

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2012

## OBSAH

01. 08. 2012	PŘEKLADIŠTĚ PRO ŠKODU BY MOHLO VZNIKNOU V NYMBURKU .....	3
01. 08. 2012	"KOŇKA" Z BUDĚJOVIC DO LINCE BYLA PRVNÍ ŽELEZNICE V KONTINENTÁLNÍ EVROPĚ .....	3
01. 08. 2012	MEZINÁRODNÍ STUDIE PROKÁZALA EKOLOGICKÉ VÝHODY VLAKŮ .....	5
02. 08. 2012	ÚOHS PROŠETŘÍ TENDR NA DOPRAVU Z OSTRAVY DO OLOMOUCE.....	6
03. 08. 2012	OLOMOUC V SOBOTU OTEVŘE ŽELEZNIČNÍ EXPOZICI, OCHUTNÁVKU BUDOUCÍHO MUZEA .....	6
03. 08. 2012	SŽDC VYPSALA MILIARDOVÝ TENDR NA ŽELEZNIČNÍ UZEL BŘECLAV.....	7
03. 08. 2012	ORLICKOÚSTECKO SOUKROMÍ DOPRAVCI PROJEDOU .....	7
04. 08. 2012	KILOMETR ZA PĚT MILIONŮ. STÁT OPRAVÍ ČÁST ZAVŘENÉ SLAVKOVSKÉ ŽELEZNICE .....	8
06. 08. 2012	REGIOJET OD ZÁŘÍ ZVÝŠÍ POČET SPOJŮ MEZI PRAHOU A OSTRAVSKEM.....	8
06. 08. 2012	DĚŠŤ PODEMLEL TRATĚ U VYŠŠÍHO BRODU, VLAKY NEJEZDÍ.....	9
08. 08. 2012	REGIOJET NABÍDL AKČNÍ CENU PRAHA – OSTRAVA ZA 145 KČ (18. – 31. SRPNA, 4. – 20. ZÁŘÍ. 2012).....	9
08. 08. 2012	ČESKÉ DRÁHY OPRAŠILY DUCHA Hnutí ZLEPŠOVATELŮ .....	9
09. 08. 2012	SLOUP U TRATI U NÁS STOJÍ 400 TISÍC, V RAKOUSKU JE ZA ČTVRTINU (GSM-R).....	10
09. 08. 2012	KROUNA CHCE ZACHRÁNIT CHÁTRAJÍCÍ NÁDRAŽÍ A KOLEJE .....	11
10. 08. 2012	JANČUROVY ŽLUTÉ VLAKY VYJEDOU DO NĚMECKA O ROK POZDĚJI (PRAHA – HAMBURG) .....	11
12. 08. 2012	POHÁDKOVÁ SOUTĚŽ. SPRÁVA ŽELEZNIC ROZDĚLÍ MEZI PĚT PRÁVNÍKŮ AŽ 120 MILIONŮ .....	12
14. 08. 2012	KVŮLI ZLODĚJI KABELŮ NEJEZDILY U CHOČNĚ TĚMĚŘ DESET HODIN VLAKY (TRATĚ 020) .....	12
14. 08. 2012	NĚMCI POLOŽÍ KOLEJE DO ŠLUKNOVSKA, CESTA DO DĚČína SE ZKRÁTÍ O POLOVINU (SEBNITZ – DOLNÍ POUSTEVNA).....	12
15. 08. 2012	NA ŽELEZNICI SE BOJUJE O STROJVEDOUCÍ.....	13
15. 08. 2012	SŽDC ZBAVÍ TRATĚ STROMŮ, ZAČNE NA LIPENSKU.....	14
15. 08. 2012	NOČNÍ SPOJE MEZI PRAHOU A OLOMOUCÍ JSOU POD DOHLEDEM POLICIE	14
16. 08. 2012	RAILJETY PRO ČESKÉ DRÁHY OPĚT ŘEŠÍ ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD.....	14
16. 08. 2012	MATTONKY SE PO 15 LETECH VRACÍ NA KOLEJE. VLAKY JE ZAČNOU VOZIT NA MORAVU .....	15
16. 08. 2012	DOZORČÍ RADA ODSOUHLASILA SPUŠTĚNÍ VÝROBY RAILJETŮ.....	16
17. 08. 2012	ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD ZASTAVIL TENDR NA PRVNÍ RYCHLÍKY (OSTRAVA – KRNOV – OLOMOUC).....	16
17. 08. 2012	PARDUBICE SE ANI PO TŘICETI LETECH LÁVKY PŘES KOLEJIŠTĚ NEDOČKAJÍ .....	17
20. 08. 2012	ŠÉFOVÉ ČESKÝCH DRAH BUDOU MÍT NOVÉ PLATY, NÁVRH POČÍTÁ S 15 MILIONY ROČNĚ.....	17
20. 08. 2012	JEDOVATOU ZEMINU Z PRAHY ODVEZOU VLAKY .....	18
20. 08. 2012	KVŮLI VEDRU BYLA SNÍŽENA RYCHLOST NA 70 ŽELEZNIČNÍCH TRATÍCH....	18

22. 08. 2012	DNES ZAČNE ZKUŠEBNÍ PROVOZ NOVÉ ODBAVOVACÍ HALY NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD LABEM .....	19
22. 08. 2012	KRAJ POSTAVÍ V ŽIHLI NA PLZEŇSKU PŘESTUPNÍ UZEL ŽELEZNICE-AUTOBUS .....	19
24. 08. 2012	DRÁHY KOUPI LEVNĚJŠÍ PROUD, PŘESTO JIM ELEKTRINA PODRAŽÍ .....	20
24. 08. 2012	FANTOVA KAVÁRNA SE SNAD DOČKÁ OPRAVY, OD ZÁŘÍ BUDE UZAVŘENA	20
26. 08. 2012	STARÉ VAGONY MIZÍ, ALE POMALU.....	20
26. 08. 2012	STADLERY BUDOU JEZDIT I Z LIBERCE DO ČESKÉ LÍPY, NA ÚKOR VYSOČINY (REGIO-SHUTTLE) .....	21
26. 08. 2012	ÚOHS ZASTAVIL SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ S MINISTERSTVEM DOPRAVY (OSTRAVA – KRNOV – OLOMOUC).....	21
26. 08. 2012	SMOLNÝ DEN REGIOJETU. JEDEN VLAK VYKOLEJIL, DRUHÉMU VYPADLA ELEKTRINA.....	22
27. 08. 2012	ČESKÉ DRÁHY NABÍDNOU DALŠÍ JÍZDENKY ČD PROMO.....	22
28. 08. 2012	KMV SLAVNOSTNĚ ZAHÁJILY DOPRAVU NA KYSELSKÉ VLEČCE.....	24
29. 08. 2012	V RÁMCI MODERNIZACE TRATI VOTICE – BENEŠOV U PRAHY ZAČNOU VLAKY JEZDIT V NOVÉ TRASE.....	25
29. 08. 2012	MINISTERSTVA SE SHODLA, KRAJE DOSTANOU NA ŽELEZNICI 2,6 MLD. KČ	26
30. 08. 2012	PŘESNOST VLAKŮ ČESKÝCH DRAH V ČERVENCI: 91,4 % Z VÍCE NEŽ 205 000 VLAKŮ JELO VČAS.....	26
31. 08. 2012	NOVÉ GASTRONOMICKÉ SLUŽBY VE VLACÍCH ČD .....	27
31. 08. 2012	DRÁŽNÍ PŘEKVAPENÍ: LEO EXPRESS DO CHOMUTOVA, ARRIVA Z KRALUP DO BENEŠOVA (GVD 2011/2012).....	27
31. 08. 2012	DRAHÁM PŘIBÝVAJÍ CESTUJÍCÍ, ZTRÁTA SE VŠAK PROHLOUBILA NA PŮL MILIARDY .....	28
31. 08. 2012	ZEMĚTŘESENÍ V ČD CARGO: ŠPIČKA REZIGNOVAL, ODBORÁŘI ÚTOČÍ NA SLAMEČKU .....	28

## 01. 08. 2012 Překladiště pro Škodu by mohlo vzniknout v Nymburku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prekladiste-pro-skodu-by-mohlo-vzniknout-v-nymburku-860545>)

Železniční překladiště pro mladoboleslavskou automobilku Škoda by mohlo v příštích letech vzniknout v Nymburku. O vybudování třicetihektarového areálu pro 2 500 automobilů uvažuje investor ČD Cargo. Projekt by měl regionu přinést na 200 pracovních míst, uvedl místostarosta Nymburka Zdeněk Vocásek (ODS). Radnice s investorem jedná již téměř rok. „Investice je vázána na automobilku Škoda Mladá Boleslav, kde vytěsňuje určité logistické zásoby z areálu. V souvislosti s ní je třeba i navýšit kapacity železniční tratě Mladá Boleslav – Nymburk,“ řekl místostarosta.

Vedení města předpokládá, že by jedno z nejmodernějších center svého druhu mělo přinést 150 až 200 pracovních míst přímo v terminálu, dalších 40 pak na seřazovacím nádraží. Otázkou je, zda si automobilka Nymburk vybere, protože poptává i další lokality, uvedl Vocásek. Informace Škoda potvrdila. „Právě probíhá výběrové řízení a Nymburk je jednou z možných variant,“ řekl mluvčí Jozef Baláž. Automobilka požaduje dokončení areálu do 1. ledna 2014. Město se na akci nijak finančně podílet nemá. Přepřipovaná auta mají Nymburkem projíždět jen po železnici, městský okruh nicméně umožní i jejich případnou dopravu po silnici. Ve hře je vodní cesta. V úvahách s Ředitelstvím vodních cest o splavnění Labe se počítá s nymburským přístavem. „Bylo nám řečeno, že materiál ve finální verzi by měl jít v září do vlády, která rozhodne zda se bude projekt financovat,“ upřesnil starosta Miloš Petera (ČSSD).

## 01. 08. 2012 "Koňka" z Budějovic do Lince byla první železnice v kontinentální Evropě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/188192-konka-z-budejovic-do-lince-byla-prvni-zeleznice-v-kontinentalni-evrope/>)

První vlak tažený koňmi sice vyjel na trať postavenou na evropském kontinentu již v roce 1827 a pravidelná doprava začala o rok později, plné délky mezi Českými Budějovicemi a Lincem však dráha dosáhla až v roce 1832 a 1. srpna byl zahájen pravidelný provoz. Dodnes je část budějovicko-linecké dráhy vedena v trase původní koňské železnice a nedaleko hranic – kde dnes už vlaky jezdí jinudy – existuje také krátký obnovený úsek "koňky", kde se pořádají muzejní jízdy. V tradičním podání je stavba trati koněspřežné železnice z Českých Budějovic do Lince podávána jako souboj inženýrů Františka Antonína (Franze Antona) Gerstnera a Matyáše (Matthiase) Schönerera, lze narazit i na pochybnou interpretaci souboje češství (reprezentovaného Gerstnerem narozeným v Praze) a německví (reprezentovaného Schönererem narozeným ve Vídni) – skutečnost však pochopitelně byla mnohem složitější.



S myšlenkou na stavbu železnice přišel Gerstnerův otec František Josef, který se na počátku 19. století podílel na projektu kanálu spojujícího Vltavu, resp. Labe a Dunaj, avšak jako jeho lepší náhradu prosazoval železnici. Zatím s nápadem neuspěl, ani když se stal ředitelem vodních staveb v Čechách, však na myšlenku nezaněvřel. V roce 1819 Rakousko přislíbilo mezinárodní dohodou, že skutečně propojí Labe a Dunaj, a to buď kanálem, nebo raději železnici. Vrcholní představitel státu tak oprávněně Gerstnerovu myšlenku, avšak v té době se už F. J. Gerstner chystal do důchodu. Namísto něj získal v roce 1824 císařské privilegium na stavbu budějovicko-linecké "železné silnice" jeho syn František Antonín Gerstner.

### Gerstner stavěl příliš draze, Schönererovo dílo nepřetrvalo

Stavební licenci Gerstner předal První železniční společnosti (EEG) a stal se stavbyvedoucím. První úsek dlouhý 64 kilometrů vedl z Budějovic do obce Kerschbaum na česko-rakouských zemských hranicích. V roce 1827 byl zahájen zkušební provoz, v roce následujícím začala řádná doprava. Současně však přišly velké problémy. Stavba byla náročnější, než firma předpokládala – Gerstner spotřeboval zhruba na polovinu délky stavby celý plánovaný rozpočet. A tak její vedení žádalo po inženýrovi, aby změnil projekt a stavba byla lacinější. Podle Gerstnerovy vize však měla být trať vytvořena tak, aby byla v budoucnu použitelná také pro parostrojní provoz. Velkorysý projekt počítal s průběžným mírným stoupáním, které umožnilo koňům a později i parním lokomotivám bez větších potíží překonat Šumavu. Vzhledem k plánům do budoucna měla trať mírné oblouky a byla tak na pohled zbytečně dlouhá a rozlehlá. Svoji vize se Gerstner nechtěl pustit, vše vyvrcholilo jeho odvoláním. Novým vedoucím se stal tehdy teprve jedenadvacetiletý Matthias Schönerer, Gerstnerův žák a spolupracovník v první fázi stavby.

Schönerer projekt pozměnil tak, aby vyhovoval finančním nárokům investorů. Literatura často poukazuje, že Schönererův úsek od hranic do Lince nebyl použitelný pro pozdější parostrojní provoz, zatímco Gerstnerova část se částečně využívá pro železniční dopravu dodnes. Je ovšem také fakt, že kdyby EEG zůstala u Gerstnerova vizionářského projektu, dost možná by trať vůbec nebyla dokončena. (To by nebylo neobvyklé, dokončena například nikdy nebyla druhá koňka na českém území, která měla vést z Prahy do Plzně, ale nakonec skončila už v Lánech.) Schönerer tak nejspíš první kontinentální železnici skutečně zachránil.

### 128 kilometrů, 1 106 milimetrů

Společné 128kilometrové Gerstnerovo a Schönererovo dílo bylo zcela dokončeno v roce 1832, aby mohl být 1. srpna slavnostně zahájen provoz mezi Budějovicemi a Lincem. Konečná na české straně byla před hradbami na Pražském předměstí v místě dnešního muzea. Trať měla dalších deset stanic, šest z nich bylo velkých, tzv. přeprahacích. Hlavním účelem "koňky" byla nákladní doprava. Osobní doprava se provozovala pouze v létě, jízdné bylo velmi drahé a cestující strávili ve vlaku 14 hodin (dnes jsou to dvě hodiny). Ještě déle potom trvala cesta po prodloužení trati o dalších 200 kilometrů k solným dolům přes Wels do Gmundenu. Nicméně se do vlaku podařilo nalákat dokonce i císaře Františka I. dodnes známého silně konzervativním smýšlením. Podoba trati se značně lišila od pozdější parostrojní dráhy. Litinové kolejnice byly připevněné na podélných trámech nesených pražci, rozchod kolejnice byl 1 106 milimetrů. Osobní vlaky bývaly sestaveny z jednoho vozu s kapacitou od šesti do 24 míst. Některé připomínaly silniční dostavník, jiné už byly podobné vozům, které jezdily na prvních parostrojních tratích.

### Ve čtyřiceti do důchodu

Již po třech desetiletích provozu však už byla budějovicko-linecká "koňka" beznadějně zastaralá. V 60. letech 19. století už vedly parostrojní dráhy napříč českými zeměmi od Vídně přes Brno a Prahu až na Drážďany, stejně tak od Vídně přes Přerov a Bohumín do Haliče a dokončovala se také stavba trati z Čech do Bavorska. Vedla i trať z Vídně do Lince (od roku 1860 až do Salcburku) a další trať se blížila od Vídně k Budějovicím. Koňská síla jako pohon vlaků tak musela ustoupit páře i na nejstarší kontinentální železnici. Přestavba začala v roce 1868, provoz byl zahájen v roce 1872 – pouhých 40 let poté, co vyjely první koněspřežné vlaky. Gerstnerův úsek byl z velké části využit – ačkoli například budějovické nádraží bylo už v dnešní poloze – zatímco rakouskou část bylo nutné vyprojektovat znovu.

Již od roku 1857 provozovala trať společnost Dráhy císařovny Alžběty (KEB), která také postavila parostrojní dráhu z Vídně do Salcburku. V její režii došlo k rekonstrukci původní koňky, trať se nově napojila na parostrojní železnice v Linci (Západní dráha provozovaná KEB) i Budějovicích (zejména síť tratí společnosti Dráhy císaře Františka Josefa). V roce 1884 byla KEB postátněna, provoz tak nadále probíhal pod hlavičkou C. a k. Státních drah (KkStB). V roce 1918 došlo k rozdělení trati mezi ČSD a ÖStB (později BBÖ, resp. ÖBB), zůstala však jedním z významných mezinárodních tahů. To se nezměnilo ani po válce, právě přes hraniční přechod Summerau vedla jedna z ojedinělých cest přes železnou oponu (do Rakouska nebo Západního Německa se jezdilo pouze přes Břeclav, Gmünd, Summerau, Furth im Wald a Cheb). Ještě v 90. letech jezdil přes Summerau vlak z Prahy do Benátek, později však došlo k útlumu. V minulém desetiletí proběhla nejprve elektrizace, poté rekonstrukce kolejí a mezinárodní doprava byla značně omezena. Jezdil pouze vlak Praha – Linec s přímým lehátkovým vozem do Curychu (později posílen ještě o lůžkový vůz a krátce jezdily také přímé vozy do Benátek či Záhřebu) a později přibyl také spoj Eurocity z Prahy do Lublaně. Dále bylo postupně vybudováno intenzivní meziregionální spojení Budějovic s Lincem. Dnes už jsou dálkové vlaky s pestrými soupravami minulostí, po trati jezdí dva páry rychlíků Praha – Linec, tři páry spěšných vlaků Budějovice – Linec a ještě o něco intenzivnější je vnitrostátní regionální doprava Budějovice – Rybník a Summerau – Linec.

