

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2012

## OBSAH

01. 12. 2012	ČESKO DALO MILIARDY NA ELEKTRIFIKACI TRATÍ. JEZDÍ PO NICH MOTORÁKY .....	3
02. 12. 2012	ZAČALA SE RAZIT PRŮZKUMNÁ ŠTOLA PRO RYCHLOVLAKY LYON – TURÍN .	3
03. 12. 2012	ŠVÝCARSKÁ KVALITA ZLOBÍ. VYJEDE JEN POLOVINA VLAKŮ LEO EXPRESS	4
03. 12. 2012	V RÁMCI STAVBY MODERNIZACE TRATI VOTICE – BENEŠOV U PRAHY BYL ZAHÁJEN DVOUKOLEJNÝ PROVOZ .....	5
03. 12. 2012	ZA REŽIJNÍ JÍZDENKY SI ZAMĚSTNANCI DRAH PŘIPLATÍ O 250 KORUN VÍCE.	6
04. 12. 2012	ROZŠÍŘENÍ VYBAVENÍ VOZIDLOVÉHO PARKU ČD CARGO, A.S. RADIOVÝM ZAŘÍZENÍM GSM-R .....	6
05. 12. 2012	OSM TRATÍ MÍŘÍ DO PRODEJE, OBRANA JE NECHCE .....	7
05. 12. 2012	ČEŠTÍ A RAKOUSHÍ STROJVEDOUČÍ SE UŽ NA HRANICÍCH NEBUDOU STRÍDAT .....	8
05. 12. 2012	NA OPUŠTĚNOU TRAŤ U ZÁBŘEHU PŘIJELA PARNÍ LOKOMOTIVA .....	8
06. 12. 2012	EUROVIA PODALA NÁMITKU PROTI TENDRU NA TRAŤ TÁBOR – SUDOMĚŘICE .....	8
06. 12. 2012	PRAHA CHYSTÁ NOVÉ ŽELEZNIČNÍ LINKY I ZASTÁVKY .....	9
06. 12. 2012	STÍŽNOSTI ZÁKAZNÍKŮ? MENŠÍ PRÉMIE. MANAŽEŘI DEUTSCHE BAHN MAJÍ O MOTIVACI POSTARÁNO .....	9
06. 12. 2012	NA OSTRAVU PŘIBYDOU AKČNÍ NABÍDKY (ČD PROMO, DÁRKOVÉ POUKÁZKY...) .....	10
07. 12. 2012	ŽELEZNIČÁŘI BOJUJÍ O DĚTI .....	10
07. 12. 2012	NÁDRAŽÍ V CHRILICÍCH DOSTANE PO ČTYŘECH DESETELETÍCH DO NÁZVU BRNO (BRNO-CHRLICE) .....	11
09. 12. 2012	SLOUČIT ČESKÉ A SLOVENSKÉ CARGO? TOHO NEJSEM PŘÍZNIVCEM, ŘÍKÁ KUBA .....	11
09. 12. 2012	VLAKEM PRAHA – OSTRAVA? JEDEN DOPRAVCE BUDE MUSET Z KOLA VEN. ....	12
09. 12. 2012	EXNÁMĚSTEK MINISTRA DOPRAVY TOMAN SKONČIL V ČELE DOZORČÍ RADY ČD .....	13
10. 12. 2012	PLÁN NA ZÁCHRANU CARGA PŘEDPOKLÁDÁ MASIVNÍ PROPOUŠTĚNÍ .....	13
11. 12. 2012	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY REKONSTRUKCE A ZKAPACITNĚNÍ TRATI STUDÉNKA – MOŠNOV .....	14
11. 12. 2012	NOVÝ ŠÉF DOPRAVY CHCE UŠETŘIT 20 PROCENT PROVOZNÍCH VÝDAJŮ ÚŘADU (ZBYNĚK STANJURA) .....	15
12. 12. 2012	BETLÉMSKÉ SVĚTLO DORAZÍ VLAKEM DO BRNA (15. PROSINCE 2012) .....	16
12. 12. 2012	POSLEDNÍ REGIONOVA OPUSTILA ŠUMPERK .....	17
14. 12. 2012	VE VLAKU BEZ "TRAMVAJENKY" ANI RÁNU (PID) .....	17
15. 12. 2012	ŘEKY NUTÍ KRIZE MĚNIT AUTA ZA POMALÉ VLAKY .....	18
16. 12. 2012	HAMPL: LIBERALIZACE ŽELEZNICE MŮŽE POKRAČOVAT AŽ PO VERDIKTU ÚOHS .....	18
17. 12. 2012	ŽELEZNIČNÍM VÝZKUMNÍKŮM ROSTE ZISK (VŮŽ) .....	19
17. 12. 2012	LEO EXPRESS MÁ POTÍŽE S VLAKY, PLNÝ PROVOZ SPUSTÍ NEJDŘÍVE V LEDNU .....	19

