pro spoj Praha – Františkovy Lázně a zpět.
- Nezmění se ceny většiny síťových jízdenek SONE+ a jízdenek ČD Net (s výjimkou celostátní víkendové jízdenky SONE+, která bude nově stát 600 Kč).
- Nezmění se cena slevových aplikací IN 25 a IN 50.
- Nezmění se cena jízdního dokladu pro psa.
- ČD budou odškodňovat nově i cestující ve vnitrostátní přepravě v případě zpoždění vlaku v souladu s nařízením 1371/2007 (i přesto, že vnitrostátní právo ČR tuto povinnost nestanoví).

Další změny

- o 2 % se zvýší cena roční aplikace IN 100 na 22 990 Kč
- o 5 % v průměru podraží tarifní (kilometrické) jízdné
- o 5 % se zvýší cena Kilometrické banky, za 2 000 kilometrů zaplatí zákazník 2 100 korun
- o 5 % v průměru vzrostou ceny akčních jízdenek SporoTiket Česko
- o 8 % se zvýší cena celostátní varianty SONE+, která přijde na 600 korun
- o 10 % se zvýší cena roční aplikace IN Senior, která bude stát 1 090 korun, cena aplikace IN Senior na tři roky bude nově 2 990 Kč
- zavádí se nová konstrukce slevy pro skupinu – první cestující platí obyčejné jízdné, druhý cestující má slevu 40 % z obyčejného jízdného a 3. – 30. cestující má slevu 50 % z obyčejného jízdného

16. 11. 2011 Kyjovská výpravní budova již slouží cestujícím

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11873/>)

Po půl roce oprav dnes České dráhy slavnostně otevřely výpravní budovu v Kyjově. Budova prošla kompletní rekonstrukcí, včetně částečných dispozičních úprav, myslelo se i na cestující se sníženou schopností pohybu a orientace. Vznikly nové komerční prostory, instaloval se nový informační systém. Budova dostala novou fasádu, citlivě doplněnou pruhy ručně malovaných slováckých ornamentů. Rekonstrukce objektu začala v polovině května letošního roku a České dráhy do ní investovaly 14,8 mil. korun.

Rekonstrukce výpravní budovy z roku 1887 začala v polovině května letošního roku. Opravily se vnitřní rozvody inženýrských sítí (voda, kanalizace, elektrická instalace, ústřední vytápění, vzduchotechnika). Upravovaly se i vnitřní svíslé a vodorovné konstrukce, vyměnily se okna a dveře a fasáda budovy se zateplila a navíc se citlivě doplnila pruhy ručně malovaných slováckých ornamentů. Ve směru ke kolejišti se vybudovalo nové zastřešení 1. nástupiště a vstup přes posuvné dveře, k tomu byl vstup k nástupišti doplněn bezbariérovou rampou. Ve vestibulu se položila protiskluzová dlažba, včetně umělé vodící linie a vstupy do budovy jsou doplněny orientačním majáčkem. Dispoziční úpravy včetně nových komerčních prostor zvýšily kvalitu a úroveň cestování. Zhotovitelem stavby byla společnost FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. Celkové náklady na rekonstrukci činily 14 836 000 Kč.

Město Kyjov v roce 2010 ve spolupráci s Jihomoravským krajem vybuďovalo v rámci výstavby přestupního terminálu IDS JMK nové zpevněné plochy v přednádražím prostoru.

18. 11. 2011 Na trati mezi Pardubicemi a Hradcem vykolejil vlak

Zdroj: Hradecký deník (<http://hradecky.denik.cz/nehody/na-trati-mezi-pardubicemi-a-hradcem-vykolejil-03a8.html>)

Na trati mezi Pardubicemi a Hradcem Králové došlo k železniční nehodě. Pod osobním vlakem jedoucím do Hradce Králové se doslova rozpadla kolejnice. Nehoda se stala mezi stanicemi Rosice nad Labem a Semtín na hlavní trati spojující obě krajská města v pátek přibližně o půl jedné ráno. Příčiny nehody se staly záhadou i pro vyšetřovatele přivolané na místo. Pod lokomotivou se totiž doslova rozpadla jedna kolejnice. Lokomotiva vzápětí vykolejila, ale strojvedoucí stihl soupravu bezpečně zastavit. Ve vlaku se v okamžiku nehody nacházelo jen pár cestujících. Při nehodě ale nikdo neutrpěl zranění. Vyšetřovatele však očividně překvapila příčina. Poškození kolejnice bylo totiž skutečně rozsáhlé a především neobvyklé. Přibližně dva metry koleje se totiž pod lokomotivou doslova rozsypany.



Místo nehody si důkladně prohlédli policisté a kriminalistický technik. Původní podezření totiž ukazovalo buď na záměrné poškození trati či na nastraženou překážku v kolejišti. V takovém případě by se jednalo o zvláště závažný trestný čin. Policisté si z místa jako důkazní materiál odvezli zhruba deset kusů, na které se kolejnice rozpadla. Jenže v tomto případě zřejmě o trestný čin nešlo. "Vypadá to na únavový lom. Ten tam mohl být nepovšimnutý klidně už od léta. Vzniká působením vysokých nebo naopak nízkých teplot a naruší strukturu kovu. Ten pak může kdykoliv prasknout. Jenže v takovém rozsahu nikdy nikdo z nás nic podobného neviděl," uvedl jeden z odborníků na místě události. Zůstává tak otázka, jak byla prováděna kontrola bezpečnosti trati, na které byla počátkem tohoto týdne výluka právě kvůli údržbě.

Hrozila katastrofa

Podle záchranářů je fakt, že se nehoda obešla bez jediného zranění, doslova zázrak. Po jednokolejně trati projedou denně desítky vlaků – nákladní, osobní i rychlíky. Že se kolejnice utrhla uprostřed noci pod posledním vlakem, který vezl minimum pasažérů, je prý doslova výhra v loterii. "Kdyby se to stalo za plného provozu a koleje se rozpadla pod rychlíkem, tak by se vlak v plné rychlosti vyklopil do lesa a bylo z toho neštěstí se spoustou mrtvých," konstatoval jeden ze záchranářů. Po trati mezi Pardubicemi a Hradcem totiž jezdí například i rychlíky do Liberce, které bývají plně obsazené. Strojvedoucí osobního vlaku měl mít podle informací Deníku v místě nehody hlášeny předměty v kolejišti a místem projížděl se sníženou rychlostí. S největší pravděpodobností byly právě tyto předměty již části kolejnice, která se zřejmě částečně rozpadla po průjezdu jiné vlakové soupravy. Snížená rychlost v tomto případě zřejmě zabránila větším škodám i možným zraněním. Lokomotiva zastavila téměř okamžitě.

Vlaky nepojedou

Na cestující i na záchranáře teď ale čeká problém. Třiaosmdesátitunová vykolejená lokomotiva totiž stojí tak nešťastně, že chybějící úsek kolejí se nachází mezi jejími předními a zadními koly. I kdyby zůstala na kolejích, nemůže ani dopředu, ani dozadu. Kvůli vysoké hmotnosti tak bude muset přijít ke slovu speciální vyprošťovací vlak, který bude muset lokomotivu nejen nasadit zpátky na koleje, ale zřejmě i přenést přes poškozené místo. A to bude delikátní operace vzhledem k možnosti, že koleje v okolí místa nehody mohou být rovněž poškozeny. Podle drážních hasičů je jisté, že provoz na trati Pardubice - Hradec se nepodaří obnovit dříve, než v pátek po poledni. Po odstranění lokomotivy totiž bude nutné opravit poškozený traťový úsek a zřejmě i provést kontrolu trati. Ta je mezi Pardubicemi a Hradcem pouze jednokolejná, takže cestující budou muset využít náhradní autobusovou dopravu.

Lokomotiva je zpět na kolejích

S vyprošťováním vykolejené lokomotivy se začalo ráno. Zhruba o půl desáté byla lokomotiva s pomocí speciálního jeřábu vrácena zpět na koleje a bude odtažena do Pardubic. Podle všeho nedošlo k žádnému závažnému poškození. "Policie věc vyšetřuje. Při nehodě byla škoda vyčíslena na částku sto tisíc korun," konstatovala mluvčí pardubické policie Eva Maturová. Při vyproštění lokomotivy zjistili pracovníci drah, že poškozených míst je na úseku trati více. Podle informací z místa bude třeba vyměnit asi padesát metrů kolejí, aby mohl být provoz bezpečně obnoven. Na místě se stále pracuje. Po odtažení lokomotivy budou zahájeny opravy trati. Vyšetřovatelé na místě se shodují, že za nehodu bude pravděpodobně vada materiálu, vyloučit nicméně zatím nemohou ani úmyslné poškození.

Policie hledá cestující

Pardubická policie kvůli vyšetřování nehody shání svědky události. "Jedná se nám o cestující z vykolejeného vlaku, kteří vystoupili a z místa odešli ještě před příjezdem našich hlídek. Kriminalisté ale potřebují jejich výpovědi – zejména o okamžicích, které předcházely nehodě. Cestující z vlaku žádáme, aby se co nejdříve ozvali na linku 158 a pomohli s vyšetřením nehody," vyzývá policejní mluvčí.

18. 11. 2011 Jančura pustí na koleje méně vlaků, než sliboval

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jancura-pusti-na-koleje-mene-vlaku-nez-sliboval-frt/eko-doprava.aspx?c=A111117_205415_ekoakcie_brm)

Společnost RegioJet, která od konce září konkuruje na trase mezi Prahou a Havířovem Českým drahám, navýší od 11. prosince počet vlaků méně, než původně slibovala. A to i přesto, že devět vlaků v každém směru je už uvedeno ve vytištěných jízdních řádech. Nyní má dopravce v každém směru čtyři spoje, od prosince jich bude pět. Jeden z nich bude zajíždět až do Žiliny. Které spoje nakonec nevyjedou, se však cestující spoléhající se na tištěný jízdní řád nedozvědí. V něm je uvedeno původně plánovaných devět párů spojů. "Je to nepříjemnost, ale je to odpovědnost dopravce. Vždy platí jízdní řád, který bude vyvěšený ve stanici," komentoval situaci Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, která jízdní řády sestavuje. Cestující se tak musí spolehnout na informace z internetových stránek RegioJetu. Firma vlastněná Radimem Jančurou se pro přiškrnutí svých plánů rozhodla s ohledem na nastávající zimu, která je pro dopravce složitější z hlediska zajištění bezproblémového provozu. "Rozhodli jsme se nakonec s ohledem na růst kvality servisu pro cestující a bezproblémový náběh nových spojů v zimě jít cestou postupného navýšení počtu spojů namísto skokové změny ze čtyř na devět párů," vysvětlil krok mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Na devět párů se má firma dostat do konce prvního čtvrtletí příštího roku. Vedle RegioJetu však posílí spojení do Žiliny i České dráhy. Ty na tuto trasu nasadí pendolino.