### Koňka opět v provozu

Přibližně sto let po jejím nahrazení na "koňku" takřka nikdo ani nevzpomněl. Ovšem v roce 1971 byla koněspřežná železnice v Československu vyhlášena národní kulturní památkou, vzniklo několik památníků a muzeí. Dodnes jsou dochovány a chráněny části náspů, mostky a další stavby na českém území (kde koněspřežná železnice vedla jinudy než ta současná). Ještě lepší je situace v Rakousku. Železniční historici si mohou projít takřka celou někdejší trať, na mnoha místech jsou dochovány náspy a další stavby, kolem kterých vede naučná stezka. Ta končí u starého nádraží v Kerschbaumu, které dnes funguje jako nejvýznamnější muzeum koněspřežné železnice.

Kromě historické expozice je její součástí krátká obnovená trať, na které muzeum pořádá pro turisty projížďky v replice původního vozu v čele s koněm. A protože je muzeum vzdáleno asi šest kilometrů od nejbližšího nádraží (Summerau), návštěvníci, kteří přijedou za železniční historií tradičním

způsobem, mohou na cestě lesem obdivovat i dochované násypy, po kterých jezdily první kontinentální vlaky. Dnes však na nich rostou statné stromy.

### Stavitelé

František Antonín Gerstner (1795 – 1840) nebyl pouze stavbyvedoucím první železnice východně od La Manche, ale také významným inženýrem-pedagogem. Z polytechniky však ve zlém odešel krátce poté, co opustil stavbu koňky. I po odchodu od EEG se zabýval projektováním dopravních staveb, vedl například stavbu první železnice v Rusku, která vedla ze Sankt Petěrburgu do Pavlovsku. Na přelomu 30. a 40. let se chtěl opět zapojit do staveb železnic v Rakousku. Zahynul však nešťastně v roce 1840 při své studijní cestě ve Spojených státech.

Matthias Schönerer (1807 – 1881) byl u staveb železnic v Rakousku po celou dobu. Kromě koněspřežné dráhy do Lince a dále do Gmundenu se podílel například na stavbě slavné dráhy přes Semmering, sám vedl stavbu Vídeň – Gloggnitz, na kterou semmeringská dráha navazuje. Měl i důležité slovo při přípravě první rakouské parostrojní dráhy z Vídně přes Moravu do Haliče. Schönerer rovněž podnikal, ze studijní cesty po Spojených státech přivezl lokomotivu, poté založil továrnu a inspirován zámožskou technikou začal vyrábět kolejová vozidla. Kromě blahodárných dopravních spojinic ovšem světu (a zejména Rakousku) zanechal také poněkud kontroverznější "dědictví" v podobě svého syna Georga. Tento rakouský nacionalista je na jedné straně vnímán jako významný podporovatel a mecenáš zemědělských oblastí, ale také jako antisemita, bojovník proti Čechům a obecně Slovanům v rámci habsburské monarchie a dokonce i jako odpůrce existence samostatného Rakouska. Jeho názory jsou občas označovány za vzor pozdějších nacionálně socialistických myšlenek. Jako po F. A. Gerstnerovi tak po Matthiasi Schönererovi jsou dnes pojmenovány vlaky, které jezdí mezi Českými Budějovicemi (resp. Prahou) a Lincem.

## 01. 08. 2012 Mezinárodní studie prokázala ekologické výhody vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14147/>)

Mezinárodní železniční unie si nechala vypracovat studii o externích nákladech, tzv. externalitách, u jednotlivých druhů dopravy. Ty se projevují zejména prostřednictvím znečištěného ovzduší, hluku, ale i nehod. Experti ze společností CE Delft, INFRAS a ISI došli k závěru, že železniční doprava má ve srovnání se silniční na externalitách v Evropské unii nepatrný podíl. Zatímco osobní a nákladní vlaky způsobují okolo dvou procent těchto nákladů, osobní automobily více než 60 procent a všechny druhy silničních prostředků dokonce přes 90 procent. Hlavním závěrem je, že železniční doprava má v přepočtu na osobokilometry asi čtyřikrát méně externích nákladů než silniční nebo letecká. U nákladní dopravy dokonce šestkrát méně. Zatímco externí náklady na jednoho cestujícího ve vlaku mají činit 15,3 eura (u elektrické trakce jen 12 eur), v případě osobních automobilů to je 64,7 eura a v letecké dopravě 57,1 eura. Více než polovina externích nákladů ze silniční dopravy přitom pochází z nehod. U letadel zase z drtivé většiny souvisí se změnou klimatu.

Zveřejněná studie zkoumala údaje z roku 2008, přičemž experti zpracovali data z 25 států Evropské unie (bez Malty a Kypru) plus z Norska a Švýcarska. Celková roční výše dopravních externích nákladů činila v těchto zemích více než 500 miliard eur, tedy asi 4 procenta HDP. Okolo 76 procent externích nákladů souvisí s osobní dopravou, zbývajících 24 procent s nákladní. „Zpráva je dalším jasným důkazem výhod železniční dopravy, a to ze společenského i ekonomického hlediska,“ říká Jean-Pierre Loubinoux, generální ředitel Mezinárodní železniční unie, a dodává: „Ukazuje také klíčovou roli železnice při budování takzvané zelené ekonomiky.“

### Podíl na dopravních externalitách v EU\*

- Osobní automobily	62 %
- Autobusy	4 %
- Motocykly	5 %
- Lehké nákladní automobily	9 %
- Těžké nákladní automobily	14 %
- Nákladní vlaky	1 %
- Osobní vlaky	1 %
- Letadla**	4 %
- Říční lodě	0,3 %

\* EU včetně Norska a Švýcarska, bez Malty a Kypru.

\*\* Pouze letadla na linkách uvnitř posuzovaných států.

### Co je to externalita

V negativním slova smyslu se jedná o náklad, za který jeho původce nemusí platit. Typickým příkladem je poškození životního prostředí, ke kterému dochází z nějaké ekonomické činnosti. Ve společnosti vznikne škoda (vyjádřitelná např. zvýšením výdajů na lékařskou péči), ale znečišťovatel se vyhne úhradě. Tisková zpráva byla zpracována na základě podkladů Mezinárodní železniční unie UIC v Paříži a Společenství evropských železnic CER v Bruselu.

## 02. 08. 2012 ÚOHS prošetří tendr na dopravu z Ostravy do Olomouce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-prosetri-tendr-na-dopravu-z-ostavy-do-olomouce/823882>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) prošetří tendr ministerstva dopravy na státem dotovaný provoz na trati Ostrava – Krnov – Olomouc. Na návrh Českých drah zahájil správní řízení. ČTK to dnes řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Na tendr si v minulosti stěžovala i dopravní společnost Abellio ČR a Odborové sdružení železničářů (OSŽ). Vyjádření ministerstva dopravy ČTK zjišťuje. Rafaj ČTK potvrdil, že ÚOHS vede správní řízení. "Řízení bylo zahájeno na návrh společnosti České dráhy, která napadá zejména údajně diskriminační podmínky pro národního dopravce," uvedla Rafaj.

Podle deníku E15 drahám vadí, že ostatní dopravci nemusí podle podmínek soutěže počítat při kalkulaci nákladů se staničními poplatky. Na rozdíl od konkurence také ČD musí vypisovat na každý nákup vlaků výběrové řízení, což zpomaluje postup drah. Stěžují si prý rovněž na velké nároky státu na kvalitu vlaků, které by výrazně zvýšily náklady společnosti. ČD požádaly podle deníku o zrušení soutěže poté, co se svými námitkami neuspěly u ministerstva dopravy. Postup antimonopolního úřadu ČD vítají. "Není naším zájmem bránit výběrovému řízení. Jsme přesvědčeni, že konkurence pozitivně působí na růst kvality služeb. Na druhou stranu je ale nutné, aby všichni konkurenti měli rovné podmínky a vyhlášené tendry vytvářely rovné podmínky pro všechny účastníky soutěže," uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Již dříve podala k ÚOHS stížnost na tendr i dopravní společnost Abellio CZ. Podle ní jsou zase v soutěži oproti ČD v nevýhodě soukromí dopravci, protože dráhy znají výši tržeb za jízdné na dotyčné trati. "Zadavatel požaduje, aby uchazeči nesli riziko těchto tržeb. To je nezodpovědné a uvádí to alternativní dopravce do obrovské nevýhody oproti ČD," řekl ČTK člen představenstva dopravce Petr Moravec. Odborové sdružení železničářů (OSŽ) v minulosti kritizovalo problémy s vlastnictvím nádraží a dep. Ministerstvo dopravy kromě řady požadavků, které podle odborů diskriminují národního železničního dopravce, prý udělalo zásadní procesní chybu, když namísto prodloužení termínu pro podání nabídek do soutěže vypsalo soutěž znovu.

## 03. 08. 2012 Olomouc v sobotu otevře železniční expozici, ochutnávku budoucího muzea

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/otevreni-zeleznicniho-minimuzea-v-olomouci-fmi-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120802\\_1811559\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/otevreni-zeleznicniho-minimuzea-v-olomouci-fmi-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120802_1811559_olomouc-zpravy_stk))

Zpáteční jízdenku nejen do "doby páry" si bude možné koupit v sobotu v Olomouci. České dráhy tam totiž otvírají pobočku největšího tuzemského železničního muzea v Lužné u Rakovníka. Expozice bude i pomyslnou ochutnávku toho, co by v budoucnu mohli lidé vidět v plánovaném olomouckém Železničním muzeu. Nynější exponáty umístěné v depu historických kolejových vozidel v Táborské ulici, tedy v místě, kde by jednou mělo stát velké muzeum, budou letos k vidění jen pár víkendů. Pro větší skupiny zájemců po telefonické dohodě i jindy. Pokud ale bude mít pilotní projekt úspěch, příští rok by lidé měli vidět exponátů ještě víc. Rozšířila by se i provozní doba "minimuzea". "Některé z lokomotiv, které lidé nyní uvidí v naší expozici, se nejspíš v budoucnu objeví i v Železničním muzeu," řekl k nynějším plánům Českých drah Petr Holánek. Konkrétně jde třeba o dvě parní lokomotivy Kremák a Rosničku, které mají v olomouckém depu "domov". Kromě nich si teď budou návštěvníci prohlížet i mašinu zvanou Pilštyk, Bobinu či čtyřnápravového Krokodýla.

Expozice bude kromě tohoto víkendu otevřená ještě 18. a 19. srpna, 7. až 9. září, 22. září a rovněž 16. října. "Když už daný objekt depa máme a v Olomouci se nějakou dobu mluví o Železničním muzeu, rozhodly se Dráhy pilotně zpřístupnit tuto výstavu. Uvidíme, jaký bude ohlas," podotkl Holánek. Pokud budou návštěvníci spokojeni, příští rok by je čekalo víc otevíracích dnů a rozsáhlejší výstava zahrnující i mapy a fotky.

**Na velkolepý plán největšího železničního muzea nejsou peníze**

Nynější krok drah vítají na Olomouckém kraji, který je jednou z institucí usilujících o vznik Železničního muzea. "Lidé si díky tomu už nyní zvyknou na dané místo chodit a začnou si Olomouc spojovat s expozicí z historie železnice," vysvětlil náměstek hejtmána Radovan Rašťák. Kdy se ale nedaleko východu z vlakového podchodu v městské části Hodolany zaleskne bleděmodrá "kapka" hlavní budovy samotného muzea odhadovat nechtěl. Na velkolepý plán za stamiliony zatím nejsou peníze. Projekt však směřuje k důležitému bodu, který by to mohl změnit. "Do konce září chceme založit obecně prospěšnou společnost, která bude usilovat o zajištění pozemků a finančních prostředků pro vznik muzea a jeho zázemí. Jde o zásadní věc," potvrdil Rašťák.

**V plánech je i expozice o místní železnici či dřevařské dráze**

V dané organizaci má být vedle kraje zastoupená i Nadace Okřídlené kolo, Správa železniční dopravní cesty Olomouc, město Olomouc a jedna z odborových organizací železničářů. V současné době se už jedná o možnosti, že by České dráhy jako část svého vkladu daly pozemky zmíněného hodolanského areálu. "Doba je, jaká je, takže sehnat peníze nebude snadné," míní Rašťák. Pokud se nakonec podaří získat potřebné stamiliony, v hlavní hale a dalších částech muzea bude na příchozí čekat svého druhu největší tuzemská instituce. A v ní bude umístěná kolekce historických "technických" vozidel, jako jsou vozy na opravy trolejí či kolejové jeřáby. Další část expozic pak bude patřit místní železnici i dřevařské dráze. Svůj prostor v muzeu dostanou rovněž speciální motorové vozy i kolekce parních a dalších historických lokomotiv.

**Doprovodné akce minimuzea**

- 4. srpna 10:00 – slavnostní zahájení a den otevřených dveří v DKV Olomouc U Podjezdu
- 18. srpna – jízdy motorovým vozem z Výstaviště Flora do muzea a zpět
- 7. září – den otevřených dveří v muzeu pro žáky z Olomouce i okolí
- 8. září – jízda vlaku s lokomotivou Kremák do Uh. Hradiště na slavnosti
- 22. září – Den železnice v muzeu – jízdy po železničním uzlu Olomouce

**03. 08. 2012 SŽDC vypsalu miliardový tendr na železniční uzel Břeclav**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-vypsala-miliardovy-tendr-na-zeleznicni-uzel-breclav-902333>)

Správa železniční dopravní cesty vypsalu miliardový tendr na druhou etapu rekonstrukce železničního uzlu v Břeclavi. Podle mluvčího firmy Pavla Hally práce začnou patrně v posledním čtvrtletí letošního roku. Hotovo by mělo být do dvou let. SŽDC původně plánovalo spustit práce už letos v srpnu. „Tendr jsme odložili o několik měsíců. Čekali jsme na prováděcí vyhlášky k novému zákonu o veřejných zakázkách,“ řekl Halla. Firmy mají svoje nabídky doručit 23. srpna 2012. Podle Hally musí stavba skončit do roku 2015 kvůli jejímu financování z evropských fondů. SŽDC počítá s tím, že z peněz EU půjdou na stavbu asi tři čtvrtiny všech nutných prostředků.

Železniční stanice Břeclav je jedním z nejvýznamnějších železničních uzlů mezinárodního významu, spojující Českou republiku s Rakouskem a Slovenskem. Stanicí projíždí denně 293 vlaků osobní a 403 vlaků nákladní dopravy. „Z hlediska importu a exportu České republiky projíždí železniční stanici 25 procent železniční nákladní dopravy,“ uvedl Halla. Ve druhé etapě dělníci zrekonstruují přes šest kilometrů železničního svršku, 67 výhybek s elektrickým ohřevem a vymění 22 kilometrů trakčního vedení. V rámci modernizace železničního uzlu Břeclav dostalo novou podobu v roce 2008 i vlakové nádraží. Opravy nástupiště a podchodů tehdy trvaly asi tři čtvrtě roku a stály zhruba 300 milionů korun. Projekt rozsáhlé rekonstrukce železničního uzlu Břeclav schválila na konci loňska Evropská komise, Česko na něj z evropských fondů získá zhruba 1,6 miliardy korun.

**03. 08. 2012 Orlickoústecko soukromí dopravci projedou**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/189507-orlickoustecko-soukromi-dopravci-projedou/>)

Soukromí železniční dopravci Regiojet i Leo Express budou projíždět Českou Třebovou a v prosinci přestanou žluté vlaky zastavovat také v Ústí nad Orlicí. Spoje obou firem zastaví v Pardubicích a potom až v Olomouci. Obyvatelé východu Pardubického kraje jsou nespokojeni, podle dopravců se však v patnáctitisícových městech nevyplatí zastavovat. Z České Třebové jezdí do Prahy každou

hodinu dva až tři vlaky, do Olomouce i do Brna se cestující dostanou obvykle jednou za hodinu. Jenom o trochu horší je situace v Ústí nad Orlicí. Obyvatelé měst jsou přesto nespokojeni, chtěli by, aby u nich zastavovaly také dálkové spoje soukromých dopravců na lince Praha – Ostrava. Žluté vlaky Regiojet sice zatím zastavují v Ústí nad Orlicí, od prosince však už mají město projíždět, žluto-zlatý Leo Express zastavování na Orlickoústecku ani nevyzkouší.

Dopracovníci se shodují, že by pro ně zastávka v Ústí nad Orlicí nebo České Třebové znamenala zdržení. Soukromé vlaky se přitom snaží soupeřit v rychlosti s Pendolinem Českých drah, které na Orlickoústecku také nestaví. Podle předsedy představenstva Leo Expressu Leoše Novotného by přitom počet cestujících z některého z patnáctitisícových měst na hlavní trati nevyvážil ztrátu, již by zastavení představovalo. Zejména obyvatelům České Třebové ale projíždění jejich stanice vadí. V minulosti zde zastavovaly takřka všechny vlaky, České dráhy ale postupně omezily zastavování spojů Eurocity a stanici projíždějí také Pendolina. Vedení města přitom poukazuje, že je nádraží za velké peníze zrekonstruované a vyrostl u něj také nový autobusový terminál.