17. 12. 2012	ŽELEZNIČNÍ STANICE STARÁ PAKA JE DÍKY EVROPSKÝM DOTACÍM VYBAVENA NEJMODERNĚJŠÍM ZABEZPEČOVACÍM ZAŘÍZENÍM .....	20
18. 12. 2012	SPRÁVCE KOLEJÍ ZMĚNÍ CENÍK. CARGO SI POLEPŠÍ, OSOBÁKY ZAPLATÍ VÍC. .....	20
19. 12. 2012	NOVÝ MINISTR DOPRAVY HLEDÁ ŠÉFA ČESKÝCH DRAH, ŠANCI MÁ OPĚT ŽALUDA .....	21
19. 12. 2012	ZAMĚSTNANCI ČD SI MĚLI PŘILEPŠOVAT KRÁDEŽEMI NAFTY Z LOKOMOTIV (HRADEC KRÁLOVÉ).....	22
19. 12. 2012	PLATY NA ŽELEZNICI VZROSTOU ZAMĚSTNANCŮM ČESKÝCH DRAH A SŽDC . .....	22
19. 12. 2012	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA SE VYSOČINĚ PRODRAŽÍ. KVŮLI NOVÝM MOTORÁKŮM (RS1).....	23
20. 12. 2012	O DRÁŽNÍ KOMUNIKACE MAJÍ ZÁJEM ČD TELEMATIKA, TELEFÓNICA A SITEL .....	24
20. 12. 2012	NESMÍTE ŘÍCT, KOLIK NÁM PLATÍTE, ŽENOU DRÁHY MINISTERSTVO K SOUDU.....	24
20. 12. 2012	DRÁHY HLEDAJÍ „VLAKUŠKY“ NA ČTYŘI ROKY. JAKO ZAMĚSTNANCE JE NECHTĚJÍ.....	25
20. 12. 2012	INTERNET MÍŘÍ DO DALŠÍCH EXPRESŮ ČESKÝCH DRAH (EC 274/275, EX 144/145).....	25
20. 12. 2012	DEUTSCHE BAHN ŽÁDÁ ODŠKODNÉ OD DODAVATELŮ VČETNĚ MORAVIA STEEL.....	25
21. 12. 2012	SŽDC SE ODVOLÁ PROTI POKUTĚ ANTIMONOPOLNÍHO ÚŘADU (LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY).....	26
22. 12. 2012	ČÍNA POSTAVILA REKORDNĚ DLOUHOU VLAKOVOU TRATĚ, OTEVŘE NA MAOVO VÝROČÍ .....	26
26. 12. 2012	NA NEJDELŠÍ RYCHLOTRATI NA SVĚTĚ SE PROJELY PRVNÍ VLAKY (PEKING – KANTON) .....	27
31. 12. 2012	ŽELEZNICE 2012: ROK VELKÝCH PLÁNŮ A MALÝCH KRŮČKŮ.....	27

## 01. 12. 2012 Česko dalo miliardy na elektrifikaci tratí. Jezdí po nich motoráky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/po-elektrickyx-tartich-jezdi-motorove-lokomotivy-fxv-/eko-doprava.aspx?c=A121130\\_213711\\_eko-doprava\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/po-elektrickyx-tartich-jezdi-motorove-lokomotivy-fxv-/eko-doprava.aspx?c=A121130_213711_eko-doprava_brm))