České dráhy nemají jízdenky zas o tolik dražší

Konkurence by měla vést i ke zlevnění jízdenek na této trati, podobně jako se to stalo mezi Prahou a Ostravou. RegioJet už teď slibuje jízdenky až o 300 korun levnější, akční cena začíná na 390 korunách. České dráhy ale nejsou zatím o tolik dražší: nejlevnější jízdenka SporoTiket vychází na 402 korun, při nákupu přes internet pak web drah nabízí lístky zhruba o dvacetikorunu dražší. Nezavedení čtyř párů vlaků by přitom podle původních plánů SŽDC mohlo RegioJet vyjít drah. Například České dráhy a Leo Express už mají ve smlouvě, že mají platit poplatky za dopravní cestu i v případě, že budou mít objednané místo na trati, ale nepojedou. "RegioJet ještě tento dodatek nemá podepsaný, takže nemusí nic platit," uvedl Halla. SŽDC chce takovou praxí zabránit spekulativnímu zabírání místa na železnici. Podle Halla ale může nevyužitou kapacitu RegioJetu zabrat jakýkoliv jiný dopravce, pokud bude mít zájem.

18. 11. 2011 Platy šéfů drah už nepotečou přes firmu Kodap

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/platy-sefu-drah-uz-nepotecou-pres-firmu-kodap-718269>)

České dráhy opustí v následujících měsících praxi, podle které platy nejvyššího vedení plynou přes účetní a poradenskou firmu Kodap z Liberce. Informaci deníku E15 potvrdil mluvčí drah Radek Joklík. „Odklonění“ mzdových toků přes Liberec přišlo na dráhu s nástupem generálního ředitele Petra Žaludy. Podle zdrojů deníku E15 to zařídil tehdejší vlivný Žaludův tajemník Jan Veverka, který z Liberce pochází. Zatímco podle odboráře Jaromíra Duška bylo důvodem zastření skutečných manažerských platů a odměn, dráhy to oficiálně vysvětlují jako „test outsourcingu této agendy“. Dráhy se nakonec vydají přesně opačným směrem. Místo outsourcingu chystají centralizaci mzdových účtáren, které jsou nyní roztroušeny po celé České republice. „Cílem je vytvořit jedno účtové centrum v rámci sdílených služeb, které převezme i činnosti prováděné společností Kodap,“ řekl Joklík. Centrum se tedy bude starat i o vyplácení platů nejvyššího managementu. „Takovou změnu ministerstvo dopravy samozřejmě vítá,“ komentoval záměr mluvčí rezortu Martin Novák. Podle něj byl nynější systém několikrát tématem diskuzí v dozorčí radě Českých drah, členové orgánu jej přitom označili za nestandardní. Novák ale odmítl, že by za chystanou změnou byl přímý pokyn z ministerstva.

O manažerských platech na dráze se vedou dlouhé polemiky už od Žaludova nástupu v roce 2008. Znovu na přetřes se téma dostalo nyní, kdy se ministr Pavel Dobeš rozhodl výrazně zasáhnout do Žaludova týmu. Na jeho popud odešli z představenstva náměstek pro správu majetku Milan Matzenauer a náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek. Žaluda zemětřesení přežil, dostal ale od ministra hlídacího psa v podobě nového místopředsedy představenstva Vladimíra Baila. Ministr dopravy nechává podrobně zkoumat systém odměňování na dráze; naznačil již, že v případě nalezení chyb se bude poroučet i Žaluda. Jeho základní plat je podle oficiální verze půl milionu korun měsíčně, navíc má nárok na životní, rizikové a penzijní připojištění. Duškova verze hovoří až o dvojnásobných příjmech šéfa drah. Právě Duškova tvrzení nyní prověřuje ministr a také jeho druhý nový člověk v představenstvu Ctirad Nečas. Dráhy je označují za nesmyslná.

18. 11. 2011 Mnichovice jsou po opravě jednou z nejhezčích železničních zastávek

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dokončila opravy železniční zastávky Mnichovice. Rekonstrukce železniční zastávky Mnichovice je završením společného úsilí SŽDC, města Mnichovice a akciovou společností České dráhy. Správa budov a bytového hospodářství Správy dopravní cesty Praha na budově zastávky realizovala opravu fasády, v interiérech bylo vybudováno snížení a zateplení stropů, byl renovován dřevěný pohled a vyměněny dveře. Modernizováno bylo rovněž sociální zařízení, které je bezbariérové a cestujícím nabízí komfortní zázemí. Sousední Hrusice inspirovaly místní architektku Veroniku Třebickou k výzdobě prostor pro cestující obrázky Josefa Lady. V prostoru zastávky se tak můžeme setkat s Mikešem nebo Pašíkem a s dalšími Ladovými postavami, které vyobrazili žáci místní školy v podchodu pod kolejištěm. O provoz a údržbu sociálního zařízení se bude po dobu 10 let starat město Mnichovice. To na své náklady pořídilo i kamerový systém k zajištění pořádku a bezpečnosti. Do budoucna zbývá ještě dořešit parkování cestujících, kteří na zastávku přijíždějí auty. Parkoviště pro cestující má v plánu ve spolupráci se SŽDC vybudovat Město Mnichovice za přispění evropských dotací.



19. 11. 2011 Vyvlastňování zpozdilo železnici k ostravskému letišti

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/153705-vyvlastnovani-zpozdilo-zeleznici-k-ostravskemu-letisti/>)

Stavba nové železniční trati ze Studénky na letiště Leoše Janáčka v Mošnově na Novojičínsku nabrala více než roční zpoždění. Zdržel ji hlavně vyvlastňovací proces a odvolací řízení, které ještě

neskončilo. Oba investoři – stát i Moravskoslezský kraj – doufají, že se podaří završit ho tak, aby stavba konečně mohla začít příští rok na jaře. Dráha na letiště má podle současného harmonogramu vést od prosince roku 2013. Zástupci hejtmanství doufají, že tento termín se už měnit nebude. Moravskoslezský kraj, který bude financovat stavbu nového tříkilometrového úseku od dnešní dráhy v Sedlnici na letiště, věří, že cestující už nebudou na vlaky k letadlům čekat dlouho. "Pro stavbu kolejového napojení je vydáno stavební povolení. Předpokládá se zahájení stavby ve druhém kvartálu roku 2012," slíbil vedoucí krajského odboru dopravy Ivo Muras.

Součástí projektu ale je také rekonstrukce úseku ze Sedlnice k hlavní ostravsko-přerovské trati do Studénky. Tu provede státní Správa železniční dopravní cesty, která ale potřebné dokumenty nemá vyřízeny. Brzdí ji spory o pozemky. "Stavba je evidovaná jako veřejně prospěšná. Probíhá vyvlastňovací proces. Proto ten nepřesný start prací. V březnu, nejpozději dubnu 2012 začnou práce," řekl ale mluvčí SŽDC Pavel Halla. Železniční napojení letiště přijde MS kraj pravděpodobně na jednu miliardu korun. Správa železniční dopravní cesty počítá s 620 miliony. Na obě stavby by měla přispět Evropská unie.

Podaří-li se postavit novou železniční trať bez dalších odkladů, bude mošnovské letiště první české mezinárodní letiště, na které se cestující dostanou po kolejích. Za 40 minut se do jeho terminálu dostanou z Havířova, z Ostravy-Svinova bude jízdní doba poloviční. Vystoupí ve stanici vedle letištní haly, do které se dostanou spojovací chodbou. "Už delší dobu čekáme na zahájení této stavby. Ten přínos pro letiště bude velký, protože pohodlí a kultura cestování se zlepší," podotkl si generální ředitel Letiště Ostrava Pavel Schneider. Konstrukteři nádraží původně chtěli železnici s letištem propojit ještě těsněji a vyrazit podzemní stanici. Nakonec se ale plány musely změnit kvůli vysokým spodním vodám. To stejně jako problematický výkup pozemků přispělo ke zpoždění stavby.

20. 11. 2011 Dobeš: MD připraví zákon o financování regionální železnice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dobes-md-pripravi-zakon-o-financovani-regionalni-zeleznice/717422>)

Ministerstvo dopravy do poloviny roku 2012 připraví zákon o financování regionální železniční dopravy, které tak bude od roku 2013 legislativně zakotvena. V pořadu Partie TV Prima to dnes řekl ministr dopravy Pavel Dobeš (VV). Dodal, že pro rok 2012 je zajištěna dotace 2,6 miliardy Kč, kterou krajům zaručuje memorandum z roku 2009. Zákon je podle něj důležitý proto, že memorandum nemusí být od všech považováno za platné. "Chybějících 600 milionů Kč na příští rok ze slíbené dotace bylo doplněno částkou 300 milionů Kč ze státního rozpočtu, 70 milionů Kč našlo ministerstvo dopravy ve vlastní kapitole, 80 milionů zajistí České dráhy, 50 milionů Kč Správa železniční dopravní cesty a 100 milionů kraje," uvedl Dobeš. "Přenášení části vládních závazků na kraje a tváření se, že tak vláda memorandum plní, je nepřijatelná a falešná hra, zvláště v době, kdy krajům klesly výrazně daňové příjmy a naopak nás vláda bez jakékoliv kompenzace zatížila zvýšením sazby DPH," reagoval předseda Asociace krajů ČR Michal Hašek. Jediným výsledkem jednání je podle něj zatím shoda na tom, že obsah memoranda o zajištění stabilního financování regionální železniční dopravy by se měl od roku 2013 stát zákonem.

Asociace krajů ČR a ministerstvo dopravy se dohodly na financování regionálních železnic pro rok 2012 zhruba před měsícem. Příspěvek krajům pro dotování prokazatelné ztráty tak zůstane 2,6 miliardy korun, které krajům zaručilo memorandum podepsané předchozí vládou Jana Fischera. Právní závaznost memoranda zpochybnil ministr financí Miroslav Kalousek i premiér Petr Nečas. Kalousek pro příští rok navrhoval prostředky krajům snížit o 300 milionů korun. Podle předsedy asociace krajů Michala Haška kraje trvají na státních dotacích v plné výši i v následujících letech.

Dobeš zároveň chválí zavedení konkurence na drahách, poté co společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury začala jezdit na trati Praha – Ostrava od letošního září. "Tato trať ukazuje, že konkurence má své ovoce, obě společnosti se snaží, aby nabízely lepší služby," uvedl. Ministerstvo dopravy se podle něj bude snažit i v dalších letech 2012 otvírat další tratě, na kterých se bude soutěžit. Podle plánu liberalizace železničního trhu by se měla otevřít v roce 2012 možnost soutěžit dvě tratě a další tři pak v roce 2013, podotkl ministr. Případné soutěže se vedle RegioJetu a Českých drah zřejmě budou účastnit i další soukromí dopravci, tedy Veolia Transport, Arriva, Abellio CZ a společnost Leo Express podnikatele Leoše Novotného.