#### 04. 08. 2012 Kilometr za pět milionů. Stát opraví část zavřené slavkovské železnice

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/stat-opravi-cast-zavrene-slavkovske-zeleznicni-trati-ppg-domaci.aspx?c=A120801\\_1810886\\_vary-zpravy\\_slv](http://zpravy.idnes.cz/stat-opravi-cast-zavrene-slavkovske-zeleznicni-trati-ppg-domaci.aspx?c=A120801_1810886_vary-zpravy_slv))

Na zpusošenou slavkovskou železnici, která je už patnáct let zavřená, se vrátí vlaky. Budou jezdit v 5,5 kilometru dlouhém úseku historické trati z Ležnice u Horního Slavkova do Krásného Jezu. Tuto část chce zprovoznit Správa železniční dopravní cesty. Rekonstrukce vyjde asi na 25 milionů korun. Náměstkovi hejtmana Petru Navrátilovi a starostce Slavkova Janě Vildumetzové to slíbil ředitel SŽDC Jiří Kolář.

Železniční správu začala oprava zajímat proto, že nejméně dvě firmy by využívaly trať pro dopravu výrobků a surovin. Legios vyrobí tisíc železničních cisteren ročně a z továrny by je rád dopravoval k zákazníkům po kolejích. Rozebrané díly nyní vozí na nákladních autech po silnici k montáži do své fabriky v Lounech. A pak je tu společnost Sanaka Industry, která se chystá u Horního Slavkova zahájit těžbu 100 až 300 tisíc tun písku ročně. Surovinu by nakládala do vagonů právě na Ležnici, stejně jako Legios. "S generálním ředitelem Kolářem jsme se loučili na schůzce s tím, že si v srpnu zavoláme, jestli spustí opravu ještě letos nebo až v roce 2013," řekl náměstek Navrátil.

Aby historická trať (v roce 2011 oslavila 110 let) měla šanci aspoň na částečnou záchranu, hledalo se levné řešení, které navíc pomůže místním firmám. "Teď má železnice asi největší možný potenciál. Více argumentů pro její zprovoznění už mít nemůžeme. Byla bych ráda, kdyby se s rekonstrukcí začalo už letos," řekla Vildumetzová. Úsek z Ležnice do Krásného Jezu už nechali železničáři vyčistit od náletových dřevin. "Některé kmeny stromů v kolejisti měly průměr až dvacet centimetrů. Nyní se dělá inventura toho, co je ke zprovoznění třeba," poznamenal Robert Koutný z dopravní komise Hospodářské a sociální rady Sokolovska. Podle něho bude možné na trasu z Krásného Jezu – Ležnice pustit i osobní vlaky. Koutný by byl rád, kdyby si tady kraj objednal osobní přepravu. "Nemá to smysl, nikdo by tam nejezdil," míní náměstek hejtmana Navrátil. Zprovoznění zbývajících dvou třetin tratě směrem z Horního Slavkova do Lokte je zřejmě nereálné. Podle posledních odhadů by se náklady na rekonstrukci blížily ke 200 milionům korun.

#### 06. 08. 2012 RegioJet od září zvýší počet spojů mezi Prahou a Ostravskem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-od-zari-zvysi-pocet-spoju-mezi-prahou-a-ostravskem-902833>)

Železniční společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury od září zvýší počet spojů mezi Prahou a Ostravskem. Na nedotovanou linku přidá dva páry vlaků, celkem bude denně v každém směru jezdit devět žlutých souprav. Po téměř roce od zahájení provozu firma naplní své původní plány. Jejich zpoždění připisuje Jančura ekonomické opatrnosti. „Do prodeje nasadí RegioJet nové spoje ve druhé polovině měsíce srpna,“ uvedl mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. Do současného jízdního řádu doplní dopravce brzký ranní (4:27) a dopolední (10:27) spoj z Havířova, z Prahy budou jezdit dva nové vlaky v 5:33 a ve 14:33. Doplněný grafikon si vyžádá jednu soupravu navíc.

Podle Ondrůje žluté vlaky RegioJetu za deset měsíců provozu přepravily na 700 tisíc lidí. „Jejich počet stále roste, a to i během letních prázdnin. Hlavním motorem růstu obsazenosti se přitom během letních prázdnin stali zejména studenti do 26 let,“ sdělil Ondrůj. RegioJet vypravil první vlaky loni v září. Provozuje starší české lokomotivy, vagony nakoupil v zahraničí. Konkurencí mu jsou především



pendolina Českých drah, od prosince se navíc na stejnou trať chystá další soukromý dopravce, zlatočerný Leo Express Leoše Novotného.

### 06. 08. 2012 Déšť podemlel trať u Vyššího Brodu, vlaky nejezdí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/190314-dest-podemlel-trat-u-vyssiho-brodu-vlaky-nejezdi/>)

Přívalový déšť podemlel železniční trať u Vyššího Brodu v jižních Čechách. Trať je od 19:30 v úseku Vyšší Brod klášter - Rybník uzavřena, zavedena je náhradní autobusová doprava, vyplývá z informací Českých drah. Podle mluvčí krajských hasičů Venduly Matějů se bouře přehnalala celým Jihočeským krajem, našťastí však bez vážnějších následků. Hasiči museli zasahovat především na Jindřichohradecku a na Táborsku. "Od 19:00 do 21:00 máme asi 15 událostí, prohnalo se to celým krajem. Máme tři čerpání vody a popadané stromy, obešlo se to bez zranění," sdělila mluvčí. Uzavřená železniční trať by měla být podle webu Českých drah zprovozněna v úterý ráno kolem 05:00.

### 08. 08. 2012 RegioJet nabídl akční cenu Praha – Ostrava za 145 Kč (18. – 31. srpna, 4. – 20. září. 2012)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-nabidl-akcni-cenu-praha-ostrava-za-145-kc-826264>)

Bitva o cestující na trati mezi Prahou a Ostravou se přiosťruje. Soukromý dopravce RegioJet patřící do skupiny Student Agency nabídl jízdné za časově omezenou akční cenu 145 korun. Nabídka platí pro jízdy mezi oběma městy od 18. do 31. srpna a od 4. do 20. září, uvedl dnes dopravce. Obyčejné jízdné RegioJetu i Českých drah vyjde mezi oběma městy na 295 korun. Národní dopravce cestující láká na výhodnou letní jízdenku. "Přinášíme na železnici koncept, který se osvědčil u nízkonákladových leteckých společností. Chceme, aby si nás vyzkoušely tisíce zákazníků a vyrazili s námi ještě na konci léta na výlet nebo za přáteli," uvedl koordinátor prodeje RegioJet Peter Jančovič. Zlevněné jízdenky jsou v prodeji od dnešního dne do neděle 12. srpna. Do prodeje jich dopravce uvolní přes 3 200.

Slevová nabídka konkurenčních Českých drah umožňuje za 990 korun dva týdny neomezeně jezdit ve vlacích vypravovaných národním dopravcem. Tato nabídka je časově omezená pouze na prázdninové měsíce a platí pro držitele slevových In- karet nebo studentů vlastních průkazů ISIC. Podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského se těchto dokladů denně prodá zhruba sto. Nastavením cen u Českých drah se v současnosti zabývá antimonopolní úřad (ÚOHS) kvůli podezření ze zavedení podnákladových cen na trase Praha-Ostrava. České dráhy krátce po vstupu RegioJetu na trh výrazně na této trati zlevnily jízdné. Základní jízdenka tehdy mezi Prahou a Ostravou zlevnila z původních 438 korun na zmíněných 295 korun.

### 08. 08. 2012 České dráhy oprášíly ducha hnutí zlepšovatelů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-oprasily-ducha-hnuti-zlepsovatelu-903665>)

České dráhy vyhlásily srpen a září jako měsíce nápadů. Pod hesly „optimalizace“ a „za vyšší efektivitu“ chce podnik vyburcovat zaměstnance dep ke kreativnímu přístupu k práci. A snížit tak náklady na materiál nebo energie. „Pokud se zaměstnanec často setkává například se situací, kdy není náhradní díl v odpovídající kvalitě, což přináší jeho nadměrnou spotřebu, nebo spotřebu jiných celků, určitě je právě tato informace vítaným vodítkem pro kýženou úsporu,“ říká na stránkách ČD ředitel Odboru optimalizace procesů údržby Aleš Bartheldi. Podle něj se nejlepší myšlenky skrývají v jednoduchých a na první pohled triviálních nápadech. Vítány budou i náměty na zlepšení pracovních podmínek zaměstnanců, což prý obvykle vede k vyšší efektivitě práce. Do zlepšovatelského hnutí se může zapojit jakýkoliv zaměstnanec Českých drah, musí ale vyplnit takzvanou kartu nápadů. Nositelé nejchytřejších vylepšení dostanou na konci roku odměnu až deset tisíc korun, v případě převratného zlepšováku je vedení drah ohodnotí individuálně.

Celá akce se děje pod hlavičkou transformačního programu Víze 2012, se kterým do Českých drah před lety přišel generální ředitel Petr Žaluda. „Zaměstnanci ČD vykonávají nejrůznější profese, jsou v každodenním kontaktu s cestujícími a nejlépe znají problémy provozu. Proto je jen logické, že ČD

chtějí zapojit a vtáhnout své zaměstnance do chodu společnosti a dát jim prostor pro přímé ovlivňování dění ve firmě," řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Podle něj jde o světový trend.

## 09. 08. 2012 Sloup u trati u nás stojí 400 tisíc, v Rakousku je za čtvrtinu (GSM-R)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/gsm-r-na-ceske-zeleznici-0ss-ekonomika.aspx?c=A120808\\_190740\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/gsm-r-na-ceske-zeleznici-0ss-ekonomika.aspx?c=A120808_190740_ekonomika_ert))

Nejnovější expertní posudek na projekt pokrytí české železnice mobilním signálem ukázal, že si státní organizace účtuje nestandardní ceny, které výrazně převyšují obdobné zakázky v zahraničí. Podle odborníků Správu železniční dopravní cesty dosud nikdo šetřit nenutí. Dvacet dva metrů vysoký betonový stožár pro základnovou stanici na šíření mobilního signálu GSM-R se v Rakousku na první pohled od toho českého prakticky neliší. Kromě dvoumetrového rozdílu ve výšce v neprospěch českého ovšem jednu zásadní odlišnost má: projektanti modernizace českých železnic počítají s tím, že v Česku vztyčený sloup bude stát kolem 400 tisíc korun, zatímco v Rakousku jeho cena jen lehce přesáhne v přepočtu sto tisíc.

Obří rozdíly odhalil expertní posudek Centra dopravního výzkumu na projektovou dokumentaci pokrytí tratě Kolín – Havlíčkův Brod – Brno signálem GSM-R. Posudek si zadal Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), aby zjistil, na jaké úrovni jsou ceny na české železnici ve srovnání se zahraničím. Po této zkušenosti chce SFDI srovnat ceny některých položek v rozpočtech železničních stavebních prací i u dalších zakázek. "Chceme mít jistotu, že nedochází k předražování staveb, proto jsme se rozhodli pro zadání takového posudku," vysvětlil náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Posudek potvrzuje slova řady lidí z oboru, že ceny staveb na české železnici byly zejména v minulosti hodně nepřiměřené a předražené. Konkurence v oboru je výrazně menší než u silničního stavitelství, navíc jsou železnice svázány mnohem větším počtem norem a oborem se zabývá méně lidí. "Zakázky si tam rozděluje uzavřená společnost firem," upozorňuje Jiří Petrák, někdejší šéf projekční firmy MottMacDonald.

### Jednotkové ceny půjdou dolů

Posuzovanou zakázku, kterou projektanti nacenili na zhruba tři čtvrtě miliardy korun, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ještě ani nevyhlásila. Po posudku dostane nejspíše nařízení, aby se alespoň snížily jednotkové ceny. I když ještě nedošlo k samotné stavbě, posudek ukazuje, jak velkoryse se počítají v Česku železniční stavby a že ani levnější nabídka oproti odhadované ceně nemusí znamenat opravdovou úsporu. Projekt zpracovávalo sdružení firem v čele se Sudop Brno za 14 milionů korun. Zakázku zadalo ještě vedení SŽDC v dubnu roku 2010, kdy organizaci vedl Jan Komárek. Autoři posudku srovnávali jednotlivé položky v rozpočtu s cenami z Rakouska. U většiny byly české výrazně dražší, v průměru o více než 50 procent. "U staveb hrazených z veřejných rozpočtů nemá český projektant žádnou motivaci ke snižování nákladů a hledání finančně méně náročných dodávek a technologií výstavby," napsali autoři studie.

### Náklady rostou i v porovnání předchozími zakázkami

Narážejí na fakt, že zatímco v Rakousku se snaží umisťovat vysílače signálu na stávající stožáry mobilních operátorů, v Česku se budují jen nové. Náklady jsou rozdílné i ve snaze, jak draze vést kabely. Autoři se podivují i nad tím, že většina technologických domků se v Česku staví nově, zatímco v Rakousku se více využívají stávající zařízení. Ani se podle nich nemusí stavět tolik stožárů, stačí využít jiných vysokých staveb podél tratě, například na osvětleních nádraží. Studie navíc upozorňuje i na výrazný nárůst nákladů v porovnání s předchozími zakázkami podobného typu. Zatímco dříve stál kilometr pokrytí tratě 2,3-2,9 milionu korun, u tratě Kolín - Brno je to 3,9 milionu korun. Sudop Brno se studií nesouhlasí. "Mezi oběma srovnávanými stavbami jsou zásadní rozdíly, které mají na cenové srovnání podstatný vliv," uvedl Sudop Brno v dopise SŽDC. Podle firmy jsou jiné ceny způsobeny například velikostí zakázky v Rakousku nebo rozdílným právním prostředím. Pokrytí signálem GSM-R zatím v Česku zajišťoval hlavně Kapsch s výjimkou jedné zakázky, do které se však nepřihlásil. Jinak byl vždy jediným zájemcem.

### GSM-R

Jde o komunikační systém mezi řízením provozu, tedy výpravčím a strojvůdcem ve vlaku. Měl by patřit ke standardu v celé Evropě, ale v Česku zatím funguje jen na části koridoru. GSM-R bylo zvoleno 38 státy celého světa, kromě členských států EU i státy v Asii, severní Africe a Austrálii. Systém využívá vyhrazené stožáry základnových stanic umístěné blízko železnice. Vzdálenost mezi dvěma stanicemi je 7 až 15 km.

**09. 08. 2012 Krouna chce zachránit chátrající nádraží a koleje**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/191085-krouna-chce-zachranit-chatrajici-nadrazi-a-koleje/>)

V Krouně chtějí zachránit chátrající nádraží a pro koleje najít smysluplné využití. Takto chce zastupitelstvo obce reagovat na zrušení pravidelných vlakových spojů. Drážní budovu a přilehlé pozemky obec požaduje darem nebo za symbolickou korunu. Správa železniční dopravní cesty ale tvrdí, že převod může uskutečnit pouze vláda. V roce 1995 se tady stalo jedno z nejhorších železničních neštěstí, kdy uvolněné nákladní vagon y narazily do motoráku, zahynulo tehdy 19 lidí. Přestože se nehoda nesmazatelně zapsala do historie Krouny, vlakové spoje byly v historii obce nenahraditelné. Rozhodnutím kraje motorové vagon y z málo využívané trati téměř vymizely, historická budova nádraží chátrá. O pozemky a budovu ale má obec velký zájem. Mohla by v ní bydlet mladá rodina, případně by posloužila jako klubovna pro seniory. "Pro dráhy by bylo vysvobozením, kdyby nám tuto budovu včetně pozemků prodaly," soudí starosta Pavel Ondra (Nez.). Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally ale Správa železniční dopravní cesty není oprávněna převádět majetek za symbolickou cenu: "K tomu je oprávněna pouze Vláda ČR." V případě neúspěšné dohody by budovu zbourali. Obec ve svých plánech a vizích hledí daleko do budoucnosti, třeba po málo vytížené trati by mohly jezdit drezíny jako nová turistická atrakce.

**10. 08. 2012 Jančurovy žluté vlaky vyjedou do Německa o rok později (Praha – Hamburg)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-vyjede-do-nemecka-o-rok-pozdeji-f0w-ekonomika.aspx?c=A120809\\_201145\\_ekonomika\\_brd](http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-vyjede-do-nemecka-o-rok-pozdeji-f0w-ekonomika.aspx?c=A120809_201145_ekonomika_brd))

Žluté vlaky RegioJet nabraly na trase Hamburk - Praha rok zpoždění. S německými drahami jednájí o vstupu na linku až na rok 2014. Německý dopravce už požádal České dráhy, zda by mohly jezdit na frekventované trase ještě o rok déle. "Ze strany DB jsme byli skutečně osloveni s nabídkou provozovat společně linku Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk o rok déle. Společnost RegioJet přitom deklarovala, že převezme provoz vlaků na této relaci již od prosince 2013 a že je na tento krok připravena. Důvody, proč se tak nestane, neznáme," řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Jednání s drahami potvrdil i mluvčí DB Heiner Spannuth. "O budoucím provozování linky jednáme exkluzivně s RegioJetem. Ale také jednáme s Českými drahami o roce 2014," uvedl Spannuth. Na konci dubna mluvily DB o termínu prosinec 2013. Oznámení o spolupráci DB a RegioJetu bylo na konci dubna velkým překvapením. Mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj nevidí v ročním posunu problém. "Jednání probíhají úspěšně, neexistuje žádná problematická oblast. Na druhou stranu se samozřejmě jedná o velmi rozsáhlý projekt, kde se řeší úplně nový model provozování těchto vlaků. Finalizují se smluvní dokumenty, a jakmile to bude možné, budou oficiálně zveřejněny veškeré detaily včetně data startu, jízdních řádů nebo vozidel," řekl Ondrůj.

