

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2011

OBSAH

01. 12. 2011	DEMOLICE NA HORNÍM NÁDRAŽÍ V KARLOVÝCH VARECH ZAČNE NEJSPÍŠ NA JAŘE	3
01. 12. 2011	ÚOHS CHYSTÁ SEKTOROVÉ ŠETŘENÍ V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	3
02. 12. 2011	DOPRAVCI UŽ NEMUSEJÍ DÁVAT SLEVY SENIORŮM, ROZHODL STÁT.....	3
02. 12. 2011	PO 160 LETECH SE MASARYKOVO NÁDRAŽÍ OPĚT SLAVNOSTNĚ OTEVŘELO	4
05. 12. 2011	SLEVY PRO DŮCHODCE BUDOU ČD POSKYTOVAT I NADÁLE	5
06. 12. 2011	SPRÁVA ŽELEZNIC VÝRAZNĚ ZEŠTÍHLÍ STRUKTURU	5
06. 12. 2011	MINISTR DOBEŠ POZASTAVIL PRODEJ POZEMKŮ U PRAŽSKÉHO MASARYKOVA NÁDRAŽÍ	6
06. 12. 2011	ZAHÁJENÍ STAVBY REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE STARÁ PAKA PRO DOZ.....	6
07. 12. 2011	BETLÉMSKÉ SVĚTLO DORAZÍ VLAKEM DO BRNA.....	7
08. 12. 2011	VYUŽIJTE NOVÁ PŘÍMÁ SPOJENÍ MEZI RÝMAŘOVEM, BRUNTÁLEM A KRNOVEM LINKOU S10 A CESTUJTE VLAKEM ZA 10 KORUN.....	8
08. 12. 2011	ČESKÉ DRÁHY NABÍDNOU DALŠÍ LEVNÉ JÍZDENKY DO ZAHRANIČÍ	8
08. 12. 2011	STAVBĚ KORIDORU U PLZNĚ UŽ NIC NEBRÁNÍ, POZEMEK JE VYVLASTNĚN (EJPOVICE – PLZEŇ).....	9
09. 12. 2011	NA TRATĚ LIBERECKA VYRAZÍ Z NOVÝCH VLAKŮ ZLOMEK, DODÁVKA SE OPOZDILA (RS 1).....	10
09. 12. 2011	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY „DOZ FRANTIŠKOVY LÁZNĚ – AŠ“	10
09. 12. 2011	REORGANIZACE SŽDC: SNÍŽENÍ POČTU ORGANIZAČNÍCH JEDNOTEK PŘINESE VÝRAZNÉ ÚSPORY A ZVÝŠÍ FUNKČNOST SYSTÉMU	11
09. 12. 2011	MODRÝ SYMBOL ČD JDE DO VÝSLUŽBY (498.022)	13
10. 12. 2011	SŽDC CHCE NEVYUŽÍVANÉ TRATĚ PRODÁVAT ZA NEJVYŠŠÍ CENU	15
11. 12. 2011	DRÁHY VYLEPŠÍ DALŠÍCH 62 VAGONŮ ZA MILIARDU (BP)	16
11. 12. 2011	V CENTRU FRENŠTÁTU VYROSTE NOVÁ VLAKOVÁ ZASTÁVKA (FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM MĚSTO).....	16
12. 12. 2011	ZAHÁJENÍ STAVBY „DOZ ČESKÁ TŘEBOVÁ – PŘEROV“	16
13. 12. 2011	ŽELEZNIČNÍ TRAGÉDII Z ROKU 1953 PŘIPOMÍNÁ PAMĚTNÍ DESKA (ŠAKVICE)	17
13. 12. 2011	KARLOVARSKÝ KRAJ BUDE DÁL PROVOZOVAT MEZISTÁTNÍ VLAKY	18
13. 12. 2011	NÁDRAŽÍ MŮŽE BÝT HISTORICKÉ I MODERNÍ, UKÁZALI BRNĚNŠTÍ ARCHITEKTI (BRNO HL. N.)	18
13. 12. 2011	VÝSLEDKY HOSPODAŘENÍ SŽDC ZA 1. – 3. ČTVRTLETÍ 2011 A PŘEDPOKLAD HOSPODAŘENÍ ROKU 2011	19
14. 12. 2011	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ VZNIKLO JAKO KONEČNÁ TRATI OD VÍDNĚ (PRAHA HL. N., 14. PROSINCE 1871).....	20
14. 12. 2011	MEZI MOSKVOU A PAŘÍŽÍ ZAČAL JEZDIT PŘÍMÝ VLAK	21
14. 12. 2011	ARCHITEKTI MARNĚ BRÁNÍ HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ	22
14. 12. 2011	SCHVALOVÁNÍ VELKÝCH DOPRAVNÍCH PROJEKTŮ SE ZRYCHLUJE.....	22
14. 12. 2011	LOKOMOTIVA ŠKODA 109E PŘEDSTAVENA NA SLOVENSKU (381 ZSSK).....	22

14. 12. 2011	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY „REKONSTRUKCE STŘELENSKÉHO TUNELU, VČ. KOL. Č. 1 A 2 V KM 22,480 – 23,610 A KOL. Č.1 V KM 21,110 – 27,261 TRATI HORNÍ LIDEČ – ST. HR. SR“.....	23
15. 12. 2011	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY „REKONSTRUKCE KOLEJE Č. 1 V KM 30,650 – 38,616 TRATI BRNO HL. N. – HAVL. BROD“.....	24
16. 12. 2011	STÁT PŘIDAL DRAHÁM ŠEST KORUN NA KILOMETR.....	25
16. 12. 2011	VĚTRNÁ SMRŠŤ ZASTAVILA PROVOZ NA ŽELEZNICI Z CHEBU DO PLZNĚ....	26
16. 12. 2011	ČESKÉ DRÁHY ZAHÁJILY REKONSTRUKCI VÝPRAVNÍ BUDOVI STANICE ÚSTÍ NAD LABEM HL. N.....	26
16. 12. 2011	REGIONÁLNÍ VLAKY POSÍLÍ 75 ZREKONSTRUOVANÝCH VOZŮ (BDMTEE).....	27
17. 12. 2011	PREMIÉROVÉ PENDOLINO NA ZÁPAD ČECH MĚLO ZPOŽDĚNÍ KVŮLI TRAGICKÉ NEHODĚ.....	27
19. 12. 2011	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY SE ZMĚNÍ NA ČESKOU ŽELEZNICI..	28
19. 12. 2011	REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ V NOVÉM MĚSTĚ NA MORAVĚ SKONČILA, OPRAVENÉ NÁDRAŽÍ SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM.....	28
19. 12. 2011	ŠKODA TRANSPORTATION CHCE DODAT 80 LOKOMOTIV PRO FINSKÉ ŽELEZNICE.....	29
19. 12. 2011	KONEC VÁLKY ČD A REGIOJETU? DRÁHY VZALY CESTUJÍCÍ Z ROZBITÉHO ŽLUTÉHO VLAKU.....	29
20. 12. 2011	ROK 2027: NA KOLEJÍCH UŽ JEN VÍTĚZOVÉ TENDRŮ.....	30
20. 12. 2011	ŽELEZNIČÁŘI VYMÝŠLEJÍ, CO MÍSTO TUNELU DO BEROUNA.....	31
21. 12. 2011	ZAMĚSTNANCI DRAH SI PŘIPLATÍ ZA CESTOVÁNÍ, REŽIJKY ZDRAŽÍ O STO PROCENT.....	31
22. 12. 2011	ODBORÁŘI DOHODLI U ČESKÝCH DRAH RŮST MEZD O 2,4 PROCENTA.....	32
22. 12. 2011	PLZEŇSKÉ NÁDRAŽÍ DOSTALO NOVOU FASÁDU A MOHUTNÉ LEŠENÍ.....	32
22. 12. 2011	AFGHÁNISTÁNEM PROJEL PRVNÍ VLAK, ZEMĚ CHCE NAPOJIT NA HEDVÁBNOU ŽELEZNICI.....	32
23. 12. 2011	ČESKÉ DRÁHY NABÍDNOU DŮCHODCŮM NOVÉ SLEVY.....	33
27. 12. 2011	NEJVÝŠ A NEJRYCHLEJI: ČÍNA VYZKOUŠELA RYCHLOVLAK A STAVÍ LETIŠTĚ.....	34
27. 12. 2011	VLAKOVÉ POUTO KARLOVARSKA A SASKA SE JEŠTĚ ZPEVNÍ.....	34
27. 12. 2011	SPRÁVA ŽELEZNIC PROPUSTÍ VÍCE ÚŘEDNÍKŮ, NEŽ PŮVODNĚ ODHADOVALA.....	35
28. 12. 2011	SRÁŽKU ČÍNSKÝCH RYCHLOVLAKŮ ZAVINILY KONSTRUKČNÍ VADY A MANAGEMENT.....	35
29. 12. 2011	DRÁHY VODU VE VLACÍCH NEPUSTÍ AŽ DO JARA.....	35
29. 12. 2011	DALŠÍ SMLOUVA NA ŽELEZNICI: MZDY V ČD CARGO STOUPNOU O 2,4 PROCENTA.....	36

01. 12. 2011 Demolice na horním nádraží v Karlových Varech začne nejspíš na jaře

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/demolice-na-hornim-nadrazi-v-karlovych-varech-zacne-nejspis-na-jare-1dw/-vary-zpravy.aspx?c=A111130_132130_vary-zpravy_sou)

Stavba nové výpravní budovy na Horním nádraží v Karlových Varech začne se zpožděním. Bourání stávající budovy, které bylo původně plánované na podzim, se uskuteční nejspíš až na jaře. Drážní úřad dosud nevydal stavební povolení. Máme zdržení, protože se musí posoudit takzvaná interoperabilita. Tento posudek zpracovává Výzkumný ústav železniční. Předpokládáme, že stavební povolení bude vydané na přelomu roku," řekla regionální mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. interoperabilita je možnost přecházet ze systému do systému a týká se elektrických lokomotiv i rážního zařízení. Začátek demoličních prací mluvčí Pistoriusová odhaduje na jaro roku 2012. "Stále trvá zájem Českých drah na postavení nové výpravní budovy, finance na ni jsou," dodala mluvčí Českých drah.

Proti plánům na přeměnu karlovarského Horního nádraží se postavila Asociace sdružení pro ochranu a rozvoj kulturního dědictví, která podala 12. srpna na ministerstvo kultury podnět na prohlášení stanice za kulturní památku. "Žádné řízení v této věci ani nezačalo," doplnila mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Stávající budovy nádraží vznikly po druhé světové válce jako provizorium. Plány, podle nichž měla železniční stanici upravit společnost Grandi Stazioni, definitivně ztroskotaly kvůli katastrofálnímu stavu budov. Proto přišly České dráhy s novým projektem, jehož autorem je architekt Petr Franta. Stavba nového moderního nádraží přijde na 60 milionů korun. Nová hala měla být hotova příští rok.

01. 12. 2011 ÚOHS chystá sektorové šetření v železniční dopravě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-chysta-sektorove-setreni-v-zeleznicni-doprave/722533>)

Antimonopolní úřad chystá na příští rok sektorové šetření v železniční dopravě. Chce se připravit na liberalizaci, která trh čeká. Také dostává stále více podnětů, které v této oblasti musí řešit. Na odborné konferenci v Brně to ČTK řekl místopředseda ÚOHS Michal Petr. Aktuálně se ÚOHS zabývá například konkurenčním bojem mezi Českými drahami a RegioJetem podnikatele Radima Jančury. České dráhy podezřívá z uplatňování predátorských cen. "Dříve monopolní oblast se začíná liberalizovat a otevírat soutěži. Očekáváme, že budeme dostávat velké množství stížností, první už přicházejí a proto chceme zmapovat jak tato oblast funguje," uvedl Petr. Nejaktuálnější je podle něj oblast rychlíkové dopravy. ÚOHS od října prošetřuje cenovou politiku Českých drah na trati Praha – Ostrava. Dráhy snížily ceny, když vstoupil na trh konkurenční RegioJet. České dráhy v polovině října uvedly, že nemají obavu, že je ÚOHS donutí zrušit snížené ceny jízdného. RegioJet začal na trati jezdit koncem září.

ÚOHS se zabývá i některými staršími podněty firem na chování Českých drah. Ty se týkají spíše regionální dopravy. Letos ÚOHS také uvedl, že se firma mohla dopustit zneužití dominantního postavení při výběrových řízeních v roce 2006 na provozovatele rychlíků na tratích Plzeň – Most a Pardubice – Liberec. České dráhy se proti nařčení z použití dumpingových cen ohradily. "Regiony pro nás budou důležité do budoucna. Budou se znovu vypisovat soutěže a nechtěli bychom v této oblasti už monopolizaci," uvedl Petr. Podle něj antimonopolnímu úřadu v mapování trhu pomohou i odborníci z ekonomicko-správní fakulty Masarykovy univerzity.

Jednotlivé kraje tendry pro regionální tratě už připravují. Termíny, kdy tuto oblast otevřou konkurenci se ale liší. Například Jihomoravský kraj podmínky tendru začal teprve připravovat. Vítěz soutěže by se měl na kolejích objevit od prosince 2016. V Plzeňské kraji bude v příštím roce vypsán tendr na dopravce na regionální dopravu na dvou elektrifikovaných tratích. Následovat mají postupně i další výběrová řízení.

02. 12. 2011 Dopravci už nemusejí dávat slevy seniorům, rozhodl stát

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dopravci-uz-nemuseji-davat-slevy-seniorum-rozhodl-stat-pjy/-eko-doprava.aspx?c=A111202_100641_eko-doprava_vem)

Českým seniorům může od ledna výrazně podražít cestování vlaky, které jezdí na takzvané komerční riziko. Jde o spoje, které si neobjednává stát či kraje, tedy například o všechny dálkové vlaky mezi Prahou a Ostravou. Autobusů se úprava nedotkne. Podle nového cenového výměru ministerstva

financí už nebudou muset dopravci od ledna poskytovat seniorům žádnou slevu. Dosud mohou jezdit za polovinu. Informaci potvrdil mluvčí ministerstva financí Ondřej Jakob, podle kterého jde o návrh ministerstva dopravy. "Slevy byly omezeny pouze na děti, žáky, studenty a držitele průkazů ZTP a ZTP/P a rodiče navštěvující děti v ústavech," uvedl Jakob. Důvodem je nedostatek peněz ve státní kase i velký rozmach nedotovaných spojů, například nástup společnosti RegioJet na vlakové trati mezi Prahou a Ostravou. Dopravci totiž mají nárok na to, aby jim stát doplatil rozdíl mezi zlevněnou jízdenkou a plným jízdným.

Částka za kompenzace letos vzroste čtyřikrát

Pro státní kasu to tedy znamená víc peněz vydaných na kompenzace. Zatímco loni stát za důchodce takto zaplatil dopravcům pět milionů, letos bude částka čtyřikrát vyšší. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský uvedl, že firma se s výměrem ministerstva musí nejprve seznámit. "Předpokládáme, že seniorům nabídneme určitým způsobem zvýhodněnou nabídku vycházející z dnešního systému slev IN (In karta)," uvedl Štáhlavský. Důchodců ve většině vlaků a autobusech jezdících po Česku by se opatření ministerstva dotknout nemělo. Velkou část spojů si totiž objednává stát.

02. 12. 2011 Po 160 letech se Masarykovo nádraží opět slavnostně otevřelo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/155511-po-160-letech-se-masarykovo-nadrazi-opet-slavnostne-otevrela/>)

Masarykovo nádraží, kde končí linky pražské příměstské železniční dopravy od východu a severu, má zrekonstruovanou dvoranu. Po roce tak skončila první etapa opravy celé stanice, skupina Masaryk Station Development, která práce financovala, zaplatila za renovaci dvoranu 60 milionů korun. Pro cestující, kteří do Prahy dojíždějí z okolních obcí nebo okrajových čtvrtí a Masarykovým nádražím denně procházejí, znamená znovuotevření dvoranu to, že nebudou muset používat boční vchod a na tramvajovou zastávku před nádražím se opět dostanou přímo. Podle starosty Prahy 1 Oldřicha Lomeckého je rekonstrukce velmi kvalitní a byla provedena obzvláště citlivě s ohledem na historii nejstaršího dochovaného pražského nádraží i na současné potřeby cestujících. "Centrum Prahy je živý organismus a není to skanzen. Přesto je možné ukázat, že rekonstrukce, která tady proběhla, byla udělána velmi citlivě," podotkl starosta Lomecký. Petr Palička z Penty: "Rekonstrukci projektovali architekti Tichý a Kolářová, prováděcí projekt byl dělán společností SUDOP, investorem rekonstrukce byla společnost Masaryk Station Development."



Lidem procházejícím dvoranou už také nehrozí, že jim na hlavu spadne střecha nebo některý ze sloupů, které ji podpírají. To nebylo vyloučeno před zahájením rekonstrukce, kdy byl celý objekt ve velmi kritickém stavu. Po pádu jednoho ze sloupů muselo střechu zabezpečovat provizorní dřevěné lešení. Starosta Prahy 1 proto zdůraznil, že byl nejvyšší čas s opravami začít, když připomněl léta diskusí, která pracím předcházela. Radnice doufá, že nezůstane jen u této rekonstrukce a dráhy s investiční společností Penta, která nedávno do konsorcia Masaryk Station Investment vstoupila, budou v rekonstrukci nádraží brzy pokračovat.

Prosklený prostor plný světla, který byl k nádraží dostaven v roce 1861, byl zrekonstruován s co největším ohledem na původní podobu. "Proměna této haly spočívá především v opravě historických prvků. Celá rekonstrukce, kterou prováděl Průmstav, byla dělána restaurátorským způsobem," shrnul Petr Palička ze společnosti Penta, která je majoritním vlastníkem Masaryk Station Development. V novém tak je střecha, základy sloupů, celá hala byla odvodněna a rekonstrukcí prošla kanalizace.

Rekonstrukce celého Masarykova nádraží však opravou dvoranu teprve začala. Podle ředitele Českých drah Petra Žaludy je nutné urychleně pokračovat především rekonstrukcí zbytku výpravní budovy. Ta je dnes počmáraná a na řadě míst temná a ošklivá. Cestující navíc před jízdou mohou nakoupit pouze máloco, často navíc v pochybných podnicích. To vše by se mělo změnit. "Jak bude probíhat rekonstrukce té zbylé části, budou tam obchody, které odpovídají kultuře 21. století," slíbil Petr Žaluda. Podle Marka Dospivy z Penty budou práce pokračovat co nejdříve. "Je zpracován generel opravy celého nádraží. Navázat na tuto první by měla oprava sousední haly a také dokončení této haly, a to především podlahy – vytvoření kanálu, kterým budou vedeny instalace, které jsou provizorně zavěšeny pod střechou," přiblížil Dospivův kolega Palička.

Podle historika architektury Zdeňka Lukeše je dobře, že Masarykovo nádraží bude nadále plnit svůj původní účel a po diskusích v minulých letech o jeho budoucnosti padlo rozhodnutí zachovat na něm železniční provoz. Developerskou společností dnes zajímá především okolí nádraží, které je zaplněno především chátrajícími sklady. "Z našeho pohledu se jedná o zajímavé území v centru Prahy, které

dnes vypadá velmi neutěšeně – je to jakési předměstí v centru. Myslíme, že si to Praha nezaslouží a naopak si zaslouží, aby tady byl vytvořen normální kus města s ulicemi, obchody, kanceláři – jak to ve městě bývá," shrnul Petr Palička.

Architekt Zdeněk Lukeš: "Nádraží vzniklo v letech 1844 – 1845 podle projektu Jana Pernera, podobu mu dal vídeňský architekt Anton Jüngling. Původně to byly dvě stavby, které byly propojeny dvoranou. Ve 20. letech přibyla ještě pošta. Zásadní přestavbu křídla v Hyberské dělal Kotěruv žák Antonín Parkman v letech 1938 – 1945." Masarykovo nádraží je nejstarší dochovaná železniční stanice v Praze. Ačkoli dodnes stojí i budova zcela prvního pražského nádraží, které bylo na Brusce, to už svému původnímu účelu neslouží. Zato Masarykovo nádraží je dodnes vytižené, v současnosti však už pouze příměstskou dopravou. Jezdí odtud regionální linky do Kolína, Poděbrad, Mladé Boleslavi, Kralup nad Vltavou (a Ústí nad Labem) a Kladna. Z Masarykova nádraží také několikrát ročně stoupá dým, protože odtud jezdí i parní vlaky do železničního muzea v Lužné. Historie stanice byla ovšem velmi pohnutá, prošlo jednou významnou rekonstrukcí, kterou však zakončily prudké boje na konci druhé světové války, při kterých byla část stanice zničena. Jeho dějiny také reflektují politické dějiny Československa a Česka, nádraží za 166 let své existence vystřídalo pět různých názvů, přitom hned třikrát se jmenovala Masarykovo.