24. 11. 2011 ČD Cargo propustí do konce roku přes sto lidí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-propusti-do-konce-roku-pres-sto-lidi-720087>)

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo chce propustit do konce roku přes sto lidí. Záměr už schválilo představenstvo společnosti. Jako důvod uvádí reakci na předpokládaný vývoj české a evropské ekonomiky v příštím roce. „Reagujeme zcela logicky, přizpůsobujeme se objemům obchodů, které vidíme do dalšího roku. Nejlogičtější je změna od nového grafikonu, což je zhruba konec roku,“ uvedl mluvčí firmy Jakub Ptačinský. Firma motivuje zaměstnance k rychlému odchodu do konce listopadu navýšením odstupného až na šest měsíčních platů. Polovina z celkového počtu odejde podle Ptačinského z ředitelství, druhá polovina z provozu. Propouštění v ČD Cargo je letos menší, než tomu bylo v minulých letech. Nejhorší byl krizový rok 2009, kdy firmu opustilo na 1 500 lidí, v následujícím roce to byly necelé čtyři stovky. Společnost se v té době propadla do více než 400milionové ztráty, letos očekává takzvanou černou nulu. Zisk by se měl pohybovat kolem dvou milionů. Aktuálně ČD Cargo zaměstnává zhruba 9 200 lidí.

24. 11. 2011 Monopol Českých drah měl kraje ušetřit, stojí ale 40 milionů navíc (Olomoucký kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/monopol-ceskych-drah-mel-kraji-usetrit-stoji-ale-40-milionu-navic-p8z-eko-doprava.aspx?c=A111124_1690086_olomouc-zpravy_stk)

Před dvěma lety stát, kraje a České dráhy podepsaly dohodu, která drahám zajistila monopol na většině regionálních tratí. Bylo to odůvodňováno mimo jiné tím, že je to pro kraje výhodné, protože to udrží nízkou cenu přepravy. Teď se ukazuje, že to navzdory smlouvě neplatí. Olomoucký kraj zaplatí čtyřicet milionů navíc. Podle dokumentu se stát zavázal, že dopravci bude přispívat na provoz na místních tratích, zbytek ztrát mají uhradit kraje ze svých rozpočtů. České dráhy (ČD) naopak získaly v podstatě jistotu, že svůj monopol udrží do roku 2019.

Náměstek olomouckého hejtmána Alois Mačák, který má dopravu na starosti, v době podepsání dohody tvrdil, že desetiletý kontrakt je pro kraj nadmíru výhodný, protože ho doprava měla stát více jen o výši inflace. "Smlouva s Českými drahmi je výhodná zejména v tom, že je v následujících deseti letech garantováno trvání smlouvy a že se ztráta kraje bude navyšovat jen o případné inflační vlivy. Dopravce navíc přebírá rizika z nenaplněných tržeb nebo udržení stabilní výše nákladů, což činí z nabídky drah velmi výhodnou smlouvu," prohlásil v prosinci 2009 Mačák.

Uběhly ale dva roky a realita je úplně jiná. V roce 2009 totiž České dráhy nabídly, že po kraji v rámci takzvané prokazatelné ztráty budou chtít 58,55 korun za jeden kilometr. Dle Českého statistického úřadu pak byla inflace průměru cen za posledních dvanáct měsíců 1,9 procenta, a v roce 2010 to bylo 1,4 procenta. Celkově to odpovídá nárůstu na kilometru na železnici na 60,5 koruny. Českým drahám však olomoucké hejtmanství letos zaplatí 67 korun za kilometr. Necelých sedm "kilometrových" korun přitom v rozpočtu kraje není nijak bezvýznamná částka.

Olomoucký kraj má oproti smlouvě platit navíc téměř 40 milionů

Vzhledem k tomu, že vlaky každoročně v regionu urazí kolem šesti milionů kilometrů, jde o sumu téměř čtyřicet milionů navíc oproti podepsaným dohodám. A je to zhruba stejná částka, kterou má ve svém rozpočtu například prokrácený Program obnovy venkova pro menší obce. Rozpor mezi podepsanou dohodou a realitou neumí náměstek Mačák smysluplně vysvětlit. "Projevil se tam nárůst cen pohonných hmot, energií, zvýšení daně z přidané hodnoty a inflace," uvedl ve středu. Na otázku, že právě s inflací, která za poslední dva roky byla pouhé 2,3 procenta, právě uzavřené memorandum počítalo, řekl: "České dráhy mají vždy tendenci své požadavky navyšovat. Kraj jim však zaplatí pouze prokazatelnou ztrátu, která je přesně doložená. Provádíme pravidelné kontroly a celoroční zúčtování. Co dráhy nedoloží, to nedostanou."

České dráhy: Navýšení cen je v pořádku

Memorandum mezi státem, kraji a Českými drahmi uzavřené bez výběrového řízení tvrdě kritizovali ostatní dopravci v České republice. Například RegioJet, jehož rychlíky letos začaly jezdit mezi Prahou a Ostravou a který měl o provozování regionálních vlaků v Olomouckém kraji zájem, podal trestní oznámení. Policie však doposud nesdělila, že by něco vyšetřila. České dráhy tvrdí, že jejich postup je zcela v pořádku. "V navýšení částky je nejen inflace, ale také zvýšení daně z přidané hodnoty a zvýšení cen všech energií. To vše musíme do konečné ceny kalkulovat. Musíme zohlednit dnešní situaci," uvedla regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Olomoucký kraj v příštím roce za provoz regionální železnice zaplatí dvěma dopravcům celkem 414 milionů korun, což je o pětadvacet milionů víc než letos. Dalších 208 milionů jde podle memoranda z rozpočtu ministerstva dopravy. Za autobusy dá hejtmanství čtrnácti dopravcům 367 milionů, o patnáct víc než nyní. "Dopravní obslužnost celého území bereme jako prioritu hlavně z hlediska nezaměstnanosti. Rozsah veřejné dopravy zůstane zhruba stejný jako v letošním roce," komentoval to náměstek Mačák.

24. 11. 2011 SŽDC vítá přesun trati Norimberk – Praha mezi páteří komunikace

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-vita-presun-trati-norimberk-praha-mezi-paterni-komunikace/719634>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) uvítala zahrnutí železniční trati mezi Norimberkem, Domažlicemi a Prahou do soustavy evropských páteřních komunikací TEN-T. ČTK to řekl mluvčí státní společnosti Pavel Halla. Správa na této takzvané jižní větvi III. tranzitního koridoru předběžně počítá s modernizací do roku 2017. Nové rozhodnutí Evropské komise by ale mohlo všechno urychlit. V původním předběžném návrhu soustavy evropských páteřních komunikací (Core Network) se s žádnou železniční tratí přes Česko nepočítalo a tuzemské železniční projekty byly zařazeny mezi doplňkové evropské trasy. Změnu postoje na středním setkání s bavorským protějškem Horstem Seehoferem ocenil i předseda vlády Petr Nečas s tím, že jde o významný impuls pro rozvoj česko-bavorské dopravní infrastruktury. "Jedna věc jsou politická prohlášení a jiná věc je, abychom poté dostali nějaké zadání, jakým způsobem na tom máme pracovat", řekl Halla. Otázkou tak zůstává financování případné modernizace, o kterém by mělo rozhodnout ministerstvo dopravy, případně vláda, která by mohla navýšit rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). V současném programovacím období evropského Operačního programu doprava (OPD I.) nejspíš žádné nevyužité prostředky pro stavbu nalézt nepůjde, dodal.

V roce 2012 a 2013 SŽDC dokončí velké stavby na III. tranzitním koridoru například úsek mezi Smíchovem a Berounem a poté by se podle správy mohlo začít se stavbou na této jižní větvi. Současný plán modernizace počítá s rozšířením jednokolejné trati na dvě koleje pro maximální rychlost do 200 kilometrů v hodině a rovněž elektrizací celého úseku. Podle ředitele Centra pro efektivní dopravu (CEDOP) Petra Šlegra jsou ale současné plány SŽDC nedostatečné. Nová trať mezi Plzní a Bavorskem má podle něj šanci hrát roli významného tranzitního spojení mezi východní a jihozápadní Evropou a měla by se s ohledem na tuto skutečnost plánovat daleko velkoryseji. Kvůli vhodným terénním podmínkám je zde možné postavit vysokorychlostní trať umožňující průjezd maximální rychlostí do 300 kilometrů v hodině a stávající dráhu ponechat pro regionální spoje. Vysokorychlostní varianta by navíc byla údajně lacinější, než modernizace existující trati. SŽDC podle CEDOP při modernizaci počítá s investicí 28 miliard korun, kdežto výstavba nové rychlodráhy by stála 24 miliard. "Produktivita stavebních prací na zelené louce je nesrovnatelně vyšší než oprava trati za provozu, jak nyní známe z úseku Beroun – Rokycany," vysvětlil tento nepoměr Šlegr.

Zahrnutí komunikací do evropské páteřní sítě neznamená jen snazší přístup k evropským penězům. Pro jednotlivé státy to zároveň představuje závazek dokončit tyto komunikace před rokem 2030. Mezi tyto dopravní tepny jsou počítány zejména tranzitní tahy, které jednak spojují hlavní města a významné metropole mezi sebou a rovněž s významnými mezinárodními letišti. Širší systém doplňkových komunikací tvoří ostatní významné projekty, s jejichž dokončením se počítá nejpozději do roku 2050.

24. 11. 2011 MD vypíše výběrové řízení na rychlíkové lince Ostrava – Olomouc

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-vypise-vyberove-rizeni-na-rychlikove-lince-ostrava-olomouc/719682>)

Ministr dopravy Pavel Dobeš (VV) na setkání se zástupci dopravních firem uvedl, že v lednu 2012 vypíše výběrové řízení na provozování rychlíkové linky Ostrava - Olomouc přes Opavu a Krnov. ČTK o tom informoval mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Ministerstvo v květnu loňského roku schválilo postupné otevírání železničního trhu konkurenci. Dobeš uvedl, že jeho cílem je tento plán dodržet. Půjde o pilotní projekt dle tohoto harmonogramu. Další výběrové řízení ministerstvo chystá na březen 2012, kdy se bude vyhlášeno výběrové řízení na linky Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Ústí nad Labem – Děčín. Dopravci jednali také o vzájemném uznávání jízdních dokladů. "Naším cílem je udělat vše pro to, aby cestující mohl použít jednu jízdenku a nemusel si tak při přestupu k jinému dopravci shánět nový doklad," uvedl ředitel odboru veřejné dopravy z MD Ondřej Michalčík.

Dnešního jednání se zúčastnil například generální ředitel Českých drah Petr Žaluda, majitel Leo Express Leoš Novotný, obchodní ředitel RegioJet Jiří Schmidt či generální ředitel Veolia Transport ČR Radim Novák. Přítomni byli zástupci firem Abellio CZ, Arriva vlaky, Jindřichohradecké místní dráhy, Viamont Regio, Olomoucká dopravní, Svaz dopravy ČR, Sdružení železničních společností a Správy železniční dopravní cesty. Dominantním dopravcem v Česku jsou České dráhy. Těm na trati Praha – Ostrava konkuruje soukromý dopravce Regiojet podnikatele Radima Jančury.