**RegioJet možná nemá dost vlaků**

Důvody prodloužení žádná ze stran nezveřejnila. Podle lidí z oboru však může být hlavní příčinou nedostatek vlaků ze strany RegioJetu. Právě kvůli němu už dříve firma posunula například start linky z Prahy do Ostravy. Rok a čtvrt před plánovaným startem nové spolupráce dosud firma nezveřejnila, jaké vlaky na linku nasadí. Pro DB by právě taková nejistota mohla být příliš riziková, protože například mezi Drážďany a Berlínem nejedí jiné přímé vlaky než soupravy z Česka. České dráhy chtějí jezdit do Hamburku přes Berlín i po roce 2014. Ne už ve spolupráci s DB, ale jiným německým dopravcem. Jeho jméno zatím firma tají, jednání však už začala. "Máme zájem o zkušeného partnera, který v Německu už působí a není to žádný začátečník," dodal Šťáhlavský. Veolia nebo Netinera ve vyjádření pro MF DNES odmítly, že by s drahami o něčem takovém jednaly, německá pobočka dopravce Keolis neodpověděla.

Dráhy by sice teoreticky mohly jezdit do Hamburku úplně na vlastní riziko a bez spolupráce s jiným dopravcem, musely by si však například složitě budovat prodejní síť v Německu. Konkurenčním bojem na trase z Prahy do Německa vznikne i zajímavá situace pro ministerstvo dopravy. Vlaky v úseku z Prahy na státní hranici jsou v Česku objednané ministerstvem, tedy dotované. Dosud za ně peníze mají České dráhy, po vstupu RegioJetu lze očekávat i jejich zájem o státní objednávku. Podle mluvčího ministerstva Martina Nováka má stát zájem dál vlaky objednávat, ale dotovat bude jen jednoho dopravce. Kterého, to není jasné. "Záleží na dohodě dopravců," tvrdí Novák.

## 12. 08. 2012 Pohádková soutěž. Správa železnic rozdělí mezi pět právníků až 120 milionů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/pohadkova-soutez-sprava-zeleznic-rozdeli-mezi-pet-pravniku-az-120-milionu-904550>)

Státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) od základu změní systém využívání právníků. Organizace chce v září vypsat velký tendr na právní služby, z něhož vzejde pět vyvolených uchazečů. Ti si po následující čtyři roky mohou rozdělít až 120 milionů korun, což je předpokládaná hodnota rámcové smlouvy. Ta by měla začít platit v lednu 2013. „Jednotlivé zakázky jim budou následně zadávány formou takzvaných minitendrů,“ řekl mluvčí správy železnic Pavel Halla. Dosud se přitom železničáři obešli bez stálého externího poskytovatele právních služeb. Pokud byl externí právník potřeba, vzešel z jednotlivého výběrového řízení. Důvody pro změnu přístupu SŽDC neuvědla. Zřejmě největší spor, do kterého je vtažena, je soud s ČEZ o více než 800 milionů korun. Správa železnic v roce 2008 nakoupila pro dopravce elektřinu na tříleté období v době, kdy se ceny elektrické energie vyšplhaly na rekordní hodnoty. To pobouřilo dopravce v čele s Českými drahami a ČD Cargo, kteří si následně začali nakupovat elektřinu sami. SŽDC pak zbyla smlouva s ČEZ, který trvá na její platnosti.

Právní nesnáze lze čekat také u takzvané zakázky desetiletí. V běhu je soutěž o výstavbu koridoru z Rokycan do Plzně za více než sedm miliard korun – a je pravděpodobné, že neúspěšné firmy se budou pokoušet zvrátit výsledky tendru všemi prostředky. Stavební trh je totiž díky všeobecnému spoření výrazně vyhladovělý. Podobnou rámcovou smlouvu na externí právní služby, jakou nyní hodlá uzavřít SŽDC, má z minulých let rovněž ministerstvo dopravy. Způsob rozdělování peněz v tomto rezortu mezi právní firmy přitom už dříve kritizoval Nejvyšší kontrolní úřad.

## 14. 08. 2012 Kvůli zloději kabelů nejezdily u Chocně téměř deset hodin vlaky (trať 020)

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120814\\_072423\\_pardubice-zpravy\\_hv](http://pardubice.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120814_072423_pardubice-zpravy_hv))

Na železniční trati mezi Chocní a Újezdem u Chocně řádil v pondělí před půlnocí zloděj. Vyhlednutý kabel se mu sice ukrást nepodařilo, přesto zavínil skoro desetihodinovou výlukou na trati. Prověšený kabel totiž záhy strhla projíždějící lokomotiva, čímž došlo k poruše trakčního vedení. "Někdo se pokusil ukrást část vedení trakční sítě, čímž došlo k prověšení kabelu. Ten pak asi čtyřicet minut před půlnocí strhla projíždějící lokomotiva ČD Cargo," objasnil příčinu výluky mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Pracovníkům Správy železniční dopravní cesty se podařilo závadu opravit v devět hodin ráno. "Železniční provoz byl kvůli zlodějům přerušen na téměř deset hodin," podotkl Halla. Železnice stála na části regionální trati mezi Velkým Osekem, Hradcem Králové a Chocní. Vlaky mezi Chocní a Újezdem přestaly jezdit 40 minut před půlnocí. "Na místě byla po dobu výluky zavedena náhradní autobusová doprava," informovala mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Železniční dopravu v Pardubickém kraji ráno komplikovalo také omezení na trati mezi Kolínem a Českou Třebovou. V úseku Přelouč - Pardubice hlavní nádraží jezdily vlaky čtyřicet minut po jedné koleji, a nabíraly proto zpoždění. "V Přelouči byla porucha zabezpečovacího zařízení," vysvětlila Šubová.

## 14. 08. 2012 Němci položí koleje do Šluknovska, cesta do Děčína se zkrátí o polovinu (Sebnitz – Dolní Poustevna)

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120814\\_1816281\\_usti-zpravy\\_oks](http://usti.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120814_1816281_usti-zpravy_oks))

Železniční spojení Šluknovského výběžku s Děčínem se výrazně zrychlí. Německé dráhy položí chybějících 750 metrů kolejí mezi saským městem Sebnitz a Dolní Poustevnou. Vlaky do Děčína pojedou přímo přes Sasko, díky čemuž se cesta zkrátí na polovinu. S dokončením trati se počítá v polovině roku 2014. "Na trasách Pirna – Neustadt – Sebnitz a na české straně Děčín – Bad Schandau – Sebnitz – Rumburk by mělo jezdit každý den osm párů vlaků, tedy každé dvě hodiny," řekl Christian Schlemper, mluvčí Dopravního svazu Horního Labe Polabí (VVO), který dohodu o provozu a financování trati uzavřel s německou společností DB Netz AG.

Trať bude stát více než 2,8 milionu eur (zhruba 70 milionů korun) a kromě kolejí bude postaveno bezbariérové nádraží a nástupiště v Sebnitz, které zde chybí. Německá strana tak po šesti letech plní společnou dohodu o obnovení trati, která byla zničena po válce. Správa železniční dopravní cesty nechala za téměř 66 milionů korun zmodernizovat nástupiště v Dolní Poustevně, opravit koleje a přejezdy v září 2009. Od hranic do Sebnitz ale stále chybělo 750 metrů kolejí. "Už dlouho se

snažíme o odstranění rozdílů v pohraničí. Nyní je spojení s Dolní Poustevnou na dosah ruky a já jsem šťastný člověk," řekl starosta Sebnitz Micke Ruckh, který byl spolu s kolegou z Dolní Poustevny Miroslavem Jemelkou nejurputnějším bojovníkem za trať. Z Děčína do Dolní Poustevny je to nyní vlakem 88 kilometrů. Během cesty trvající dvě a čtvrt hodiny se musí až čtyřikrát přeseďat. Po propojení bude cesta dlouhá 44 kilometrů trvat jen 40 minut.

### Pohodlné spojení pro turisty

"Je to dobrá zpráva. Pro nás je to spojení strašně moc důležité. Lidé se snadněji dostanou k lékaři, za prací, děti nebudou muset zůstat přes víkend na internátu, přijedou domů," popsal praktický přínos Miroslav Jemelka, kterému za ty roky v kanceláři leží stohy papírů týkajících se této železnice. Výrazně se zkrátí i doba strávená ve vlaku například na trase Děčín - Velký Šenov, místo dvou hodin lidé pojedou jen hodinu a 25 minut. Nová trať může přinést Šluknovsku také pracovní příležitosti, protože se podstatně zlepší šance turistů pohodlně se dostat do Národních parků České a Saské Švýcarsko, což by mohlo ve výběžku nastartovat další podnikání. "To je pro náš kraj další velkou výhodou," uvedla mluvčí kraje Magdaléna Hanáčková. Příliv návštěvníků by mohl zachránit i vláček na trase Rumburk – Krásná Lípa – Panský – Brtníky – Mikulášovice – Dolní Poustevna, kde nyní lokálka jezdí jen o víkendu a uvažovalo se o jejím úplném zavření. I pro samotný Národní park České Švýcarsko je trať velmi důležitá. Po otevření Sebnitz by totiž vlaky mohly projíždět prakticky celou oblastí Českosaského Švýcarska až po Lužické hory. Oba parky usilující o zápis do UNESCO tak dostávají další trumf - ekologické dopravní spojení jednou z nejkrásnějších oblastí střední Evropy.

### Na trať vyjedou moderní vlaky

Jednou z podmínek otevření trati mezi Dolní Poustevnou a Sebnitz je, že na české straně a přes hranice budou jezdit moderní vlaky, které by odpovídaly německým normám. Šluknovský výběžek tak má velmi reálnou naději, že jej budou křížovat nejmodernější vlaky v celém kraji. České dráhy už počítají s tím, že na novou trasu a do Německa vyšlou moderní regionální motorové vlaky RegioShark, kterým se nejen podle názvu ale i vzhledu okamžitě začalo říkat žralok. "Zatím se zde testují a jezdí bez cestujících, kteří se s nimi svezou příští rok," sdělil mluvčí drah Petr Šťáhlavský a dodal, že na Šluknovsku by jich mělo příští rok jezdit osm. Ve výběžku také jezdí na pravidelných trasách nové soupravy Desiro. Na trase Varnsdorf – Liberec se můžete svézt moderním vlakem Trilex německé společnosti Vogtlandbahn.

---

## 15. 08. 2012 Na železnici se bojuje o strojvedoucí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-zeleznici-se-bojuje-o-strojvedouci-905171>)

Nástup konkurence na koleje s sebou přinesl souboj na poli lidských zdrojů. V centru pozornosti jsou strojvedoucí, které nelze jednoduše sebrat na ulici jako třeba průvodčí nebo obsluhu jídelního vozu. Jejich nabídka je omezená. České dráhy jich mají 3 777. Mezi nimi je ale řada šedesátníků, což byl dříve nevídaný jev. „Téměř ve všech provozních jednotkách je podstav, vstup konkurence to může jen zhoršit,“ řekl šéf Cechu strojvůdců Vlastimil Jelínek. Alternativní dopravci už se začali činit, hlavním zdrojem pro ně jsou právě České dráhy. „Ze začátku jsme měli trochu obavy, ale nakonec se nám přihlásilo několiknásobně více uchazečů, než je naše potřeba,“ uvedl majitel nastupujícího Leo Expressu Leoš Novotný. Podle něj strojvedoucí lákají především nové vlaky.

Leo Express chce od prosince jezdit na trase z Prahy na Ostravsko, pro pět vlaků počítá s dvacítkou strojvedoucích. Část z nich už je pod smlouvou. „Jsou to vesměs zkušené strojvedoucí, kteří dříve pracovali u jiných dopravců včetně ČD a RegioJetu,“ doplnil mluvčí Leo Expressu Petr Kopáček. Člen představenstva RegioJetu Jiří Schmidt připustil odchod jednoho strojvedoucího k Novotnému. „Na trhu mírný nedostatek strojvedoucích je, není to ale tragické,“ uvedl. RegioJet se aktuálně pustil do nábory pomocí letáčků v pražských tramvajích. Firma podle Schmidta nastavila platy řidičů vlaků tak, aby byly vyšší než u ČD. Jelínek z Cechu strojvůdců ale oponuje tím, že více peněz je za více hodin. Přetahování strojvedoucích označuje za nekalé, kvůli zjitřené atmosféře na trhu přitom pro dotyčné už není cesty zpět.

České dráhy uvádějí průměrnou mzdu strojvedoucího necelých 32 tisíc korun. K tomu je ale potřeba připočítat řadu benefitů, které soukromník nabídnout nemůže. Na prvním místě je to režijní jízdenka. „Strojvedoucí máme v současnosti akorát, počty jsou stabilizované,“ tvrdí mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Dráhy se ke stabilitě složitě dopracovaly v minulých letech, kdy spustily stipendijní programy pro adepty povolání na dráze. Podmínky pro nováčky jsou tvrdé. Je třeba absolvovat střední školu s technickým zaměřením a projít ročním výcvikem. Náklady dopravce na výcvik se pohybují kolem půl milionu korun.

## 15. 08. 2012 SŽDC zbaví tratě stromů, začne na Lipensku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/192121-szdc-zbavi-trate-stromu-zacne-na-lipensku/>)

Rozmary počasí už způsobily na trati z Rybníka do Lipna nad Vltavou škody v řádu milionů korun. Provoz se tam kvůli vichřicím nebo dešti zastavil jen během prázdnin hned sedmkrát. Správa železniční dopravní cesty chce podobným situacím do budoucna zabránit a během následujících týdnů proto bude jednat o pokácení stromů v ochranném pásmu dráhy. A to nejen na Lipensku, ale v okolí všech nebezpečných úseků v Česku.

Popadané stromy a větve, zpřetrhané trakční vedení, suť na kolejích, podemletá trať. Milionové škody na dvacetikilometrovém úseku napáchalo prázdninové počasí. Silné deště a vítr zastavily provoz mezi Rybníkem a Lipnem nad Vltavou za posledních 40 dní sedmkrát. "Dvakrát došlo taky k podmáčení trati, protože nefungoval odtok, už kvůli tomu jednáme se správou a údržbou silnic," uvedl Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty. Trať je pouze jednokolejná, a tak dráhy musí pokaždé nasadit náhradní autobusy. "Pokaždé jsme museli nasazovat náhradní dopravu, vyjde nás to na 50 tisíc jedna mimořádná událost," uvedl Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy, ČD.

Naposledy stál provoz na trati v neděli, kdy zatím z neznámých příčin přímo v Rybníku vykolejil vlak s 20 lidmi. "Protože se tento případ ještě nepodařilo objasnit, žádáme cestující z toho vlaku, aby se ozvali policii," uvedla Štěpánka Uhlířová, mluvčí Krajského ředitelství Policie ČR Jihočeského kraje. Trať je klíčovou spojnici jak pro místní, tak v létě pro turisty mířící na vodu a na Lipensko. Od června tu dokonce spoje přibývaly. "Je pro nás velmi důležitá, v létě ji využívají vodáci, místní pro cesty do práce a k lékaři," uvedl Milan Zálešák, starosta Vyššího Brodu.

## 15. 08. 2012 Noční spoje mezi Prahou a Olomoucí jsou pod dohledem policie

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/192242-nocni-spoje-mezi-prahou-a-olomouci-jsou-pod-dohledem-policie/>)

Pardubická policie zřídila na svém útvary pořádkových sil nové pohotovostní a eskortní oddělení. Příslušníci budou od nynějška doprovázet cestující ve večerních a nočních vlakových spojkách, které jezdí na koridoru mezi Prahou a Olomoucí. Bezpečnost ve vagonech se totiž rapidně zhoršila – lidé se čím dál častěji setkávají s krádežemi, výtržnostmi či sexuálními obtěžováními. Krádeží na železnici meziročně přibývá. Zatímco v roce 2010 policisté zaznamenali bezmála dva a půl tisíce případů, vloni to už bylo o 270 hlášení víc. Dosavadní letošní čísla půjdou podle policistů ještě výš. V poslední době se navíc objevil nový způsob krádeží: když zastaví vlak, zloději do něj vběhnou a během chvíle cestující připraví o zavazadla.

Pardubická policie se s tímto trendem rozhodla bojovat nasazením příslušníků přímo do vlaků. Zaměřují se přitom hlavně na večerní a noční spoje, jež jsou pro zloděje největší příležitostí. Jedna dvojice policistů stihne během služby trávající od podvečera do půl šesté ráno pohlídat čtyři vlaky, které jezdí na hlavním koridoru mezi Prahou a Olomoucí. Policisté si kontroly pochvalují, není totiž výjimkou, že v nočních spojkách narazí na celostátně hledané osoby. "Během posledních dvou měsíců jsme měli jedno zatčení, jedno předvedení ke zjištění totožnosti a jedno dodání do výkonu trestu," popsal Robert Marx ze speciálního oddělení, které se na vlaky zaměřuje.

### Dráhy si své vlaky ohlídat nedokážou

České dráhy, které denně vypraví šest a půl tisíce vlaků s téměř půlmilionem cestujících, přiznávají, že se železničními piráty nemohou téměř nic dělat. "Uhlídat celou tu masu je prostě nereálné," potvrdila mluvčí drah Kateřina Šubová. I proto ČD přítomnost policistů ve vagonech vítají, cestující přesto vyzývají k opatrnosti.