Vývoj názvu Masarykova nádraží

- 1845 – 1862: Praha
- 1862 – 1919: Praha státní nádraží (změna kvůli výstavbě prvního konkurenčního pražského nádraží na Smíchově)
- 1919 – 1940: Praha-Masarykovo nádraží (změna souvisela se vznikem nového státu)
- 1940 – 1945: Praha-Hyberské nádraží (snaha potlačit tradici Československa v protektorátu)
- 1945 – 1952: Praha-Masarykovo nádraží (návrat k předválečnému názvu)
- 1952 – 1990: Praha střed (snaha potlačit demokratickou tradici komunistickým režimem)
- 1990 – dodnes: Praha-Masarykovo nádraží (návrat k předválečnému názvu)

05. 12. 2011 Slevy pro důchodce budou ČD poskytovat i nadále

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11994/>)

České dráhy se musí ostře ohradit proti reportáži, kterou v dnešní hlavní zpravodajské relaci odvysílala veřejnoprávní Česká televize. V reportáži zaznělo, že České dráhy ruší slevy pro důchodce a od února budou důchodci platit ve všech vlacích Českých drah plné jízdné. Tato informace není pravdivá! Slevy pro důchodce ruší stát a České dráhy chystají vlastní komerční slevy. Redaktor Petr Vašek měl informace o tom, že České dráhy připravují vlastní komerční slevy, které cestujícím představí během ledna a které budou důchodci využívat od února. Proto i příklady zdražení, které v reportáži zazněly, jsou zcela nepravdivé.

Senioři jsou velmi důležitou zákaznickou skupinou Českých drah, tvoří 7 až 8 % cestujících. Právě proto, aby pro ně České dráhy mohly nové slevy připravit a seznámit je s nimi, budou slevu pro důchodce poskytovat podle stávajícího modelu celý leden ze svého. Zamlčením této zásadní informace se redaktor dopustil hrubé manipulace. O chystaných slevách Českých drah nezazněla ani zmínka. Touto reportáží Česká televize poškodila obchodní zájmy i dobré jméno národního dopravce. České dráhy žádají omluvu a především vysvětlení skutečného stavu divákům.

06. 12. 2011 Správa železnic výrazně zeštíhlí strukturu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-vyrazne-zestihli-strukturu-723506>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chystá na přelom roku největší změnu struktury od svého vzniku v roce 2003. Vedení firmy k poslednímu dni roku zruší 13 krajských správ dopravní cesty a tři stavební správy. Místo nich 1. ledna vznikne sedm dopravních správ a dvě stavební. Celá akce se neobejde bez propouštění zaměstnanců, podle informací deníku E15 má odejít 250 až 300 lidí. Cílem změn je úspora nákladů, mimo jiné proto, že správa železnic přestane využívat některé prostory. Drtivá většina propuštěných odejde z administrativy, nikoliv z provozu. „Po sloučení organizačních jednotek budou některé pozice redundantní, tam předpokládáme snižování stavů,“ řekl již dříve deníku E15 šéf SŽDC Pavel Habarta. Mluvčí Pavel Halla nechtěl aktuální dění ve státní firmě

komentovat s tím, že celý proces ještě nebyl završen. Nápad se nelíbí odborům, žádné protiakce se ale nechystají. „Nesouhlasíme s tím, ale neděláme si iluze, že na tom něco změníme,“ řekl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

Restrukturalizací krajských poboček pokračuje státní organizace ve změnách, které započaly v dubnu. Tehdy personálním zemětřesením prošlo pražské ředitelství, z osmi úseků řízených náměstký zbyly čtyři, odešlo 30 lidí, včetně vedoucích zaměstnanců. SŽDC nabývá v posledních letech na významu. Jako investor do výstavby a modernizace kolejí utratila jen za letošek přes 11 miliard korun, příští rok to má být ještě o devět miliard více. Naopak peněz na údržbu se nedostává, letos se suma pohybuje kolem sedmi miliard. Organizace šetří mimo jiné prodejem nepotřebného majetku. Za poslední čtyři roky se zbavila budov a pozemků v hodnotě jedné miliardy korun.

06. 12. 2011 Ministr Dobeš pozastavil prodej pozemků u pražského Masarykova nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/ministr-dobes-pozastavil-prodej-pozemku-u-prazskeho-masarykova-nadrazi-148-/praha-zpravy.aspx?c=A111206_102740_praha-zpravy_ab)

Pozemky v okolí pražského Masarykova nádraží se zatím prodávat nebudou. Ministr dopravy Pavel Dobeš totiž doporučil stáhnout tento bod z jednání dozorčí rady Českých drah. Podle jeho názoru Penta, která má o pozemky zájem, do nádraží neinvestuje a smlouva je tak nerealizovatelná. "Ministr prodej pozemků úplně nezrušil, pouze se vyjádřil tak, že v současné době je prodej pozemků nerealizovatelný," vysvětlil Martin Novák z tiskového odboru ministerstva dopravy. Důvodem je podle Dobeše to, že Penta, která chtěla pozemky od Českých drah koupit, měla do nádraží investovat osm miliard korun. "K tomu ale nedošlo, byly opraveny jen části, které byly v havarijním stavu," řekl Novák. Jak velká část pozemků a za kolik bude nakonec prodána, je podle ministerstva otázkou dalších jednání. Podle dřívějších informací ministr podporuje prodej jen části pozemků, zbylé by zůstaly drahám.

Prodej kritizoval ministr Dobeš již před časem. Vadila mu cena, za kterou by lukrativní pozemky v centru Prahy dráhy prodaly. České dráhy se je totiž chystaly prodat bez soutěže za osm tisíc korun za metr čtvereční, přitom tržní cena je až třicet tisíc za metr, což za celý pozemek je zhruba tři miliardy. "Nedokážu si představit, že by někdo prodával za takovou cenu a bez soutěže takové lukrativní pozemky," prohlásil letos v říjnu ministr Dobeš.

06. 12. 2011 Zahájení stavby Rekonstrukce železniční stanice Stará Paka pro DOZ

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

Dnes byla slavnostně zahájena stavba s názvem „Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ“. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu včetně zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících v kolejišti a komfortu cestujících při nastupování do vlakových souprav. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty. V rámci stavby bude vytvořeno nové dispečerské pracoviště pro postupné zapínání dálkového ovládání trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod a bude výrazně zmírněna vzájemná omezení pohybu vlaků ve stanici umožněním současných vjezdů, čímž dojde k urychlení jízdy vlaků a zhošpodárnění osobní dopravy. Zároveň dojde k obnově části kolejiště. Vznikne nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. (nejmodernější) kategorie v obvodu železniční stanice Stará Paka. Přilehlé traťové úseky do Lomnice nad Popelkou, Roztok u Jilemnice, Horky u Staré Paky a Nové Paky budou místo stávajícího telefonického způsobu zabezpečení nově osazeny automatickými hradly.

Stávající nízka, převážně sypaná nástupiště budou nahrazena dvojicí nástupišť vnějších a dvojicí nástupišť poloostrovních, celkem se šesti nástupními hranami. Všechna nástupiště budou mít výšku 550 mm nad temenem kolejnice tak, aby byl možný bezbariérový nástup do nízkopodlažních vozidel. Přístup na nástupiště je od výpravní budovy pomocí chodníků, či přes přiléhající 2. nástupiště, na 3. nástupiště a přes centrální dvoukolejný přechod na 1. nástupiště a centrální jednokolejný přechod na 4. nástupiště. Pro informování cestujících o příjezdech a odjezdech vlaků nebo o přístupu na nástupiště bude zřízen moderní informační systém a rozhlas. Prostor stanice bude snímán kamerovým systémem. V rámci stavby dojde také k posílení bezpečnosti silničního provozu, protože bude rekonstruováno celkem 12 železničních přejezdů.

Stavba „Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ“ je spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní

infrastruktury. Celkové investiční náklady stavby jsou 383 424 000 Kč; příspěvek EU představuje částku 270 565 121 Kč.

Základní informace

Název stavby	„Rekonstrukce železniční stanice Stará Paka pro DOZ“
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Praha a.s.
Zhotovitel	„Sdružení STARÁ PAKA“, jehož členy jsou společnosti AŽD Praha s.r.o. a Elektrizace železnic Praha a.s.
Termín zahájení	říjen 2011
Termín dokončení	říjen 2012
Délka koleje DOZ	40,641 km
Počet rekonstruovaných PZS	12 ks
Počet mezistaničních úseků s novým TZZ	4 ks
Počet výhybek nově vybavených EOVS	14 ks
Délka kolejí demontovaných	6 255 m
Demontované výhybky	35 ks
Délka koleje nové S 49	2 467 m
Výhybka nová	10 ks
Výhybka regenerovaná	7 ks

07. 12. 2011 Betlémské světlo dorazí vlakem do Brna

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12012/>)

Již tradičně o třetím adventním víkendu přivezou junáci a skauti vlakem z Vídně Betlémské světlo. „Světloňoši“ letos dorazí do Brna v sobotu 10. prosince v 18:33 vlakem EC 74 Franz Schubert. Od 17. prosince pak budou plamínek pokoje a míru rozvážet vlaky Českých drah po celé republice. Betlémské světlo se stalo neodmyslitelnou součástí Vánoční atmosféry nejen na náměstích, v kostelech, nebo veřejných institucích, ale také v řadě domácností. „Po jedenácti letech se z rozvážení Betlémského světla stala krásná tradice, tradicí se stala i dlouholetá spolupráce s Českými drahami. Letos jsme zajistili jízdenky pro čtyřčlennou skupinu junáků, kteří světlo přivezou vlakem z Vídně. Vlak se s ohledem na bezpečnost stal nejvhodnějším dopravním prostředkem, proto i další cesta Betlémského světla do všem míst naší vlasti bude právě vlaky.“ říká Michal Teplík z Krajského centra osobní dopravy ČD v Brně.

Betlémské světlo se k nám tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendu delegacím z celé Evropy. Za Česko převezmou plamen ve Vídni naši junáci, kteří ho dopraví za přítomnosti médií do Brna spojem EC 74 Franz Schubert v sobotu 10. prosince. Za týden, 17. prosince se pak začne rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Vyzvednout si ho může každý: skauti totiž světlo rozvážejí nejen vlakem, ale umisťují ho i do různých institucí, jako jsou knihovny, na vánoční trhy, na náměstí a do kostelů. Součástí rozvozu světla budou i různé doprovodné akce. Podrobnosti jsou na www.cd.cz a www.betlemskesvetlo.cz.

Seznam vlaků, kterými rozvezou skauti 17. prosince 2011 Betlémské světlo

- R 610 Karlex Ústí n.L. hl. n. (12:48) – Cheb (15:41)
- R 644 Veselí nad Lužnicí (12:39) – Tábor (13:03)
- R 660 Rožmberk Brno hl. n. (7:20) – Plzeň hl. n. (13:57)
- R 672 Brno hl. n. (6:20) – Praha hl. n. (9:54)
- R 733 Radegast Brno hl. n. (7:02) – Bohumín (9:33)
- R 758 Praha hl. n. (12:07) – Cheb (15:27)
- R 774 Říp Praha hl. n. (10:50) – Děčín hl. n. (12:32)

- R 805 Brno hl. n. (8:36) – Přerov (10:35)
- R 855 Cidlina Jaroměř (14:20) – Trutnov (15:20)
- R 866 Slavkov Brno hl. n. (8:48) – Pardubice hl. n. (10:57)
- R 882 Kolín (9:14) – Ústí nad Labem západ (11:09)
- R 901 Praděd Brno hl. n. (7:18) – Jeseník (11:11)
- R 988 Pardubice hl. n. (13:05) – Liberec (15:58)
- R 1110 Nymburk hl. n. (10:08) – Rumburk (12:42)
- R 1123 Olomouc hl. n. (11:07) – Opava východ (13:36)
- R 1231 Zábřeh na Moravě (9:26) – Šumperk (9:39)
- Sp 1721 Brno hl. n. (7:35) – Uherské Hradiště (9:29)
- Sp 1986 Havlíčkův Brod (10:16) – Chrudim (11:46)

Do dalších míst v regionech doputuje Betlémské světlo návaznými spoji.

Tradice Betlémského světla

Betlémské světlo je plamínek z Betléma, který putuje napříč Evropou. Myšlenka šíření předvánočního pokoje a míru vznikla v Rakousku, odkud se rozšířila do 25 zemí světa. Poprvé plamínek přicestoval v roce 1986 letadlem do Lince, kde se stal součástí vánoční sbírky rakouského rozhlasu a televize na pomoc postiženým dětem. K nám se Světlo přátelství, jak byl betlémský plamen také nazván, dostalo po pádu čtyřicetileté komunistické vlády a v rukou skautů poprvé putovalo v prosinci 1989 až pod sochu sv. Václava v Praze.

08. 12. 2011 Využijte nová přímá spojení mezi Rýmařovem, Bruntálem a Krnovem linkou S10 a cestujte vlakem za 10 korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12138/>)

V neděli 11. prosince začne platit nový jízdní řád, který přináší novinku pro cestující z Rýmařovska. Na trase z Opavy východ přes Krnov, Bruntál a Valšov do Rýmařova startuje nová linka S10, která výrazně zlepší vlakové spojení těchto měst. Vlaky pojedou v pravidelném dvouhodinovém intervalu a cestujícím nově odpadnou přestupy v Bruntále. Výhody tohoto nového spojení může vyzkoušet za 10 korun každý, kdo si v pondělí 12. prosince zakoupí jízdenku na vlak mezi Rýmařovem a Bruntálem. Cílem této speciální jednodenní nabídky je propagovat regionální železniční dopravu a přilákat nové zákazníky k cestě vlakem. České dráhy pořádají úspěšné akce ČD Promo na různých tratích ve všech krajích již druhým rokem. „Akční nabídkou chceme ukázat výhody nového vlakového spojení Rýmařovska s Bruntálem a Krnovem, kde nově nabízíme přibližně mezi šestou hodinou ranní a devatenáctou večerní po celý týden, tedy i o víkendu, přímé vlaky v pravidelném dvouhodinovém intervalu bez nutnosti přestupu ve Valšově nebo Bruntále. V Rýmařově navíc koordinátor veřejné dopravy zavádí autobusovou dopravu přímo až k výpravní budově. Vlaky nabízejí pohodlné přímé spojení Rýmařova s Bruntálem za 1 hodinu a 27 minut,“ upřesňuje Miroslav Klich, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Ostravě.

Cestovat na zpáteční jízdenku za 10 korun mohou zájemci kdykoliv v pondělí 12. prosince kterýmkoliv spojem mezi Rýmařovem, Jamarticemi, Velkou Štáhlí, Břidličnou a Bruntálem nebo Krnovem. Stačí si v tento den u pokladní přepážky ČD v Rýmařově zakoupit zpáteční jízdní doklad za 10 korun a vyrazit vlakem do práce, školy nebo jen tak na výlet. Do vlaku může samozřejmě nastoupit každý také na zastávkách Jamartice, Velká Štáhle, Břidličná zastávka a Břidličná, kde není k dispozici pokladní přepážka ČD, a zpáteční akční jízdenku si zakoupit přímo u strojvedoucího při nástupu do vlaku. Zpáteční jízdenku za 10 korun lze využít až do půlnoci následujícího dne, tj. do 13. prosince. Navíc od 4. do 31. prosince může každý využít autobusovou dopravu MHD v Rýmařově až k výpravní budově za symbolickou cenu 5 korun.

08. 12. 2011 České dráhy nabídnou další levné jízdenky do zahraničí

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12139/>)

S novým jízdním řádem začnou České dráhy na svém eShopu prodávat další levné jízdenky do zahraničí. Rozšíří tak stávající nabídku elektronických Sporotiketů Evropa o nové destinace

v Polsku a zlevní některé nabídky do Německa. Nově bude například možné cestovat přímými expresními vlaky do Mnichova nebo Norimberku už za 19 EUR (493 Kč*), tedy levněji, než tomu bylo doposud. V nabídce přibude polské Kladsko a Vratislav. Na eShopu jsou v prodeji i jízdenky na Expressbusey DB Praha – Norimberk / Mnichov, které prodávají České dráhy ve spolupráci s DB Fernverkehr.

Polsko

- Praha – Kladsko (Klodzko): 14 EUR (cca 363 Kč*)
- Pardubice – Kladsko (Klodzko): 8 EUR (cca 208 Kč*)
- Praha – Vratislav (Wroclaw): 17 EUR (cca 441 Kč*)
- Pardubice – Vratislav (Wroclaw): 11 EUR (cca 285 Kč*)

Německo

Praha – Plzeň – Mariánské Lázně – Cheb – Nürnberg (přes Marktredwitz)

- Praha – Norimberk (Nürnberg) přes Cheb: 19 EUR (cca 493 Kč*) / 26 EUR (cca 674 Kč*)
- Plzeň – Norimberk (Nürnberg) přes Cheb: 16 EUR (cca 415* CZK) / 23 EUR (cca 596 Kč*)
- Mariánské Lázně – Norimberk (Nürnberg) přes Cheb: 13 EUR (cca 337 Kč*) / 20 EUR (cca 518 Kč*)
- Cheb – Norimberk (Nürnberg): 11 EUR (cca 285 Kč*) / 19 EUR (cca 493 Kč*)

Jízdenky v I. cenové hladině jsou výhodnější, po jejich vyprodání lze zakoupit jízdenky ve II. cenové hladině.

Praha – München / Nürnberg přes Furth im Wald

- Praha – Mnichov (München) přes Furth im Wald: 19 EUR (cca 493 Kč*) / 29 EUR (cca 752 Kč*)
- Plzeň – Mnichov (München) přes Furth im Wald: 19 EUR (cca 493 Kč*) / 26 EUR (cca 674 Kč*)
- Praha – Norimberk (Nürnberg) přes Furth im Wald: 19 EUR (cca 493 Kč*) / 26 EUR (cca 674 Kč*)
- Plzeň – Norimberk (Nürnberg) přes Furth im Wald: 19 EUR (cca 493 Kč*) / 23 EUR (cca 596 Kč*)

Jízdenky v I. cenové hladině stojí 19 EUR (cca 493 Kč*), po jejich vyprodání lze zakoupit jízdenky ve II. cenové hladině.

Expressbusey DB Praha – Nürnberg / München

- Praha – Norimberk, cena 19 EUR (cca 493 Kč*) / 26 EUR (cca 674 Kč*)
- Praha – Mnichov (některé spoje jedou i přes mnichovské letiště) – cena 29 EUR (cca 752 Kč*) / 39 EUR (cca 1011 Kč*)

Další dobrou zprávou pro cestující je změna v podmínkách zpátečních jízdenek City Star, u nichž končí nutnost strávit minimálně jednu noc ze soboty na neděli v cílové zemi. Například za jízdenku City Star na In-kartu/Rail plus v pětičlenné skupině vlakem z Prahy do Mnichova zaplatí jeden cestující v jednom směru bezkonkurenčních 25 EUR (cca 648 Kč*). *Ceny jsou stanoveny fixně v EUR, pro přepočítání na Kč se používá aktuální přepočítávací kurz.

08. 12. 2011 Stavbě koridoru u Plzně už nic nebrání, pozemek je vyvlastněn (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/156284-stavbe-koridoru-u-plzne-uz-nic-nebrani-pozemek-je-vyvlastnen/>)

Krajský úřad v Plzni schválil vyvlastnění pozemku v Kyšicích, který stál v cestě plánované přeložce plzeňsko-pražské železniční trati. Majitel – podle svých sousedů spekulant, který ve skutečnosti v obci vůbec nežije – se zdráhal půdu státu prodat, podle Správy železniční dopravní cesty tak hrozilo, že propadne nárok na evropské dotace. Ty jsou přitom pro ambiciózní stavbu s tunelem napříč vrchem Chlum klíčové.

O vyvlastnění posledního pozemku, který stál v cestě nové železniční trati, rozhodl už dříve plzeňský magistrát, nyní ho zpečetil krajský úřad. Správa železniční dopravní cesty tak bude moci zahájit stavbu podle harmonogramu na jaře příštího roku. Majitel pozemku David Besten se sice může obrátit na soud, podle investora to však už samotnou stavbu neohrozí. Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally měl David Besten přehnané nároky. "Požadoval nové a nové věci – zcela neregulární a nehorázné," podotkl mluvčí. Majitel navíc chtěl za půdu tolik peněz, kolik stát podle zákona nemůže dát. S médii

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 spekulant odmítá.

09. 12. 2011 Na tratě Liberecka vyrazí z nových vlaků zlomek, dodávka se opozdila (RS 1)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/na-trate-liberecka-vyrazi-z-novych-vlaku-zlomek-dodavka-se-opozdila-1p8-/liberec-zpravy.aspx?c=A111208_190020_liberec-zpravy_oks)

V neděli měly na železniční tratě po celém Libereckém kraji vyjet moderní švýcarské vlaky značky Stadler. To se však nestane, z 16 vozů jich z výroby dorazilo pouze pět. Cestující na Jablonecku i v Harrachově musí vydržet ve starých motorácích, v novém vlaku se svezou zatím pouze na Frýdlantsku. Liberecký kraj, který si moderní dopravu objednal, zuří. "Budeme postupovat striktně podle smlouvy a uplatníme veškeré sankce," prohlásil Martin Sepp, náměstek hejtmána pro dopravu.