25. 11. 2011 ING Lease zmodernizuje SŽDC i drezíny

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ing-lease-zmodernizuje-szdc-i-dreziny-720483>)

Společnost ING Lease získala i druhou velkou zakázku Správy železniční dopravní cesty na modernizaci kolejových vozítek. Tentokrát jde o deset drezín, které ING Lease od železničářů odkoupí, zmodernizuje a státní organizaci zpětně pronajme. Celková hodnota kontraktu je 86 milionů korun bez DPH. ING Lease přitom nedávno získala i zakázku na modernizaci deseti strojů na opravy trolejí, za něž SŽDC ve finále zaplatí čtvrt miliardy korun. Prodej a zpětný pronájem je novou taktikou železničářů, jak se dostat k modernějším mechanismům. K opravám drezín se ale ING Lease nedostala přímo. Nejprve podala společnou nabídku se strojírenskou firmou CZ Loko v rádném tendru. Tu ale SŽDC označila za nepřijatelnou a tendr zrušila. Následně oslovila stejného uchazeče bez tendru a dohodla se s ním na úpravě smlouvy. „O zrušení jednacího řízení neuvažujeme, protože do otevřeného řízení se mohli přihlásit zájemci nejen z České republiky, ale i z celé Evropy ... účast jednoho uchazeče nepovažujeme za důvod ke zrušení soutěže,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Ekonomové vesměs považují zpětný leasing za standardní postup při řízení peněžních toků. Důležité ale je, o kolik se nakonec modernizace přeplatí. 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 vagony nechalo, ušetřilo by 326 milionů korun. Zpětný leasing letadel využívaly v minulosti i ČSA, krátkodobě si tak vylepšily hospodaření.

25. 11. 2011 Slavnostní zahájení stavby „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“

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

Slavnostního zahájení se dnes dočkala další významná etapa modernizace české železnice. Stavba „Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. TŽK“ řeší problematiku západní části uzlu od západního zhlaví osobního nádraží železniční stanice Plzeň hl. n. po západní zhlaví stávající železniční stanice Plzeň Jižní předměstí včetně nového přemostění řeky Radbuzy, Prokopovy ulice, Vejprnického potoka a Vejprnické ulice. Do stavby je zahrnuta rovněž výstavba oboustranně prodlouženého podchodu pro cestující v železniční stanici Plzeň hl. n. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC, při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: „Stavba je průlomová zejména výrazným snížením ceny, která vzešla z veřejné soutěže. Oproti původním předpokladům došlo k úspoře přibližně 600 milionů korun.“ Stavba je jednou ze souboru důležitých staveb modernizace III. tranzitního železničního koridoru, který zahrnuje úsek trati ze státní hranice se SRN přes Cheb, Stříbro, Plzeň, Rokycany, Beroun do Prahy a dále Pardubice, Českou Třebovou, Olomouc a Bohumín. Účelem stavby je uvedení železniční trati a souvisejících staveb a zařízení do technického stavu odpovídajícímu evropským parametrům a standardům. Tyto parametry vyplývají z mezinárodních dohod AGC a AGTC k nimž se ČR přihlásila. Z hlediska mezinárodní osobní i nákladní dopravy představuje úsek trati Praha – Plzeň – Cheb důležité spojení s Německem a ostatními státy západní Evropy. Ve vnitrostátní dálkové osobní přepravě trať zajišťuje napojení významných středisek osídlení Středočeského a Plzeňského kraje.

Navržená modernizace vychází z cílového řešení, kdy se předpokládá, že ze železniční stanice Plzeň hl. n. budou vyústěny dvě dvojkolejné železniční tratě, jednak koridorová trať do Chebu a dále dvoukolejná trať s projektovanou traťovou rychlostí 200 km/h směrem do Domažlic a dále do západní Evropy. V rámci této stavby se připojí modernizované kolejiště do západního zhlaví stanice Plzeň hl. n. přechodným stavem, který bude zrušen až ve stavbě osobního nádraží uzlu Plzeň. Stavba řeší také úpravu a výstavbu nástupišť ve stávající železniční stanici Plzeň Jižní předměstí včetně bezbariérových přístupů a řešení podchodů v železniční stanici Plzeň hl. n., úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení s ohledem na výhledový a přechodový stav kolejiště, pokládku nových

sdělovacích kabelů, výstavbu kabelovodu v železniční stanici Plzeň Jižní předměstí, výstavbu trakčního vedení a protihluková opatření.

Finanční prostředky pro tento projekt poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Rozhodující část spolufinancování je plánovaná z Fondu soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava a z tohoto důvodu byla také v tomto roce na Řídící orgán Operačního programu Doprava předložena žádost o spolufinancování této stavby z tohoto fondu. Příspěvek EU může činit až 85 % způsobilých nákladů stavby. Nejnižší cenovou nabídku podala v rámci veřejné soutěže na zhotovitele společnost Skanska a.s. Jedná se o částku 942 259 035 mil. Kč. Projektovou dokumentaci zpracovala akciová společnost SUDOP Praha. Termín zahájení stavby: říjen 2011, termín ukončení hlavních prací: září 2013 (kompletně březen 2014).

25. 11. 2011 Další zájemce o dotované rychlíky: Olomoucká dopravní

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalsi-zajemce-o-dotovane-rychliky-olomoucka-dopravni-pdk-eko-doprava.aspx?c=A111125_132805_eko-doprava_fih)

V soutěži o provoz rychlíkových tratí mezi Ostravou a Olomoucí přes Opavu a Krnov se může nakonec utkat až devět železničních dopravců. O provoz rychlíků projevil zájem další dopravce, o kterém se zatím nemluvilo: společnost Olomoucká dopravní, která dosud provozuje jen nákladní vlaky. "Ano, máme zájem se soutěže zúčastnit. Nejen na tuto trať, ale i na další," uvedl jednatel společnosti Vladimír Míček. Podle něj jde o logické pokračování aktivit firmy v železniční dopravě. Ryze tuzemská firma vlastněná Pavlem Brázdou dosud podle Míčka počítá s tím, že by si soupravy na provoz těchto rychlíků pronajala. Firma měla podle poslední uzávěrky zveřejněné v obchodním rejstříku v roce 2009 obrát kolem 20 milionů korun.

Ministerstvo dopravy si možné zájemce o vstup na trh dotovaných rychlíků tento týden pozvalo ke kulatému stolu. Z jednání vyplynulo, že první soutěž na provoz rychlíků bude vyhlášena zhruba v půlce ledna. O tuzemské rychlíky dotované ministerstvem dopravy má zájem už devět firem. Kromě Českých drah také RegioJet, Leo Expres, Veolia Transport, Jindřichohradecké místní dráhy, Viamont Regio, Arriva, Abellio patříci nizozemským státním drahám a nově také Olomoucká dopravní. Po vypsání první tratě má následovat další soutěž v březnu, kdy půjde na řadu trať Praha – Děčín a Praha – Cheb přes Ústí nad Labem. Postupně mají být vysoutěženy všechny rychlíkové tratě. Stát za rychlíky ročně utratí kolem čtyř miliard korun. Státní kase by měly soutěže přinést úspory, cestujícím zlepšení služeb.

25. 11. 2011 České dráhy a DB Regio zavádějí posilové adventní vlaky z Liberce do Drážďan a zpět

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11922/>)

V souvislosti s tradičním zájmem o cesty na Vánoční trhy v německých Drážďanech zavádějí České dráhy ve spolupráci s německým dopravcem DB Regio posilové spěšné vlaky Liberec – Dresden Hbf, které pojedou navíc vedle každodenních pravidelných spěšných vlaků. Posilové vlaky objednal a financuje Liberecký kraj, na německé straně objednatelé, resp. Dopravní svazy ZVON a ZVOE.

Posilový spěšný vlak bude odjíždět z Liberce v 7:32, příjezd do Drážďan bude v 9:30 hod. Zpět ze saské metropole do Liberce bude posilový spoj odjíždět v 16:30, příjezd do Liberce bude v 18:26. Cestující z Liberecka mohou využít k cestě do sousedního Německa také pravidelné spěšné vlaky, které jezdí mezi Libercem a Drážďany ve zhruba čtyřhodinovém intervalu – z Liberce v 8:38, 12:38, 16:38 (od 11. prosince v 16:35) a 20:35, z Drážďan do Liberce pak v 7:09, 11:09, 15:09 a 19:09 hod.

Posilové spěšné vlaky pojedou o adventních víkendech – o sobotách 26. listopadu, 3., 10. a 17. prosince. Vzhledem k mimořádnému otevření drážďanských obchodních domů i o dvou nedělích pojedou posilové vlaky také v neděli 4. a 18. prosince.

Jízdní řád posilových vlaků:

- Posilový spěšný vlak Sp 5258 Liberec – Dresden Hbf, Liberec (odj. 7:32) – Chrastava (7:42 – 7:44) – Hrádek nad Nisou (7:52 – 7:54) – Zittau (8:05 – 8:08) – Dresden Hbf (přij. 9:30).
- Posilový spěšný vlak Sp 5259 Dresden Hbf – Liberec, Dresden Hbf (odj. 16:30) – Zittau (17:54 – 17:56) – Hrádek nad Nisou (18:06 – 18:07) – Chrastava (18:16 – 18:17) – Liberec (přij. 18:26).

27. 11. 2011 Němci rozhodli v referendu o dostavbě stuttgartského nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/154800-nemci-rozhodli-v-referendu-o-dostavbe-stuttgartskeho-nadrazi/>)

Stavba kontroverzního vlakového nádraží ve Stuttgartu bude pokračovat. V dnešním referendu v německé spolkové zemi Bádensku-Württembersku ji podpořilo 58,8 procent účastníků hlasování. Oznámila to podle agentury DPA vedoucí hlasovací komise. Projekt za více než čtyři miliardy eur (104 miliard korun) provázejí od počátku budování bouřlivé protesty. Ještě před zveřejněním oficiálních výsledků uznali svou porážku kritici projektu, včetně bádensko-württemberského premiéra za Zelené Winfrieda Kretschmanna. Ten přislíbil, že bude výsledek akceptovat a umožní pokračování stavby. Pro odstoupení zemské vlády ve Stuttgartu od spolufinancování projektu se v referendu vyslovilo jen 41,2 procenta hlasujících. K urnám dnes na jihozápadě Německa přišlo 48,3 procenta voličů. Stávající vlakové nádraží ve Stuttgartu má nahradit moderní podzemní komplex, jehož vybudování má podle německých drah přijít na 4,1 miliardy eur. Podle odpůrců se však náklady vyšplhají nejméně na šest miliard eur.