Stát v minulosti i kvůli zlepšení životního prostředí investoval miliardy korun do elektrifikace tuzemských tratí, čím dál častěji však na ně vyrážejí vlaky poháněné naftou. Elektrické lokomotivy se totiž hodí na dlouhé tratě a některým firmám se nevyplatí. Od nového jízdniho řádu elektrifikovaných tras, kde přesto jezdí vlaky na naftu, přibude. Například České dráhy posílí počet diesellových vlaků na elektrifikované trati z Mariánských Lázní do Karlových Varů a Chomutova, Arriva plánuje vyrazit "pod dráty" na trať z Benešova do Kralup přes Prahu. Důvod je jednoduchý: peníze a fakt, že v Česku nejsou elektrifikované všechny tratě. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) sice požaduje za jízdu s dieselem pod trolejemi příplatek, od července ho však sníží. Dopravcům se tak na některé tratě ještě více vyplatí nasazovat motorové vozy.

Až donedávna jezdily diesellové vlaky pod dráty u rychlíků, které větší část cesty jely po trati bez trolejí. To je případ například spojení Liberec – Ústí nad Labem, kde je pod napětím jen část z Ústí do Děčína. Už letos však například nasadily České dráhy motorové vozy na kompletně elektrifikovanou trať z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu do Horní Cerekve, nově se naftové motory objevují i u vlaků na takzvané podkrušnohorské magistralé.

### Poplatky za použití motorových lokomotiv klesnou

Za jízdu po elektrifikované trati si musí dopravci připlatit s diesellovým vlakem dosud 25 procent oproti jízdě na elektřinu. Od poloviny příštího roku po kritice dopravců klesne přírůžka na 7,5 procenta. Pro SŽDC je příplatek víceméně marginální položkou v mnohamiliardovém rozpočtu, letošní výběr nepřesáhne ani miliardu korun. Předchozí zdražení kritizovali hlavně soukromí nákladní dopravci. Důvodů pro použití diesellových vlaků je více. Motorové jednotky jsou obvykle výrazně levnější než elektrické. "Také pořizovací náklady na motorové vlaky jsou podstatně nižší v řádech desítek procent oproti elektrickým vozidlům," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Navíc bývají i lehčí. Například v západních Čechách nahradí diesellový RegioShark o hmotnosti cca 84 tun stávající soupravy s lokomotivou a jednotlivými vozy o hmotnosti zhruba 198 tun. Na podkrušnohorské tratě nakupují dráhy vlaky s evropskou dotací, a kdyby se rozhodly pro elektrické, nemohly by si jich pořídit tolik. Navíc náklady na elektřinu rostou rychleji než na naftu.

### Ne vždy se elektrifikovaly tratě, kde to bylo skutečně potřeba

Dopravci se shodují, že elektrické vlaky jsou výhodnější hlavně pro delší trasy nebo pro dlouhé nákladní vlaky. I na koridorech lze však běžně spatřit dlouhý vlak tažený dvěma motorovými lokomotivami. "Pokud doprava začíná nebo i končí na vlečkách nebo drahách bez trakčního vedení, musely by se používat až tři lokomotivy - diesellová na začátek, elektrická na úsek s trakčním vedením a další diesellová na závěrečný úsek. To by bylo velmi neekonomické," vysvětlil Petr Jonák z logistické firmy AWT. Firma si pořídila na dlouhé trasy nové elektrické lokomotivy, protože tam se jí vyplatí.

SŽDC chystá podle mluvčího Pavla Tesaře další úseky, které chce elektrifikovat. V investičním plánu se počítá například s elektrizací úseku Brno – Zastávka u Brna, z Kadaně-Prunéřova do Kadaně předměstí nebo z Louky u Litvínova do Litvínova, v plánu je začít příští rok i se stožáry z Otrokovic do Zlína. "Elektrizace bude též součástí modernizace trati Praha – letiště a do Kladna," dodal Tesař. Podle Petra Kadeřávka ze železničního magazínu je efektivnost elektrifikací na některých tratích velmi sporná. "Mnohé elektrifikační projekty se neuskutečnily na základě reálných potřeb," říká Kadeřávek. Jako příklad uvádí spojení České Budějovice – České Velenice nebo z Plzně do Klatov.