"Mrzí nás to, ale nic s tím neuděláme. Jsme závislí na drážním úřadu, který vydává průkazy způsobilosti nově nasazovaným vozidlům, navíc se na nich objevily i závady, které dodávku také zpozdily," prohlásil Jindřich Berounský, dopravní specialista Českých drah. Jeden z vozů zůstal v Děčíně, kde ho po důkladné prohlídce dál nepustili, další vlaky do Čech z Berlína, kde se soupravy vyrábějí, ani nedorazily. Potíže jsou i na trati v Harrachově, kde ještě stále neproběhly potřebné úpravy, aby se na ně Stadler mohl vydat. Původně měly začít jezdit od 11. prosince na Jablonecku, na trati Liberec – Tanvald – Harrachov, kde je také potřeba největší počet vozů. Cestující na ně ale budou čekat marně.

Zpoždění dodávky se ČD prodraží

"Všech pět stadlerů plus pět vozů typu Regionova nasadíme kompletně na tratě Frýdlantska, a zároveň i na trasu ze Smržovky do Josefova Dolu. Na Jablonecku zatím necháme motorové vozy, české rychlíkové a postupně je budeme nahrazovat," zmínil Berounský. Smůla, která se Českých drah drží, postihla i dodávku odbavovacího zařízení, která se také opozdila. Namísto prodejních automatů si tak cestující koupí ve vlaku jízdenku u průvodčího. Berounský doufá, že do konce ledna už budou stadlery jezdit po celém kraji. Zdržení se firmě prodraží. "Provozní náklady půjdou do milionů vzhledem k tomu, že až do konce ledna budeme muset platit mzdu minimálně deseti lidem a budeme mít také vyšší spotřebu nafty," prozradil Berounský. Jizerskohorská železnice tvoří asi 35 procent regionální dopravy v kraji. Patří do ní celý Frýdlantský výběžek, cesta z Liberce na Jablonec, Tanvald i Harrachov, a také ze Smržovky do Josefova Dolu.

Tendr na vlaky

Liberecký kraj vypsal tendr na zajištění dopravy v roce 2008. Jeho podmínkou byly lepší služby a hlavně moderní vlaky. Z pěti zájemců nakonec vybral České Dráhy, které nabídly nejnižší cenu za jeden kilometr – 108 korun. Nákup moderních vlaků vyšel firmu na téměř 878 milionů, 35 procent ale získala z evropských fondů. Provoz na tratích má zajišťovat patnáct let.

09. 12. 2011 Slavnostní zahájení stavby „DOZ Františkovy Lázně – Aš“

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

Slavnostně zahájena dnes byla další akce zvyšující bezpečnost na české železnici, konkrétně realizace dálkového ovládní zabezpečení trati mezi městy Františkovy Lázně a Aš. Zásadním významem zahajované stavby je především zvýšení bezpečnosti železniční, ale i silniční dopravy – rekonstrukce osmi železničních přejezdů. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

Ing. Pavel Habarta, MBA, za SŽDC uvedl, že „stavba ‚DOZ Františkovy Lázně – Aš‘ je akcí racionalizačního charakteru, která si klade za cíl úsporu provozních nákladů a zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu, při využití moderního zařízení technologie. Je řešena v souladu s požadavky na interoperabilitu pro evropské železniční síť.“ Technické řešení vytvoří otevřený stavebnicový systém, který umožní bez neúměrných nákladů budoucí bezproblémové doplnění, SZZ ŽST Františkovy Lázně, ŽST Aš, dálkového ovládní traťového úseku Františkovy Lázně – Vojtanov, Aš – Selb, Aš – Aš město, Aš město – Hranice v Čechách a doplňování přejezdových zabezpečovacích zařízení zabezpečených dnes výstražnými kříži a přenesení dálkového ovládní do Chebu.

V dopravní kanceláři v železniční stanici Františkovy Lázně bude zřízeno jedno plně zálohované dispečerské pracoviště dálkového ovládní, vybavené jednotným obslužným pracovištěm a pracovištěm graficko-technologické nadstavby. V této souvislosti budou provedeny stavební úpravy v dopravní kanceláři a v provozním objektu. V železničních stanicích Hazlov a Aš bude provedena rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení. Vybrané rozhodné výhybky zde budou osazeny elektromotorickými přestavníky (EMP), které budou v dohodnutém dopravním programu pro jednotlivé dopravní ústředně ovládnány a zapojeny do systému dálkového ovládní. Výhybky s EMP budou opatřeny dálkově ovládným elektrickým ohřevem. Ostatní výhybky, které nebudou zapojeny do ústředního ovládní, budou zabezpečeny pomocí elektromagnetických zámků (EMZ).

V mezistaničních úsecích bude položen optický a metalický kabel a rekonstruováno traťové zabezpečovací zařízení. Budou provedeny rekonstrukce stávajících přejezdových zařízení a jejich zavázání do systému dálkového řízení. Kontrola volnosti staničních kolejí v jednotlivých ŽST a traťových úsecích, bude zajišťována počítači náprav. V rámci stavby dojde k vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. (nejvyšší) kategorie – elektronické stavědlo – ESA 11 s EIP, dále ke zřízení JOP (Jednotné obslužné pracoviště v železniční stanici Františkovy Lázně) pro řízení železničních stanic Hazlov a Aš. V mezistaničních úsecích (Františkovy Lázně – Hazlov – Aš) bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení – automatické hradlo. Výhybky budou vybavené elektrickým ohřevem výměn (EOV). Rekonstruovány budou také železniční přejezdy, které budou mimo jiné vybaveny signalizací pro nevidomé. Stavba přinese také nová sdělovací technologická zařízení, například rozhlas, kamerový systém, požární signalizaci nebo osvětlení.

Stavba je svou náplní především záležitostí technologie, kolejové úpravy v jednotlivých traťových úsecích nejsou uvažovány. Provedeno bude především odvodnění výhybek pro montáž EOV, práce související s rušením nepotřebných izolovaných styků z důvodů zrušení kolejových obvodů apod. Stavebními úpravami projde část kolejového svršku a spodku ve stanici Hazlov a traťové úseky Františkovy Lázně – Hazlov.

Vybraná data

Délka tratí zahrnutých do stavby	21 km
Dálkově ovládných ŽST	2
Počet ŽST s novým SZZ 3. kategorie	2
Počet mezistaničních úsecích s novým TZZ 3. kategorie	2
Počet výhybek zabezpečených elektromotorickými přestavníky	6
Počet výhybek vybavených elektrickým ohřevem výměn (EOV)	6
Úspora dopravních zaměstnanců	13

Celkové investiční náklady stavby, včetně přípravy a 7% rezervy dle mezinárodních pravidel FIDIC, které vycházejí z rozpočtu projektu stavby, představují částku 124 269 000 Kč bez DPH. Finanční prostředky z národních zdrojů poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Rozhodující část je zajišťována spolufinancováním z prostředků Evropské unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek EU může být až 85 % ze způsobilých nákladů. Přípravnou dokumentaci a projekt stavby zpracovala společnost TMS s.r.o. Zhotovitelem se na základě výběrového řízení stala společnost AŽD Praha, s.r.o. Realizace se dle předpokladu uskuteční v letech 2011 – 2013. Stavební práce budou provedeny do 30. září 2012, celkové dokončení stavby je smluvně potvrzeno do 31. ledna 2013.

09. 12. 2011 Reorganizace SŽDC: Snížení počtu organizačních jednotek přinese výrazné úspory a zvýší funkčnost systému

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

Nové uspořádání vytvoří podmínky pro sloučení činností, které jsou obsahem provozování dráhy a zajištění provozuschopnosti na úrovni organizačních jednotek SŽDC, sloučení správ dopravní cesty a regionálních center provozu (pod SŽDC od 1. 9. 2011). Tím bude dovršen projekt „živé dopravní cesty“ na úrovni organizačních jednotek SŽDC. Správy dopravní cesty (SDC) a Stavební správy (SS) jsou organizační jednotky SŽDC, jejichž posláním je komplexně zabezpečovat právu, údržbu, opravy (SDC), rekonstrukce a výstavbu (SS) všech objektů tvořících železniční dopravní cestu a ostatního hmotného majetku, se kterým má SŽDC právo hospodařit. V rámci reorganizace dochází ke sjednocení a snížení počtu Správ dopravní cesty (SDC) z původních třinácti na sedm. Stavebních správ (SS) budou od 1. ledna 2012 dvě na místo současných tří. Sloučením a sjednocením

organizačních jednotek se nové obvody SDC rozlohou přiblíží k územně správním obvodům NUTS 2. Dalšími přínosy nového uspořádání jsou centralizace ekonomiky a průřezových činností, úspora mzdových nákladů a v prvním pololetí roku 2012 předpokládaná úspora až 500 zaměstnanců. U nově vzniklých SS bude sjednocena organizační struktura.

ORGANIZAČNÍ JEDNOTKY SŽDC a nově jmenovaní ředitelé (k 9. 12. 2011) ŘEDITEL

Správa dopravní cesty střední Čechy se sídlem v Praze	Zdeněk Vondrák
Správa dopravní cesty severozápadní Čechy se sídlem v Ústí nad Labem	Josef Kalivoda
Správa dopravní cesty jihozápadní Čechy se sídlem v Plzni	Jaroslav Kučera
Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy se sídlem v Hradci Králové	Petr Vodička
Správa dopravní cesty severní Morava se sídlem v Ostravě	Jiří Macho
Správa dopravní cesty střední Morava se sídlem v Olomouci	Václav John
Správa dopravní cesty jižní Morava se sídlem v Brně	Pavel Šprdlík
Stavební správa západ se sídlem v Praze	Lubor Hrubeš
Stavební správa východ se sídlem v Olomouci	Martin Maděra

Termín dokončení Proces

31. 12. 2011	Zrušení stávajících organizačních jednotek Správa dopravní cesty a Stavební správa
1. 1. 2012	Vznik nově koncipovaných organizačních jednotek Správa dopravní cesty a Stavební správa Realizace organizačních změn v ekonomice a průřezových činnostech Realizace organizačních změn u odborných správ SDC (u Správy budov a bytového hospodářství, Správy mostů a tunelů a u Správy elektrotechniky a energetiky)
1. 3. 2012	Realizace organizačních změn u odborných správ SDC (u Správy tratí a Správy zabezpečovací a sdělovací techniky)
1. 4. 2012	Sloučení Regionálních center provozu a Správ dopravní cesty
1. 7. 2012	Realizace případných úprav obvodů nových organizačních jednotek

Nové SDC

Slučuje původní obvody SDC

Správa dopravní cesty jižní Morava se sídlem v Brně	Brno a Jihlava
Správa dopravní cesty severovýchodní Čechy se sídlem v Hradci Králové	Hradec Králové, Liberec a Pardubice
Správa dopravní cesty severní Morava se sídlem v Ostravě	Olomouc a Zlín
Správa dopravní cesty severní Morava se sídlem v Ostravě	beze změny
Správa dopravní cesty jihozápadní Čechy se sídlem v Plzni	České Budějovice a Plzeň
Správa dopravní cesty střední Čechy se sídlem v Praze	beze změny
Správa dopravní cesty severozápadní Čechy se sídlem v Ústí nad Labem	Karlovy Vary a Ústí nad Labem

V rámci nových SDC dojde následně (k 1. 2012) ke sjednocení Správ budov a bytového hospodářství, Správ mostů a tunelů a Správ elektrotechniky a energetiky. U každé nově vzniklé SDC bude jedna výše uvedená správa. K 1. březnu 2012 bude také posouzen počet a územní působnost Správ tratí a Správ sdělovací a zabezpečovací techniky a budou provedeny úpravy jejich počtu a působnosti. Po stránce věcné náplně činností SDC nedojde ke změnám.

Z historie

2003 – Vznik SŽDC na základě zákona č. 77/2002, o transformaci státní organizace České dráhy

2004 – Stavební správy byly k SŽDC převedeny k 1. 1. 2004 s posláním zajišťovat přípravu a realizaci investičních celků železniční infrastruktury.

2008 – SDC byly k SŽDC převedeny k 1. 7. 2008 s posláním komplexně zabezpečovat provozuschopnost železniční dopravní cesty dle § 2 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Vytvořená organizační struktura SŽDC, platná i v současné době, obsahuje třináct SDC (Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec, Olomouc, Ostrava, Pardubice, Plzeň,

Praha, Ústí nad Labem a Zlín) a tři SS (Olomouc, Plzeň a Praha). Vnitřní organizační struktura SS a SDC a jimi zabezpečované činnosti nedoznaly od doby převodu k SŽDC prakticky žádnou změnu (kromě změn počtů zaměstnanců). U SDC bylo zpočátku nutné, aby se jejich činnost ve vzniklé struktuře SŽDC „usadila“, později se čekalo na převod organizačních složek ČD a činností souvisejících se vznikem tzv. „živé dopravní cesty“ s tím, že struktura a uspořádání SDC bude v novém organizačním uspořádání SŽDC řešena komplexně. U stávajících SS je rozdílné jejich vnitřní organizační uspořádání a územní působnost není jednotná s územní působností SDC. Strukturální obsah činnosti všech tří SS je v zásadě totožný, pouze SS Praha (odlišně od ostatních) celosíťově zajišťuje základní technologické stavby GSM-R a ETCS.

2011 – Nyní, po konsolidaci a zaběhnutí jednotek u SŽDC a po vzniku živé dopravní cesty (1. 9. 2011), je možno postupně přikročit k jednotlivým změnám ve vnitřním organizačním uspořádání SŽDC.

Mapa stávajícího rozložení organizačních jednotek SŽDC – <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/reorganizace-szdc/mapa-oj-stara.pdf>

Mapa nového uspořádání Správ dopravní cesty (od 9. 12. 2011) – <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/reorganizace-szdc/mapa-sdc-nova.pdf>

Orientační mapa dislokačního rozdělení působnosti nových Stavebních správ (od 9. 12. 2011) – <http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/reorganizace-szdc/mapa-ss-nova.pdf>

09. 12. 2011 Modrý symbol ČD jde do výslužby (498.022)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/155751-modry-symbol-cd-jde-do-vysluzby/>)

Parní lokomotiva 498.022, která vždy byla symbolem toho nejlepšího, co České dráhy mají, jde do výslužby. Stroji, který vyrobily Škodovy závody v Plzni v roce 1947, na začátku příštího roku skončí technická způsobilost provozu parního kotle. Dnes je pravděpodobně na dlouhou dobu poslední příležitost spatřit ho v čele historického vlaku vypraveného pro veřejnost. Opětovné zprovoznění parní lokomotivy s proslou revizí kotle je záležitost milionů korun a mnoha měsíců náročné a velmi odborné práce. Především kvůli její finanční náročnosti není jasné, kdy se do ní budou moci železničáři pustit, mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský uvedl, že zprovoznění závisí na finančních možnostech ČD.



Poslední plánovaná jízda lokomotivy 498.022 bude v čele Křivoklátského expresu, na kterém se právě tento stroj pravidelně objevoval téměř deset let. Pojede dnes z pražského Braníka přes Vršovice, Smíchov a Beroun do Křivokláta a zpět. Odjezd z Braníka je naplánován na 9:06, ze Smíchova na 9:37, z Křivokláta zpět do Prahy odjede v 16:02. Na Křivoklátě bude připraven předvánoční jarmark, cestující z historického vlaku mohou jízdenku použít jako poukaz na slevu k prohlídce hradu.

Čtvrtstoletí historického provozu

Lokomotiva známá pod přezdívkou "Albatros" je legendou několika generací. Z pravidelného provozu byla vyřazena v roce 1971, poté ji vedení ČSD vytypovalo jako jeden z exponátů pro tzv. železniční skanzen, který měl vzniknout v České Třebové. Po zrušení plánů na výstavbu této expozice odvezli nadšenci z depa Praha-Libeň lokomotivu "k sobě" a pustili se do její opravy. Podařilo se, v Libni dokonce obnovili původní modro-bílo-červený nátěr. Novou technicko-bezpečnostní zkoušku složila "dvaadvacítka" v roce 1985 – a měla zajištěnou světlou budoucnost. Zatímco několik jeho parních kolegů bylo po rozpuštění železničního skanzenu sešrotováno nebo chátralo, modrý krasavec se objevoval při každé příležitosti, kdy mohl pozvednout prestiž ČSD a později ČD.

Slavný je příběh z roku 1987: "Albatros" vedl zvláštní vlak na festival Porta do Plzně. Když už dorazil do cíle, strhla se prudká bouřka a zůstala neprůjezdná trať od Chebu do Plzně, kde uvázl i Západní expres z Frankfurtu do Prahy – jeden ze dvou vlaků, které tehdy jezdily z Československa do západního Německa. Aby se cestující z Plzně dostali do hlavního města včas, udělali tehdy plzeňští dispečeři velké rozhodnutí – nechali sestavit náhradní soupravu a do jejího čela postavili lokomotivu, kterou měli na nádraží k dispozici a která se stejně měla vrátit do Prahy – "Albatros". Snad není třeba připomínat, že v 60. letech "Albatrosy" vodily právě i Západní expres (byť zrovna stroj 498.022 na plzeňské trati nikdy nejezdil).

První pauza v provozu Albatrosu nastala v roce 1989. Při technické revizi prošel i dalšími úpravami, především často zpochybňovaným dosazením malých usměrňovacích kouřových plechů, později i malých světlometů. Uvádí se (Borek), že jejich dosazení bylo přáním známého železničního fotografa, historika a později i funkcionáře ČD Jaroslava Kocourka – lokomotiva takové plechy dostala

z výroby, ačkoli většinu provozního "života" strávila s velkými plechy (k tomu je ovšem třeba dodat, že většinu provozního období strávil stroj v černém nátěru, v prvních letech muzejního provozu se zase objevila pochybná kombinace modrého nátěru a komunistické hvězdy).

Šlo ale spíše o drobné půtky železničních fanoušků – pro ostatní bylo spíše důležité, že "Albatros" pořád jezdil. V provozu přežil i nejstarší provozní muzejní lokomotivu "Mikádo" (387.043), která je odstavena od roku 2001, i rekordní lokomotivu 498.106 z druhé série "Albatrosů" (oba tyto stroje ovšem patří Národnímu technickému muzeu, zatímco 498.022 Českým drahám). Nejvýrazněji na sebe lokomotiva upozornila při mezinárodních akcích. Nejprve se již v roce 1989 vydala spolu s děčínskou "Lízou" 475.179 do Amsterdamu na oslavu 150 let nizozemské železnice, poté v roce 2007 vyjel "Albatros" s toutéž partnerkou na výročí 150 let Gotthardské dráhy. V obou případech byl modrý elegán (ale i černá kráska) středem pozornosti. Častá byla také účast "Albatrosu" na slovenských nostalgických akcích. V roce 2009 potom společně s lokomotivou 486.007 (z tohoto předválečného typu vycházela konstrukce lokomotiv 498.0) dovedl historický Winton Train do stanice Furth im Wald. Tentokrát však s ním dále nepokračoval, zatímco souprava historických vozů vedená posléze německými historickými lokomotivami řad 50 a 01 odvezla cestující, které kdysi zachránil Nicholas Winton před nacistickým šilenstvím, až do Holandska.

Především ale vykonal "Albatros" spoustu práce v čele "obyčejných" nostalgických vlaků, každý rok jel několikrát z Prahy přes Beroun na Křivoklát, pravidelně vodil také vlak z Prahy do Stochova nebo na Mezinárodní strojírenský veletrh do Brna (ten však už v posledních letech nejezdil), loni se zúčastnil velkých oslav dne železnice na Olomoucku.

Teď už pětadesátiletý "Albatros" končí další etapu svého "života". I kdyby dráhy nakonec našly peníze na jeho opravu, zřejmě bude nejméně rok odstaven. Protože předchozí opravy s sebou často přinášely změny vzhledu parní lokomotivy, dost možná nadchází poslední příležitost vidět ho v současné inkarnaci. Další veřejnou jízdu už České dráhy neplánují. Od příštího roku bude jako "velká" pražská parní lokomotiva (k dispozici je ještě "malý" vršovický "Čtyřkolák" a několik tendrovek z Lužné) "Šlechtična" 475.179, jejímž domovem dosud byl Děčín.