## 16. 08. 2012 Railjety pro České dráhy opět řeší antimonopolní úřad

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/railjety-pro-ceske-drahy-opet-resi-antimonopolni-urad-905506>)

Téměř dva roky se vlekoucí kauza vlaků Railjet pro České dráhy je zpátky u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. A pořádně se zamotává. Úřad znovu zkoumá, zda dráhy mohou koupit od Siemensu sedm souprav oficiálně nazvaných Siemens Viaggio Comfort. Vydal už dokonce

předběžné opatření, které drahám nákup sedmi moderních vlaků až do vynesení definitivního verdiktu zakazuje. O akvizici vlaků má podle informací deníku E15 už dnes rozhodovat dozorčí rada Českých drah. „Bylo nařízeno předběžné opatření zakazující zadavateli uzavřít smlouvu s vybraným uchazečem,“ sdělil deníku E15 šéf ÚOHS Petr Rafaj. Úřad tentokrát jedná z vlastní iniciativy.

Podle Českých drah nemá však nejnovější počin úřadu na chystaný nákup žádný vliv, neboť se ho netýká. Dráhy se dušují, že nejde o novou smlouvu se Siemensem, nýbrž o využití smlouvy z loňského září. Tu antimonopolní úředníci schválili, ale šlo v ní o 16, nikoli o sedm vlaků. Dráhy proto tvrdí, že smlouva platí a do výroby se prozatím zadá sedm souprav. „České dráhy nikdy neuvažovaly ani neuvažují o nákupu dalších souprav Railjet, které by nebyly předmětem původní zakázky,“ sdělil mluvčí drah Petr Šťáhlavský. „To je právě předmětem našeho zkoumání, jestli jde o novou zakázku, či nikoli,“ reagoval mluvčí ÚOHS Martin Švanda. Celý případ měl antimonopolní úřad v práci už loni, kdy si na nákup vlaků bez výběrového řízení stěžovala plzeňská Škoda Transportation. Dráhy ale označily akvizici za pět miliard za unikátní a neopakovatelnou příležitost, úřad následně všechny námítky Škodovky smetl ze stolu ve všech instancích.

Nevydal ani předběžné opatření. Dráhy tak loni v září uzavřely se Siemensem smlouvu na 16 vlaků, která se dodatkem změnila na 15 souprav. Letos v dubnu ale České dráhy překvapivě oznámily, že vlaky nebudou kupovat vůbec, protože na ně nemají peníze. Pravým důvodem byl ale zřejmě krach jednání s Deutsche Bahn o jejich provozu do Hamburku. Posléze se objevil nápad na nákup sedmi souprav, které by dopravce posílal do Rakouska. „S Rakouskými spolkovými drahami máme připravenou dohodu o provozu sedmi vlaků do Rakouska. Pokud ČD nenakoupí těchto sedm souprav Railjet, tak bude vážně ohrožena budoucnost provozu souprav Českých drah do Rakouska,“ řekl Šťáhlavský.

## 16. 08. 2012 Mattonky se po 15 letech vrací na koleje. Vlaky je začnou vozit na Moravu

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/mattonky-bude-prevazet-namisto-kamionu-vlak-f3e-eko-doprava.aspx?c=A120816\\_094935\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/mattonky-bude-prevazet-namisto-kamionu-vlak-f3e-eko-doprava.aspx?c=A120816_094935_eko-doprava_spi))

Železničním dopravcům se po dlouhé době podařilo na koleje přetáhnout nápoj, který dosud po Česku rozvázejí výhradně kamiony. Společnosti Autodoprava Hanzalík a ČD Cargo začaly se zkušebním provozem přepravy minerálních vod Mattoni přes celou republiku vlakem. "Začali jsme s testovacím provozem, do dvou týdnů by mělo dojít ke slavnostnímu zahájení," potvrdila mluvčí Karlovarských minerálních vod Bibiana Beňová. Naposledy firma využívala svoji vlečku pro přepravu nápojů v roce 1997. Nákladní vlak, každý o zhruba dvaceti vagoncích, spojí Kyselku na Karlovarsku se skladem firmy v Mostkovicích u Prostějova. "Jde o náklad, který dosud převáží ročně kolem 3 700 kamionů," přibližuje majitel Autodopravy Hanzalík Josef Hanzalík. Jeden z největších silničních dopravců dosud vozil minerálky výhradně po silnici, jde tak o jeho první železniční byznys. V praxi má ze silnic zmizet kolem patnácti kamionů denně.

### Mattonky bude vozit ČD Cargo i soukromník

Minerálky mají z Kyselky na Karlovarsku cestovat nejprve tažené Hanzalíkovými lokomotivami do Chomutova, kde vlak převezme elektrická lokomotiva obchodního partnera ČD Cargo a odveze je až do Prostějova. Tam soupravu opět převezme Hanzalík a doveze ji do cíle v nedalekých Mostkovicích, odkud se náklad po celé Moravě rozveze kamiony. Hanzalík na přepravu získal staré dieselové lokomotivy od Českých drah, kterým se přezdívá "zamačené". Podle KMV nebude přeprava vlakem levnější, firma se tím ale snaží o zlepšení pověsti i image ekologičtějšího výrobce. Možná utlumí i časté stížnosti obyvatel Kyselky a okolí, že kamiony příliš zatěžují tamní životní prostředí a ničí silnice.

Hanzalík má k vlakům blízko i jinak: už od dětství se věnuje modelové železnici a vlaky považuje za jeden ze svých koníčků. "Určitě to byl jeden z důvodů, proč jsem se rozhodl vstoupit i na železnici," připustil Hanzalík. Nechce přitom zůstat jen u přepravy minerálek. Jezdí i pro jiné výrobce nápojů či obchodní řetězce, například Tesco. Těm chce ukázat, že je to cesta, jak mohou ušetřit a vozit zboží mezi svými centrálními sklady. "Jednáme společně s ČD Cargo s dalšími našimi zákazníky o tom, že by část zboží jela po železnici," dodal Hanzalík. Podle statistik dopravy loni vzrostl objem převezeného nákladu po železnici téměř o pět procent. Vlakům hraje letos do karet i fakt, že Správa železniční dopravní cesty nemohla zvýšit poplatek za použití železnice, zatímco mýto pro kamiony neustále roste.

**16. 08. 2012 Dozorčí rada odsouhlasila spuštění výroby Railjetů**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14252/>)

Dozorčí rada dnes v první řadě souhlasila s uzavřením smlouvy s rakouskými drahami ÖBB o společném provozu jednotek Railjet na lince Praha – Brno – Wien – Graz. Dozorčí rada taktéž odsouhlasila udělení pokynu ke spuštění výroby první sedmikusové série Railjetů dle kontraktu ze září 2011. O výrobě zbývajících 8 vlaků se rozhodne nejspíše do poloviny roku 2013. Prakticky se tak naplňuje kontrakt na dodávku souprav Railjet pro České dráhy, které byly objednány v loňském září. Zakázku, podle které dojde k výrobě vlaků, šetřil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže a pravomocně konstatoval, že České dráhy postupovaly plně v souladu se zákonem a z hlediska transparentnosti dokonce nad rámec svých zákonných povinností.

Jednotky Railjet (Viaggio Comfort) patří ke špičkovým soupravám na evropském vysokorychlostním trhu. Cestujícím Českých drah nabídnou vysokou kvalitu cestování srovnatelnou se západoevropskými rychlovlaky typu ICE, TGV, švýcarskými ICN nebo nejmodernější generací pendolin. Nový prémiový vlak Českých drah posune kvalitu cestování v České republice na zcela novou úroveň, kterou nenabízí žádný jiný železniční dopravce v naší zemi. Soupravy mají být uvedeny do provozu v roce 2014 a budou jezdit ve spolupráci s ÖBB a jejich vlaky Railjet na lince Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Vídeň – Graz.

Nový prémiový vlak Českých drah nabídne cestujícím například:

- moderní klimatizované a tlakotěsné (eliminují prudké změny tlaku při míjení souprav ve vysoké rychlosti nebo při vjezdu do tunelů) vozy s volně průchozími tlakotěsnými přechody mezi vozy;
- široké nástupní dveře ovládané tlačítky, které jsou blokovány proti otevření jak za jízdy, tak ve stanici směrem do kolejí, aby cestující nemohli vystoupit nesprávným směrem;
- vlak bude přizpůsoben pro pohodlné cestování vozíčkářů počínaje nástupními dveřmi, přes místa vyhrazená vozíčkářům po prostorné bezbariérové WC;
- zákazníkům s dětmi zpříjemní cestování malé dětské kino;
- vlak bude vybaven také multifunkčním prostorem pro přepravu objemnějších zavazadel a jízdních kol;
- ve všech třídách budou mít cestující k dispozici elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky, jako jsou notebooky nebo mobilní telefony, práci např. na notebooku usnadní různé řešené stolky;
- cestující ve 2. třídě budou mít k dispozici komfortní textílem potažené sedačky v uspořádání za sebou nebo proti sobě s rozkládacím stolem;
- cestující v 1. třídě budou mít k dispozici komfortní sedačky a sklopné stolky;
- gastronomie ve vlaku bude zajištěna prostřednictvím restauračního oddílu se stoly se dvěma nebo čtyřmi místy, barovým pultem pro prodej občerstvení na místa cestujících a také roznáškou občerstvení na místo cestujících (tzv. minibar);

Nový prémiový vlak Českých drah nabídne cestujícím i další výhody a novinky.

Zároveň se zavedením vlaků Railjet (Viaggio Comfort) na linku mezi Prahou a Vídní budou současně soupravy EuroCity převedeny na jiné linky, především na vnitrostátní spoje, kde nahradí starší soupravy. Dojde tak ke zvýšení kvality cestování i na dalších tratích, na kterých nabídnou České dráhy klimatizované soupravy, oddílové vozy se 6 místy v kupé místo současných 8 míst, elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících a další novinky a výhody obvyklé dosud především v mezistátních vlacích EuroCity a v Expresech mezi Prahou a Ostravou.

**17. 08. 2012 Antimonopolní úřad zastavil tendr na první rychlíky (Ostrava – Krnov – Olomouc)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/antimonopolni-urad-zastavil-tendr-na-prvni-rychliky-p0d-eko-doprava.aspx?c=A120817\\_142610\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/antimonopolni-urad-zastavil-tendr-na-prvni-rychliky-p0d-eko-doprava.aspx?c=A120817_142610_eko-doprava_fih))

České dráhy uspěly se stížností na první z řady tenderů, které mají přinést konkurenci do rozdělování miliard korun na provoz rychlíků. Antimonopolní úřad vydal předběžné opatření, které ministerstvu dopravy zakazuje uzavřít smlouvu s případným vítězem soutěže, jenž by vozil cestující mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov. Antimonopolní úřad podle informací MF DNES zdůvodnil předběžné opatření údajnou hrozbou narušení síťového charakteru železničních služeb. Pro České dráhy jde



o velmi příznivé rozhodnutí, proti soutěžím vytrvale bojují. Nejen kvůli možné ztrátě části byznysu: firmě ubývají peníze na nákup nových vlaků pro takové soutěže. "Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) nařídil 2. srpna 2012 ve správním řízení týkajícím se veřejné zakázky na poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou na lince R27 Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc předběžné opatření, a to na návrh společnosti České dráhy. Předběžným opatřením byl zadavateli uložen zákaz uzavřít smlouvu s vybraným uchazečem," uvedl předseda antimonopolního úřadu Petr Rafaj. Podle Radima Jančury, majitele soukromých žlutých vlaků RegioJet, rozhodnutí ÚOHS ukazuje, že úřad "nadržuje" státní železnici. "Opětovně se potvrdilo, že Úřad pro ochranu hospodářské soutěže chrání monopol Českých drah. Ministerstvo dopravy musí i nadále trvat na otevírání železničního trhu, neboť se mu zavázalo v souvislosti s naší nabídkou na převzetí poloviny rychlíkových tratí. Nabídka RegioJetu byla o 800 milionů Kč ročně nižší, než požadavek drah," prohlásil Jančura.

### Ministerstvo dopravy s tendrem dále počítá

Celý tendr tak může nabrat další zpoždění. Už na začátku léta ministerstvo posunulo termín přihlášek tak, aby České dráhy stihly podle zákona o veřejných zakázkách vypsat soutěž na nové vlaky pro tuto trať. Dráhy se domáhaly i zrušení celé soutěže, s tím ale neuspěly. Trať z Olomouce do Ostravy měla odstartovat postupné otevírání dotovaných rychlíků konkurenci. Dosud na ně stát přispívá ročně čtyřmi miliardami Českým drahám, které o takové peníze nemusely nikdy v historii soutěžit. Ministerstvo dopravy ale počítá s tím, že tendr nakonec bude dál pokračovat. "Opatření ÚOHS není pravomocné. S procesem liberalizace dálkové železniční dopravy určitě nadále počítáme. Pokusíme se učinit takové kroky, které povedou k jejímu pokračování (a to včetně tendru linky Ostrava – Krnov – Olomouc)," řekl mluvčí rezortu Martin Novák s tím, že ministerstvo nyní opatření prozkoumá a zváží další postup ve věci.

## 17. 08. 2012 Pardubice se ani po třiceti letech lávky přes kolejiště nedočkají

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/192453-pardubice-se-ani-po-triceti-letech-lavky-pres-kolejiste-nedockaji/>)

Třicet let čekají marně obyvatelé Pardubic na lávku přes tamní nádraží. V kolejišti trčí jako memento nedokončeného projektu jen pilíře. Lávka měla usnadnit přístup cestujícím z městské části Dukla, kteří to jinak mají na nádraží čtyři kilometry. Mnozí tak volí nebezpečnou zkratku přímo přes koleje. Nádraží a železniční koridor rozdělují Pardubice, zatímco z centra se lidé dostanou k vlakům bez potíží, 15 tisíc obyvatel Dukly musí kolejiště obcházet čtyřkilometrovou oklikou. Přitom lávka by cestu výrazně zkrátila. Někteří cestující teď místo zdoluhavé cesty volí nebezpečnou trasu přímo přes kolejiště. Denně tak riskují desítky lidí svoje životy. "Ne zřídka jsou i pod vlivem alkoholu," dodal mluvčí pardubické policie Jozef Bocán. Původní projekt výstavby lávky už připomínají jen rezivějící železné pilíře. Správa železniční dopravní cesty tvrdí, že na stavbu nejsou peníze. "Hlavní překážkou jsou vysoké investiční náklady způsobené změnou řady technických norem, zejména požadavků na bezbariérový přístup," tvrdí mluvčí SŽDC Pavel Halla. Lávku se nepodařilo protlačit ani do nového projektu revitalizace přednádraží, na její výstavbu tak budou cestující a obyvatelé Dukly čekat dál.



## 20. 08. 2012 Šéfové Českých drah budou mít nové platy, návrh počítá s 15 miliony ročně

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/platy-vedeni-ceskych-drah-0yk-/ekonomika.aspx?c=A120819\\_194749\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/platy-vedeni-ceskych-drah-0yk-/ekonomika.aspx?c=A120819_194749_ekonomika_ert))

Už v září rozhodne dozorčí rada o nové výši platů vedení Českých drah. Předběžné návrhy počítají s odměnami ve výši až 15 milionů korun za rok. Podstatnou část by měly tvořit bonusy. Vedení Českých drah se v září dočká zcela nového systému odměňování. V porovnání se současnými příjmy by si mělo podle dostupných návrhů polepšit. Výbor pro odměňování, který vznikl loni po úniku platu někdejšího drážního ombudsmana Petra Fejka, zatím počítá s tím, že dozorčí radě navrhne u generálního ředitele celkový roční příjem až 15 milionů korun. Půjde o kombinaci stálého platu a bonusů za plnění stanovených cílů, jako například zadluženosti nebo obsazenosti vlaků. Má jít o částku, kterou doporučila poradenská firma Vratislava Kulhánka Industrial Advisors. "Můj návrh se k této částce velmi blíží," potvrdil Kulhánek MF DNES. Kolem nových odměn pro vedení drah přitom panují velké tajnosti. Šéf dozorčí rady i výboru Ivo Toman jen připustil, že se o tom jedná. Člen výboru

Martin Riegel uvedl, že návrh nových smluv respektuje materiály od Industrial Advisors a poradců z Hay Group. Ani jeden z nich však částku 15 milionů ročně nevyvrátil. Návrh smluv měla projednat dozorčí rada už na konci června, bod byl však nakonec stažen z programu.

MF DNES požádala ministerstvo dopravy i České dráhy o zápisy z jednání výboru podle zákona o svobodném přístupu k informacím, ale neúspěšně. Obě instituce zápisy odmítly vydat. Ministerstvo kvůli tomu, že jde o záležitost drah, dráhy zápisy označily za vnitřní materiál. O novém systému odměňování se přitom jedná už déle než rok. V červnu schválený plán počítá s tím, že by mělo mít vedení drah 40 procent platu napevno, zbytek mají být bonusy. Ty se budou počítat jak za rok, tak za tři roky. Roční výplata bude záviset hlavně na zisku, tržbách, čistém dluhu a obsazenosti vlaků; tříletý bonus bude hodnotit čistý dluh, úspěšnost v soutěžích a meziroční nárůst tržeb v osobní dopravě. Celkový roční příjem má mít u generálního ředitele strop patnáct milionů korun. Náměstek, který je současně i v představenstvu, má mít 12 milionů korun. Konečné slovo v odměňování bude mít dozorčí rada.

## 20. 08. 2012 Jedovatou zeminu z Prahy odvezou vlaky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jedovatou-zeminu-z-prahy-odvezou-vlak-906351>)

Celý následující měsíc bude v Praze probíhat unikátní očišťovací operace. Z továrního areálu ČKD v Kolbenově ulici se budou odvázet tisíce tun kontaminované zeminy. Jedinečnost celé akce spočívá ve využití vlaků místo těžkých nákladních aut. „Odvezením pomocí vlaků se nahradí 900 plně naložených nákladních automobilů, které by jinak plnily ulice hlavního města,“ řekl mluvčí železniční firmy ČD Cargo Jakub Ptačinský.