**28. 11. 2011 České dráhy plánují zavést do stanic nové jízdenkové automaty**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11928/>)

České dráhy plánují v letech 2013 až 2015 vybavit 80 největších železničních stanic v republice až 340 jízdenkovými automaty. Půjde o novou generaci multifunkčních automatů, které nabídnou široké spektrum služeb s různými možnostmi úhrady. Zavádění nové generace jízdenkových automatů bude rozděleno do tří fází. V pilotní v průběhu roku 2013 je plánováno instalování 68 zařízení, v druhé a třetí fázi v letech 2014 a 2015 pak bude instalováno po 136 automatech ročně.

„Plněfunkční automaty nabídnou cestujícím prakticky komplexní odbavení. Umožní vyhledat spojení a zakoupit nejvhodnější typ jízdenky pro daného zákazníka. V nabídce budou prakticky všechny vnitrostátní doklady ČD ve stejném rozsahu jako u pokladní přepážky včetně rezervací, ale počítáme i s tím, že budou nabízet i místně příslušné doklady integrovaných dopravních systémů,“ uvádí ředitel odboru produktů a obchodu ČD Vladimír Peléšek a doplňuje informaci o možnostech úhrady těchto služeb: „Stejně multifunkční bude možnost úhrady služeb počínaje mincemi přes bankovky po platební karty nebo elektronickou peněženku na In-kartě Českých drah.“ Automaty tak nebudou mít v nabídce pouze mezistátní jízdní doklady.

V každé velké stanici je v plánu instalování dvou jízdenkových automatů jako náhrady jedné pokladní přepážky. To by mělo v letech 2013 až 2015 umožnit úsporu až 425 pracovníků. Přesto úplné zrušení pokladních přepážek v těchto stanicích České dráhy neplánují a pokladní budou i nadále k dispozici pro zákazníky, kteří upřednostňují odbavení na přepážce před samoobslužným, např. seniory nebo cestující, kteří využívají železniční dopravu méně často a budou žádat větší rozsah informací o své plánované cestě. České dráhy plánují na dodavatele jízdenkových automatů vypsát v roce 2012 veřejnou zakázku realizovanou formou elektronické aukce.

28. 11. 2011 Dráhy sjednocují bezpečnostní služby. Zajistí je Securitas

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-sjednocuji-bezpecnostni-sluzby-zajisti-je-securitas-721147>)

České dráhy se rozhodly od příštího roku nahradit stávající systém mnoha jednotlivě najímaných bezpečnostních služeb a vybrat jedinou bezpečnostní agenturu, která zajistí ostrahu stanic a vlaků v rámci celého Česka. Vítězem zakázky se v elektronické aukci stala společnost Securitas – s nabídkou 79,3 milionu korun za rok. České dráhy si od změny systému ostrahy slibují zvýšení kvality i úspory. Koordinace bezpečnostních služeb v rámci jediné agentury má umožnit pružnější přesun strážních patrol mezi místy podle potřeby. V současnosti stanice, depa a další prostory Českých drah hlídá hlavně před vandaly téměř šedesát různých bezpečnostních agentur.

„Soutěže se účastnily tři bezpečnostní agentury. Díky e-aukci se nám podařilo dosáhnout přibližně o pět až šest procent nižší ceny za hodinu práce, než kolik České dráhy platily v průměru doposud, kdy po celé republice působily desítky agentur s velmi odlišnou cenovou hladinou a s nesrovnatelnou kvalitou služby,“ uvedl k výběru partnera ředitel odboru centrálního nákupu a logistiky ČD Filip Potůček. „Jednou z výhod centrálního systému je skutečnost, že budeme moci flexibilně určovat rozsah střežení podle aktuální bezpečnostní situace v jednotlivých regionech a lokalitách. Dříve bylo

obtížné pružně přesouvat síly a prostředky do míst, kde byly více potřeba," dodal Miroslav Staško, manažer bezpečnostních projektů generálního ředitelství ČD. Agentura Securitas bude zajišťovat trvalý dohled nad vybranými stanicemi a operativně prakticky nad všemi v republice. Asistovat budou pracovníci ostrahy třeba i při kontrole jízdenek a odhalování černých pasažérů.

28. 11. 2011 Železniční stanice Praha-Libeň má moderní zabezpečení

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/liben-esa-33.html>)

Do zkušebního provozu bylo dnes uvedeno nové staniční zabezpečovací zařízení v železniční stanici Praha-Libeň. Jedná se o elektronické stavědlo ESA-33 (AŽD Praha), které nahradí fyzicky dožitě reléové zabezpečovací zařízení AŽD-71 z počátku sedmdesátých let minulého století. Instalace nového moderního zabezpečovacího zařízení je součástí stavby „Průjezd železničním uzlem Praha – modernizace traťového úseku Praha Libeň - Praha Běchovice 1. část (včetně 2. části)“

Zařízení bude ovládáno z jednotného obslužného pracoviště (JOP), umístěného v rekonstruované dopravní kanceláři na ústředním stavědle. Celkem bude do nového zařízení zapojeno 125 výhybek. Všechny kolejové obvody jsou typu KOA-1 a jsou plně interoperabilní. To znamená, že je bez omezení umožněn pohyb jakéhokoliv trakčního vozidla ze všech členských zemí Evropské unie.

Staniční koleje jsou vybaveny přenosem vlakového zabezpečovače na lokomotivu. Nedílnou součástí je i graficko-technologická nadstavba (GTN) s přenosem čísel vlaků a vedením dopravního deníku. Aktivace nového staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Praha Libeň je významný příspěvek ke zvýšení kapacity drážní dopravy v pražském železničním uzlu a logicky navazuje na již dokončenou stavbu „Nové spojení“, se kterou tvoří celek, umožňující rychlejší a kvalitnější železniční spojení hlavního města s východem republiky. Základní část projektu zpracovala firma IKP Consulting Engineers, s.r.o, realizační dokumentaci stavby společnost AŽD Praha, s.r.o. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

29. 11. 2011 ČD Cargo dá na trh bondy za půl miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-da-na-trh-bondy-za-pul-miliardy-721326>)

Dceřiná společnost Českých drah pro nákladní dopravu ČD Cargo vydá ještě před koncem roku dluhopisy za půl miliardy korun, se splatností v roce 2015. Deníku E15 to potvrdil ředitel společnosti Gustav Slamečka, tranši už schválila Česká národní banka. Vůbec první dluhopisy dalo ČD Cargo do oběhu letos v červnu, celkem za miliardu korun. Plány společnosti se přitom mění, původně měly být letos vydány dluhopisy ve třech tranších za celkem tři miliardy korun. Teď to vypadá na polovinu. „Nyní máme z trhu indikaci na půl miliardy korun,“ řekl k aktuálním plánům finanční ředitel firmy Petr May. Podle něj ale může druhý balík dluhopisů narůst až na miliardu korun, pokud bude na trhu zájem. Stejný princip by měl platit i příští rok, na který zatím firma počítá se dvěma emisemi po půl miliardě. Limit pro celkový objem svých dluhopisů ke konci příštího roku si stanovila na tři miliardy korun. Novinkou ovšem je použití takzvaného Kalouskova triku. Firma po vzoru státu chystá letos jednorunové dluhopisy, jejichž výnos se díky zaokrouhlování de facto nedaní. Dluhopisy jsou tak na trhu atraktivnější. V první tranši přitom firma vydala bondy o jmenovité hodnotě sto tisíc korun. „Jde o kopii toho, co udělal stát. Z pohledu banky jsou takové dluhopisy snáze umístitelné,“ řekl May.

Společnost chce penězi z dluhopisů především refinancovat takzvané krátké zdroje, tedy kontokorenty a směnky. Na tento účel budou využity všechny letošní bondy, ačkoliv původně měla jít část výnosů na investice. Podle Maye však vývoj hospodaření dovoluje firmě investovat z vlastních zdrojů. Emise roku 2012 už ale společnost investovat chce. Celkově může ČD Cargo podle schváleného dluhopisového programu v následujících deseti letech vydat dluhopisy až za šest miliard korun. Miliardové emise v posledních letech upsaly i další státní firmy, například České dráhy a Letiště Praha.

29. 11. 2011 Taxíky s logem Českých drah v Brně zřejmě zlevní, není o ně zájem

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/taxiky-s-logem-ceskych-drah-v-brne-zrejme-zlevni-neni-o-ne-zajem-pvj-brno-zpravy.aspx?c=A110901_1644040_brno-zpravy_bor)

Už tři měsíce postávají před brněnským nádražím desítky taxíků polepené nápisem ČD taxi. Často marně. Cestující s jízdenkou většinou ani netuší, že mají přednostní právo na taxík, který jim slibuje

klimatizovaný interiér, upraveného řidiče a hlavně pevnou cenu. V Brně to je totiž jedno. Řidiči ČD taxíků si totiž účtují stejné ceny jako ostatní brněnští šoféři. "V současné době jednáme o ceně, pravděpodobně půjde níž," říká Jiří Sochan, jeden z majitelů společnosti Citytaxi, která zvítězila v konkurzu Českých drah.

Nejlevněji jezdí v Praze

Společnost provozuje ČD taxi také v Praze a Ostravě. Pouze v Praze cenu snížila. A to natolik, že v současné době vyjde cesta ČD taxikem v Praze levněji než v obou moravských městech. "Je to dáno konkurencí," vysvětluje Sochan. Podle Petra Štáhlavského z Českých drah taxíky Českých drah využívají nejméně cestující v Brně. "Největší zájem o službu je od počátku v Praze, následuje Ostrava a teprve pak Brno. Jedná se ale o pilotní projekt, který teprve budeme vyhodnocovat," říká Štáhlavský. Jednou z možných změn by podle provozovatele mělo být právě snížení ceny v Brně.

Nová služba taxíků, které mají odvázet cestující z domů na nádraží a zase zpět, se připravovala téměř rok. Do užšího kola se propracovaly tři dispečinky. Podle představ Českých drah měla být služba natolik pohodlná, že si zákazník koupí spolu s jízdenkou voucher na taxi až do cílové stanice. Přitom měly být propojena on-line rezervace mezi taxi dispečinkem a Českými drahami. "Takový systém zatím nefunguje. Cestující si musí zavolat na rezervaci taxislužby," říká jeden ze šoférů čekajících před nádražím.

ČD taxi

Služba je určena pro cestující s platnou jízdenkou pro vlaky ČD nebo platnou In-kartou (s kteroukoliv aplikací), které je třeba předložit při nástupu do vozidla taxi. S ČD Taxi lze jezdit ze nebo do stanice Praha hlavní nádraží, Ostrava hlavní nádraží, Ostrava-Svinov nebo Brno hlavní nádraží. ČD Taxi cestujícím garantuje profesionální řidiče a kvalitní vozový park s klimatizovanými vozy.