Lokomotivy řady 498.0

Po skončení druhé světové války a vzpamatování lokomotiv z následků bombardování zahájily Československé státní dráhy obnovu svého vozového parku. U Škodových závodů objednaly ještě v roce 1945 čtyřicetku lokomotiv řady 486.0, kterou v Plzni vyvinuli už před válkou, jejímu většímu rozšíření ale zabránila okupace a postupné zastavení výroby lokomotiv v protektorátních strojírnách ve prospěch zbrojní výroby. Škoda ale místo toho přišla s projektem docela nové tříválcové lokomotivy – byť starším typem výrazně inspirovaným. Výsledkem byla výkonnější (ale také těžší) lokomotiva řady 498.0. Všechny 40 strojů bylo vyrobeno v letech 1946 – 1947, první z nich prošla technicko-policejní zkouškou na trase Choceň – Pardubice (v tomto téměř rovném úseku se zkoušela většina lokomotiv až do otevření cerhenického okruhu) 25. 1. 1947. Stroje dostaly z výroby atraktivní modro-bílo-červený nátěr, který pro ně navrhl malíř Vilém Kreibich.

Přes technickou pokročilost lokomotiv, které dostaly přezdívku "Albatros", se záhy objevily problémy. Zdůrazňována bývá horkoběžnost a praskání prostředního válce, stroje byly také velmi náročné na obsluhu. Protože na rozdíl od novějších lokomotiv neměly mechanický příkladač, museli na nich (až do rekonstrukce, kdy byl tento přístroj dosazen) jezdit dva topiči. "Albatrosům" příliš nepomohly ani pochybné nápady na zlevnění provozu, se kterými přicházeli železničáři v době nastupujícího komunistického režimu (nápady typu používání mouru namísto uhlí ale musely "přežít" i všechny ostatní lokomotivy v postižených depech).

Výkonné lokomotivy řady 498.0 byly zprvu deponovány v depech Praha-Masarykovo, Přerov, Bohumín, Žilina a Bratislava, krátkodobě i v dalších depech. Protože ale právě tyto trati přišly mezi prvními na řadu při počínající elektrizaci, staly se zhruba po deseti letech doménou "Albatrosů" další hlavní trati – v Česku byly lokomotivy dislokovány v Děčíně, Plzni a Táboře, odkud vodily rychlíky do Prahy. Nadále zůstávaly "Albatrosy" i v Bratislavě. Tam stejně jako v Plzni jezdily v 60. a letmo i 70. letech po boku svých novějších protějšků řady 498.1. Především plzeňské "Albatrosy" byly nesmírně populární. Tamní depo je hýčkalo, několik strojů obdrželo původní modro-bílo-červený nátěr (během provozu byly všechny "Albatrosy" postupně přetřeny na černo), a nasazovalo i na obzvlášť prestižní výkon v čele Západního expresu Praha – Paříž.

"Albatrosy" se zúčastnily i mnoha dopravních nehod. Právě lokomotiva řady 498.0 projela na Štědrý den v roce 1953 návest stůj a najela do stojícího osobního vlaku u Šakvic. V troskách vagonů zahynulo 106 lidí. Lokomotiva 498.033 se naproti tomu vrátila do služby a jezdila až do roku 1970. Poslední "Albatros" byl zrušen v roce 1973, část lokomotiv zůstala zachována jako vytápěcí kotle a sešrotována až později. Do dnešních dnů přežily dva stroje řady 498.0. Jednak jde o dobře známý 498.022, druhý dochovaný "Albatros" je polozapomenutý 498.014, který dojezdil v Plzni. Snahy o jeho

opravu alespoň do vystavovatelného stavu nikdy nedošly naplnění, bohužel ale došlo k několika výrazným zásahům provedeným sice zřejmě v dobrém úmyslu, ale i kvůli nim se dnes odborníci shodují, že je lokomotiva 498.014 už neopravitelná.

10. 12. 2011 SŽDC chce nevyužívané tratě prodávat za nejvyšší cenu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/156506-szdc-chce-nevyuzivane-trate-prodavat-za-nejvyssi-cenu/>)

Blíží se historicky první prodeje kolejí v Česku. Jejich vlastník – Správa železniční dopravní cesty – už připravil metodiku, podle které chce prodělečné tratě zájemcům nabízet. Kritici nového materiálu ale varují: pokud vláda návrh schválí, paradoxně tím nepodpoří dopravce, kteří chtějí ztrátové železnice zachraňovat, ale spíše spekulanty s pozemky nebo železem. Základní otázka celého sporu zní, zda má stát při zbavování se tratí podpořit symbolickou cenou ty zájemce, kteří chtějí odepsanou železnici dál provozovat, nebo zda se má chovat tržně jako řádný hospodář a nabízet vyřazené tratě za plnou cenu. Odpověď už státní správce kolejí zvolil: "V žádném případě nebude docházet k prodejm nebo k tzv. prodejm za nějakou symbolickou korunu apod., to zcela vylučujeme," prohlašuje mluvčí SŽDC Pavel Halla a dodává, že nejztrátovější tratě budou nabídnuty ve výběrových řízeních, v nichž znalec dopředu stanoví jejich výchozí cenu.

Spory o první desítku tratí, určených ke zrušení nebo k případnému budoucímu prodeji se vedou už přes rok. Brání se především dotčené obce a likvidaci železnic také oddálil fakt, že se vždy těsně před zrušením objevili právě zájemci o koupi takových kolejí. Jde například o tratě z Malé Morávky, Hevlína nebo třeba Otovic. "Pokud na takových tratích není udržována pravidelná doprava, tak peníze na jejich údržbu jsou penězi, které se nevyplatí investovat," konstatuje mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. "Stát chce dráhy jednoduše vydražit, dát je nejvyšší nabídkové ceně. Jenže tu bude ve výběrových řízeních schopný zaplatit pouze handlíř se železem, tzn. třeba Kovošrot, Metalšrot a podobné subjekty," kritizuje záměr Bohumil Augusta, ředitel společnosti KŽC doprava, která provozuje vlaky na dvou tratích ve Středočeském kraji a o jednu z tratí se zároveň stará. Podle něj hrozí, že koleje v budoucnu odkoupí buď například investoři, pro které budou zajímavé drážní pozemky nebo firmy, které posléze provedou za pro ně výhodných podmínek tzv. rekultivaci železnice, tedy například zavezení železničního zářezu stavební sutí. Další variantou jsou pak právě firmy vykupující železo: "Stát tímto materiálem vlastně říká, že mu jde o to, rozebrat koleje. Tím pádem se nabídka dopravní obsluhy výrazně zmenší," domnívá se Augusta.

Spor mezi minoritním a majoritním správcem kolejí vychází taky z toho, jak rozdílně interpretují údajnou vysokou ztrátovost regionálních tratí. Příkladem je třeba zanedbaná železnice ze středočeských Zásuk do Bošic, po které právě KŽC doprava vozí pravidelné letní spoje. Trať ale udržuje SŽDC a oba subjekty se neshodnou na tom, jaké peníze do těchto kolejí bývají ročně investovány. "Jen za rok 2010 jsme na údržbové a rekonstrukční práce na této trati museli investovat přes jeden a půl milionu korun," tvrdí Pavel Halla. "Není to pravda, pouze tady dělají čtyřikrát do roka povinné prohlídky a jednou projedou dráhu pojízdnou rozchodkou. My stejné činnosti jako provozovatel dráhy děláme paralelně na podobné trati a stojí nás to ročně asi dvacet tisíc korun. V součtu včetně nákladů na úřednický aparát a různou režii a administrativu mohlo být do této dráhy nanejvýš proinvestováno asi sto tisíc korun," domnívá se Bohumil Augusta. S tím ale Halla nesouhlasí: "To je samozřejmě jeho tvrzení, ale jde o nesmysl. Jsou tam například přibližně za půl milionu korun náklady na naše provozní zaměstnance a taky jsme opravili střechu nádražní budovy." Podle Bohumila Augusty však SŽDC část proinvestovaných nákladů státní organizace vykazuje jen fiktivně: "Lze se domnívat, že tyto peníze pravděpodobně křížově končí jinde, např. na důležitějších tratích, než jsou regionální železnice. Pak však nemůže SŽDC tvrdit, že jim lokálky tolik prodělávají."

Materiál, řešící budoucí tendry ztrátových tratí, teď dostalo ministerstvo dopravy a prochází mezirezortním připomínkovým řízením. Zatímco krajské úřady a hospodářské komory k němu připravují svá stanoviska, dopravci, provozovatelé drah, ale třeba také obce a města jsou z připomínkování vynecháni. Na otázku, jaké bude v uvažovaných výběrových řízeních stát požadovat záruky, aby na dražené trati nový vlastník zachoval dopravu, odpovídá mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák neurčitě: "O tom se materiál nezmiňuje, to neřeší." Ministerstvo se tak pouze odkazuje na platný zákon o drahách, který by případným spekulantům zrušení tratí částečně komplikoval. Z ministerstva dopravy zamíří materiál do vlády v lednu, pokud projde, vůbec první prodej kolejí v Česku odstartuje v roce 2012.

Seznam tratí, které chce SŽDC prodat:

- Broumov – Otovice

- Malá Morávka – Bruntál
- Uhřetice – Čejč
- Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín
- Loket – Krásný Jez
- Mladotice – Kralovice
- Aš – Selb (GER)
- Mochov – Čelákovice
- Libochovice – Račíněves
- Obrnice – Čížkovice

11. 12. 2011 Dráhy vylepší dalších 62 vagonů za miliardu (Bp)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-vylepsi-dalsich-62-vagonu-za-miliardu-fjo-/eko-doprava.aspx?c=A111211_143333_eko-doprava_vem)

Cestující v rychlících mezi Plzní a Českými Budějovicemi či Prahou a Hradcem Králové čeká za pár let svezení lepšími vlaky. České dráhy se po téměř roce rozhodly znovu vypsát soutěž na modernizaci 62 vozů řady Bp, které se vyráběly ve Vagonce Studénka na začátku devadesátých let minulého století. Dráhy se rozhodly na rozdíl od lednové soutěže, kterou zrušily, stejné vozy modernizovat podstatně důkladněji a také zhruba třikrát draž. Odhadovaná cena zakázky je 1,1 miliardy korun, dráhy soutěž vypsaly v pátek. "Rozhodli jsme se pro větší kvalitu a komfort pro cestující," vysvětlil vypsání nové soutěže mluvčí drah Petr Štáhlavský.

Zatímco původní zakázka počítala pouze s výměnou sedaček a oken, teď by mělo dojít například také k instalaci klimatizace či vakuového WC, rychlost vagonů stoupne ze 120 na 140 kilometrů v hodině. "Budou to vagony pro rychlíkové tratě," dodal Štáhlavský. Dráhy je chtějí využívat i s novými řídicími vozy, které pro ně vyrábí Pars nova. Modernizací projdou třeba rychlíky z Prahy do Trutnova přes Hradec Králové nebo z Brna do Plzně přes České Budějovice. Dráhy investují miliardy korun do rekonstrukcí starých rychlíkových vozů. Úroveň a rozsah modernizace se značně liší, od prosté "humanizace" až po kompletní rekonstrukci. Podle vedení je to levnější než nákup úplně nových vozů. Na dálkové spoje má firma získat 16 vysokorychlostních jednotek RailJet.

11. 12. 2011 V centru Frenštátu vyroste nová vlaková zastávka (Frenštát pod Radhoštěm město)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/156555-v-centru-frenstatu-vyrose-nova-vlakova-zastavka/>)

Po více než deseti letech příprav se obyvatelé Frenštátu pod Radhoštěm dočkají nové vlakové zastávky v centru města. Správa železniční dopravní cesty slíbila, že její stavbu z větší části zaplatí. Zastávka je sice zanesena v jízdním řádu na trase Ostrava – Valašské Meziříčí už deset let, zatím ale jen na papíře a cestující musí i nadále chodit z nádraží na okraji města. Pokud nenastanou žádná zdržení, měla by být zastávka uvedena do provozu v roce 2013. Železniční zastávku v centru města připravuje vedení radnice už od přelomu století, na investici za 13 milionů korun ale neměla dost peněz. Teď ale otočila Správa železniční dopravní cesty, která původně financování odmítala. "Nemůžeme zhodnocovat cizí majetky nebo jen tak něco se státními prostředky dělat, ale vždy je potřeba vidět v tom nějaký veřejný zájem a veřejnou prospěšnost. To se u tohoto záměru prokázalo, proto se mu samozřejmě nebráníme," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Místostarosta Frenštátu Pavel Mička (ČSSD) uvedl, že se město bude podílet na financování oprav chodníků, parkoviště nebo veřejného osvětlení a také na úpravách zeleně. České Dráhy předpokládají, že by novou zastávku mohla denně využívat až tisícovka cestujících.

12. 12. 2011 Zahájení stavby „DOZ Česká Třebová – Přerov“

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

Oficiálně zahájena dnes byla realizace stavby, která řeší systém dálkového řízení dopravy a ovládání technologických zařízení v traťovém úseku Přerov (mimo) – Česká Třebová (mimo) včetně vazeb

na stávající zabezpečovací a informační systémy. Vlastní řídicí dispečerské centrum pro tento řízený úsek bude umístěno do nové budovy Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) v Přerově. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Stavba věcně navazuje na již realizované stavby modernizace či optimalizace spojovacího ramene I. a II. železničního tranzitního koridoru v úseku Přerov (mimo) – Česká Třebová (mimo). V rámci těchto staveb bylo vybudováno mj. také moderní zabezpečovací, sdělovací a napájecí zařízení, které umožnilo úsekové řízení a tvoří základ pro dispečerské řízení. Navazuje na již realizované stavby „DOZ Přerov (mimo) – Břeclav (mimo)“ a „DOZ Přerov (mimo) – Polanka nad Odrou“.

Do jednoho z vybudovaných sálů CDP v Přerově budou umístěna nová pracoviště, která budou tvořena sestavami pracovních stanic uspořádaných ve třech řadách za sebou. Jednotlivé stupně budou vzájemně vyvýšeny. V sále budou zřízena tři pracoviště úsekových dispečerů, z toho dva jsou uvažovány pro následné začlenění řízení žst Olomouc, dvě pracoviště řídicích dispečerů a tři pracoviště operátorek. Doplněna bude i přenosová technologie, která se bude týkat rozšíření o dispečerské řízení trati Přerov – Česká Třebová.

V jednotlivých stanicích na trati dojde k úpravě, která bude probíhat především v technologických místnostech. Bude se zejména jednat o obnovu softwaru v technologických celcích zabezpečovacích a sdělovacích systémů a k částečné obnově uspořádání stolu výpravčího. Jednotlivé stanice budou vybaveny kamerovými systémy pro sledování vybraných částí staničních obvodů a ve stanicích dojde i k úpravě části sdělovacího zařízení vyvolané potřebami dispečerského řízení. V návaznosti na kamerové systémy, kde je zapotřebí zabezpečit napojení kamer na nástupištích na sdělovací a přenosovou infrastrukturu, jakož i vyřešit jejich napájení. Potřebné kabely budou přiloženy do stávajících kabelových tras. Železniční přejezdy na silnicích I. až III. třídy budou vybaveny kamerami začleněnými do kamerového systému s tím, že dispečer CDP bude mít možnost kontrolovat situaci na zmíněných přejezdech. Částečně budou doplněny i elektrické ohřevy výhybek.

Finanční prostředky z národních zdrojů poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Rozhodující část je zajišťována spolufinancováním z prostředků Evropské unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek EU může být až 85 % ze způsobilých nákladů.

Vybraná data

Název stavby	„DOZ Česká Třebová - Přerov“
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Praha a.s.
Zhotovitel	AŽD Praha, s.r.o.
Délka koleje DOZ	109,025 km
Traťová rychlost	160 km/h
Začátek stavby	Česká Třebová v km 0,206
Konec stavby	Přerov v km 183,179 (CDP Přerov)
Počet ovládaných ŽST	12
Termín zahájení	listopad 2011
Termín dokončení	červen 2012
Celkové náklady stavby	140 000 000 Kč

13. 12. 2011 Železniční tragédii z roku 1953 připomíná pamětní deska (Šakvice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/156785-zeleznicni-tragedii-z-roku-1953-pripomina-pametni-deska/>)

Velké železniční neštěstí, které se stalo na Štědrý den v roce 1953 na nádraží v Šakvicích na Břeclavsku, připomíná pamětní deska. Při tragické srážce rychlíku s osobním vlakem tehdy zemřelo 106 lidí, na 80 dalších utrpělo zranění. Na odhalení nové desky se dnes přišli podívat i pamětníci, kteří nehodu přežili. Desku připomínající havárii umístily na budovu České dráhy. "Iniciátorem akce je Ladislav Valihrach, který se svými přáteli oslovil České dráhy s návrhem umístění trvalé připomínky neštěstí v podobě pamětní desky," upřesnila regionální mluvčí Českých drah Kateřina Subová.



Odhalit desku přišel s dalšími pamětníky i tehdy devatenáctiletý Ludvík Ulehla. Cestoval ve třetím voze odzadu, který byl při nehodě zdemolován. "Naštěstí jsem stál v uličce, což mi zachránilo život. Lidé, kteří seděli, neměli šanci. Náraz totiž sedadla doslova sroloval. Kdo seděl, toho to rozmačkalo," vzpomněl po 58 letech na hrůzné okamžiky. Utrpěl tehdy zlomeninu ruky. Na nehodu dodnes vzpomíná i Jarmila Kostrohounová, která pomáhala zraněným. "V obci začala houkat siréna, myslela jsem si, že jde o hasičské cvičení. Když jsme přijeli na šakvické nádraží, všude byl klid. Až když jsme odešli o pár set metrů dál k mezím, našli jsme tu nehodu. Moc tam vidět nebylo, ale bylo slyšet nářek, křik a pláč. To bylo strašné. Vzali jsme nosítka z auta a začali jsme vynášet ty lidi," řekla.

Šakvická nehoda byla důsledkem pochybení lokomotivní čtyř rychlíku číslo 4, který na Štědrý den mířil do Bratislavy. Posádka lokomotivy 498.033 v opilosti usnula, a tak si nikdo nevšiml návštěi stůj před šakvickým nádražím. Před stanicí tehdy stál osobní vlak 718, který čekal na uvolnění staniční koleje. Rychlík do jeho zadní části plnou rychlostí vrazil. Malé dřevěné vagony neměly proti mocnému železnému kolosu nejmenší šanci, skoro všichni v nich zahynuli. Následky nehody by bývaly byly ještě horší, kdyby netrpěliví cestující nezačali z osobního vlaku vystupovat ještě před nádražím, protože se jim nechtělo dál čekat. Nehoda v Šakvicích byla se 106 obětmi druhá nejtragičtější v historii českých železnic. Více mrtvých bylo pouze u Stéblové v roce 1960.

13. 12. 2011 Karlovarský kraj bude dál provozovat mezistátní vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/156806-karlovarsky-kraj-bude-dal-provozovat-mezistatni-vlaky/>)

Čerstvě podepsané memorandum Karlovarského kraje a německého regionu Vogtland zaručuje západočeským cestujícím, že budou i v příštích desetiletích cestovat pohodlně a navíc se dostanou do Německa bez přestupů. Vogtland chce v roce 2015 pořídit nové vlaky, které pronajme svým dopravcům, bez dohody s Karlovarským krajem však hrozilo, že je německý region nepustí za hranice. Skončilo by tak zajištění například přímých vlaků ze Zwickau až do Chebu nebo i Mariánských Lázní nebo do Sokolova. Současné by moderní německé vlaky už nebyly k dispozici českým dopravcům, kteří si je dnes pronajímají.

Memorandum platné do roku 2027 počítá se spoluprací Karlovarského kraje a Vogtlandu například při nákupu nových vlaků, sestavování jízdních řádů nebo financování přeshraničních spojů na tratích Kraslice – Klingenthal a Bad Brambach – Vojtanov. "Pokud budeme postupovat společně, budeme moci získat podpůrné prostředky z Evropské unie a podpoří to rozvoj železniční dopravy na obou stranách hranice," poukázal vogtlandský zemský rada Tassilo Lenk. Karlovarský hejtman Josef Novotný dodal, že dlouhodobá železniční spolupráce umožní užší provázání regionů a například zlepšit situaci zaměstnanosti.

Do vnitrozemí Karlovarského kraje dnes zajíždějí vlaky z Německa na linkách Zwickau – Plauen – Cheb – Mariánské Lázně, kterou spolu s německou společností Vogtlandbahn provozují České dráhy, a Zwickau – Kraslice – Sokolov, kterou provozuje Viamont. Ten s pronajatými soupravami přejíždí i do Karlových Varů a nasazuje je na spoje do Mariánských Lázní. Mezistátní regionální vlaky jezdí také na spoje Marktrewitz – Cheb a po trati přes Potůčky, ty však končí na prvním nádraží za hranicemi. Dálkové mezistátní vlaky v Karlovarském kraji nejezdí od roku 2004.