Vlaky budou jezdit po téměř nevyužívané vlečce firmy Ferros, která má v areálu provozovnu. Obvykle po ní jezdí jeden vagon měsíčně, už od konce minulého týdne je tady ale nevídaná frekvence. Po celý měsíc odsud bude každý pracovní den odjíždět jedna souprava o 20 vagonech. Převážně palivovými hmotami zamořenou zem poveze na skládku do Litvínova. V Mostě vlaky využijí vlečku Podkrušnohorského muzea, poslední míli absolvuje náklad na autech. „Je to cenově v pořádku, navíc se nezatěžují silnice. Vlaky využíváme po dohodě s městskou částí,“ řekl Viktor Prejzl, ředitel divize sanací společnosti Purum, která se na čištění areálu podílí. V místě se vytěží zhruba 25 tisíc tun materiálu, vznikne tu sedmnáctimetrová jáma. Podle Ptačinského jde o důkaz, že při podobných pracích lze využít železnici, a to i v centrálních částech Prahy.

O slovo se ale hlásí i vodní doprava, říční rejdari například počítají s využitím svých lodí při obnově čistírny odpadních vod na Císařském ostrově. Tento projekt ale prozatím uvízl na mrtvém bodě, neboť nezískal miliardovou dotaci z EU. Rejdari patří k největším kritikům využívání nákladních aut při stavbě tunelu Blanka. Těžké tatra ničí pražské vozovky, ačkoli část vytěženého materiálu mohla putovat po řece.

## 20. 08. 2012 Kvůli vedru byla snížena rychlost na 70 železničních tratích

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kvuli-vedru-byla-snizena-rychlost-na-70-zeleznicnich-tratich/830612>)

Na 70 železničních tratích dnes musela být kvůli vysokým teplotám omezena rychlost. Jde o úseky dlouhé dohromady asi čtyři kilometry. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Snížení povolené rychlosti je bezpečnostní opatření, které zavádí SŽDC během léta pravidelně. Při teplotách přes 30 stupňů se kolejnice roztahují a mohou se zkroutit, což dnes železničáři nezjistili. V Dobřichovicích u Prahy dnes padl absolutní teplotní rekord v Česku 40,4 stupně Celsia. I přes extrémní teploty, které v Česku v současnosti panují, je počet nařízených pomalých jízd výrazně nižší než v loňském roce. Loni v polovině června musela být rychlost omezena na 139 traťových úsecích. Podle Halla je to důsledek desítky oprav, které následovaly po loňské kontrole tratí mezi Brnem a Přerovem u Vyškova. Tehdy kontrola SŽDC odhalila závady na 65 procentech úchyť kolejnic. Správa na opravy nejvíce poškozených úseků vynaložila zhruba 150.000 korun.

Konkrétní úseky tratí, na kterých jsou zavedeny pomalé jízdy i maximální dovolená rychlost, se v průběhu dne mění, uvedl Halla. O omezení rychlosti rozhodují jednotliví traťmířtři operativně kvůli aktuálním teplotám, SŽDC nicméně sleduje celou železniční síť. Omezení rychlosti z důvodu vysokých teplot podle železničářů neznamená, že by na této nebylo bezpečné vůbec jezdit, jde jen o bezpečnostní opatření minimalizující případné mimořádné události. V extrémním případě může být

rychlost snížena na pět až deset kilometrů v hodině, běžné je však snížení rychlosti na 30 až 50 kilometry. Obvykle se to týká problematických míst - například u mostů, přejezdů a propustků, které jsou mnohdy dlouhé jen desítky metrů. Kromě vysokých teplot se na rozsahu zaváděných pomalých jízd podepisuje i stárnutí infrastruktury.

---

## 22. 08. 2012 Dnes začne zkušební provoz nové odbavovací haly na hlavním nádraží v Ústí nad Labem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14273/>)

Po půlročním uzavření se dnes otevře cestujícím na ústeckém hlavním nádraží odbavovací hala, která je součástí celkové rekonstrukce výpravní budovy Českých drah. K tomuto dni bude zahájen zkušební provoz nejen zrekonstruované odbavovací haly, ale také provoz nového vstupu do výpravní budovy. Dochází tak k postupnému naplňování společného Memoranda uzavřeného mezi Českými drahami, a.s., městem Ústí nad Labem a Správou železniční dopravní cesty, s.o. Nový vstup do budovy zajistí nejen přímý přístup do podchodu, ale také propojení centrální městské části s nábřežím a návazně s městskou částí Střekov.

Probíhající rekonstrukce výpravní budovy Ústí nad Labem hlavní nádraží je jednou z nevýznamnějších investičních akcí Českých drah nejen na území Ústeckého kraje, ale v celé republice, s předpokladem naplnění všech nároků moderního cestování. Rekonstrukce se realizuje ve dvou etapách, kdy cestujícím poskytuje služby vždy jedna polovina prostor výpravní budovy. V současnosti tak dochází k dokončení I. etapy rekonstrukce. II. etapa bude dokončena v prosinci 2012 a do té doby je nutné počítat s dílčími omezeními, která jsou nezbytná při rekonstrukci v plném provozu. „Modernizovaná odbavovací hala je situována na ploše 170 m<sup>2</sup>, a to v nové, prosklené části výpravní budovy včetně zajímavého ochozu pro cestující veřejnost, kde budou mít cestující možnost příjemně vyčkat na příjezd svého vlaku. V rámci nové odbavovací haly jsou k dispozici 4 nové pokladny, včetně mezinárodní, další služby pak poskytuje ČD centrum,“ uvedl Patrik Konopásek, ředitel Regionální správy majetku Českých drah v Ústí nad Labem.

K zobrazení informací o příjezděcích a odjížděcích železničních spojích budou sloužit moderní velkoplošné panely. V odbavovací hale budou mít cestující možnost využít připojení k internetu, prodejní automaty s občerstvením, ale také například bankomat. V brzké době bude prostor odbavovací haly doplněn o nový mobiliář. Celý prostor je vybaven bezpečnostním kamerovým systémem a samozřejmě splňuje bezbariérové přístupy pro hendikepované cestující.

---

## 22. 08. 2012 Kraj postaví v Žihli na Plzeňsku přestupní uzel železnice-autobus

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kraj-postavi-v-zihli-na-plzensku-prestupni-uzel-zeleznice-autobus/831238>)

První moderní a bezpečný přestupní uzel železnice-autobus vybuduje do konce roku Plzeňský kraj na svém okraji v Žihli na severu Plzeňska, u hranice s Ústeckým a Středočeským krajem. Podobných přestupních míst chce mít kraj mnohem více; vedení dlouhodobě preferuje železniční dopravu jako páteřní, z níž vybíhají boční autobusové trasy. Na akci poskytne kraj veškeré peníze. ČTK to dnes řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Bauer (ČSSD).

V Žihli na nádraží je podle něj nedůstojné prostředí. Přitom stanice je poměrně frekventovaná, zejména proto, že se odtud rozjíždějí autobusy na různé směry. "Zlepšíme podmínky pro cestující v rámci integrované dopravy Plzeňska," dodal. Podle náměstka hejtmana pro regionální rozvoj Iva Grünera končí v Žihli osobní železniční doprava mířící z Plzeňského kraje kvůli tomu, že se sousední regiony nechtějí podílet na dotování dopravy přes hranice krajů. Ze Žihle na sever pokračují jen rychlíky a spěšné vlaky dotované státem. Obec už se dohodla se Správou železniční dopravní cesty o pronájmu silnice, kde vznikne točna pro autobusy, které se odtud rozjíždějí do sousedních dvou krajů. "Na nádraží je nutné udělat bezpečný přestupní terminál. Nejvíce vytižený je stovkami lidí ráno a odpoledne a v turistické sezoně," uvedl Grüner. Kraj tam podle Bauera zřídí točnu, dvě nástupiště ze silničních panelů a upraví vozovku. Jde pouze o provizorní stav, který bude fungovat čtyři roky. Po zkušenostech uzel vylepšíme, dodal. Kraj tím prováže železniční a silniční linky při rozšiřování integrované dopravy Plzeňska. Jde hlavně o dvě autobusové linky Plasy – Mladotice – Žihle – Lubenec a Kralovice – Žihle – Manětín. Tyto spoje příjezdějí do Žihle k rychlíkům, které jezdí z Plzně přes Žatec do Mostu. Stavba bude hotova do letošní zimy. Rada kraje už schválila stoprocentní dotaci téměř 400.000 korun ze svého fondu doprava. Podobný uzel už existuje v Tlučné na severu Plzeňska, kam dojíždějí lidé vlakem a automobily a odtud se rozjíždějí autobusy.

## 24. 08. 2012 Dráhy koupí levnější proud, přesto jim elektřina podraží

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-levnejsi-proud-presto-jim-elektrina-podrazi-pk8-eko-doprava.aspx?c=A120824\\_085750\\_ekonomika\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-levnejsi-proud-presto-jim-elektrina-podrazi-pk8-eko-doprava.aspx?c=A120824_085750_ekonomika_neh))

České dráhy budou platit příští rok o zhruba šest procent méně za silovou elektřinu než letos. Nižší cenu vysoutěžily v zakázce na dodávku proudu pro příští rok. Stejně jako letos bude proud v odhadované hodnotě přes jeden a tři čtvrtě miliardy korun dodávat společnost ČEZ. Oproti loňskému tendru se do soutěže přihlásily pouze dvě firmy, loni dráhy vybíraly ze čtyř zájemců. I tak však cena klesla: namísto letošních 1,867 miliardy korun zaplatí za silovou elektřinu 1,758 miliardy korun. Druhým soutěžícím v elektronické aukci byla podle informací MF DNES společnost E.ON.

### Nakonec se neušetří. Platit budou všichni

Podle mluvčího drah Radka Joklíka to však neznamená, že dráhy nakonec na elektřině ušetří. "Cena za silovou elektřinu tvoří pouze 40 procent celkových nákladů na elektřinu. Větší část celkových nákladů tvoří platba za distribuci, neustále narůstá poplatek za obnovitelné zdroje," dodal Joklík. Proto podle něj dráhy nakonec neušetří. Elektřina je pro České dráhy klíčovou položkou v nákladech, jen loni za ni podle výroční zprávy zaplatil národní dopravce v součtu 2,6 miliardy korun. Za naftu do dieselových lokomotiv a vozů zaplatily dráhy 1,9 miliardy korun. Vysoutěžená cena proudu se však netýká jen samotných vlaků Českých drah. Ty totiž fungují i jako distributor elektřiny pro všechny ostatní dopravce na české železnici. Stejně ceny tak bude platit i ČD Cargo nebo RegioJet Radima Jančury.

## 24. 08. 2012 Fantova kavárna se snad dočká opravy, od září bude uzavřena

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/193243-fantova-kavarna-se-snad-docka-opravy-od-zari-bude-uzavrena/>)

Secesní Fantova kavárna v historické budově pražského hlavního nádraží se na konci srpna uzavře. Současný nájemce ji provozoval 15 let, kavárnu ale spolu s celou původní nádražní budovou čeká rekonstrukce. Ta by měla trvat přibližně rok. Oprava je více než potřebná, což návštěvníci vnímají hned po vstupu při pohledu na oprýskané fresky. Ti, kdo chtějí zažít poněkud dekadentní atmosféru v prostorách, kde dýchá historie, mají poslední možnost. Po rekonstrukci by se ale kavárna měla znovu otevřít, budoucnost unikátního secesního skvostu zůstává neurčitá. Zatím není známo, kdy by rekonstrukce měla začít. Prostor kavárny by měla rekonstruovat společnost Grandi Stazioni, která budovy Českých drah získala za své investice do pronájmu na 30 let. Budova je památkově chráněná, celá rekonstrukce tedy musí mít dohled památkářů a není zřejmé, jak dlouho může trvat. Zaměstnanci kavárny dobu odhadují na jeden rok. Po rekonstrukci nové budovy nádraží má nyní přijít na řadu oprava i celé budovy historické, poznamenal mluvčí Českých drah Radek Joklík. "Ještě se o všem jedná, budeme budovu předávat a během podzimu by se měla zahájit rekonstrukce," řekl. Podle mluvčího by měla i po ní být v prostorách pod obrovskou kupolí kavárna.

Dnešní nájemce kavárnu provozoval od dubna roku 1997, a jak připomínají cedulky, které v ní nyní visí v češtině a angličtině, provoz skončí 31. srpna. Nájemce se snažil zachránit fresky, skleněné vitráže, plastiky, okna, dveře a další prvky. Prodejní okénka původních pokladen změnil na výstavní vitríny a na zdi zavěsil obrazy Josefa Fanty a císaře Františka Josefa. Svě místo zde mají i dvě historické telefonní budky a hodiny s měřením světového času. Kavárna byla původně odjezdová hala, dnes slouží nejen jako místo k posezení při čekání na vlak, ale je i památkou na architekta historické budovy nádraží Josefa Fantu. Je charakteristická vysokou kupolí, jejíž stěny zdobí typické secesní motivy i sochy připomínající česká města, do nichž v době vzniku nádraží vedla dráha z Prahy. Interiéry vyzdobili sochaři Stanislav Sucharda a Ladislav Šaloun. V kavárně se v uplynulých letech konaly i výstavy, taneční představení Antonie Svobodové, několik módních přehlídek, natáčely se tu reklamy i videoklipy a interiéry Fantovy kavárny se objevily i v několika filmech zahraničních produkcí.

## 26. 08. 2012 Staré vagony mizí, ale pomalu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/193315-stare-vagony-mizi-ale-pomalou/>)

Zhruba dva tisíce odstavených nákladních vagonů stále hyzdí Česko. Navíc se v nich často usazují bezdomovci a squatteři. ČD Cargo slibovalo, že všechny vyřazené vozy zmizí už loni. Teď slib

prodlužuje na konec tohoto roku. V nejbližších dnech by se měli dočkat například v Brně. Po odvysílání reportáže ČT před dvěma lety slibovalo ČD Cargo nápravu. Do konce roku 2011 prý zlikviduje všech 5 tisíc odstavených vozů po celém Česku. Na malém nádraží v Žimi se však dodnes nic nezměnilo. Kolona vagonů pouze víc zarůstá, rezaví a rozpadá se. Některé vozy jsou tady už deset let. Do některých se navíc stahují squatteři či bezdomovci.

ČD Cargo se hájí tím, že se jim zkomplikovala výběrová řízení na firmu, která měla nepojízdné vagony sešrotovat. Navíc čeká na lepší cenu železa. "My z těch vozů potřebujeme náhradní díly, bude jich 13 tisíc, což je 40 tun železa za 10 milionů korun," uvedl Jakub Ptačinský, mluvčí ČD Cargo. Část zrezivělých souprav se jim ale – i když se zdržením – likvidovat podařilo. Už brzy by si měli oddechnout také v Brně, kde se na nádraží zabydleli bezdomovci. Krajinu po celé České republice ale pořád hyzdí zhruba dva tisíce nepoužívaných nákladních vagonů. Jen pro představu – pokud by se postavily za sebe na jednu kolej, táhla by se asi čtyřicetkilometrová řada z Prahy až do Mělníka. ČD Cargo opět slibuje – do konce roku i tyto zmizí.

---

## **26. 08. 2012 Stadler budou jezdit i z Liberce do České Lípy, na úkor Vysočiny (Regio-Shuttle)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/vlaky-stadler-na-liberecku-d0e-/liberec-zpravy.aspx?c=A120822\\_1819528\\_liberec-zpravy\\_alh](http://liberec.idnes.cz/vlaky-stadler-na-liberecku-d0e-/liberec-zpravy.aspx?c=A120822_1819528_liberec-zpravy_alh))

České dráhy přidají příští rok na koleje v Libereckém kraji další tři motorové vozy Regio Shuttle od švýcarské společnosti Stadler. Nasadí je na trasu Liberec - Česká Lípa. Moderní vozy vezmou České dráhy z dodávky pro Vysočinu. "Dodání Stadlerů pro Liberecký kraj by mělo být v prvním čtvrtletí 2012," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Dráhy nové motoráky nasadí namísto modernizovaných jednotek Regionova, které jsou výrazně hlučnější i pomalejší. Cesta mezi Libercem a Českou Lípou by tak mohla o pár minut zrychlit, především v kopcovitém úseku z Liberce do Rynoltic.

S vozy Stadler už České dráhy pro Liberecký kraj příliš nepočítaly. Původně je chtěly nasadit na Vysočině. Z původně plánovaných 17 vozů jich tam ale nakonec dodají jen 13, tři pošlou do Liberce a jeden do Pardubického kraje. Důvody přesunu firma nevysvětlila. Podle informací MF DNES jsou důvodem spory drah s krajem Vysočina o dodatku ke smlouvě o zajišťování železničního provozu. Dráhy požadují více peněz, než chce kraj dát. Liberecký kraj si tak znovu vylepší průměrné stáří vozového parku, který po zdejších kolejích jezdí. Dosud jezdí v kraji 16 vozů vyrobených v berlínském závodě společnosti Stadler, dráhy je nasadily na tratě z Liberce do Harrachova a do Frýdlantského výběžku.