29. 11. 2011 Pravidelné vlaky se zatím do Jemnice nevrátí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/154990-pravidelne-vlakly-se-zatim-do-jemnice-nevrati/>)

Na lokálku z Moravských Budějovic do Jemnice se v příštím roce podívají pouze výletní vlaky, pravidelnou dopravu obce neobjednají. Krajský úřad zrušil všechny osobní vlaky na konci loňského roku, představitelé Jemnice a dalších míst, která přišla o železniční dopravu, zprvu uvažovali, že z vlastních prostředků zaplatí jejich náhradu. Nejprve ale chtějí získat lokálku do svého vlastnictví, což se nedaří.

Zatím naposledy přijel osobní vlak do Jemnice letos v létě, kdy radnice u Jindřichohradeckých místních drah objednala jízdy historického motoráku o prázdninových víkendech. Osobní vlaky budou jezdit také o následujícím víkendu, kdy jsou naplánovány mikulášské jízdy. Podobný provoz jako letos by měla lokálka zažít i v příštím roce. Jemničtí by však chtěli víc. Předtím, než začnou uvažovat o objednání dalších spojů, chtějí však trať koupit. Podle starosty Miloslava Nevěčného ale zatím není jasné, zda to bude možné. "Chceme udělat maximum pro to, aby trať zůstala zachovaná. Jaké kroky to budou a jak budou následovat, to se bude vyvíjet podle momentální situace," řekl starosta. Podle jeho názoru bude klíčová cena, za kterou stát dráhu nabídne. Bude-li žádat tržní cenu, z koupě nejspíš sejde, protože na placení velkých částek nemá dost peněz Jemnice ani další obce v oblasti.

Mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák přitom upozornil, že úřad zatím počítá s případným prodejem tratí právě za tržní cenu. Nejprve ale musí vláda schválit dokument, který stanoví postup, jak nakládat s tratěmi, o které nemá zájem stát ani kraje. Teď je v meziresortním připomínkovém řízení. "Pokud ho vláda schválí, tak tady máme jakousi koncepci pro SŽDC, co dělat s těmito tratěmi," přiblížil Martin Novák. Podle koncepce by měla každý prodej definitivně schvalovat vláda a opuštěné tratě, které se nepodaří prodat, by mohl stát zrušit.

Jednokolejka do Jemnice funguje od roku 1896 a patří mezi technické památky. Běžná osobní doprava do města se 4 400 obyvateli skončila kvůli údajné nevytíženosti spojů. Na trati nadále jezdí výletní vlaky a zachována je také nákladní doprava, protože se v oblasti intenzivně těží dřevo.

SŽDC chce peníze jen pro větší trati

Čáru přes rozpočet by mohl udělat plánům Jemnice, ale také dalších měst a obcí, které na jinak opuštěných lokálkách objednávají výletní vlaky, úmysl Správy železniční cesty. Ta chce, aby státní peníze šly pouze na údržbu tratí, kde stát nebo kraje celoročně objednávají pravidelnou železniční dopravu. Dnes musí SŽDC udržovat všechny tratě včetně těch, po kterých žádné pravidelné vlaky nejezdí, ale úředně zůstávají v provozu.

29. 11. 2011 Dopravci se obávají, že prodané regionální tratě skončí ve šrotu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dopravci-se-obavaji-ze-prodane-regionalni-trate-skonci-ve-srotu/721466>)

Sdružení železničních společností (SŽS) se obává, že chystaný výprodej desítek regionálních tratí nutně povede k jejich zániku a tratě se stanou předmětem obchodu s železným šrotem. Podle připravovaných pravidel prodeje budou mít totiž noví nabyvatelé tratí nárok na státní peníze jen v případě, že na trase celoročně objedná dopravu kraj nebo stát. Pravidla navíc neobsahují podmínku, že kupec bude zavázán dráhu dále provozovat. ČTK to dnes sdělil předseda představenstva SŽS Jiří Mužík. "V případě prodeje dráhy novému nabyvateli bude omezena možnost získat dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury pouze na ty případy, kdy bude na předmětné dráze zajišťována dopravní obslužnost na základě objednávky státu nebo krajů po celé délce dráhy v rozsahu nejméně dvou párů vlaků denně," píše se v materiálu nazvaném Pravidla převodu vybraných železničních drah v majetku státu (ve správě SŽDC, s.o.) na nové nabyvatele, který má ČTK k dispozici.

Podle Jana Šatavy z Jindřichohradeckých místních drah stojí za touto iniciativou Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) snaha vyloučit obce ze systému objednávání základní dopravní obslužnosti. O objednávkách z jejich strany se totiž v dokumentu nehovoří. "Obce si na tratích objednávají dopravu podle toho, jak jim stačí rozpočty," uvedl Šatava s tím, že mnohdy jde o sezonní dopravu, která slouží jako rozvojový prostředek daného regionu.

Materiál se v současné době nachází v připomínkovacím řízení a v nejbližší době bude předložen ke schválení vládě, řekl ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. "Logiku to má v tom, aby stát nedotoval údržbu a opravu tratí, kde se nejedná v rámci základní dopravní obslužnosti," uvedl. Základní dopravní obslužnost musí podle SŽDC objednat buď ministerstvo dopravy nebo kraj. Obce nejsou podle českých právních norem přímo objednavatelem. Poptávku po dopravní obslužnosti má mezi obcemi a svazky obcí zjistit kraj a na základě toho ji objednat, vysvětlil Halla. Konkrétní seznam tratí, kterých se nabídka k odprodeji týká, zatím SŽDC není schopna uvést. V současnosti se upřeshňují pravidla, podle kterých se budou jednotlivé regionální tratě vybírat. Mezi výběrovými kritérii je současný technický stav, další předpokládaný vývoj tratě a rovněž množství investic, které do ní SŽDC v předešlých několika letech investovala.

Podle Mužíka se prodejem lokálních tratí dopravní obslužnost nezlepší. Kvůli napjatým rozpočtům je nebudou obce a svazky obcí schopné koupit, a místní dráhy se tak podle Mužíka stanou kořistí obchodníků se železným šrotem. "Případy kolejí vytrhaných za podivných okolností nastrčenými firmami, kde kolejnice skončily ve šrotu a kontaminovaný šterk zůstal na trati, by měly být dostatečným varováním. Připomínáme, že konečná likvidace pozůstatků tratí, které představují ekologickou zátěž, by stejně zůstala státu," uvedl. I v ČR podle něj existují dva dobré případy, kdy původně státní železniční tratě byly převedeny jinému subjektu za symbolickou cenu, noví majitelé je opravili a dodnes provozují. Stát přitom ušetřil prostředky, které by musel vynaložit na likvidaci tratí, uvedl. V závěru loňského roku SŽDC zahájila správní řízení o zrušení u celkem 11 vybraných tratí. Kvůli značnému nesouhlasu obcí bylo u devíti z nich řízení zastaveno a v září letošního roku oznámilo ministerstvo dopravy zájem nepotřebné tratě odprodávat. Údajně jich k prodeji může být nabídnuto až 30.

29. 11. 2011 Železniční tunel Praha – Beroun bude, ale úplně jiný (nová trať Praha-Radotín – Karlštejn)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/155028-zeleznicni-tunel-praha-beroun-bude-ale-uplne-jiny/>)

Železniční trať z Prahy do Berouna se nakonec může dočkat přeložky, která povede tunelem. Nebude to ale docela nová dvacetikilometrová trať, která měla vést tunelem skoro celá, ale kratší přeložka, která dálkovým vlakům zkrátí cestu mezi Černošicemi a Karlštejnem. Současná trať se klikatí údolím Berounky, i kratší přímý tunel by proto mohl cestu výrazně zrychlit. Zkrácení jízdní doby by měla napomoci i optimalizace trati v úsecích Smíchov – Černošice a Karlštejn – Beroun. Ta má podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally skončit do roku 2015. Jak konkrétně bude nový tunel Černošice – Karlštejn vypadat nebo jakou rychlostí se jím bude projíždět, není známo, Správa železniční dopravní cesty zatím nemá projekt. Přibližnou představu ale mluvčí Pavel Halla přiblížil: "Předpokládáme kratší tunel s vyústěním někde v Karlštejně, odhadem čtyři až pět kilometrů."

Černošicko-karlštejský tunel bude mít význam především pro dálkové vlaky z Prahy do Plzně. Po jeho dokončení by měla jízdní doba rychlíků a expresů klesnout pod 75 minut, dnes přitom vlaky mezi oběma městy cestují o půl hodiny déle. Před začátkem intenzivních prací mezi Berounem a Plzní, kvůli kterému SŽDC jízdní doby protáhla, nedokázaly expresní vlaky zvládnout 114kilometrovou trasu z Prahy do Plzně rychleji než za hodinu a půl. "Pro nás je strašně důležité propojit Prahu a Plzeň, abychom mohli jezdit rychle a dostat se do Plzně za 75 minut," podotkl náměstek SŽDC pro modernizaci Jiří Martínek.

Jisté už je, že úsek Praha – Beroun bude posledním zrekonstruovaným úsekem západní části III. tranzitního železničního koridoru, která vede z Prahy přes Plzeň do Chebu. Trasa z Chebu do Plzně už je v novém, intenzivně se pracuje mezi Berounem a Rokycany, v Plzni samotné začaly práce minulý týden. Na jaře by měla SŽDC zahájit také stavbu přeložky Rokycany – Plzeň, která povede přímo, zatímco dnes dělají vlaky v tomto úseku velký oblouk přes Chrást. S výjimkou úseku u Prahy by měly všechny práce na západním koridoru skončit do roku 2015. Pražsko-berounský úsek přijde na řadu jako poslední kvůli velkolepému projektu, který stál dříve prosazoval. Měla vzniknout docela nová trať, která měla být co nejpřímější a barrandovský vrch by překonala tunelem. Mělo jít o zárodek budoucí sítě vysokorychlostních tratí v Česku. Projekt byl ale tak drahý, že se na jeho financování odmítla podílet Evropská unie a nakonec od něj dal ruce pryč i stát.

29. 11. 2011 Jihočeské železnice dávají prostor soukromým dopravcům

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/155061-jihoceske-zeleznice-davaji-prostor-soukromym-dopravcum/>)

Jihočeský kraj připravuje průlom v regionální dopravě. Na koleje chce pustit kromě zatím dominantních Českých drah i další soukromé dopravce. Proto vyhlásí soutěž na provozovatele šumavských lokálek. Zájem o ně má firma RegioJet. Tendr na nového dopravce překvapil České dráhy. Jejich zástupci s přihláškou váhají. Jihočeský kraj chce na šumavské koleje pustit další dopravce. Hodlá tak ušetřit miliony korun. Jen letos Českým drahám posílá na provoz téměř půl miliardy. "Dovedeme si představit, že by služby poskytované na drahách mohly být i lepší, a o tom se chceme přesvědčit ve veřejné soutěži," říká Jiří Zimola, hejtman Jihočeského kraje. "Určitě jsme připraveni se do výběrového řízení zapojit," uvedl Aleš Ondrůj, mluvčí společnosti RegioJet. Podle zástupců Českých drah jsou šumavské úseky atraktivní především v létě. V zimě je provoz ztrátový. O připravované krajské soutěži se dozvěděli od novinářů. "Zatím neznáme vstupní podmínky, takže podle toho se České dráhy samozřejmě přihlásí, nebo nepřihlásí," sdělil Jiří Kafka, zástupce ČD pro Jihočeský kraj.