13. 12. 2011 Nádraží může být historické i moderní, ukázali brněnští architekti (Brno hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/156822-nadrazi-muze-byt-historicke-i-moderni-ukazali-brnensti-architekti/>)

Jak může po vhodné rekonstrukci vypadat hlavní nádraží v Brně zachované v současné poloze, ukázala skupina mladých architektů, kteří navrhli jeho novou podobu. Zachovali důstojnou pozici historické nádražní budovy, kterou doplnili moderními přístavbami a prostorným podchodem, který umožní propojit historické jádro s budoucím Jižním centrem. Návrh vypracovali architekti na zakázku sdružení Nádraží v centru, které se snaží zamezit plánovanému přesunu nádraží na jih. Návrh počítá se vznikem nové haly vedle historické budovy a funkcionalistického objektu hlavní pošty. Kolejiště má dostat odvážnou střechu, která však bude mít průhledy. "Navrhli jsme střechu jako lehký baldachýn s průzory na dominantu Petrova, kterou bude možné



pozorovat z vlaku i ze všech nástupišť. Předpokládáme, že takto řešené nádraží by se stalo jedním ze symbolů Brna," popsal architekt Jan Vrbka.

S názory sdružení se architektonický tým vedený Karlem Havlíšem ztotožnil, ačkoli i z jiných důvodů. Zatímco Nádraží v centru poukazuje na výrazné prodloužení cesty z centra Brna na vlak, architekti poukázali na finanční náročnost stavby nové centrální stanice. "Nejprve jsme tvořili různé urbanistické podoby a vize Jižního centra s odsunutým nádražím či městskou rychlodráhou. Posléze jsme došli k tomu, že Brno nutně potřebuje přehodnotit představu, že bude někdy odsouvat nádraží. To je finančně nereálná vize. Předložený návrh ukazuje, jaké by mohlo nádraží v centru být," uvedl Havlíš, šéf jednoho z ústavů na fakultě architektury brněnské techniky.



Podle návrhu rekonstrukce hlavního nádraží je možné upravit stávající stanici tak, aby byla plně přístupná z obou stran a kolejíště netvořilo bariéru mezi historickým jádrem a Jižním centrem. "Z nádraží v centru dojde člověk za čtvrt hodiny jak na opačný konec historického centra, tak i na druhou stranu budoucího Jižního centra," přiblížil jeden z autorů návrhu Michal Krištof. Architekti se zabývali také budoucí podobou Jižního centra. Dnes je to řídké zastavěné území na jih od současného nádraží. Vedení města chce dosáhnout oživení čtvrti právě tím, že přesune nádraží až na její konec, a plynule ji tak propojí s centrem.

Přestavba železničního uzlu je největší stavbou Brna posledních desetiletí, dle plánů magistrátu obsahuje víc než 1 000 stavebních objektů s rozpočtem v řádu až desítek miliard Kč. Dosud skončila první etapa stavby nového odstavného nádraží. Součástí investice za 3,3 miliardy korun byla například myčka kolejových vozidel.

13. 12. 2011 Výsledky hospodaření SŽDC za 1. – 3. čtvrtletí 2011 a předpoklad hospodaření roku 2011

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

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) po vyhodnocení hospodaření za tři čtvrtletí roku 2011 dosáhla velmi dobrých výsledků v oblasti snižování nákladů a zvyšování produktivity práce. V porovnání s údaji z předchozích let je skutečnost dosažených výsledků letošního roku nejlepším výsledkem ve všech stanovených ukazatelích hospodaření organizace. SŽDC předpokládá, že ve všech klíčových ukazatelích budou výsledky hospodaření za rok 2011 splněny. V roce 2011 se pozitivně promítly úspory vyplývající z nastaveného centrálního řízení a přijatých vnitřních úsporných opatření ve výdajové oblasti činností provozování a provozuschopnost železniční dopravní cesty. Více v příložených tabulkách.

Ukazatel (údaje v tis. Kč)	Skutečnost	Skutečnost	Skutečnost
	1. - 3. čtvrtletí 2009	1. - 3. čtvrtletí 2010	1. - 3. čtvrtletí 2011
Produktivita (tržby bez dotací na 1 zaměstnance)	308	334	385
Provozní náklady	17 835 041	16 180 044	14 862 916
Provozní výsledek hospodaření	-153 791	-352 054	2 138 843
Výsledek hospodaření za účetní období	14 608	-390 214	1 795 746
EBITDA	4 257 380	3 720 913	5 523 644
Ukazatel (údaje v tis. Kč)	Skutečnost	Skutečnost	Očekávaná skutečnost
	2009	2010	2011
Produktivita (tržby bez dotací na 1 zaměstnance)	421	456	519
Provozní náklady	25 865 794	22 927 592	21 476 416
Provozní výsledek hospodaření	394 318	-1 318 258	1 957 898
Výsledek hospodaření za účetní období	-1 708 264	-1 503 987	1 128 863
EBITDA	5 335 985	3 630 807	6 185 145

14. 12. 2011 Hlavní nádraží vzniklo jako konečná trati od Vídně (Praha hl. n., 14. prosince 1871)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/156624-hlavni-nadrazi-vzniklo-jako-konecna-trati-od-vidne/>)

Formálně pouhá odbočka, ve skutečnosti ale jeden z nejvýznamnějších tahů v rakouské monarchii byl železniční tah z Gmündu do Prahy, součást Dráhy císaře Františka Josefa, která měla především spojit Vídeň s Chebem a Bavorskem. Odbočka do Prahy ale měla vyšší prioritu, ačkoli šlo už o čtvrtou železniční spojnici obou největších měst Rakouska. Pro Prahu byla právě tato trať nakonec velmi důležitá, končila totiž novým nádražím, které díky své výhodné poloze postupně převzalo od státního (dnes Masarykova) nádraží pozici nejvýznamnější stanice ve městě. Nádraží císaře Františka Josefa (později prezidenta Wilsona, dnes hlavní) přivítalo první vlak 14. prosince 1871. Chebská větev potom čekala na dokončení ještě rok.

Zámecké nádraží

Původní podoba hlavního nádraží byla méně majestátní než ta současná, avšak velmi elegantní. Novorenesanční stavba vznikla podle návrhu Ignáce Ullmanna a Antonína Barvitia, její podoba záhy inspirovala Pražany, kteří začali nádraží označovat jako "zámecké". Zprvu je obklopovaly dvě novoměstské brány, které zmizely pět let po otevření, současně zkrášlily prostor před stanicí Vrchlického sady.

Zahájení provozu na třetí velké parostrojní stanici v Praze se obešlo bez většího zájmu, po dokončené trati z Vídně dorazilo prvním vlakem do Prahy pouze devět lidí. Postupně ale nabývalo na významu, protože cesta přes Gmünd byla rychlejší než přes Jihlavu nebo Brno – natožpak po nejstarší spojnici přes Přerov – a navíc byla v roce 1874 dokončena propojovací dráha mezi Veselím nad Lužnicí a Českými Budějovicemi, kam zamířili další cestující.

Už v roce 1872 dostalo nádraží Františka Josefa menšího souseda, hned vedle vznikla konečná stanice Turnovsko-kralupské dráhy a postupně se obě nádraží propojila, později získala napojení i na hlavní tah do Olomouce prostřednictvím spojky Hrabovka. V roce 1888 začaly na nádraží zajíždět také vlaky od Plzně, když byla zahájena osobní doprava na spojovací dráze ze Smíchova, která ústila do Vinohradského tunelu.

Jedna změna za druhou

Původní stanice brzy přestala postačovat prudce rostoucímu počtu cestujících. Nezbylo proto než ji zbourat a postavit novou. Rekonstrukci nádraží Františka Josefa, jež proběhla v letech 1901 až 1909, dostal na starost architekt Josef Fanta, který ji pojal zcela velkolepě v duchu největších nádraží tehdejší Evropy. Majestátní secesní budova stanice patří mezi skvosty Prahy, a kdyby nebyla tak zchátralá, neměla by zač se stydět i ve srovnání s nejvznešenějšími stanicemi světa. Navíc dostalo nádraží mohutné obloukové zastřešení a vzniklo tak jediné dvoranové nádraží v českých zemích.

Na dlouhá léta zůstala podoba stanice nezměněna, měnilo se ale leccos jiného – zejména název. Krátce poté, co právě na dosavadní nádraží Františka Josefa přijel z exilu čerstvě zvolený prezident Masaryk, bylo nádraží zbaveno svého původního pojmenování a dostalo nový název nádraží Prezidenta Wilsona. To vydrželo do roku 1940, kdy okupační moc přejmenovala nádraží na hlavní. Po válce se vrátil název Wilsonovo nádraží, ale v 50. letech druhá totalita napodobila nacisty a vrátil se název hlavní nádraží. Ten k němu patří dodnes, ačkoli k názvu přibyl v 90. letech dovětek nádraží prezidenta Wilsona, oficiální název tedy zní Praha, hlavní nádraží, nádraží prezidenta Wilsona.

Největší změny od otevření Fantovy budovy stanice doznala v letech 1972 až 1979, kdy vznikla docela nová odbavovací hala z dílny architektů Aleny Šrámkové, Jana Bočana, Josefa Dandy a Jana Šrámka. V roce 1974 do ní vyústily výstupy z nové stanice podzemní dráhy a význam moderní haly a jejího sníženého vstupu zdůraznila v roce 1978 Severojižní magistrála, která odřízla historickou Fantovu budovu od Vrchlického sadů. Protože ale státní dráhy ani jejich akciová nástupnice na údržbu nové haly ani staré budovy příliš nedbaly, obě rychle chátraly. Na konci prvního desetiletí 21. století proto proběhla důkladná rekonstrukce nové odbavovací haly s tím, že následně dojde i na opravu Fantovy budovy. S ní pražský magistrát výhledově počítá jako s výstavní prostorou pro Slovanskou epopej.

Měnilo se také kolejiště. K původním čtyřem nástupištím ukrytým pod zastřešením později přibýlo provizorní páté, ale pro vlaky, které byly na hlavní nádraží postupně sváděny z jiných stanic, záhy přestala kapacita postačovat. V 90. letech minulého století proto proběhla sice relativně ekonomická, ale nevzhledná dostavba dalších nástupišť, která dostala jednoduché zastřešení a vedle majestátních

klenutých prosklených střeš dvorany působí jako pěst na oko. Přesto se kapacita stanice téměř zdvojnásobila, dnes má sedm nástupišť a sedmnáct průjezdných kolejí plus dvě kusé koleje s dalším nástupištěm. Na hlavním nádraží dnes mají stanici všechny dálkové linky, které Prahou procházejí (s výjimkou motorových rychlíků Praha – Kladno – Rakovník, které však mají spíše regionální charakter) a také regionální linky od jihu a západu.

Pozapomenutá královská trať do Vídně

Dráha císaře Františka Josefa začala vznikat kvůli potřebě železničního spojení Vídně se severní částí Bavorska. Hlavní větev tak vedla z Vídně přes České Budějovice a Plzeň do Chebu, avšak pro železniční spojenost byla mnohem zajímavější odbočka do Prahy. Její stavba však nebyla bez problémů, klíčová byla stavba Vinohradského tunelu. Otevření posledního úseku z Čerčan do Prahy se proto zdrželo a došlo k němu v zimě 1871, krátce před Vánoci. Přesto se nová dráha záhy proslavila. K cestám do Prahy ji využíval panovník, jehož jméno nesla i po zestátnění původní soukromé společnosti v roce 1884. Do nově vzniklého Československa po ní dorazil také jeho první prezident Masaryk. Po rozdělení monarchie však nabyla na významu především spojka Veselí nad Lužnicí – České Budějovice – vlastně tedy odbočka odbočky.

Z Prahy přes Gmünd do Vídně však jezdily vlaky i nadále, stále to byla nejkratší spojnice. Ani v letech, kdy Česko a Rakousko dělila železná opona, zde železniční ruch neutichl, od roku 1957 tudy jezdil motorový expres Vindobona a dálkové mezistátní vlaky na trati vydržely až do 90. let, kdy se výrazně zvýšila rychlost na tratích přes Brno a pomalý neelektrizovaný úsek z Veselí nad Lužnicí do Gmündu už působil jako anachronismus. Dnes proto už žádný přímý vlak z Prahy do Vídně přes Gmünd nejezdí a stejně tak nejezdí žádný přímý vlak Vídeň – České Budějovice.

Přesto prochází pražsko-budějovická dráha postupnou modernizací. Od roku 1971 je elektrizován pražsko-benešovský úsek, od roku 1975 jsou dráty také nad budějovicko-veselskou spojkou. Zbylá trasa se dočkala elektrizace v letech 1978 – 1988, ovšem s tím, že je v Benešově styk napájecích soustav, a tak je třeba využívat pro cestování z Prahy do Českých Budějovic dvousystémové lokomotivy. Při definici tzv. tranzitních železničních koridorů byla trať Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště, st. hr. zařazená do čtvrtého koridoru a v polovině minulého desetiletí začala velká rekonstrukce. Její součástí je zdvoukolejnění úseku Benešov – České Budějovice, výstavba přeložek, modernizace infrastruktury a celkové zrychlení.

To se však netýká původní trati Veselí nad Lužnicí – České Velenice (resp. Gmünd), která má dnes spíše charakter lokálky a v budoucnu se to nemá změnit. Případné vysokorychlostní železniční spojení Prahy s Vídní by mělo vést přes Vysočinu. Pravděpodobně navždy tak zůstane posledním pravidelným vlakem, který tudy projel na cestě mezi Prahou a Vídní, rychlík Smetana převedený na trasu přes Havlíčkův Brod v květnu 1996. Od té doby je Dráha císaře Františka Josefa už pouze vzpomínkou, po které nanejvýš občas projede historická souprava.

Názvy nádraží

- 1871 – 1919: Praha nádraží Františka Josefa
- 1919 – 1940: Praha Wilsonovo nádraží
- 1940 – 1945: Praha hlavní nádraží
- 1945 – 1953: Praha Wilsonovo nádraží
- 1953 – 1990: Praha hlavní nádraží
- 1990 – dosud: Praha hlavní nádraží – nádraží prezidenta Wilsona

14. 12. 2011 Mezi Moskvou a Paříží začal jezdit přímý vlak

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/mezi-moskvou-a-parizi-zacal-jezdit-primy-vlak-725913>)

Vlak filiálky ruské státní železniční společnosti RZD dorazil v úterý večer do Paříže po 37 hodinách jízdy z Moskvy napříč Evropou. Po téměř 20 letech tak podle agentury AP začalo fungovat přímé vlakové spojení mezi ruskou a francouzskou metropolí. Souprava osmi spacích vagonů a jídelního vozu vyjela z Moskvy v pondělí ráno, v úterý ráno přijela do Berlína a stejný den večer dojela do Paříže. Vlak ujel 3 177 kilometrů při rychlosti až 200 kilometrů v hodině. V zimním období budou zajišťovat přímé spojení mezi Moskvou a Paříží tři vlakové soupravy týdně, v létě jich bude pět týdně. Jízdenky jsou vyprodány do konce roku, dodala vedení RZD bez upřesnění jejich ceny.

14. 12. 2011 Architekti marně brání havířovské nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/156921-architekti-marne-brani-havirovske-nadrazi/>)

Česká komora architektů bojuje za nádražní budovu v Havířově. Podle jejich názoru je architektonicky cenná. Zastupuje tzv. vědecký funkcionalismus konce 60. let minulého století. Architekti by proto chtěli, aby České dráhy a město ještě zvážily chystanou demolici. To ale dráhy i radnice odmítají, nádraží je podle nich předimenzované, nevyužité a špatně udržovatelné. Stavbu nové budovy označují za nejlevnější řešení. Halu havířovského nádraží charakterizují neobvyklé geometrické kompozice. Budova z konce 60. let však už dlouho chátrá a České dráhy s ní mají jednoznačné úmysly – zbořit ji a na jejím místě postaví halu novou. "Jevilo se nám to jako jediná varianta, která přinese potřebné snížení nákladů. Dělat rekonstrukci, která by zatížila vlastníka neúměrnými provozními náklady, není možné," vyjádřila se mluvčí ČD Kateřina Šubová. Tento postup letos schválilo i havířovské zastupitelstvo.

České komoře architektů se ale plány drah nelíbí. "Architektonická veřejnost nás upozornila, že stavba má velkou architektonickou hodnotu a že by bylo vhodné zvážit demolici. Proto jsme na to upozornili," uvedla mluvčí České komory architektů Markéta Pražanová. Dráhy ale své rozhodnutí měnit nechťejí. Demolice je podle nich nezbytná. Na stavbu nového nádraží, které bude sloužit zároveň vlakové i autobusové dopravě, chtějí České dráhy i město získat evropské peníze. Aby to stihly, musejí podat žádost co nejdříve. Už také hledají projekční kancelář, která vypracuje dokumentaci. "Žádost by měla být podána nejpozději v polovině příštího roku, abychom splnili podmínky," potvrdil náměstek primátora Havířova Petr Smrček. Aby ČD a město získaly evropské peníze, musejí zahájit stavbu nejpozději za rok a půl, aby bylo nádraží hotové do roku 2014.

14. 12. 2011 Schvalování velkých dopravních projektů se zrychluje

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Schvalovani_velkych_dopravnich_projektu_se_zrychluj_e.htm)

Evropská komise (EK) v minulých dnech schválila další důležité dopravní projekty. Celkově tak již bylo schváleno ministerstvu dopravy 12 velkých projektů z celkového počtu 24, které byly doposud Evropské komisi předloženy. Realizace projektů „Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 1. stavba“ a „Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba“ má významný vliv především na zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Zároveň se s tím zkrátí cestovní doba, což se projeví na zvýšení komfortu cestování. V případě rekonstrukcí nástupišť byla provedena i úprava pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu. Díky schválení dalších dvou velkých projektů se částka potvrzeného příspěvku Evropské unie na velké dopravní stavby vyšplhala na 26 mld. Kč. Poprvé se také podařilo schválit projekt do jednoho roku od jeho prvního předložení na EK. U projektu „Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba“ trval schvalovací proces pouze 8 měsíců.

Informace o schválených projektech:

<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=118>

<http://www.opd.cz/Modules/OpdProject/Pages/Project.aspx?id=55>

14. 12. 2011 Lokomotiva Škoda 109E představena na Slovensku (381 ZSSK)

Zdroj: Škoda Transportation a. s. (<http://www.skoda.cz/cs/o-spolecnosti/novinky/lokomotiva-skoda-109e-predstavena-na-slovensku/>)

Do Bratislavy byla dopravena první lokomotiva Škoda 109E, kterou vyrábí plzeňská Škoda Transportation pro Slovenské dráhy (ZSSK). Jedná se o moderní vícesystémovou univerzální lokomotivu řady 381, která je téměř identická s řadou 380 určenou pro České dráhy. Slovenské dráhy zatím objednaly 2 lokomotivy. Slovenské veřejnosti byla včera představena moderní lokomotiva řady 381, která se od řady 380 pro České dráhy odlišuje v několika parametrech. „Lokomotiva má omezení rychlosti na 160 km/h, je doplněna systémem, který měří spotřebovanou energii, kamerovým přenosem z interiéru vozů a vlakovým zabezpečovačem ETCS. Rozdílná je i barva lokomotivy, která je pro slovenské dráhy červená v kombinaci s bílou a šedou,“ říká Josef Bernard, generální ředitel Škody Transportation.



Lokomotivy Škoda 109E ve variantě pro ZSSK jsou určeny pro provoz s novými patrovými soupravami push/pull především na Slovensku. Ty již dodává dceřiná společnost Škody Transportation Škoda Vagonka. Dále je lokomotiva Škoda 109E vybavena zabezpečovačem LZB pro provoz na tratích OBB v Rakousku, a samozřejmě zabezpečovačem Mirel umožňující provoz na tratích v České Republice, Maďarsku a Polsku. Vozidla jsou od počátku konstruována s ohledem na nejnovější bezpečnostní normy TSI, splňují tedy nejnáročnější evropské parametry. „Poslední listopadový den úspěšně proběhla technicko-bezpečnostní zkouška a 3. prosince byla lokomotiva 381.001 převezena do Bratislavy na Slovensko. Od začátku tohoto týdne probíhají zkušební jízdy, zkušební provoz by měl pak začít na začátku ledna,“ doplňuje Josef Bernard.

Druhá objednaná lokomotiva 381.002 bude předána do července 2012. Ta už na začátku prosince putovala na zkušebnu k finální montáži a k zprovoznění. V polovině února bude zavázána na podvozky a v polovině března by mělo dojít k jejímu dokončení. Kompletní schvalovací proces se odehraje přímo na Slovensku. Obě lokomotivy budou slovenské straně předány v souladu se smluvně stanoveným harmonogramem.