---

## **26. 08. 2012 ÚOHS zastavil správní řízení s ministerstvem dopravy (Ostrava – Krnov – Olomouc)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-zastavil-spravni-rizeni-s-ministerstvem-dopravy/832671>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zastavil řízení s ministerstvem dopravy, které zahájil na podnět dopravní společnosti Abellio. Firma si stěžovala na podmínky zakázky na státem dotovaný provoz na železniční trati Ostrava – Krnov – Olomouc. Nezplatila ale kauci. ČTK to zjistila z webu ÚOHS. Úřad se tendrem bude ještě zabývat. Vede řízení na základě podnětu Českých drah. Na zakázku si stěžovalo i Odborové sdružení železničářů (OSŽ). Společnost Abellio se na ÚOHS obrátila začátkem června. Podle firmy jsou v soutěži oproti Českým drahám v nevýhodě soukromí dopravci, protože dráhy znají výši tržeb za jízdné na dotyčné trati. "Zadavatel požaduje, aby uchazeči nesli riziko těchto tržeb," uvedl již dříve člen představenstva společnosti Abellio Petr Moravec.

Diskriminační je tendr i podle Českých drah. "Je nutné, aby všichni konkurenti měli rovné podmínky a vyhlášené tendry vytvářely rovné podmínky pro všechny účastníky soutěže," uvedl již dříve mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Odborové sdružení železničářů (OSŽ) v minulosti kritizovalo problémy s vlastnictvím nádraží a dep. Ministerstvo dopravy kromě řady požadavků, které podle odborů diskriminují národního železničního dopravce, prý udělalo zásadní procesní chybu, když namísto prodloužení termínu pro podání nabídek do soutěže vypsalou soutěž znovu.

**26. 08. 2012 Smolný den RegioJetu. Jeden vlak vykolejil, druhému vypadla elektřina**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-vykolejil-na-smichove-zpozenemu-vlaku-nefungovala-svetla-1il-eko-doprava.aspx?c=A120826\\_205328\\_eko-doprava\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-vykolejil-na-smichove-zpozenemu-vlaku-nefungovala-svetla-1il-eko-doprava.aspx?c=A120826_205328_eko-doprava_brm))

Na pražském Smíchovském nádraží v neděli odpoledne vykolejil podvozek jednomu z vlaků společnosti RegioJet. Vlak směřující do Žiliny na Slovensko měl na odjezdu dvouhodinové zpoždění. Problémy se nevyhnuly ani dalšímu spoji do Ostravy. V jednom z vagonů vypadl jistič a přestala fungovat klimatizace a osvětlení. Smolná neděle pro společnost RegioJet začala před třetí hodinou odpoledne. Při posunování soupravy vykolejil na Smíchovském nádraží v Praze podvozek jednoho z vozů. Vlak směřující do Žiliny na Slovensko tak na odjezdu nabral dvouhodinové zpoždění.

Podvozek jednoho z vozů vykolejil na výhybce. Podle mluvčího RegioJetu Aleše Ondrůje není jasné, zda problém způsobila vada na podvozku, nebo jestli byla technická chyba na výhybce. "Je to zatím v šetření," uvedl Ondrůj. Podle něj se závada stala při posunu soupravy, kdy v ní nebyli cestující a vlak jel rychlostí do 20 kilometrů za hodinu. Firma vůz nahradila jiným. "Podobný problém se nám zatím nestal. Postaráme se o to, aby cestující dorazili do svých destinací," uvedl Ondrůj s tím, že firma vrátí cestujícím polovinu jízdného. Těm, kterým ujel případný navazující spoj ze Žiliny, zajistí RegioJet bezplatnou přepravu do cílových zastávek žlutými autobusy společnosti Student Agency.

**Ani další spoj nebyl bez problémů**

Problémy se nevyhnuly ani dalšímu spoji do Ostravy s pravidelným odjezdem v 17:33 z Hlavního nádraží. Ten vyrazil s půlhodinovým zpožděním, tedy zhruba v 18 hodin. "Ve vagonu číslo dvě nepracuje klimatizace," upozornil redakci na problémy s elektřinou čtenář iDNES.cz, jež si nepřál být jmenován. To však ještě netušil, že problémy nekončí. Zhruba po hodině jízdy redakci opět informoval o aktuálním dění ve vlaku: "K nefunkční klimatizaci ve voze č. 2 vlaku 1015 s odjezdem v 17:33 se přidalo i nefunkční osvětlení vozu".

Mluvčí společnosti Ondrůj uvedl, že uvedené problémy se týkaly pouze jednoho vozu ze sedmi. "Ve vagonu vypadl jistič. Jedná se o banální závadu, ale jelikož ve voze cestovalo málo lidí, rozhodli jsme se cestující raději přesadit do jiného vagonu a závadu opravit až v cílové zastávce," řekl iDNES.cz. Cestující na pravidelné lince na sever Moravy však projevil pevné nervy. "Po celou dobu bylo k dispozici bezplatné občerstvení, které je u RegioJetu standardem," dodal. Firma podle něj slíbila, že cestujícím vrátí jízdné, ale Ondrůj to nepotvrdil.

**27. 08. 2012 České dráhy nabídnou další jízdenky ČD Promo**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14287/>)

V pondělí 3. září začnou České dráhy nabízet zákazníkům nové jízdenky v rámci akčních nabídek ČD Promo. K dosavadním jízdenkám mezi Prahou a Ostravskem, Zlínskem nebo Brnem přibudou nové nabídky z Brna do Zlína, Olomouce, Prostějova a Uherského Hradiště a také z Prahy do Hradce Králové nebo Plzně, respektive v opačném směru. Jízdenky ČD Promo v těchto relacích si mohou cestující koupit jako obyčejné (bez In-karty se zákaznickou aplikací) nebo zákaznické (k In-kartě se zákaznickou aplikací). Prodej jízdenek ČD Promo v těchto nových relacích zahájí dopravce 3. září 2012, poté bude možný standardní předprodej. Akce ČD Promo vyhlásují České dráhy na relacích, kde cítí potenciál získat nové zákazníky a podpořit zájem o cestování vlakem.

**ceník nových nabídek ČD Promo z / do Brna od 3. září 2012 (ceny v Kč)**

Kategorie cestujícího	Brno – Zlín	Brno – Olomouc	Brno – Uh. Hradiště	Brno – Prostějov
	obyčejná / zákaznická			
cestující nad 15 let	110 / 90	100 / 80	90 / 75	80 / 70
důchodce (podle čl. 200–202 TR10)	90 / –	80 / –	75 / –	70 / –
žák 15–26 let	80 / 65	75 / 60	65 / 60	60 / 55
dítě do 15 let	55 / 45	50 / 40	45 / 40	40 / 35
ZTP, ZTP/P	30 / 25	25 / 20	25 / 20	20 / 20

**Ceník nových nabídek ČD Promo z / do Prahy od 3. září 2012 (ceny v Kč)**

Kategorie cestujícího	Praha – Hr. Králové obyčejná / zákaznická	Praha – Plzeň obyčejná / zákaznická
cestující nad 15 let	100 / 80	100 / 80
důchodce (podle čl. 200–202 TR10)	80 / –	80 / –
žák 15–26 let	75 / 60	75 / 60
dítě do 15 let	50 / 40	50 / 40
ZTP, ZTP/P	25 / 20	25 / 20

Zpáteční jízdenka má dvojnásobnou cenu jízdenky jednosměrné.

**Podmínky akčních nabídek ČD Promo**

Při jízdě oklikou (po jiné trase, než je uvedeno u jednotlivých nabídek), doplatí cestující rozdíl mezi jízdým po delší trase, na které prokáže nárok, a cenou předložené jízdenky ČD PROMO.

V 1. vozové třídě lze jízdenku ČD Promo použít ve spojení s časovým doplatkem do 1. třídy na kartě nebo lze doplatit rozdíl mezi jízdým v 1. třídě, na které cestující prokáže nárok, a cenou předložené jízdenky ČD Promo v celé trase na ní uvedené. Při použití 1. třídy v části trasy není doplatek možný, cestující zaplatí v takovém úseku jízdné 1. třídy, na které prokáže nárok.

**ČD Promo Brno – Zlín**

- Jízdenku ČD Promo Brno – Zlín lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl. n. do stanic Zlín střed nebo Otrokovice a zpět.

- Prodej jízdenek ČD Promo Brno – Zlín je možný na eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK ve všech železničních stanicích začínajících názvem Brno a v železničních stanicích Chrlice, Zlín střed a Otrokovice s tím, že v Brně a Chrlicích lze zakoupit i jízdenky pro směr do Brna a ve Zlíně a Otrokovicích pro směr z Brna.

- Jízdenka platí na trasách Brno hl.n. – Břeclav – Otrokovice – Zlín střed a zpět, Brno hl.n. – Bzenec – Moravský Písek – Otrokovice – Zlín střed a zpět nebo Brno hl.n. – Kojetín / Kroměříž / Přerov – Hulín – Otrokovice – Zlín střed a zpět.

**ČD Promo Brno – Olomouc**

- Jízdenku ČD Promo Brno – Olomouc lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl.n. do stanice Olomouc hl.n. přes Prostějov hl.n. a zpět.

- Prodej jízdenek ČD Promo Brno – Olomouc je možný na eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK ve všech železničních stanicích začínajících názvem Olomouc, Brno a v železniční stanici Chrlice s tím, že v Brně (a Chrlicích) lze zakoupit i jízdenky pro směr Olomouc – Brno a v Olomouci pro směr Brno – Olomouc.

- Tato jízdenka neplatí ve vlacích jedoucích přes Přerov, Českou Třebovou nebo Břeclav.

**ČD Promo Brno – Uherské Hradiště**

- Jízdenku ČD Promo Brno – Uherské Hradiště lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl.n. do stanic Uherské Hradiště nebo Staré Město u Uherského Hradiště a zpět.

- Prodej jízdenek ČD Promo Brno – Uherské Hradiště je možný na eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK ve všech železničních stanicích začínajících názvem Brno a v železničních stanicích Chrlice, Uherské Hradiště a Staré Město u Uherského Hradiště s tím, že v Brně a Chrlicích lze zakoupit i jízdenky pro směr do Brna a v Uherském Hradišti a Starém Městě u Uherského Hradiště pro směr z Brna.

- Jízdenka platí na trasách Brno hl. n. – Břeclav – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště a zpět, Brno hl. n. – Veselí nad Moravou – (Kunovice) – Uherské Hradiště – Staré Město u Uherského Hradiště a zpět nebo Brno hl. n. – Bzenec – Moravský Písek – Staré Město u Uherského Hradiště – Uherské Hradiště a zpět.

**ČD Promo Brno – Prostějov**

- Jízdenku ČD Promo Prostějov lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Brno hl.n. do stanice Prostějov hl.n. přes Vyškov na Moravě a zpět.

- Prodej jízdenek ČD Promo Prostějov je možný na eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK ve všech železničních stanicích začínajících názvem Prostějov, Brno a v železniční stanici Chrlice s tím, že v Brně (a Chrlících) lze zakoupit i jízdenky pro směr Prostějov – Brno a v Prostějově pro směr Brno – Prostějov.

- Tato jízdenka neplatí ve vlacích jedoucích přes Českou Třebovou / Přerov a Olomouc.

#### **ČD Promo Praha – Hradec Králové**

- Jízdenku ČD Promo Hradec Králové lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Praha hl.n. nebo Praha-Vysočany do stanice Hradec Králové hl. n. přes Poděbrady a zpět.

- Prodej jízdenek ČD Promo Hradec Králové je možný na eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK (nelze vydat jako psaný doklad) ve všech železničních stanicích začínajících názvem Praha nebo Hradec Králové s tím, že v Hradci Králové lze zakoupit i jízdenky pro směr Praha – Hradec Králové a v Praze pro směr Hradec Králové – Praha.

- Tato jízdenka neplatí ve vlacích jedoucích přes Pardubice hl. n.

#### **ČD Promo Praha – Plzeň**

- Jízdenku ČD Promo Plzeň lze zakoupit jako jednoduchou nebo zpáteční do 2. vozové třídy, znějící výhradně ze stanice Praha hl. n. nebo Praha-Smíchov do stanice Plzeň hl.n. přes Karlštejn a Chrást u Plzně a zpět.

- Prodej jízdenek ČD Promo Plzeň je možný na eShop ČD, prostřednictvím služby TeleTiket a u pokladních přepážek ČD ze zařízení UNIPOK (nelze vydat jako psaný doklad) ve všech železničních stanicích začínajících názvem Praha nebo Plzeň s tím, že v Plzni lze zakoupit i jízdenky pro směr Praha – Plzeň a v Praze pro směr Plzeň – Praha.

## **28. 08. 2012 KMV slavnostně zahájily dopravu na kyselské vlečce**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/193668-kmv-slavnostne-zahajily-dopravu-na-kyselske-vlecce/>)

Průjezd zvláštního vlaku s parní lokomotivou slavnostně zahájil dopravu na obnovené vlečce z Vojkovic do Kyselky na Karlovarsku. Téměř patnáct let chátrající železniční trať se Karlovarské minerální vody rozhodly obnovit, aby snížily počet kamionů projíždějících po nevyhovující silnici do Kyselky. Podle generálního ředitele KMV Alessandra Pasquala by vlaky měly přepravit asi třetinu produkce KMV.



### **Sláva po dvou týdnech**

Protokolární historický vlak nebyl první, který po zrekonstruované trati projel. Nákladní vlaky začaly do Kyselky zajíždět již před dvěma týdny. Nákladní expresy KMV vozí balenou vodu z Kyselky do mezikladu KMV v Přerově.

Dopravu mezi Kyselkou a Chomutovem zajišťuje společnost Autodoprava Hanzalík, která si kvůli své nové úloze železničního dopravce pořídila starší motorové lokomotivy a nákladní vozy. Z Chomutova potom soupravy s vodou vodí elektrické lokomotivy ČD Cargo. Kolik vlaků bude po vlečce z Kyselky jezdit, závisí podle ředitele Pasquala především na poptávce zákazníků. V hlavní sezoně by měly vlaky jezdit denně, jindy tři soupravy týdně. O jejich přínosu zatím není zcela přesvědčena starostka Kyselky Petra Hoffmanová. "Kolik ze silnice zmizí kamionů, to teprve uvidíme. Zeptejte se mě za rok, jestli tahle akce měla smysl," řekla.

### **Ke stáčírně vlaky nedojedou, pomoci může lanovka**

Kyselská trať je nyní kratší, než bývala. Kdysi vedla až do stáčírny, nyní končí na druhém břehu Ohře. KMV přitom nepočítají s jejím opětovným prodloužením. Podle Pasquala by to bylo nesmírně složité a technicky těžko proveditelné i proto, že v možné trase stojí budovy někdejších lázní. Společnost slíbila, že historické budovy zrekonstruuje. K dopravě nákladu ze stáčírny k vlakům tak musí KMV používat nákladní automobily. Ředitel firmy ovšem naznačil, že se to může změnit. "Řešením by byla lanovka, která by překlenula řeku na místo nakládky," řekl Alessandro Pasquale.

### **Trati je 117 let**

Trať z Vojkovic do Kyselky postavil Heinrich Mattoni v roce 1894 jako místní dráhu s veškerou dopravou, kterou od roku 1895 zajišťovala společnost Buštěhradské dráhy. Osobní vlaky (už



pod hlavičkou ČSD) však do Kyselky přestaly jezdit již v roce 1935. O rok později byla trať převedena do vlečkové kategorie. Karlovarské minerální vody ji využívaly až do 90. let, kdy stejně jako mnoho dalších firem na nákladní železniční dopravu rezignovaly a začaly využívat kamiony, které tehdy byly levnější a často i rychlejší. Poslední nákladní vlak po vlečce projel v roce 1998. Obnova trati začala před čtyřmi měsíci, první nákladní vlak po ní projel 15. srpna. Během rekonstrukce bylo vyměněno na 560 pražců a více než 800 metrů kolejnic.

## 29. 08. 2012 V rámci modernizace trati Votice – Benešov u Prahy začnou vlaky jezdit v nové trase

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

Poslední velká výluka v souvislosti s modernizací trati končí ve středu 29. srpna v 15:20. První vlak, který pojedí již v nové trase je rychlík R 202 s plánovaným odjezdem z Olbramovic v 15:42. V provozu tak již bude přeložka trati (zatím 1. TK) mezi Bystřicí a Olbramovicemi včetně tří nových železničních tunelů: Tomický I, Tomický II a Zahradnický. Zprovozněny budou také dvě nové zastávky: Bystřice u Benešova a Tomice. Druhá traťová kolej bude zprovozněna do 30. listopadu tohoto roku. Investorem stavby je státní organizace správa železniční dopravní cesty. Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Stavba je spolufinancována Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy schválený maximální příspěvek z Fondu soudržnosti představuje 4 081 436 955 korun.

Úsek Votice – Benešov u Prahy je součástí transevropské železniční sítě a IV. tranzitního železničního koridoru Děčín státní hranice – Praha – Benešov – Tábor – Veselí n. Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC - GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160 kilometrů za hodinu.

V rámci zprovoznění 1. traťové koleje v úseku Olbramovice (mimo) – Bystřice skrz nové tunely: Zahradnický (1 044m), Tomický (324m), Tomický II (252m) dochází ještě k dalším provozním změnám. Z původní výhybny Tomice se stává železniční zastávka stejně jako z železniční stanice Bystřice. Kromě velkých stavebních prací na přeložkách a tunelech je již dokončena rekonstrukce zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. V Olbramovicích je hotova rekonstrukce sudé kolejové skupiny, která v sobě zahrnovala zřízení celkem deseti výhybek, rekonstrukci dvou železničních mostů, jednoho železničního propustku a výstavbu podchodu s výtahy. V úseku Olbramovice (mimo) – Bystřice zahrnovala modernizace stavbu pěti železničních mostů, devíti železničních propustků a přístupové komunikace pro případné zásahy zdravotní a záchranné techniky při nehodové události v tunelu. Realizaci stavby Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy provádí sdružení tří firem pod názvem VoBen. Členy sdružení jsou společnosti Subterra a.s., Viamont DSP, a.s. a společnost EUROVIA CS, a.s., která je vedoucím sdružením.