Oslovení šumavští starostové i podnikatelé vidí případné změny pozitivně. "Předpokládáme, že dojde ke zvětšení počtu spojů na této trati," říká Jiří Hůlka, starosta Horní Plané. "Místní trať není vůbec na té úrovni, na které by mohla být, a cenově už vůbec ne," myslí si podnikatel Emil Horváth. Kraj provozovatele šumavských lokálek vybere až v příštím roce. Teď čeká na nabídky. Zástupci kraje předpokládají, že nový dopravce by se na těchto tratích mohl objevit už v roce 2014.

29. 11. 2011 Odsunutý odsun. Nádraží v Brně zatím zůstává na místě

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/regiony/jihomoravsky/clanek.phtml?id=723330>)

Kontroverzní záměr odsunu brněnského nádraží nabral další zpoždění. Brněnský magistrát v úterý zrušil územní rozhodnutí na soubor staveb, který odsun zahrnuje, a věc vrátil stavebnímu úřadu Brno-střed k novému projednání. Magistrát rozhodoval o odvoláních lidí, firem i občanských sdružení proti záměru, a to víc než rok. Svě rozhodnutí zveřejnil v úterý na úřední desce.

V cestě stojí Děti Země a živočichové

Magistrát zrušením územního rozhodnutí reagoval na červencové rozhodnutí Nejvyššího správního soudu (NSS). Soud tehdy vyhověl kasační stížnosti Děti Země. Spor se týkal výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných živočichů. Jihomoravský krajský úřad loni řízení o výjimce zastavil, protože dospěl k závěru, že zvláště chránění živočichové nebudou stavbou ohroženi. Podle NSS ale úředníci měli nějakým způsobem věcně rozhodnout, a nikoliv jen řízení zastavit. Děti Země pak doplnily na magistrátu své odvolání právě o závěr NSS. "Za daného stavu" podle magistrátu nezbylo než územní rozhodnutí zrušit, "neboť jeden za základních podkladů pro vydání rozhodnutí nebyl doložen".

Soubor staveb včetně odsunu nádraží přišel o druhé územní rozhodnutí po sobě, to první v roce 2008 zrušil soud. "Po třech letech jsme opět v bodu nula. Územní řízení se tak táhne bez pár dnů již šest let," uvedla dnes v tiskové zprávě občanská koalice Nádraží v centru. První žádost o vydání územního rozhodnutí podala Správa železniční dopravní cesty v prosinci 2005. Brno tak podle aktivistů ztratilo "byť jen teoretickou možnost získat na odsun peníze z Evropské unie".

Nádraží se nepohnulo, ale odsun už stál miliardu

Odsun nádraží z centra dlouhodobě kritizují občanskí aktivisté a někteří dopravní experti. Podle nich se brněnské nádraží dá modernizovat a rozšířit ve stávající poloze. Vedení města dlouhodobě prosazuje odsunutou polohu nádraží a do příprav a souvisejících staveb už investovalo přes miliardu korun. Peníze na stavbu ale zatím chybí, stejně jako většina potřebných územně plánovacích dokumentů a povolení. Projekt takzvaného železničního uzlu Brno obsahuje víc než 1 000 stavebních objektů a podle koalice Nádraží v centru jde o suverénně největší stavbu v ČR. Vyvolává kontroverze. Lidé v několik let starém referendu odsun nádraží z centra Brna odmítli.

Odsunout, či neodsunout?

Projekt má podporu radniční koalice složené z ČSSD a ODS. Vedení Brna záměr obhájí s tím, že s ním počítá územní plán, je rozpracován a na jinou variantu přestavby brněnské železnice nesežene investor evropské peníze. Naopak kritici záměru mluví o opaku, podle nich podporu EU nikdy nezíská takto rozsáhlý záměr, který nemá podporu veřejnosti. Koalice Nádraží v centru v dnešní tiskové zprávě otevřeně mluví o chiméře. "Aby Brno v následujících deseti letech neupadlo do dopravního chaosu, neboť současný stav nádraží je velice nevyhovující, pokládáme za nutné začít okamžitě pracovat na detailech modernizace nádraží v centru," uvedla koalice.

Odsun má brněnské vlakové nádraží posunout asi o 700 metrů na jih, tedy dál od centra. Odpůrci projektu zdůrazňují, že dnes má nádraží unikátní polohu – na centrální náměstí Svobody je to odtud pět minut pěšky a v přestupním uzlu před nádražím má zastávku 8 ze 13 tramvajových linek. Zastánci projektu naopak zdůrazňují, že nádraží dnes tvoří bariéru mezi centrem a takzvaným Jižním centrem – rozsáhlým rozvojovým areálem s nezastavěnými pozemky. Podle kritiků odsunu se však lokalita může rozvíjet i bez odsunu nádraží, jak ukazuje i obliba nákupního centra Vaňkovka.

29. 11. 2011 Slavnostní uvedení do provozu části tunelové přeložky trati mezi železničními stanicemi Votice a Olbramovice

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

Slavnostního uvedení do provozu se dnes dočkaly dva nové železniční tunely Olbramovický a Votický – na modernizovaném úseku IV. tranzitního železničního koridoru. V provozu je již také lichá skupina kolejí v železniční stanici Olbramovice, dále nové zabezpečovací zařízení v Olbramovicích a Voticích včetně autobloku traťového úseku Votice – Olbramovice. Investorem této stavby je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace. Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením organizace při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: „Přeložkou trati došlo ke zkrácení vzdálenosti o 122 metrů a po dokončení celé stavby Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy dojde ke zvýšení rychlosti ze současných 100 km/h na 150 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro vozidla s naklápačičnou technikou.“

Hotové jsou již hlavní tunelářské práce na zbývajících třech tunelech na přeložce – v Zahradnickém, Tomickém a Tomickém II – a pokračuje se jejich vybavováním závěsy pro trakční vedení, osazováním součástí zabezpečovacího systému, stejně jako montáží vedení pro osvětlení. Práce na ražbě a hloubení tunelů, nosných stavebních objektů stavby, probíhaly 24 hodin denně. Přebytečná zemina z výstavby tunelů – jednoho hloubeného a čtyř ražených – se ukládala na deponii Heřmaničky do tělesa budoucího náspu v rámci navazující stavby železničního koridoru. V rámci stavby přeložek trati byly kromě tunelů zřízeny zcela nové mostní objekty.

Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Současně bylo zažádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava. Plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti činí 4 085 845 894 Kč. Žádost o poskytnutí dotace byla Ministerstvem dopravy ČR schválena v listopadu 2009, nyní probíhá schvalovací proces na úrovni Evropské komise. Celkové investiční náklady stavby jsou 6 756 893 000 Kč. Národní zdroje: 2 671 047 106 Kč.

Základní informace

| | |
|-----------------|---|
| Název stavby | Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |

| | |
|-----------------------------|---|
| Generální projektant | SUDOP Praha a.s. |
| Zhotovitel | Sdružení VoBen (EUROVIA CS, a.s. – vedoucí účastník sdružení, Subterra a.s., Viamont DSP, a.s.) |
| Termín zahájení | srpen 2009 |
| Termín dokončení | květen 2013 |
| Délka přeložky | 2,123 km |
| Votický tunel (hloubený) | 0,590 km |
| Olbramovický tunel (ražený) | 0,480 km |
| Nové mosty | 2 ks |
| Nové propustky | 3 ks |

30. 11. 2011 Pendolino se připojí k internetu. Dráhy za to zaplatí 20 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pendolino-se-pripoji-k-internetu-drahy-za-to-zaplati-20-milionu-pbt/eko-doprava.aspx?c=A111129_200243_eko-doprava_abr)

České dráhy už vybraly firmu, která má zavést a pět let provozovat internet v pendolinech a následně i v několika stovkách vozů na dálkových spojích. Vyhrála nabídka společnosti Simac Technik, jíž dráhy zaplatí 20 milionů korun. Připojení v pendolinech by mělo začít fungovat příští rok. O internetu v pendolinech se mluví několik let, nástup konkurence na trase mezi Prahou a Ostravou přinese konečně i jeho zavedení. "První jednotka by měla být připravena v lednu příštího roku," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Dopravce nabídne připojení zdarma, dříve přitom mluvil o tom, že by bezplatný internet byl jen v první třídě. Do poloviny příštího roku by mělo mít internet všech sedm jednotek, úpravy však musí schválit Drážní úřad. "Snahou je vše maximálně urychlit. Nicméně je potřeba si uvědomit, že instalační práce budou probíhat pouze během provozních odstávek v nočních hodinách," dodal Šťáhlavský.

Mezi Prahou a Ostravou dosud nabízí internetové připojení ve vlaku pouze RegioJet. Jeho kvalita je však kolísavá, cestující mívají problémy s připojením i na desítky kilometrů dlouhých úsecích. Podle Jaroslava Štefla, obchodního ředitele Simac Technik, se bude v pendolinu používat jiná technologie, než kterou má RegioJet. "Budeme využívat pokrytí od všech operátorů," sdělil Štefl. Podle něj ani tak nelze garantovat stoprocentní pokrytí. "Společně s operátory ale chceme zlepšit signál podél celé trati," dodal.

Ve všech pendolinech budou konečně zásuvky

Dráhy chystají ještě podstatně větší zakázku: internet chtějí mít i ve zhruba 400 vagoncích na dálkové spoje v kategorii Euro a InterCity. Termín jeho zavedení závisí na dostatku peněz. Bezplatné internetové připojení ve vlacích bude nabízet i společnost LeoExpress, která vyjede na trať mezi Prahou a Ostravou během příštího roku. Například v Německu se za internet platí. Dráhy vylepšují pendolina pro uživatele notebooků i dosazováním elektrických zásuvek, které dosud v jednotkách s pořízovací cenou téměř tři čtvrtě miliardy za kus chyběly. Nyní už jsou zásuvky ve čtyřech soupravách, do jara je mají mít všechny. Pendolino se pro dráhy stalo vlajkovou lodí pro konkurenční boj mezi Prahou a Ostravou. Podle dopravce ani nástup konkurence nepřinesl úbytek cestujících, naopak jich přibývá.