Základní parametry lokomotivy Škoda 109E pro ŽSSK:

- hmotnost: 88 t
- šířka skříně: 3 080 mm
- délka přes nárazníky: 18 000 mm
- čtyři asynchronní trakční motory
- trvalý výkon: 6 400 kW
- konstrukční rychlost: 200 km/h
- maximální provozní rychlost: 160 km/h
- brzdový odporník 4 700 kW zajišťuje úsporu v opotřebením mechanických částí brzd
- automatická protiskluzová ochrana při rozjezdu i brzdění
- napěťové systémy 25 kV/50 Hz, 15 kV/16,7 Hz a 3 kV DC zajišťuje možnost mezinárodního provozu lokomotiv
- rozsah provozní teploty: - 30 až + 40 °C
- uspořádání kol: Bo´ Bo´
- zabezpečovací zařízení ETCS L1, Mirel a LZB
- měřič skutečně odebírané energie
- informační systém v připojených a řídicích vozech vyveden a ovládán v lokomotivě
- dálkový přenos dat pro zrychlení a zjednodušení údržby a GPS sledování vozidel
- rekuperace brzděné energie do sítě
- kamerový systém vnitřní umožňuje přenos snímků z interiérů nové pushpull soupravy do lokomotivy jako antivandalní a bezpečnostní opatření
- kamerový systém vnější sledování nástupních prostor u dveří ve stanicích
- „černá skříňka“ se záznamem činností obsluhy
- možnost ovládání lokomotivy z řídicího vozu pushpull soupravy

14. 12. 2011 Slavnostní zahájení stavby „Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 – 23,610 a kol. č.1 v km 21,110 – 27,261 trati Horní Lideč – st. hr. SR“

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

Zahájená stavba řeší kromě potřebné rekonstrukce Střelenského tunelu z roku 1936 také obnovu koleje č. 1 trati Púchov (SR) – Hranice na Moravě (v úseku od státní hranice se SR do km 27,271) a opravu zastávky Střelná. Rekonstrukcí projde několik mostů, propustků a zárubních zdí. Předmětem stavby je také nové trakční vedení a úprava sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, silnoproudé technologie a dálkového řízení trati. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

Tunel a koleje

S ohledem na nedostatečnou tloušťku kolejového lože bude v tunelu postavena speciální jízdní dráha (SJD) prefabrikovaného typu o délce 415,760 metrů v každé koleji. V rámci rekonstrukce tunelu trouby budou očištěny zvětralé či poškozené části ostění, bude svedena voda ze zatékajících dilatačních spár svodnicemi do řezaných drážek, v plošně zatékajících pasech s největšími přítoky bude provedeno spárování zdiva. Následně bude provedena těsnicí injektáž prosakujících částí zdiva včetně klenby a další důležité rekonstrukční práce včetně prací na obou portálech. Nové oplacení portálů a zárubních zdí bude zabraňovat přístupu nepovolaných osob do prostoru v blízkosti trakčního vedení. Osvětlení tunelu bude provedeno zářivkovými svítidly s roztečí 12 metrů.

Zastávka Střelná

U koleje č. 1 a 2 budou rekonstruována krajní nástupiště o délce nástupištní hrany 140 metrů. Nástupiště bude ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice pro snadný nástup a výstup cestujících. Přístup na nástupiště bude bezbariérový a mimoúrovňový. Součástí stavby je také vybudování nových stylových dřevěných přístřešků pro cestující u každé koleje. Oba přístřešky budou vybaveny vždy dvěma svítidly v provedení „antivandal“, jednou kotvenou lavičkou a dvěma informačními panely. Zastávka bude osvětlena celkem 14 novými svítidly. Svítidla budou osazena na sklopné pružinové stožáry výšky 6 metrů. Součástí osvětlení bude i napojení svítidel v přístřešcích pro cestující. Stávající rozhlas pro cestující bude také rekonstruován. Reproduktoři budou instalovány na nové sklopné osvětlovací stožáry.

Nezbytná individuální protihluková opatření (IPO) jsou na základě hlukové studie navržena u tří domů v Horní Lidči (v km 26,970) a u dvou ve Střelné na Moravě (v km 23,700). Realizována budou až na základě kontrolních měření hluku po dokončení celé stavby. Celkové investiční náklady stavby jsou 316 605 068 Kč. Stavba byla navržena ke spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Míra podpory činí 81,98 % způsobilých výdajů stavby. Zbývající část je financována z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Vybraná data

Název stavby	„Rekonstrukce Střelenského tunelu, vč. kol. č. 1 a 2 v km 22,480 – 23,610 a kol. č.1 v km 21,110 – 27,261 trati Horní Lideč – st. hr. SR
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	Moravia Consult Olomouc, a.s.
Zhotovitel	Subterra a.s., divize 3
Termín zahájení	září 2011
Termín dokončení	květen 2013
Délka tunelu	298 m
Délka stavby	6,152 km
Traťová rychlost	90 km/h

15. 12. 2011 Slavnostní zahájení stavby „Rekonstrukce koleje č. 1 v km 30,650 – 38,616 trati Brno hl. n. – Havl. Brod“

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

Účelem dnes slavnostně zahájené stavby je zejména odstranění nevyhovujícího stavebně-technického stavu železničního svršku, mj. rekonstrukce dvou mostů v km 34,341 a 35,529. Stávající železniční svršek je z roku 1976. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Náměstek GŘ pro modernizaci dráhy Ing. Jiří Martínek za SŽDC uvedl, že „rekonstrukcí dojde ke zvýšení komfortu jízdy, zvýšení bezpečnosti železničního provozu, k výraznému snížení nároků na údržbu a opravy a k celkovému zvýšení kultury cestování. Traťová rychlost po rekonstrukci bude až 110 km/h pro klasické soupravy a až 140 km/h pro soupravy s naklápečí technikou.“

V rámci rekonstrukce bude položena nová bezстыková kolej tvaru UIC60 na betonových pražcích B91 S/1. Na masivních mostech budou použity betonové pražce SB 8P. Rekonstrukce kolejového lože bude provedena v délce 6 652 metrů. Na masivních mostech v km 34,341 a 35,529 a v tunelu (km 34,531–35,164) se zřídí nové kolejové lože v celkové délce 1 174 metrů. Na ocelových mostech

v km 30,896, 31,461 a 31,850 bude provedena rekonstrukce mostnic, odvodnění a hydroizolace dilatačních závěrů a říms v obou kolejích na mostě v km 35,529 a na mostě v km 34,341 v koleji č. 1. Mosty byly uvedeny do provozu v roce 1953 a za dobu jejich existence na nich nebyla provedena žádná rozsáhlejší oprava. Závady v hydroizolaci a v odvodnění se začínají nepříznivě projevovat na vlastní konstrukci mostů. Původně projektovaný mostní žlab (pro železniční svršek na dřevěných pražcích) již nevyhovuje současným požadavkům. Bude proto provedena nová nástřiková izolace.

Součástí stavby je také sanace svahu zářezu v km 38,060 – 38,110, která bude provedena odtěžením stávající nevhodné zeminy. Odtěžený materiál se nahradí propustnou, nenamrzající zeminou. Současně bude obnovena funkce trativodu pod drážním příkopem. Příkop bude zpevněn příkopovými betonovými tvárnicemi. V zastávce Dolní Loučky se u koleje č. 1 vybuduje nové 170 metrů dlouhé mimoúrovňové nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice. Vybudování nového nástupiště si vyžádá nové situování osvětlovacích stožárů. Pro nové osvětlení nástupiště bude postaveno 11 ks nových perónních stožárů (LBH-5A).

Trakční vedení (TV) je původní z 60. let. Z důvodu nevyhovujících elektrických parametrů systémů TV traťového úseku bude v rámci rekonstrukce koleje č. 1 provedena rekonstrukce všech izolačních prvků jak v podélných, tak i v příčných polích. Dále bude provedena rekonstrukce všech proudových propojek a flexi lan, včetně kladek u pohyblivých kotvení v mechanických a elektrických děleních a rovněž připojení napájecích převěsů. V úpravách zabezpečovacího zařízení je zahrnuta demontáž starých a montáž nových kódovacích smyček v železničních stanicích Tišnov a Říkonín. U návěstních bodů bude provedena demontáž a montáž repasovaných stykových transformátorů a demontáž starých a montáž nových lanových souprav. Celkové náklady projektu bez DPH činí 189 300 063 Kč. Vedle národního financování prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury je tato stavba spolufinancována EU v rámci Operačního programu Doprava pro léta 2007 – 2013. Celková míra této podpory z Fondu soudržnosti je 82,75 % ze způsobilých nákladů stavby, což představuje částku 147 549 830 korun.

Vybraná data

Název stavby	Rekonstrukce koleje č. 1, km 30,650 – 38,616 trati Brno – Havlíčkův Brod
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	Měření technických parametrů kolejových drah Brno
Zhotovitel	TOMI-REMONT a.s.
Termín zahájení	říjen 2011
Termín dokončení	srpen 2012
Délka rekonstruované koleje	7 984 m
Rekonstrukce kolejového lože	14 934 m ³
Kolej tvaru UIC60 na pražcích B91 S/1	7 223 m
Koleje tvaru UIC60 na pražcích SB8 P	514,8 m
Kolejové lože šterkové	6 803 m ³
Rekonstruované mosty	5 ks
Nové mostnice	252 ks
Trakční vedení-izolátory	356 ks
Kabelové rozvody 400V (4kV)	270 m
Traťová rychlost	110 (140) km/h

16. 12. 2011 Stát přidal drahám šest korun na kilometr

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-pridal-draham-sest-korun-na-kilometr-726698>)

Rychlíky Českých drah vyjdou stát příští rok na výrazně více peněz než letos. Podle smluv mezi drahami a ministerstvem dopravy dostane dopravce za jeden vlakový kilometr v průměru přes 120 korun, letos to přitom nebylo ani 114 korun. Navýšení tak činí téměř šest procent. Kvůli vyšší sazbě DPH navíc dráhy už přibližně o pět procent zvedly jízdné. Daňový poplatník tak zaplatí za vlaky více hned na dvou stranách, jednou ve formě dotace a podruhé ve formě jízdného.

Dotované vlaky najedou příští rok o 2,6 milionu kilometrů méně než letos, stát ale za ně zaplatí stejné čtyři miliardy korun. Ministerstvo dopravy a dráhy vyšší dotaci odůvodňuje shodně: z objednávky vypadly vlaky mezi Prahou a Ostravou, které byly ziskové a přispívaly na méně výnosné spoje. „S ohledem na tuto skutečnost muselo nutně dojít ke změně výše vyrovnání, vztažené na průměrný vlakový kilometr. Druhotně zde figuruje i nárůst některých nákladových položek, například ceny energií,“ uvedl ředitel odboru veřejné dopravy na ministerstvu dopravy Ondřej Michalčík.

Vyjmutí vlaků na trati Praha – Ostrava zpod dotačního deštníku stát odůvodňuje principem rovnosti v podnikání. Na trať vstoupil v září podnikatel Radim Jančura se svým RegioJetem. Jenže stát zavedením tohoto principu ztratil kontrolu nad zisky, které vlaky generují; nemůže dráhy nutit přelévat je do ztrátových vlaků. Navíc ministerstvo už nemůže ani ovlivnit jízdní řád mezi Prahou a Ostravou, například počet zastávek nebo frekvence spojů. „Doprovci je jezdí na vlastní podnikatelské riziko a tržby z nich již neslouží ke snížení ztráty ostatních objednaných spojů. Jinými slovy, stát si objednává méně lukrativní linky, kde nižší výnosy z tržeb kryjí náklady z menší části, než tomu bylo doposud,“ doplnil za ČD Radek Joklík. V evropském srovnání dostávají České dráhy na jeden vlakový kilometr spíše podprůměrnou částku. Například na Slovensku činila platba v roce 2010 zhruba 170 korun, v Maďarsku 160 korun a v Německu 250 korun. Poláci platí kolem 65 korun a Slovinci 98 korun za vlakový kilometr.

16. 12. 2011 Větrná smršť zastavila provoz na železnici z Chebu do Plzně

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/clanek.aspx?c=A111216_120515_vary-zpravy_sou)

Větrná smršť, která zachvátila před polednem západ Čech, zastavila dopravu na železniční trati z Plzně do Chebu. V úseku Chodová Planá – Mariánské Lázně nejezdily zhruba do 16. hodiny vlaky kvůli poruše na trakčním vedení, na které spadl strom. Vlaky v úseku Cheb – Planá u Mariánských Lázní nahrazovaly autobusy. Po 16. hodině byl provoz na železniční trati obnoven. Hasiči likvidovali během dne desítky popadaných stromů v celém Karlovarském kraji. "Nejhorší situace je právě v okolí Mariánských Lázní," potvrdil mluvčí karlovarských hasičů Martin Kasal. Upřesnil, že u spadlého stromu na železniční trať byli kolegové z Chodové Plané. Karlovarští hasiči zasahovali například v Bečově, Aši, Nejdku nebo Skalné. "U Aše spadl strom těsně před autobus, nikomu se naštěstí nic nestalo. Jenom blokoval průjezd silnicí," doplnil Kasal. Sněžení a silný vítr komplikuje dopravu i na silnicích v Karlovarském kraji, zejména v horských oblastech. "Tvoří se tam závěje a jazyky. Občas se provoz zastaví, ale žádná silnice není uzavřena," dodal Josef Bulka z dispečinku krajských silničářů.

16. 12. 2011 České dráhy zahájily rekonstrukci výpravní budovy stanice Ústí nad Labem hl. n.

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12228/>)

Rekonstrukce výpravní budovy hlavního nádraží v Ústí nad Labem je jednou z nevýznamnějších investičních akcí Českých drah. Hlavním důvodem pro její realizaci je zajištění optimálního vstupu do nového podchodu vedoucího až na nábřeží Labe a dále úpravy výpravní budovy tak, aby splňovala nároky na jedno z nejvytíženějších nádraží. Hlavním nádražím v krajském městě projde 1,5 milionu cestujících ročně a nádraží je z tohoto pohledu na desátém místě v České republice.

Část původní historické budovy bude zachována a modernizována, zbývající část nádraží se vstupem do podchodu bude tvořit nová prosklená odbavovací hala podle architektonického návrhu Atelieru AP, s.r.o. Projekt řeší citlivé skloubení nových konstrukcí s původními. Rekonstruované nádraží poskytne na konci roku 2012 cestujícím kromě zvýšené kultury odbavení i další služby, zejména vnitřní terasu v hale s výhledem na Větruši i provoz nádraží. Rekonstrukci zrealizuje na základě výběrového řízení společnost BM Construction s.r.o. Celková cena investice do rekonstrukce výpravní budovy dosáhne 45 mil. Kč.

Rekonstrukce se uskuteční ve dvou etapách a cestující veřejnost bude mít k dispozici vždy jen polovinu prostor nádražní budovy. První etapa začne v lednu příštího roku a potrvá do července, druhá etapa začne v srpnu a skončí v prosinci 2012.



Levé křídlo (při pohledu z přednádraží) – původní budova: zřízení prodejny se vstupem z přednádraží i z haly, výměna oken, zateplení fasády a střechy, nové vnitřní rozvody elektrické instalace, osvětlení, topení, dlažby, obklady

Pravé křídlo:

- zbourání části objektu pro zřízení vstupu do podchodu, zachování zděných konstrukcí pokladen a ČD centra

- portál vstupu do podchodu a stavba nové prosklené haly s vnitřní terasou nad pokladnami přístupnou z 1. nástupiště a výtahem z odbavovací haly

- zateplení objektu, plochá střecha, nové rozvody elektrické instalace, osvětlení, podlahové topení haly, dlažby, obklady



České dráhy v roce 2005 spolu s Ústeckým krajem, městem Ústí nad Labem, Správou železniční dopravní cesty, Státním fondem dopravní infrastruktury, Ministerstvem dopravy a Ministerstvem pro místní rozvoj uzavřely Memorandum o koordinaci klíčových staveb v lokalitě nádražního prostoru. Záměrem bylo zajistit propojení rekonstrukce výpravní budovy s projekty města (přednádraží a nábřeží) a Správy železniční dopravní cesty (podchod) tak, aby revitalizace městského centra v Ústí nad Labem probíhala koordinovaně. Výpravní budova Ústí nad Labem hl.n. byla postavena v roce 1850. Nálety v roce 1945 ji značně poškodily a od tohoto roku je v provozu jako funkční provizorium.

16. 12. 2011 Regionální vlaky posílí 75 zrekonstruovaných vozů (Bdmtee)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/157345-regionalni-vlaky-posili-75-zrekonstruovanych-vozu/>)

Dalších 75 osobních vozů nechají zrekonstruovat České dráhy, tentokrát však půjde o vagony pro regionální vlaky. Vagony, které dnes jezdí především ve východních Čechách a na jižní Moravě, jsou sice poměrně nové, vznikly na přelomu 80. a 90. let minulého století, avšak cestující si často stěžují na stísněný interiér. Právě interiéru by se měla rekonstrukce týkat především, dráhy počítají s cenou 10 milionů korun na jeden vagon. Rekonstrukcí neprojdou všechny vozy označované jako řada Bdmtee, kterých jezdí v Česku přes 200. Ty upravené by měly být řazeny do souprav s novými řídicími vozy. Podobné vlaky v současnosti zkouší České dráhy na regionální lince z Ústí nad Labem do Lysé nad Labem. Cestující však může uhodit do očí propastný rozdíl mezi komfortem, který nabízí moderní řídicí vůz ve srovnání se zbytkem soupravy. To se má změnit. "Interiér nahradíme pohodlnějším a modernějším," slíbil náměstek generálního ředitele ČD Antonín Blažek. I po rekonstrukci budou muset cestující oželeť klimatizaci, ale vagony budou mít kromě nových sedaček také například elektrické zásuvky, vakuové WC a vyměněné dveřní systémy.

Několik vagonů tohoto typu už dráhy v minulosti zrekonstruovaly. Vždy ale zůstalo u prototypů. Jejich počet už rozšířily další, které by však už neměly zůstat osamoceny. "Letos jsme zahájili rekonstrukci ověřovací série čtyř vozů a pokud se osvědčí, máme připravenou zakázku na 75 dalších vozů," poznamenal náměstek Blažek. Výběrové řízení na firmu, která vozy upraví, podle něj vypíše ČD v nejbližších dnech. Vozy řady Bdmtee vyrobila vagonka v německém Budyšině v letech 1989 a 1990. Byl to poslední typ, který někdejší ČSD u této společnosti pořídily. Z Budyšina přitom pocházejí například i stovky rychlíkových vozů ze 70. a 80. let, které dodnes jezdí napříč Českem. Novější typ je charakteristický umístěním dveří zhruba ve třetinách vozidla. Původně byly vyrobeny tak, aby bylo možné snadno je upravit na zdravotnické vozy pro účely armády. Tomu však muselo ustoupit pohodlí cestujících, těm příliš nevyhovují například téměř kolmá opěradla a především málo místa pro nohy. Vzhledem k tomu a východoněmeckému původu se vagonům také občas přezdívá "Honeckerova pomsta".

17. 12. 2011 Premiérové pendolino na západ Čech mělo zpoždění kvůli tragické nehodě

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/premierove-pendolino-na-zapad-cech-melo-zpozdeni-kvuli-tragicke-nehode-1mw/eko-doprava.aspx?c=A111217_135418_plizen-zpravy_sot)

Rychlovlak Pendolino poprvé dorazil na západ Čech. V sobotu dopoledne se vydal na trasu, která vedla i do Plzně, Mariánských Lázní, Chebu a Františkových Lázní. Při své premiéře však pendolino mělo přes půl hodiny zpoždění. Na Kolínsku totiž od rána vlaky nabíraly ztrátu kvůli tragické nehodě, při níž jiný vlak srazil na kolejích člověka. Podle jízdního řádu se mělo první pendolino

ve Františkových Lázních objevit v 11:41. Souprava však nakonec u nástupiště zastavila až ve 12:15. Zpoždění souprava nabrala už na cestě z Bohumína do Prahy, na kterou vyjela po půl šesté ráno. Kolem osmé hodiny, tedy v době, kdy pendolino bylo teprve na cestě z Moravy, totiž v Nové Vsi na Kolínsku zastavila veškerý provoz na železnici smrt osmapadesátiletého muže, který šel v místní železniční stanici po kolejích a srazil ho vlak.

Nejrychleji jelo pendolino 150 km/hod

Poté, co pendolino dojelo o necelou půlhodinu později do Prahy, vyrazilo poprvé na západ Čech – do Plzeňského a Karlovarského kraje. Na nové trase vlak zastavuje v Plzni, Mariánských Lázních, Chebu a končí ve Františkových Lázních, odkud se posléze vydává zase zpět. Do Plzně v sobotu vlak přijel oproti jízdnímu řádu o 25 minut později, trasu do Františkových Lázní pak urazil téměř přesně za stanovený čas, tedy hodinu a tři minuty. Mezi Plzní a Františkovými Lázněmi jela souprava průměrnou rychlostí 106 kilometrů v hodině. Nejvyšší rychlost, 150 kilometrů za hodinu, vlak dosáhl na rovném úseku mezi Plzní a Chebem.