### Technické údaje:

Délka modernizovaného úseku	18,405 km
Sanace železničního spodku	39,813 km
Zřízení nové koleje UIC 60	36,830 km
Zřízení užití koleje S 49	5,687 km
Zřízení výhybek UIC 60	20 ks
Zřízení výhybek S 49	16 ks
Obestavěný prostor pozemních objektů	3 126 m <sup>3</sup>
Přestavba a sanace železničních mostů	17 ks
Nové železniční mosty	3 ks
Nové železniční propustky	6 ks
Zrušení železničních mostů	3 ks
Přestavba a sanace silničních mostů	6 ks
Nové silniční mosty	2 ks
Nové silniční propustky	5 ks
Zrušení silničních mostů	1 ks
Celková délka dvojkolejných tunelů	2,690 km

Celkem bude vyraženo	1,716 km
Celkem bude vyhloubeno	0,974 km
Kubatura zemních prací	2 310 618 m <sup>3</sup>
Úpravy trakčního vedení	18,344 km
Obousměrný elektronický autoblok	18,4 km
Nové zdi	6 ks

Celkové investiční náklady: 6 756 893 000 korun

Termín zahájení: 08/2009

Termín dokončení: 12/2013

Název stavby: Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy

Investor stavby: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální projektant: SUDOP Praha, a.s.

Realizace: Sdružení VoBen: EUROVIA CS, a.s., Subterra a.s. a Viamont DSP, a.s.

## 29. 08. 2012 Ministerstva se shodla, kraje dostanou na železnici 2,6 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstva-se-shodla-kraje-dostanou-na-zeleznici-2-6-mld-kc/833853>)

Spory o financování regionální železniční dopravy na rok 2013 letos zřejmě nebudou. Ministerstva financí a dopravy se dohodla na vyplacení plné částky 2,6 miliardy korun jako podpory krajům pro objednávky vlaků. ČTK to dnes řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Zatím jde o předběžnou dohodu mezi ministry, kterou musí ještě posvětit vláda. Vloni resort financí odmítal celou částku vyplatit. Předseda Asociace krajů ČR a jihomoravský hejtman Michal Hašek (ČSSD) doufá, že nejde o předvolební trik a že vláda tento závazek dodrží. "Jsem rád, že po roce trucování a dohadování uznala ministerstva financí a dopravy oprávněný požadavek krajů na financování železniční dopravy podle memoranda uzavřeného kraji v roce 2009 s Fišerovou vládou. Doufám, že vláda dodrží tento závazek i při schvalování návrhu státního rozpočtu v Poslanecké sněmovně," řekl Hašek ČTK. "Peripetie z loňského roku by se již neměly opakovat, nebudeme muset shánět peníze navíc, protože je dostaneme v plné výši," uvedl Novák. Pravidelné roční dotace krajům vyplývají z memoranda, které zástupci krajů podepsali s vládou Jana Fischera v roce 2009. Po dobu deseti let měly mít kraje zaručeno 2,6 miliardy korun ročně. Podle ministra financí Miroslava Kalouska ale není tato dohoda právně závazná.

Diskuse o dotaci pro rok 2013 trvají delší dobu. V pondělí vedení Odborového svazu železničářů (OSŽ) o úmyslu uvolnit 2,6 miliardy korun pro kraje informoval Kalousek, potvrdil šéf této nejsilnější odborové centrály na železnici Jaroslav Pejša. Ministerstvo financí se ale k dohodě oficiálně vyjádřit nechtělo. "Jednotlivé dílčí pracovní návrhy nekomentujeme, o výsledné podobě rozpočtu rozhodne vláda jako celek a následně Poslanecká sněmovna, uvedl mluvčí úřadu Ondřej Jakob. Zhruba 300milionový výpadek financování pro letošní rok pokryly podle Pejši z úspor ministerstvo dopravy, České dráhy, Správa železniční dopravní cesty a jednotlivé kraje. Ročně kraje za objednávku vlaků zaplatí zhruba osm miliard korun. Příspěvek slouží k dorovnání prokazatelné ztráty z provozování osobní dopravy. Cena jízdenek totiž pokryje jen část nákladů, uvedl Petr Šťáhlavský, mluvčí Českých drah, ke kterým většina dotací na železniční dopravu směřuje. Ztrátu z regionální dopravy zpravidla dopravcům hradí kraje, dálkovou železniční dopravu spolufinancuje z rozpočtu ministerstvo dopravy.

## 30. 08. 2012 Přesnost vlaků Českých drah v červenci: 91,4 % z více než 205 000 vlaků jelo včas

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14323/>)

České dráhy v červenci vypravily více než 205 000 spojů s přesností 91,4 %. Tradičně nejpřesnější jsou osobní vlaky (včasnost jízdy v 92,2 %) a dálkové rychlovlaky SC Pendolino na lince Praha – Ostrava (včasnost jízdy 93,7 %), rychlíky jely bez zdržení v 83 % případů a nejnižší míra přesnosti byla u vlaků EuroCity (73,2 %) a expresů (70,6 %). U těchto vlaků je přesnost ovlivněna často velmi

dlouhým projížděným úsekem (například vlak Jan Jesenius mezi Hamburkem a Budapeští má trasu dlouhou cca 1 300 km, vlak Vindobona spojující Hamburk a Villach dokonce téměř 1 500 km) a menší mírou přesnosti některých zahraničních železnic.

V České republice je zdržení vlaků způsobené z jedné třetiny vlivy zcela mimo železnici. Jedná se například o nehody (usmrčení osoby v kolejišti, nehoda na přejezdu) nebo povětrnostní vlivy a jejich důsledky (podemletí tratě, pád stromů na trať atp.). Nejčastější příčinou zdržení ovlivněnou provozem bylo čekání na přípojný spoj s cílem zajistit návaznou dopravu a přepravit cestující co nejpohodlněji a nejrychleji do jejich cílových zastávek. Druhým nejčastějším důvodem zdržení bylo křížování na jednokolejných tratích. Česká republika má sice jednu z nejhustších železničních sítí, není ale optimální. Česká republika má jeden z největších podílů jednokolejných tratí, a to včetně mezinárodních koridorů. Zatímco u nás je podíl jednokolejných tratí asi 80 %, v sousedním Rakousku je podíl jednokolejných tratí něco přes 60 %, v Německu je to méně než 50 %, ve Francii jen něco málo přes 40 % a v Nizozemí a Belgii dokonce jen asi třetina tratí. Třetí nejčastější příčina zpoždění souvisí s provozem náhradní autobusové dopravy, kdy dochází ke zdržení v důsledku přestupu mezi vlaky a autobusy a z důvodu delší jízdy doby náhradní autobusové dopravy.

Přesnost českých vlaků je plně srovnatelná se zahraničím. Například v sousedním Německu, kde je ale např. podstatně více dvou- a vícekolejných úseků, na mnoha místech je dokonce oddělena nákladní a osobní doprava, odpadají tam proto časté případy křížování vlaků nebo výluky s náhradní autobusovou dopravou, byla v červenci přesnost vlaků celkem 94 %, dálkové vlaky jely s přesností jen 74,4 % a regionální dosáhly přesnosti v 94,5 % případů.

### 31. 08. 2012 Nové gastronomické služby ve vlacích ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-14330/>)

Otevřené výběrové řízení na poskytovatele gastronomických služeb ve spojích Českých drah vyhrála akciová společnost JLV. Na základě smlouvy bude staronový dodavatel zajišťovat servis v jídelních vozech ČD, v bistrovozech Pendolin a bude rozvážet občerstvení formou minibarů po dobu 4 let. České dráhy díky soutěži ušetří ročně skoro 10 milionů korun. Výběrové řízení vyhlásil národní dopravce loni na podzim s cílem zajistit lepší servis pro své zákazníky. Tendru se zúčastnili dva uchazeči, jeden z nich ale nabídkou výrazně převýšil maximální cenu. Soutěž přesto splnila svůj účel. Nabídka JLV je levnější a kvalitnější než dřív. „Plnění nastavených standardů budeme průběžně kontrolovat prostřednictvím pravidelných kontrol svých zaměstnanců a nejméně 4x ročně provedeme i neohlášenou kontrolu formou tzv. mystery shoppingu. Pokud zjistíme nedostatky, nová smlouva nám umožňuje dodavatele penalizovat,“ říká Vladimír Peléšek, ředitel odboru produktů a obchodu ČD.

Základní Českých drah se mohou těšit na celou řadu gastronomických inovací a lákavých nabídek. Za zmínku stojí skutečnost, že nabídku v jídelních vozech sestavují opravdoví mistři gastronomického řemesla z Československého svazu kuchařů v čele s tváří televizního seriálu Jaroslavem Sapíkem a Jiřím Králem, který je držitelem celé řady mezinárodních ocenění. Tito šéfové postavili nabídku stálého jídelního lístku, kterou pravidelně doplňují sezónní nabídkou o pokrmy, které jsou pro dané období typické. Cestující si tak mohou pochutnat na vynikající hovězí svíčkové s knedlíky nebo třeba na směsi listových salátů s čerstvou zeleninou. Mění se i cenová politika na území České republiky. Například kvalitní přesnídávkové polévky jsou za 49 Kč, hlavní jídla za 129 Kč a dezerty od 39 Kč. Stejně tak i nápoje jsou za příznivou cenu, Pepsi za 29 Kč, třetinka točené Plzně za 29 Kč nebo espresso za 35 Kč. JLV realizuje v průběhu roku celou řadu akcí v jídelních vozech, jako jsou např. ochutnávky, degustace vín a pivních novinek, vaření s kuchařskými mistry, prezentace a odborné přednášky, které si získávají velkou popularitu. „Jde o velký závazek vůči zákazníkům Českých drah, kterým se již více než 50 let snažíme zpříjemnit jejich cestování. Snažíme se neustále přizpůsobovat gastronomickou nabídku a poskytované služby jejich požadavkům, abychom dostali svému sloganu: ...s námi cesta chutná,“ dodává generální ředitel společnosti JLV, a.s., Bohumír Bárta.

### 31. 08. 2012 Drážní překvapení: Leo Express do Chomutova, Arriva z Kralup do Benešova (GVD 2011/2012)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-do-chomutova-arriva-z-kralup-do-benesova-f9x-/eko-doprava.aspx?c=A120831\\_091627\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-do-chomutova-arriva-z-kralup-do-benesova-f9x-/eko-doprava.aspx?c=A120831_091627_eko-doprava_neh))

Českou železnici možná čeká od příštího roku start vlaků, s kterými nikdo ještě nedávno příliš nepočítal a které zajímavým způsobem rozšíří nabídku železničního spojení. Vyplývá to z návrhu jízdního řádu na příští rok, který má iDNES.cz k dispozici. Společnost Leo Express, která má vyjet

od prosince na trať z Prahy do Bohumína, přišla nečekaně s návrhem nové linky, jež by mohla na trasu navazovat. Od jara 2013 by chtěla jednou denně zajíždět z Prahy do Chomutova. Konkurovala by tak dotovaným vlakům Českých drah na této trati. Podle návrhu jízdního řádu má Leo Express jezdit každý pracovní den v 10:14 z Prahy, zastavovat bude například i u zámku v Nelahozevsi. Cestující mezi Prahou a Chomotovem by se tak mohli dočkat nebývalého zlepšení komfortu: České dráhy dosud na této trase nasazují víceméně své nejhorší vlaky. Podle mluvčího Leo Expressu Petra Kopáčka však není start nového spojení ještě úplně jistý. "LEO Express má mnoho plánů na budoucí rozvoj své dopravy a toto je jedna z variant, nyní ale není ani zdaleka jisté, že ji využijeme. O přidělení kapacity dráhy jsme ale pro jistotu požádali, protože začlenit nové trasy do již hotového jízdního řádu je obtížné," řekl Kopáček. Firma má pro start linky z Prahy do Ostravy pět jednotek, používat bude však jen čtyři a jednu bude mít záložní.

### Nástup německých drah

Na českou železnici také vstupují přes svoji dceřinou společnost Arriva vlaky německé státní dráhy Deutsche Bahn. Už v prvních návrzích přišla s netradičním spojením Velvar s Prahou a rychlíkem z Prahy do Českého Krumlova, nakonec je její návrh jiný, začne provozovat linku z Kralup nad Vltavou do Benešova přes Masarykovo nádraží. V jízdním řádu má Arriva celkem 18 párů spěšných vlaků, které budou jezdit každou hodinu. "Je to naše priorita s tím začít," potvrdil jednatel Arriva vlaky Jaroslav Richter. Arriva bude s vlaky jezdit bez dotací, plánuje i uznávání jízdenek platných v pražském a středoevropském integrovaném dopravním systému Ropid. Na elektrifikovanou trať chce nasadit modernizované starší dieselové vlaky z Německa. Novinkou je i trasování vlaků z Hostivaře přes Malešice a Libeň na Masarykovo nádraží, dosud vlaky z Benešova jezdí přes Vršovice na hlavní nádraží. "Chtěli jsme nabídnout něco jiného," vysvětlil Richter. V jízdním řádu zůstávají zatím i vlaky společnosti KŽC Doprava, která je známá provozováním historických motoráček. Od dubna příštího roku plánuje jezdit pravidelně mezi Masarykovým nádražím v Praze a Čakovicemi. Dopravci mají čas na finální objednávku na tuzemské železnici do 13. září.

---

### 31. 08. 2012 Drahám přibývají cestující, ztráta se však prohloubila na půl miliardy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-prohloubily-ztratu-na-pul-miliardy-f1x-eko-doprava.aspx?c=A120831\\_111113\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-prohloubily-ztratu-na-pul-miliardy-f1x-eko-doprava.aspx?c=A120831_111113_eko-doprava_neh))

Českým drahám se daří přilákat do vlaků více cestujících než v minulosti. Poznat je to i na tržbách: za pololetí stouply tržby z osobní dopravy o 147 milionů korun. Meziročně podle ČD narostl počet cestujících o 2,8 milionu korun. Potíže má naopak ČD Cargo, kterému objem přeprav klesá. "Je to bezpochyby výsledek pokračující modernizace vozového parku, postupného zlepšování služeb a aktivní obchodní politiky," vysvětluje růst šéf drah Petr Žaluda.

Drahám ale růst počtu cestujících nepomohl k vytvoření zisku: celá skupina za první polovinu roku prodělala 494 milionů korun. Dráhy to vysvětlují zdražením vstupů i oslabením koruny. Ztráta je oproti loňskému prvnímu pololetí téměř pětkrát vyšší. Důvodem většího propadu je i nenaplněný plán prodeje majetku, stejně tak i vyšší odpisy způsobené rozsáhlou modernizací. Ukazatel EBITDA, tedy zisk před započítáním úroků a odpisů, naopak stoupl. Za první pololetí prodala firma majetek jen za 141 milionů korun, původní plán počítal s podstatně vyšší sumou. Dráhy si pochvalují i vlakovou dopravu fanoušků na Euro: za zvláštní vlaky podle pololetní zprávy utržily 2,6 milionu korun. Velké investice jsou patrné i v zadlužení: objem úvěrů v pololetí stoupl o více než dvě miliardy. Oproti loňsku také drahám výrazně klesl objem hotovosti a peněz na účtech.

---

### 31. 08. 2012 Zemětřesení v ČD Cargo: Špička rezignoval, odboráři útočí na Slamečku

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/spicka-odchazi-z-cd-cargo-088-eko-doprava.aspx?c=A120831\\_152833\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/spicka-odchazi-z-cd-cargo-088-eko-doprava.aspx?c=A120831_152833_eko-doprava_neh))

Státního nákladního dopravce ČD Cargo čeká zřejmě velmi bouřlivé září, především po personální stránce. Výrazně je ohrožena především pozice předsedy představenstva Gustava Slamečky. Po čtvrté kritice od ministra dopravy Pavla Dobeše se nyní přidali i odboráři, kteří žádají jeho okamžitý odchod. Z firmy už teď odchází člen představenstva Jiří Špička. "Dnes podal svoji rezignaci, představenstvo ji projedná," potvrdil v pátek mluvčí ČD Cargo Jakub Ptačinský. Už dříve Špička opustil post provozního ředitele.

Odboráři chtějí, aby se co nejrychleji vyměnilo vedení firmy a posílil se obchod. Slamečka zatím odmítá rezignovat. Tvrdí, že firma skončila v pololetí v zisku, podle ministra dopravy Pavla Dobeše ale jen rozpuštěním rezervy a odsunutím některých investic. Podle Dobeše vedení společnosti při jednání

dozorčí rady uvádí jiné výsledky, než se kterými kalkuluje při jednání představenstva. Představenstvo proto vyzval, aby zveřejnilo výhled hospodářských výsledků, které odpovídají realitě a za kterými si představenstvo společnosti stojí.

Na jednání dozorčí rady podle Dobeše vedení firmy připustilo zhruba miliardový úbytek tržeb za rok 2012 proti schválenému plánu. Na jednání představenstva se prý ale probíral materiál, který počítal s propadem 1,8 miliardy Kč. Obdobné je to i s přepokládaným hospodářským výsledkem, který byl na dozorčí radě prezentován jako zisk 50 milionů korun, zatímco druhý neoficiální dokument údajně kalkuloval s propadem 279 milionů korun. ČD Cargo zatím letos ztrácí v objemu tržeb: podle pololetních výsledků Českých drah přepravil dopravce o 7,5 procenta méně zboží než loni. Největší pokles zaznamenal dopravce u hnědého uhlí (o 22 procent), rostla naopak přeprava aut a dílů pro jejich výrobu.

---