30. 11. 2011 Vlak vjel stokilometrovou rychlostí mezi dělníky a zničil jim stroj

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlak-vjel-stokilometrovou-rychlosti-mezi-delniky-a-znicil-jim-stroj-1j6-/krimi.aspx?c=A111130_112202_zlin-zpravy_sot)

Pouze pár vteřin dělilo četu dělníků u Tlumačova na Zlínsku od tragédie. Když speciálním strojem brousili koleje, stokilometrovou rychlostí se k nim přičil vlak, o kterém neměli tušení. Kvůli hluku při broušení si ho navíc všimli v poslední chvíli. Stačili uskočit. Lokomotiva smetla a zničila jen jejich stroj. Incident se stal v úterý odpoledne v Tlumačově na železničním přejezdu ve směru na Kurovice. "Pracovníci brousili koleje strojem a byli domluveni s dispečery, že je budou informovat o příjezdech vlaků. Svůj stroj dlouhý asi dva metry a široký přibližně jako jedna kolej vždy odklidili a po průjezdu vlaku zase vrátili," řekla mluvčí zlínské policie Jana Bartíková. Před osobním vlakem, který Tlumačovem projížděl v 17:15 však stihli uskočit jen v poslední chvíli. "Vlak přijel asi stokilometrovou

rychlostí a narazil do pracovního stroje a zničil ho," uvedla mluvčí policie. Dělníkům ani žádnému z přibližně padesáti cestujících ve vlaku se nic nestalo. "Policisté nyní zjišťují, kdo incident zavinil. Momentálně neznámého pachatele podezříváme z obecného ohrožení," dodala Bartíková. Železničáři po nehodě museli na trati částečně omezit provoz. Podobný případ, při němž dělníci rovněž vyvázli v poslední chvíli, se stal koncem srpna na Šumpersku.

30. 11. 2011 O víkendu pojedou v Praze Mikulášské parní vlaky (3. a 4. prosince 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11954/>)

Na tuto sobotu a neděli 3. a 4. prosince připravily České dráhy ve spolupráci s Domem dětí a mládeže Prahy 5 tradiční Mikulášské parní vlaky. Souprava historických vozů v čele s parní lokomotivou „Šlechtična“ bude několikrát vyjždět z nádraží v Braníku po pražských tratích: oba dva dny do Radotína a Libně, v sobotu navíc také do Holešovic a Zličína a v neděli také do Čakovic. Sobotní jízda po Pražském Semmeringu na Zličín bude po příjezdu zpět do Braníka zakončena slavnostním ohňostrojem. Při všech jízdách projde vlakem Mikuláš s čertem.

V čele parního vlaku vyjede parní lokomotiva řady 475.179 (Šlechtična), která poveze historickou soupravu sestavenou z vozů 2. a 3. třídy včetně bufetového vozu, ve kterém získají zájemci pamětní list a razítko. V sobotu pojedou vlaky do Radotína (odj. v 10:05), do Libně (odj. ve 12:20), do Holešovic (odj. ve 14:29) a po Pražském Semmeringu na Zličín (odj. v 16:40). První dva vlaky (do Radotína a Libně) pojedou ve stejných časech i v neděli, místo vlaku do Holešovic a Libně pojedou ve 14:20 vlaky do Čakovic a zpět. Parními vlaky bude procházet Mikuláš se svoji družinou. Všechny hodné děti dostanou od Mikuláše malý dárek. Pro ty zlobivé má čert připraveno uhlí z lokomotivy.

V sobotní Mikulášské soupravě bude řazeno celkem 12 vozů, v nedělní o jeden méně. Zájemcům, kteří ještě nemají zakoupenou místenku, doporučujeme zvolit nedělní jízdy nebo sobotní vlaky ve 14:29. Sobotní jízda v 16:40 je téměř vyprodána a velký zájem je i o sobotní vlaky v 10:05. Jízdné pro dospělé osoby bude v sobotu stát 180 Kč, v neděli pak 160 Kč. Jízdenka pro děti od 6 do 15 let je za poloviční cenu. Místenka bude stát 20 Kč. Děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení (místenku). Jízdenky a místenky je možné koupit v předprodeji na Masarykově nádraží (tel.: 972 246 161) nebo nádraží Praha-Braník (tel.: 725 859 426), a to denně od 8:00 do 18:00 hod.

1. jízda Mikulášského vlaku, Praha-Braník – Praha-Radotín a zpět (3. a 4. prosince 2011)

| | |
|---------------|----------------|
| odjezd | žel. stanice |
| 10:05 | Praha-Braník |
| 10:13 | Praha-Krč |
| 10:26 | Praha-Vršovice |
| 10:40 | Praha-Smíchov |
| 10:54 – 11:01 | Praha-Radotín |
| 11:24 | Praha-Krč |
| 11:30 | Praha-Braník |

2. jízda Mikulášského vlaku, Praha-Braník – Praha-Libeň a zpět (3. a 4. prosince 2011)

| | |
|---------------|----------------|
| tam | žel. stanice |
| 12:20 | Praha-Braník |
| 12:29 | Praha-Krč |
| 12:38 | Praha-Vršovice |
| 12:52 | Praha hl. n. |
| 13:00 – 13:10 | Praha-Libeň |
| 13:41 | Praha-Krč |
| 13:47 | Praha-Braník |

3. jízda Mikulášského vlaku, Praha-Braník – Praha-Holešovice / Praha-Čakovice a zpět (3. a 4. prosince 2011)

| | | |
|----------------------------|----------------------------|--------------|
| pouze v sobotu 3. prosince | pouze v neděli 4. prosince | žel. stanice |
| 14:29 | 14:20 | Praha-Braník |

| | | |
|---------------|---------------|------------------|
| 14:46 | 14:32 | Praha-Vršovice |
| 14:54 | 14:38 | Praha hl. n. |
| 15:05 – 15:22 | | Praha-Holešovice |
| 15:35 | | Praha hl. n. |
| 15:40 | | Praha-Vršovice |
| | 15:04 – 15:15 | Praha-Čakovice |
| 15:56 | 16:06 | Praha-Braník |

4. jízda Mikulášského vlaku po Pražském Semmeringu, Praha-Braník – Praha-Zličín a zpět (jen 3. prosince 2011)

| | |
|---------------|----------------------------------|
| tam | žel. stanice |
| 16:40 | Praha-Braník |
| 17:00 | Praha-Vršovice |
| 17:19 | Praha-Smíchov |
| 17:46 – 18:15 | Praha-Zličín |
| 18:56 | Praha-Smíchov severní nástupiště |
| 19:06 | Praha-Vršovice |
| 19:20 | Praha-Braník |

Jízdné v Mikulášských vlacích (3. a 4. prosince 2011)

| | dospělí | děti 6–15 let |
|-------------------------------------|---------|---------------|
| jedna jízda v sobotu 3. prosince | 180 Kč | 90 Kč |
| jedna jízda v neděli 4. prosince | 160 Kč | 80 Kč |
| děti do 6 let (bez nároku na místo) | zdarma | |
| místenka | 20 Kč | |

30. 11. 2011 Kontroly železničních přejezdů odhalily tisíce chyb

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/155228-kontroly-zeleznicnich-prejezdu-odhalily-tisice-chyb/>)

Policie přes dva roky prověřovala železniční přejezdy v Česku - kvůli množství závad a tragickým nehodám. Policisté zkontrolovali 3 600 přejezdů, u 1 890 našli závadu u dopravního značení, 842 přejezdů pak mělo nevyhovující rozhledové poměry. Nejhůř při inspekcích dopadl Ústecký kraj, kontroloři tam zaznamenali skoro šest stovek závad. V Jihočeském pak našli 527 chyb, v Plzeňském 345 a v Moravskoslezském 269. Policie bude po správcích silnic a železnic požadovat nápravu. Navzdory závadám přejezdů ale dál za drtivou většinu nehod mohou řidiči. Těch už letos po střetu s vlakem zemřelo sedmnáct.

"Důvod, proč jsme tyto kontroly naplánovali, byly tragické nehody a vysoký počet úmrtí na železničních přejezdech," potvrzuje policejní mluvčí Veronika Hodačová. Dále dodává: "Vycházeli jsme z toho, že ne vždy za nehody mohou jen řidiči. Na řadě přejezdů jsme našli závady ve špatných rozhledových podmínkách, na jiných jsou zase problémy s dopravním značením. Kumulace těchto závad může znamenat, že řidič vjede na železniční přejezd, aniž by tušil, že jede vlak," uvedla. Policie tak například zjistila, že v Čáslavi je ještě pořád poslední přejezd v republice, který bez závor přetíná silnici první třídy. Na křižovatce v Pardubicích se zase opakovaně stalo, že auta, která na vedlejší silnici dávala přednost těm na hlavní, vytvořila kolonu – a ta zasáhla až do přejezdu. Mníšek pod Brdy pak má problém s tím, že ručně ovládané spouštění závor u přejezdu se nepodařilo v několika případech dostatečně rychle obsloužit – a vznikaly krizové situace. Jejich řešením teď je to, že závory jsou vyřazeny z provozu a vlaky musí přes křižení projíždět s hlasitým houkáním a doslova krokem.

Na často špatně značené a nepřehledné přejezdy teď upozorňují i strojvedoucí. Česká televize například s kamerou zaznamenala situaci na trati z Prahy na Mladou Boleslav. "Jeden nepřehledný přejezd je například mezi Kbely a Čakovicemi. Strojvedoucí na něj vidí až na poslední chvíli a pro řidiče je to asi taky komplikovanější, protože se tam jezdí osmdesátikilometrovou rychlostí a vegetace ten přejezd velice dobře kryje," popisuje problém strojvedoucí vlaku Karel Anděl. Šéf

Federace strojvůdců Jindřich Hlas to doplňuje: "Na každé trati jsou často tři, čtyři takové přejezdy, strojvedoucí už je znají a často sami raději zpomalí vlak, i když nemusí. Přece jen z osmdesátikilometrové rychlosti je brzdná dráha vlaku strašně dlouhá, v takové rychlosti už strojvedoucí nemá šanci dobrzdit."

Správce kolejí o problému ví, zároveň však podotýká, že ne všechny mohou řešit právě jeho lidi a že ne na všechny má peníze: "Například rozhledové poměry, to je samostatná kapitola, se kterou se pereme už několik let. Často dochází například k tomu, že nemáme pravomoc cokoli změnit, protože problém, kvůli kterému řidiči hůře vidí, není na našich pozemcích," vysvětluje mluvčí SŽDC Pavel Halla s tím, že kdyby se přesto jeho organizace rozhodla všechny zjištěné závady na přejezdech spravit, potřebovala by přes čtyřicet miliard korun. "Potom bychom mluvili o ideálním stavu, vznikla by mimoúrovňová křížení jako nejbezpečnější řešení. V současnosti ale není v lidských silách být na všech 8 161 přejezdech v Česku současně, proto je samozřejmé, že všechny podobné kontroly vždy ukáží nějaký stav, který nesplňuje normy." A právě otázka současných norem železničáře podle jejich slov trápí nejvíc, některé platné předpisy jsou údajně až příliš přísné a už překonané. "Pokud bychom chtěli mít normový stav, tak prakticky železnice nemusí jezdit a nemusí existovat. Z historického hlediska jde o normy, které jsou navzájem různým způsobem vázány, proto se v současné době snažíme udělat jejich zásadní revizi tak, aby i normy reflektovaly současné požadavky," uzavírá Pavel Halla.