Vlak vítala kapela, při odjezdu zněla skladba Škoda lásky

Na trati z Mariánských Lázní do Chebu je také úsek (jeden ze dvou na dosavadních trasách pendolina), kde vlak využije své naklápěcí kabiny, které pendolino umožňují dosahovat v zatáčkách až o třetinu vyšší rychlosti než ostatním vlakům. "Někteří citlivější cestující tím byli malinko překvapení, protože prožívali něco jako při lehčím houpání lodi na moři. Hlavně v okolí Stříbra, kde je hodně zatáček. Nečekali, že by jim mohlo být i ve vlaku trochu nevolno jako třeba v autobuse," popsala reportérka MF DNES, která historicky první jízdu soupravy na západ Čech absolvovala. Ve Františkových Lázních první pendolino vítala vyhrávající kapela. Kvůli zpoždění vlak mohl ve stanici zůstat jen asi 10 minut, než se vydal na cestu zpátky, takže slavnostní program bylo nutné zkrátit. Při odjezdu z Františkových Lázní se kapela s pendolinem loučila skladbou Škoda lásky.

19. 12. 2011 Správa železniční dopravní cesty se změní na Českou železnici

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-se-zmeni-na-ceskou-zeleznici-727334>)

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) změní zřejmě už v lednu značku. Podle informací deníku E15 začne nově používat název Česká železnice, nové bude i logo. Změnu identity musí ještě vzít na vědomí správní rada, takže oficiální vyjádření jsou zatím opatrná. „Správa železniční dopravní cesty zvažuje změnu takzvané komunikační značky. K rozhodnutí o změně ani o nové grafické podobě dosud nedošlo,“ řekl mluvčí Pavel Halla.



Logo už je ale na světě, podle zdroje deníku E15 pochází z dílny společnosti Dynamo Design. Černý znak v podobě kruhu a název Česká železnice jsou už registrovány u Úřadu průmyslového vlastnictví. Firmu budou reprezentovat navenek, v obchodním rejstříku zůstane zapsána Správa železniční dopravní cesty. Důvodem je zákon z roku 2002, podle kterého SŽDC vznikla odštěpením od tehdejší státní organizace České dráhy. Změně v rejstříku by tak musela předcházet úprava zákona. Ministr dopravy Pavel Dobeš se novému názvu podřízené organizace nebrání. „Já v tom problém nevidím, Správa železniční dopravní cesty není významná a příliš známá značka,“ řekl Dobeš. Podle něj ale nejde o krok směrem k vytvoření železničního holdingu, který by opět pod jednu střechu spojil SŽDC a České dráhy. Ministerstvo totiž čeká, jak dopadne experiment s Českým aeroholdingem a také jaký bude výrok unijních orgánů k podobnému železničnímu holdingu v Německu.

Odborník na reklamu z pražské Vysoké školy ekonomické Jiří Mikeš plán na změnu značky chválí. „Je to velice rozumný počín, lidé si na to rychle zvyknou,“ řekl. Podle něj je dosavadní název příliš dlouhý. Změna by si údajně neměla vyžádat velké náklady. SŽDC dlouhodobě bojuje s nízkým povědomím lidí o své existenci. Význam podniku přitom roste. Za poslední tři roky převzala od drah téměř 20 tisíc lidí, včetně výpravčích. Patří k největším zaměstnavatelům v zemi. Firma přiděluje kapacitu dopravcům na železnici, řídí provoz vlaků, tvoří jízdní řád a staví i opravuje tratě.

19. 12. 2011 Rekonstrukce nádraží v Novém Městě na Moravě skončila, opravené nádraží slouží cestujícím

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-12248/>)

Dnes 19. prosince slavnostně otevřely České dráhy nově zrekonstruovanou výpravní budovu v Novém Městě na Moravě. Během krátké doby tak České dráhy předávají cestujícím další zcela opravené

nádraží na Vysočině. Novoměstská výpravní budova spolu se žďárskou budou důstojnou vstupní branou návštěvníkům mistrovství světa v biatlonu počátkem roku 2013. V Novém Městě na Moravě začaly práce v květnu letošního roku. Rekonstrukci hradily České dráhy z vlastních prostředků, náklady dosáhly výše necelých 6,3 mil. korun. Vedle kompletní rekonstrukce se odbourala i přístavba bytu, nádraží se tak přiblížilo své původní podobě z počátku minulého století.

„Přivítali jsme záměr zastupitelů města vybudovat před nádražní budovou autobusový terminál a zrealizovali jsme v poměrně krátké době rekonstrukci naší výpravní budovy. Vedle nutnosti opravy nádraží, které neodpovídalo představám moderního cestování, bylo naší velkou motivací opravit další důležité nádraží na Vysočině, kterým budou proudit tisíce návštěvníků mistrovství světa v biatlonu v roce 2013,“ uvádí Lubomír Křivánek, ředitel Regionální správy majetku ČD v Brně a současně doplňuje: „S ohledem na vybudování přestupního terminálu v blízkosti našeho nádraží jsme se s městem dohodli, že samostatný projekt města bude řešit rekonstrukci veřejných toalet, které jsou v našem objektu, a které budou složité nově i dalším cestujícím. Realizace terminálu a rekonstrukce výpravní budovy jsou bezprostředně navazující akce a jsme rádi, že jsme dokázali v plánovaném termínu naši budovu opravit.“

V rámci rekonstrukce se vyměnila všechna okna i dveře. Nová je fasáda s kontaktním zateplovacím systémem, kombinací tenkovrstvé omítky a keramického obkladu. Výrazně se změnila pohledová stránka budovy, kdy na návrh architekta došlo k ubourání přístavby bytu, tím se hlavní část objektu přiblížila původní verzi z počátku minulého století. Sedlové střechy nad objekty skladů, garáží a releové místnosti se snížily a zakomponovaly se do linie s rekonstruovaným přístřeškem nad krytým nástupištěm. Přístup do budovy i k nástupišťům je řešen s ohledem na pohyb osob s omezenou schopností pohybu. Ve vnitřních prostorách se zmodernizovaly povrchy stěn, podlah, zrekonstruovala se elektroinstalace a provedly se částečné úpravy topného systému. Cestujícím slouží i nová pokladna.

19. 12. 2011 Škoda Transportation chce dodat 80 lokomotiv pro finské železnice

Zdroj: Škoda Transportation a. s. (<http://www.skoda.cz/cs/o-spolecnosti/novinky/skoda-transportation-chce-dodat-80-lokomotiv-pro-finske-zeleznice/>)

Plzeňská Škoda Transportation usiluje o dodávku 80 lokomotiv do Finska, určených do extrémních zimních podmínek. Finské dráhy mají zájem o nové lokomotivy Škoda, které plzeňské strojírný dodávají pro České dráhy a Železniční společnost Slovenska (ŽSSK). ČTK to řekla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. "Byli jsme finskou stranou osloveni, proběhlo několik vzájemných návštěv na více úrovních, kde si také Finové vyzkoušeli moderní lokomotivy 109E v provozu v ČR," uvedla. Podle Černé velmi oceňují "moderní, kvalitní a spolehlivé motoráky Dm12 ze Škody Vagonka", dodané v letech 2004 až 2006 do Finska, jichž je všech 16 v provozu. "Finové mají zájem o lokomotivy velmi blízké řadě 109E. Kvalifikace do tendru proběhne v prvním čtvrtletí 2012, tendr má být uzavřen do konce roku 2012," uvedla mluvčí. Finské železnice chtějí 80 strojů do extrémních zimních podmínek pro osobní i nákladní přepravu. Požadují jednosystémová vozidla na napětí 25 kilovoltů a široký rozchod kolejí s rychlostí do 200 kilometrů v hodině.

České dráhy objednaly 20 vícesystémových lokomotiv Škoda 109E za 2,6 miliardy korun. "Povolení do provozu má všech 20 strojů. Devět jich je předáno do zkušebního provozu a do konce roku předáme desátou," uvedla Černá. Letos v květnu zabavili v Rakousku při homologačních testech jeden ze strojů exekutoři na žádost konkurenční firmy Bombardier. Plzeňský výrobce za lokomotivu zaplatil kauci zhruba 22,5 milionu korun a 9. listopadu se vrátila do ČR. Kauce je nyní v úschově vídeňského soudu do dořešení sedm let starého sporu mezi Bombardierem a Škodou. Obě společnosti měly původně lokomotivu vyvíjet společně, Škoda se ale nakonec rozhodla jít svou cestou. Další stání se má konat v nejbližších dnech. Slovenské dráhy minulý týden odebraly první lokomotivu Škoda 109E. Jde o téměř identický stroj s vozidlem pro ČD. ŽSSK zatím objednaly dvě lokomotivy, dodala Černá.

19. 12. 2011 Konec války ČD a RegioJetu? Dráhy vzaly cestující z rozbitého žlutého vlaku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/konec-valky-cd-a-regiojetu-drahy-vzaly-cestujici-z-rozbiteho-zluteho-vlak-16p-eko-doprava.aspx?c=A111219_185755_eko-doprava_vem)

Nezraživost Českých drah a RegioJetu je alespoň na chvíli zapomenuta. I bez vzájemné smlouvy, o které tito konkurenti na dráze jednají neúspěšně už několik měsíců, dráhy v pondělí pomohly

RegioJetu v nouzové situaci. Dráhy přepravily cestující ze žlutého vlaku, kterému se porouchala lokomotiva. Za dobu provozu RegioJetu na české železnici je to poprvé, co k takové pomoci došlo. "Byla to otázka čtvrt hodinové dohody, dražákům za to patří velký dík," řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Vlak z Prahy do Havířova s odjezdem v půl druhé se porouchala v Zábřehu na Moravě lokomotiva. Obvykle by to nebyl problém, právě zde má firma připravenou pro takové případy jednu záložní lokomotivu. V pondělí ale byla pryč na garanční prohlídce.

Cestující dostanou zpět celé jízdné

Cestující by tak museli čekat buď na další spoj jedoucí za dvě hodiny, nebo na náhradní autobus. Nakonec se svezli s expresem Českých drah, na který čekali jen pár desítek minut. Podle Ondrůje RegioJet za cestující zaplatí jízdné Českých drah a ještě dostanou kompenzaci podle přepravních podmínek firmy. "Dostanou sto procent ceny jízdného," řekl Ondrůj. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského to byla operativní dohoda, aby se cestující dostali co nejrychleji a s co nejmenšími komplikacemi do cíle. "Vlastní náklady na přepravu těchto cestujících se řeší s firmou RegioJet následně. Naší prioritou je poskytování kvalitního a rychlého servisu našim pravidelným i potenciálním zákazníkům," uvedl Štáhlavský. České dráhy a RegioJet smlouvu o spolupráci dosud neuzavřely. Podle zdrojů z obou firem především kvůli řevnivosti jejich šéfů: Petra Žaludy a Radima Jančury. Dopravci si tak například neuznávají jízdenky, RegioJet nemůže používat ani myčky drah nebo plošiny pro nástup vozíčkářů.

20. 12. 2011 Rok 2027: Na kolejích už jen vítězové tendrů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rok-2027-na-kolejich-uz-jen-vitezove-tendru-727743>)

České dráhy čeká v následujících letech tuhý existenční zápas. Ministerstvo dopravy v pondělí schválilo koncepci, podle které bude liberalizace vlakové dopravy absolutní. „V plánu je postupné soutěžení všech dálkových linek bez ohledu na to, že tady existuje nějaký národní dopravce,“ řekl mluvčí rezortu Martin Novák. Zatím se převážně mluvilo pouze o soutěžích na 75 procent nynějších dopravních výkonů, které zajišťují výhradně České dráhy. Jejich desetiletá smlouva s ministerstvem umožňuje státu každoročně vybrané tratě vyjmout a dát je do soutěže.

Čtvrtina tratí je zatím nedotknutelná, mimo jiné hlavní tahy z Polska přes Ostravu a Břeclav na Slovensko a do Rakouska nebo z Německa přes Prahu a Brno do Rakouska. I na ty však nakonec po vypršení smlouvy s ČD v roce 2019 dojde. Soutěže budou vyhlášeny tak, aby první vítěz mohl vyjet v prosinci 2019. Jako poslední půjde do tendru tah z Německa do Rakouska, úspěšný soutěžitel tam bude jezdit od jízdního řádu 2027/2028. Poté už nebude v českých zemích žádný dálkový spoj, na který by někdo dostal dotace bez soutěže. Český stát se tímto postupem stane evropskou avantgardou, unijní legislativa umožňuje zadávat vlakovou dopravu přímo.

Celý proces je ale zatím v plenkách, pilotní soutěž o trať Ostrava – Krnov – Olomouc má být vypsána v lednu, následovat budou spoje z Prahy přes Ústí nad Labem do Chebu a do Děčína. Předběžný zájem o provozování rychlíků už projevila řada společností, například Viamont, RegioJet, Leo Express, Veolia Transport, Arriva vlaky, Abellio CZ a České dráhy. Ministerstvo ve schváleném materiálu poukazuje i na možná rizika pro dálkovou železniční dopravu. Hrozbou je hlavně nedostatek peněz v rozpočtu a s tím spojený možný rozvrat systému vlaků. Ročně dá stát za rychlíky čtyři miliardy korun.

Linky, které se otevrou trhu jako poslední

jízdní řád	dražní linky
2019/2020	R 6 (část Ex): Praha – Plzeň – Německo/Cheb
2020/2021	R 26: Praha – Písek – České Budějovice
2021/2022	R/Ex: Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko/Slovensko
2022/2023	R 7 (+Ex): Praha – České Budějovice – Rakousko
2024/2025	část R 11: Plzeň – České Budějovice část R 11: České Budějovice – Jihlava – Brno
2025/2026	R 8: Brno – Ostrava – Bohumín R 12: Brno – Šumperk R 13: Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc

	R (nový): Brno – Zlín
2026/2027	Ex: Brno – Ostrava – Bohumín
	Ex 4: Rakousko/Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko
2027/2028	Ex 3: Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko/Slovensko

20. 12. 2011 Železničáři vymýšlejí, co místo tunelu do Berouna

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-vymysleji-co-misto-tunelu-do-berouna-727960>)

Správa železniční dopravní cesty aktuálně hledá podobu koridoru mezi Prahou a Berounem. Podle původních plánů tady měl stát dvacetikilometrový tunel, od toho se ale z finančních důvodů upustilo. Koridor tak i nadále povede oproti dálnici obloukem, který kopíruje údolí Berounky. Na zpracování investičního záměru a přípravné dokumentace vypsali železničáři veřejnou soutěž. Relativně jasno je o úsecích z pražského Smíchova do Černošic a z Karlštejna do Berouna. Ty chce správa železnic začít budovat už příští rok, aby mohla ještě čerpat peníze z aktuálních evropských fondů. Na stavby přesune i peníze z úspor letošního a loňského roku. První stavba si vyžádá podle odhadů 1,6 miliardy korun, druhá 2,5 miliardy. „Největší problém ale představuje prostřední úsek,“ uvedl mluvčí Pavel Halla. Tam by měly podle nynějších představ vzniknout dva nové mosty a tunel. Stavět se ale začne nejdříve v roce 2014. Tím by měl být třetí koridor hotov, ačkoliv údolí Berounky stále zůstane významným úzkým hrdlem na trase směrem do Německa.

Původně plánovaný tunel do Berouna měl být první skutečnou vysokorychlostní železnicí v tuzemsku. I když od jeho stavby stát nyní upustil, stále jej do budoucna nevyklučuje. Podobně se správě železnic nyní nelíbí velkorosé plány na tunely na čtvrtém koridoru u Českých Budějovic. Mezi Ševětínem a budějovickou čtvrtí Nemanice mají vzniknout dva tunely, z toho Chotýčanský by měl být podle nynějších plánů s téměř pěti kilometry nejdelší v republice. SŽDC ale nyní dumá o levnějším řešení, ačkoliv už má k tunelům souhlas ministerstva životního prostředí v procesu EIA. Primát nejdelšího tunelu tak získá čtyřkilometrový tunel na úseku čtvrtého koridoru mezi Rokycany a Plzní. Na tenhle úsek vypíše SŽDC soutěž v nejbližších týdnech, s odhadovanými náklady kolem sedmi miliard jde o železniční zakázku desetiletí. Do železniční výstavby investuje SŽDC příští rok přes 20 miliard korun, což je největší suma za poslední čtyři roky.

21. 12. 2011 Zaměstnanci drah si připlatí za cestování, režijky zdraží o sto procent

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zamestnanci-drah-si-priplati-za-cestovani-rezijky-zdrazi-o-sto-procent-1nf/eko-doprava.aspx?c=A111221_1704550_eko-doprava_vem)

Desítky tisíc lidí, kteří mají podle zákona nárok na téměř bezplatné cestování s Českými drahami, zaplatí od ledna za svou výhodu dvakrát více než dosud. A v dalších letech je čeká podobné zdražování. Odborový svaz železničářů (OSŽ) se dohodl s ministrem dopravy Pavlem Dobešem (VV), že za "režijky" od ledna lidé zaplatí namísto současných 250 korun dvojnásobek, tedy 500 korun. "Myslím, že to je oboustranně přijatelný kompromis. Jak pro zaměstnance, tak kritiky samotných režijek," tvrdí místopředseda OSŽ Vladislav Vokoun.

Využívání režijek upravuje zákon, v praxi je mohou využívat všichni zaměstnanci Českých drah, ČD Cargo (týká se jen zaměstnanců, kteří přešli z ČD, což je většina, pozn. red), Správy železniční dopravní cesty a dalších drážních institucí, a to včetně jejich rodinných příslušníků, řádově jde o desítky tisíc lidí. Režijky umožňují cestování jen vlaky Českých drah, u soukromých dopravců mají železničáři a jejich příbuzní smůlu.

Za pět let desetkrát víc

Zdražení je nakonec menší, než původně navrhovaly České dráhy, ty chtěly za možnost neomezeného cestování 1 500 korun. Od příštího roku se podle dohody zdraží méně režijky pro děti a důchodce – na 300 korun. Už v roce 2013 má podle dohody režijka zdražit na 750 korun, o rok později na tisícikorunu. "Před dvěma lety stála stovku, za pět let je to zdražení o tisíc procent," říká předseda odborové organizace SoSAD Jaromír Dušek, který s návrhem nesouhlasí. Příjem z poplatku za režijní jízdenky jde Českým drahám, stát jim nařízenou slevu už nijak nekompenzuje. Proti nízkým cenám režijek vystupoval například ministr financí Miroslav Kalousek (TOP 09), který navrhl jejich zdanění podle skutečné hodnoty. Ta není malá, roční neomezené cestování v síti Českých drah pro nezelezičáře vyjde na 22 990 korun. Podle Duška OSŽ s Kalouskem vyměnilo menší zdražení za to, že nebudou útočit proti vládním reformám.

22. 12. 2011 Odboráři dohodli u Českých drah růst mezd o 2,4 procenta

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/odborari-dohodli-u-ceskych-drah-rust-mezd-o-2-4-procenta-728532>)

České dráhy, jako jeden z největších zaměstnavatelů v zemi, mají od středečního večera uzavřenou kolektivní smlouvu. Odboráři se s vedením dohodli na růstu tarifních mezd příští rok o 2,4 procenta. „V rámci možností jsme s tím spokojeni, víc dohodnout nešlo,“ řekl serveru E15.cz předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Pro letošek byl dohodnut nulový růst mezd. Personální náměstek ředitele Českých drah Pavel Švagr označil letošní kolektivní jednání za extrémně náročné. „Tři měsíce se velmi tvrdě vyjednávalo, měli jsme připravenou i variantu, že se kolektivní smlouva neuzavře. V jednu chvíli byla velmi pravděpodobná,“ řekl Švagr. Výsledek prý je oboustranně přijatelným kompromisem. Vyjednávači však museli výrazně slevit ze svých původních představ. Podle informací E15.cz chtěly dráhy zachovat i pro příští rok status quo a s platy nehýbat. Naopak odbory žádaly nárůst tarifů o pět až 12 procent. Mimo jiné argumentovali letošní stagnací mezd a dvouprocentní inflací. Na příští rok se navíc očekává inflace 3,5 procenta.

Vyjednávání u Českých drah je každoročně obtížné i proto, že ve firmě působí celkem deset odborových centrál a každá hájí jiné profese. Tradičně nejhlasitějším bývá Svaz odborářů služeb a dopravy a jeho šéf Jaromír Dušek. „My jsme s výsledkem jednoznačně nespokojeni, nechtěli jsme ale blokovat kolektivní smlouvu,“ řekl Dušek. Vadí mu především, že růst mezd bude nižší než předpokládaná inflace. Železničářům tak klesnou reálné mzdy. Dušek kritizuje i údajný odlišný přístup vedení drah k jednotlivým profesím, označuje to za korupci. České dráhy zaměstnávají 16 400 lidí, průměrná hrubá mzda letos činí 26 893 korun. Dráhy jsou první z trojlistu největších železničních společností v zemi, které mají kolektivní smlouvu. U Správy železniční dopravní cesty a ČD Cargo se stále jedná. Blíže ke konci je podle informací E15.cz jednání u SŽDC. U carga se čeká na návrat šéfa Gustava Slamečky z dovolené.

22. 12. 2011 Plzeňské nádraží dostalo novou fasádu a mohutné lešení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/157930-plzenske-nadrazi-dostalo-novou-fasadu-a-mohutne-leseni/>)

Budova hlavního nádraží v Plzni se už půl roku mění z nevábného rejdiště bezdomovců v důstojnou bránu do města. Hotova už je první část rekonstrukce, která spočívala ve výměně fasády. Následuje oprava spodní haly, kterou proto už zahalilo mohutné lešení. V dalších etapách nechají České dráhy vyměnit okna a položit repliku historické dlažby. Práce mají skončit v prosinci příštího roku. Zvenku už se budova plzeňského hlavního nádraží oblékla do nového. Na severní, jižní a západní straně budovy je opravena fasáda v úrovni nástupišť, východní fasáda je v novém celá. Hlavní západní průčelí nádraží neprošlo novou úpravou ve spodní části u hlavního vchodu, protože tam vznikla nová fasáda už v roce 1995.

Na opravu fasády navázaly práce ve spodní hale, která projde důkladnou renovací. Po dokončení rekonstrukce budou k vidění obnovené štuky a také replika historické dlažby. Její pokládku naplánovaly dráhy na březen a duben příštího roku. Rekonstrukce spodní haly se výrazně dotkne běžného provozu nádraží, přibližně čtvrt roku tak bude například nákup jízdenek komplikovanější než obvykle. Oproti komplexně rekonstruované spodní hale naplánovaly ČD v té horní jenom drobné úpravy, zejména obnovu dílčí části dlažby. "Na východní straně se upravily plochy související s budovou a položila se tam zámková dlažba," popsal ředitel regionální správy majetku ČD Jiří Stuna. Dříve tam stály stánky s občerstvením. Místo nich vznikne prodejní okénko ze současné restaurace. Dále se montují ochranné prvky proti holubům, tedy sítě a hroty. Oprava budovy začala v nejvyšší čas. Správa železniční dopravní cesty totiž už zahájila opravu své části nádraží – kolejiště a nástupišť. Jejich rekonstrukce probíhá v rámci modernizace plzeňského železničního uzlu a potrvá do září 2013.

22. 12. 2011 Afghánistánem projel první vlak, země chce napojit na Hedvábnou železnici

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/afghanistanem-projel-prvni-vlak-zeme-chce-napojit-na-hedvabnou-zeleznici-1q5-zahranicni.aspx?c=A111222_154352_zahranicni_ts)

Afghánistán ve středu slavnostně zprovoznil první železniční úsek v zemi. Sedmačtyřicetkilometrová trať spojující severoafghánské město Mazáre Šaríf s uzbeckými hranicemi je první část navržené

trasy, která má zemi zapojit do projektu Hedvábné železnice. Nově zprovozněná trasa je součástí už více než sto let plánované a několikrát odložené Hedvábné železnice, tedy ideje propojit Dálný východ s tím Blízkým a dále s Evropou stejně, jako za starých časů sloužila Hedvábná stezka.

Již zprovozněný úsek je neocenitelný nejen pro obchodní aktivity válkou a nekonečným terorismem těžce zkoušeného Afghánistánu, ale i darem z nebes pro americkou armádu. Vzhledem k ochlazení diplomatických vztahů s Pákistánem a uzavření afghánsko-pákistánských hranic totiž USA hledá novou cestu, kudy zásobovat své jednotky. První železnici začali v Afghánistánu stavět už Britové během druhé afghánsko-britské války, nebyla však dokončena před koncem konfliktu. Afghánistán od té doby žádnou železnici, která by ho spojila se sousedními státy, neplánoval, obával se totiž, že by ji mohly zneužít ruské či anglické jednotky k další invazi.

Stavba, která začala před dvěma lety, stála 170 milionů dolarů. Polovinu sponzorovala Asian Development Bank, samotná afghánská vláda investovala pět milionů dolarů. Další plány by měly spojit zemi s Turkmenistánem. Zahraniční média navíc nedávno informovala, že by Indie ráda položila trať mezi vnitroasijskou zemí a východoíránským přístavem Herát, čímž by obešla konkurenční Pákistán při těžbě afghánských nerostů.

23. 12. 2011 České dráhy nabídnou důchodcům nové slevy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-12278/>)

Podle Výměru Ministerstva financí ČR č. 01/2012 končí od 1. ledna státem garantované důchodcovské slevy ve vlacích. České dráhy nabídnou důchodcům od 1. února nové slevy. Aby se mohli naši zákazníci seznámit s novými nabídkami, budeme do 31. ledna poskytovat důchodcovské slevy za stávajících podmínek a vzniklou ztrátu za své cestující zaplatíme ze svého. Nové komerční nabídky budou platit od 1. února.

IN senior

Slevová aplikace na In-kartě pro cestující starší 70 let bude zachována, změní se ale výše slevy na dálkové vlaky, která je dnes 25 % ze zvláštního jízdného. Držitel této aplikace bude nově i nadále zdarma jezdit osobními a spěšnými vlaky a v ostatních vlacích bude mít nově jízdné se slevou 50 % z obyčejného jízdného. Cestujícím, kteří tuto aplikaci aktuálně využívají, bude sleva automaticky a bezplatně upravena. Noví žadatelé zaplatí za In-kartu s roční aplikací IN senior 1 330 Kč.

IN 50 pro důchodce

K 1. únoru bude slevová aplikace IN 25 pro důchodce bezplatně změněna všem jejím držitelům na aplikaci IN 50, což znamená, že důchodci budou nadále cestovat se slevou 50 % z obyčejného jízdného (do změny představuje sleva 25 % ze zvláštního jízdného). Noví žadatelé zaplatí za In-kartu s aplikací IN 50 na rok 490 Kč, na dva roky 980 Kč a na tři roky nejuvýhodnějších 1 330 Kč.

Levněji i bez In-karty

Důchodci, kteří nejezdí vlakem často a nechtějí si pořizovat In-kartu, dostanou od Českých drah slevu 25 % z obyčejného jízdného. K nákupu zvýhodněné jízdenky jim stačí předložit známý papírový průkaz s modrým pruhem, který budou České dráhy nadále ověřovat u pokladních přepážek za 50 Kč. Platnost tohoto průkazu je časově neomezená. Seniorům starším 70 let bude stačit k prokázání nároku na tuto slevu pouze občanský průkaz.

Od ledna budou všechny nabídky pro důchodce podrobně vysvětleny a zákazníci se na ně budou moci informovat také prostřednictvím Kontaktního centra na lince 840 112 113. Mají na to ještě celý leden. Do února mohou cestovat vlaky ČD za stejných podmínek jako doposud.

Příklad ceny jízdenky pro důchodce na trase Praha – Nymburk (50 km)

	cena aplikace (průkazu) od února 2012	cena dnes/ dnes	*cena po zrušení dosavadní slevy	cena s komerční slevou ČD
IN Senior roční	1 090,-/1 330,-	27,- (Os a Sp zdarma)	54,-	36,-
dosud IN25/nově IN50 roční	550,-/490,-	27,-	54,-	36,-
průkaz s modrým pruhem	50,-/50,-	36,-	72,-	54,-

* jde o teoretickou cenu, kterou by zákazník po zrušení státem garantované slevy platil v případě, že by České dráhy nenabídky vlastní slevy

27. 12. 2011 Nejvýš a nejrychleji: Čína vyzkoušela rychlovlak a staví letiště

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/158297-nejvys-a-nejrychleji-cina-vyzkoušela-rychlovlak-a-stavi-letište/>)

Čína o víkendu úspěšně otestovala rychlovlak, který je schopen dosáhnout rychlosti až 500 kilometrů za hodinu – o 200 víc než současný model. V ostrém provozu bude ale pomalejší. Má šest vagonů, předek připomínající orlí zobák a tažnou sílu víc než dvojnásobnou proti dosavadnímu držiteli rychlostního rekordu. Vzdálenost 102 kilometrů ujel při první jízdě a maximální rychlosti 300 kilometrů v hodině za 35 minut. Čína dnes také oznámila, že během příštího roku zahájí v Tibetu práce na výstavbě nejvýše položeného letiště světa – v nadmořské výšce 4 436 metrů, což je asi 100 metrů nad současným rekordem.



Vlak vyrobený největším čínským výrobcem, společností CSR Sifang Locomotive, je navržen tak, aby se podobal dávnému čínskému meči. Karoserie je vyrobená z plastů vyztužených uhlíkovými vlákny. Výrobci vysokorychlostních vlaků jsou pod drobnohledem úřadů. Letošní rok pro ně totiž nebyl vůbec dobrý. Dva rychlovlaků se v červenci srazily, nehodu nepřežilo 40 lidí, dalších 210 se zranilo. V únoru musel kvůli obviněním z korupce odstoupit ministr železnic. Měřítkem úspěchu proto teď není jen rychlost. "Naším cílem je především bezpečnost," zdůraznil šéf firmy Čao Siao-kang.

Růst Číny zpomaluje a vláda je pod tlakem, musí snížit výdaje, zvláště drahé projekty musí počítat s omezenou podporou. I přesto chce čínské ministerstvo pro železnici příští rok investovat přes 60 miliard dolarů – mimo jiné do vysokorychlostních tratí. Do roku 2012 jich chce zprovoznit 13 tisíc kilometrů, dosud funguje zhruba osm tisíc kilometrů. Nejrychlejší rychlovlaků světa jsou francouzské TGV, které vozí cestující rychlostí přes 300 kilometrů v hodině. Maximální rychlost upravených jednotek je však mnohem vyšší. Počátkem dubna 2007 stanovilo TGV nový světový rekord pro kolová železniční vozidla. Jeho hodnota je 574,8 kilometru v hodině.

Čína postaví nejvýše položené letiště světa

Čína během příštího roku zahájí práce na výstavbě nejvýše položeného letiště světa – v Tibetu v nadmořské výšce 4 436 metrů, což je asi 100 metrů nad současným rekordem. Výstavba letiště má přijít na 1,8 miliardy jüanů (asi 5,6 miliardy Kč) a s jeho zprovozněním se počítá za tři roky. Letiště bude v části Tibetu označované jako Nagchu. V současné době se nejvýše položené letiště světa nachází u města Čamdo, což je v jiné části Tibetu. Čamdo leží v nadmořské výšce 4 334 metrů. Tibet už má pět civilních letišť, minimálně dvě jsou ale otevřena jen pár měsíců v roce. Celoročnímu provozu brání extrémní povětrnostní podmínky, které znemožňují bezpečné přistávání. Peking si od svých plánů slibuje, že nová letiště, stejně jako silniční tahy a železnice do Tibetu, přispějí k rozvoji této oblasti.

27. 12. 2011 Vlakové pouto Karlovarska a Saska se ještě zpevní

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/158304-vlakove-pouto-karlovarska-a-saska-se-ještě-zpevní/>)

Karlovarský kraj a Sasko plánují spolupracovat na rozvoji železniční dopravy. Zástupci obou regionů podepsali memorandum, kterým se zavázali na příštích 15 let podporovat vlakové spoje tak, aby soupravy nemusely končit na hranicích. Dohoda má zjednodušit i jízdní řády a udržet zvýhodněné jízdné. Z Karlovarského kraje jezdí vlaky do saského Plavna a Cvikova po dvou tratích ze Sokolova a Chebu. Jednu provozuje soukromá společnost Viamont regio, druhou České dráhy. Obě společnosti mají pronajaté moderní soupravy RegioSprinter od německého dopravce Vogtlandbahn. Podle karlovarského hejtmána Josefa Novotného (ČSSD) je doprava pro oba regiony klíčová: "Na jedné i druhé straně se těžko shání práce, myslím, že sem lidé budou jezdit víc a dají vydělat."

Německá strana chystá do roku 2015 výměnu vlaků RegioSprinter za modernější RegioShuttle. Kolik jich nakoupí, ale záleží na zájmu českých dopravců o další pronájem. A počet nakoupených vozů Regio Shuttle bude rozhodující pro to, aby mohl spoj z Německa pokračovat do českého vnitrozemí a lidé tak nemuseli na hranicích přeseďat. "Je velmi důležité, aby byl provoz na hranicích bez přestupování. Pokud budeme postupovat společně, získáme více prostředků z EU," řekl pro ČT zemský rada německého Vogtlandu Tassilo Lenk (CDU).

Memorandum má v budoucnu vyřešit i soulad jízdních řádů tak, aby spoje lépe navazovaly. Vlaky mezi Saskem a Karlovarským krajem ročně využívá 30 až 40 tisíc lidí a zájem o ně roste. Víkendové cestování patří německým zájemcům o lázně, protože vlaky zajišťují přímo do Karlových Varů, ale

i Češi se pomalu naučili nakupovat v Německu. Cesty za hranice jsou oblíbené i díky zvýhodněnému systému Egronet, který v regionu platí od roku 2000. Za 150 korun na celý den lze cestovat po Karlovarském kraji a části Saska a Bavorska.

27. 12. 2011 Správa železnic propustí více úředníků, než původně odhadovala

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-propusti-vice-uredniku-nez-puvodne-odhadovala-729389>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) propustí v souvislosti s chystanou reorganizací krajských a stavebních správ až 500 úředníků. Státní organizace ke konci roku zruší 13 krajských poboček a tři stavební správy, nahradí je sedm krajských správ a dvě správy stavební. Podnik zaměstnávající 18 tisíc lidí se tím snaží ušetřit provozní náklady. „Je to zpřesněné číslo, oněch 300 lidí byl odhad z počátku reorganizací,“ uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Zaměstnance bude společnost propouštět ve třech vlnách. První dostanou výpověď k 1. lednu, druhá fáze propouštění nastane k 1. březnu a závěrečná třetí vlna se prý uskuteční k 1. dubnu příštího roku. „Po sloučení organizačních jednotek budou některé pozice redundantní, tam předpokládáme snižování stavů,“ řekl deníku E15 již dříve šéf SŽDC Pavel Habarta. Většina propuštěných lidí odejde z administrativy.

Restrukturalizací krajských poboček pokračuje státní organizace ve změnách, které započaly v dubnu. Tehdy personálním zemětřesením prošlo pražské ředitelství, z osmi úseků řízených náměstký zbyly čtyři, odešlo 30 lidí včetně vedoucích zaměstnanců. Zrušeny budou krajské správy v Karlových Varech, Liberci, Pardubicích, Zlíně, Českých Budějovicích a v Jihlavě, stavební správa skončí v Plzni. SŽDC jako investor do výstavby a modernizace kolejí utratila letos přes 11 miliard korun, příští rok to má být ještě o devět miliard více. Na údržbu vynaložila kolem sedmi miliard korun. Organizace šetří mimo jiné prodejem nepotřebného majetku. Za poslední čtyři roky se zbavila budov a pozemků v hodnotě miliardy korun.

28. 12. 2011 Srážku čínských rychlovlaků zaviniily konstrukční vady a management

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/srazku-cinskych-rychlovlaku-zavinily-konstrukcni-vady-a-management-1je-/zahranicni.aspx?c=A111228_125509_zahranicni_stf)

Čínská vláda zveřejnila dlouho očekávanou zprávu o červencové srážce rychlovlaků u města Wen-čou, při které zahynulo 40 lidí a dalších 200 utrpělo zranění. Podle ní za nehodu mohou konstrukční vady a lajdácké řízení železnice. Ve zprávě se uvádí, že k nehodě vedla vážná pochybení 54 úředníků. Na černé listině je přítom i někdejší ministr pro železnice Liou Č'-t'ün. Lidem, mezi nimiž je i šéf firmy zodpovědné za signalizační zařízení, hrozí podle BBC přísné postihy. Zpráva také potvrdila už dřívější závěry expertů o konstrukčních vadách. Výstražný systém na trati zastavil první rychlík, ale kvůli chybě senzorů neupozornil další soupravu. Ta pak do stojícího rychlíku narazila v plné rychlosti a některé vagony zcela smetla z železničního mostu.



Nehoda vyvolala mezi lidmi kritiku

Nehoda a následné pomalé vyšetřování zvedlo mezi Číňany vlnu nevole. Obviňovali vládu, že dává přednost rozvoji a zisku před bezpečností. Obyvatele také rozlítilo, když vláda brzdila výsledky vyšetřování a tajila příčiny nehody. Neobvykle kritická byla i státní média, která dopálilo, že kabinet zprávu nevydal do 20. listopadu, jak vyžadují předpisy. Místo toho o příčinách srážky jen dále mlžil. Po nehodě říše středu pozastavila další výstavbu vysokorychlostních tratí a omezila rychlost vlaků. Tento projekt přitom měl být novou čínskou chloubou.

29. 12. 2011 Dráhy vodu ve vlacích nepustí až do jara

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/158562-drahy-vodu-ve-vlakich-nepusti-az-do-jara/>)

Problém Českých drah – na záchodcích ani v umývárkách ve vlacích neteče voda, přestože denní venkovní teploty jsou výrazně nad nulou. Dopravce zimní režim zdůvodňuje tím, že při kolísání teplot má obavu ze zamrznutí nádrží. Zlepšení tak mají přinést až nové vlaky v dalších letech. Zatímco loni se v zimě teploty dlouhodobě pohybovaly pod bodem mrazu, letošní realita je jiná. "Dnů, kdy průměrná denní teplota klesla v celorepublikovém průměru pod nulu, bylo letos hodně málo,

zaznamenaly jsme pouze tři. Za posledních osmdesát až sto let to tak bude jedna z nejteplejších zim," potvrzuje meteorolog České televize Pavel Karas.

Pro České dráhy přesto platí ve většině starých vozů kalendářní zima, nádrže s vodou dopravce pravidelně vypouští už při pěti stupních nad nulou. A jak prokázalo natáčení České televize, často voda v rychlících neteče ani v případě, že je venku přes osm stupňů. "Je to preventivní opatření, protože ta teplota kolísá a hlavně v nočních hodinách se pohybuje kolem bodu mrazu. Pokud by voda v nádržích zamrzla a potom při teplotách nad nulou zase roztála, tak by mohla během jízdy stékat stropem na cestující do oddílů ve vlacích," popisuje mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Problém má největší tuzemský dopravce hlavně se starými rychlíkovými vozy. Ty tvořily ještě loni třetinu ze všech provozovaných vagonů a i letos jezdí dráhy s několika stovkami kusů. Na otázku, jak teplá zima by musela být, aby ve vlacích voda tekla, teď mluví podnik odpovídá vyhýbavě: "Tam nejde o teplotu nebo o zimu, jde spíš o technický stav vozového parku, který je zastaralý a neumožňuje vodu ve vagonech nechat. Za nepohodlí se cestujícím omlouváme, ale jde vždy řádově jen o několik týdnů, případně maximálně o dva až tři měsíce v roce," tvrdí Petr Šťáhlavský.

"S dodávkami moderních souprav Railjet a s modernizací dalších vozů budou staré vozy během dvou až tří let na většině rychlíkových linek nahrazeny soupravami komfortu Eurocity a Intercity, které už mají uzavřené systémy toalet," pokračuje Šťáhlavský. A právě takové vlaky už problém umí vyřešit, jsou totiž konstruovány i pro provoz v zimním období. "Aby v nich toalety vůbec fungovaly, musí být vodou naplněny celoročně. Klíčové je to, že je lze na rozdíl od současných souprav v nočních hodinách a i při odstavení vytápět," uzavírá mluvčí drah.

29. 12. 2011 Další smlouva na železnici: Mzdy v ČD Cargo stoupnou o 2,4 procenta

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dalsi-smlouva-na-zeleznici-mzdy-v-cd-cargo-stoupnou-o-2-4-procenta-729693>)

Po Českých drahách a Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) dospěla k uzavření kolektivní smlouvy jednání i třetí železniční společnost, ČD Cargo. Zaměstnancům ČD Cargo v příštím roce vzrostou mzdy o 2,4 procenta. Jde o stejný procentuální nárůst, na jakém se po těžkých jednáních dohodly odbory s vedením ČD. Stejný zůstane rozsah základních zaměstnaneckých benefitů. Média o tom informoval Jaroslav Pejša, předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ). ČD Cargo bylo poslední velkou železniční společností, která kolektivní smlouvu pro příští rok neměla. Zdárné ukončení kolektivních vyjednávání u železničního nákladního dopravce potvrdil i mluvčí společnosti Jakub Ptačinský. Ke konkrétním podmínkám, které vedení s odborovými předáky dohodlo, se ale zatím vyjádřit odmítl.

Na obdobném zvýšení mezd se odbory dohodly 21. prosince v mateřské společnosti, Českých drahách. O den později kolektivní smlouvu pro rok 2012 uzavřeli ve Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), která má v Česku na starosti správu a investice do železničních tratí. Loňská kolektivní vyjednávání se protáhla do druhé poloviny ledna, kdy se ke smlouvě po předchozích potížích připojila poslední odborová organizace, Svaz odborářů služeb a dopravy (SOSaD) Jaromíra Duška. Tomu vadilo zejména zmrazení platů zaměstnanců na úrovni roku 2010 a problematika odměňování odborových předáků podle počtu zaměstnanců, které odborové organizace zastupují.