## 02. 12. 2012 Začala se razit průzkumná štola pro rychlovlaky Lyon – Turín

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zacala-se-razit-pruzkumna-stola-pro-rychlovlaky-lyon-turin-937295>)

Itálie začala razit průzkumnou štolu pro železniční tunel, kterým budou mezi francouzským Lyonem a italským Turínem jezdit pod Alpami rychlovlaky TGV, uvedla agentura AFP. Oznámení přišlo krátce před summitem Francie – Itálie, který se tímto strategickým projektem pro evropskou dopravu bude také zabývat. Hloubení štoly začalo v Chiomonte asi 50 kilometrů západně od Turína. Práce mají trvat 50 měsíců. Galerie o průměru 6,3 metru má umožnit lépe poznat geologii horského masivu a usnadnit ražbu samotného tunelu. Po jeho dokončení bude štola sloužit k ventilaci, údržbě a jako úniková cesta tunelu. Pracuje se za zvýšené policejní ochrany, protože staveniště se již v době příprav stalo několikrát terčem útoků odpůrců projektu. Za 20 miliard eur je podle nich drahý, zbytečný

a nebezpečný pro životní prostředí. Lze očekávat, že stavbu tunelu o délce 57 kilometrů budou protesty provázet, minimálně plánované zahájení ražby hlavního tunelu v roce 2014 či 2015. Do provozu má být uveden v roce 2025.

Podle zastánců prodloužení TGV se však jedná o projekt, který má strategický význam pro celou Evropu. Výrazně urychlí železniční dopravu mezi Francií a Itálií, například trasu Paříž – Milán ze sedmi hodin na čtyři hodiny. Ulehčí prý také silnicím o asi milion kamionů ročně. Trať rychlovlaků má navíc výhledově pokračovat do východní Evropy. Rychlovlak by měly v budoucnu výrazně zkrátit dopravu mezi městy jako Lisabon, Madrid, Paříž a metropolemi jako Vídeň či Budapešť. Nakonec by mohla trať TGV vést až do Kyjeva. Projekt má podporu Evropské komise, která v rozšiřování železničních sítí vidí kromě jiného možnost snížit škodlivé emise výfukových plynů z aut a zvýšit bezpečnost silniční dopravy v Evropě.

### 03. 12. 2012 Švýcarská kvalita zlobí. Vyjede jen polovina vlaků Leo Express

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-bude-jezdit-v-polovicnim-rozsahu-fa0-ekonomika.aspx?c=A121202\\_200854\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-bude-jezdit-v-polovicnim-rozsahu-fa0-ekonomika.aspx?c=A121202_200854_ekonomika_ert))

Soukromý železniční dopravce Leo Express nestihne od příští neděle vyjet na trať mezi Prahou a Ostravou v takovém rozsahu, jak si doposud představoval. Jezdit bude oproti plánu jen polovina vlaků nazvaných Švýcarská kvalita. Důvodem jsou drobné technické problémy nových souprav. Vlaky mají problémy s vytápěním, zavíráním dveří a s fungováním bezdrátového internetu. Od zahájení ostrého provozu 9. prosince proto vyjede jen osm spojů, tedy polovina z původně předpokládaného množství. Na tiskové konferenci majitel společnosti Leoš Novotný uvedl, že firma zatím bude využívat pouze první dvě soupravy a další bezporuchový vlak jako případnou zálohu, na zbylých bude vychytávat chyby. Všech šestnáct denních spojů chce firma uvést do provozu ještě do konce letošního roku. Leo Express jezdí zatím mezi Prahou a Bohumínem dvakrát denně každým směrem, od této neděle s platností nového jízdního řádu měla firma jezdit osmkrát denně. Místo osmi vlaků však vyrazí jen čtyři. Podle informací MF DNES technické problémy s některými jednotkami Stadler Flirt nejsou zásadní, ale mohly by výrazně ovlivnit první dojmy cestujících na ostře konkurenční trase. Pro dopravce, který všechny své vlaky nazval Švýcarská kvalita, by tak i drobné technické problémy mohly znamenat velký zážeh do pověsti i rozhodování zákazníků, s kým na trati pojedou.

#### Reakce zákazníků jsou zklamáním

Jde například o závady s topením, toaletami nebo připojením k internetu. Dosud jsou v provozu navíc jen první dvě jednotky, další tři firma ještě víceméně v ostrém provozu neozkoušela. Leo Express se proto rozhodl neriskovat a raději si ještě nové vlaky zkusí a odložit start úplného provozu. Po zhruba třech týdnech provozu s cestujícími se ukázaly problémy na elektronických čidlech. "Docházelo k tomu, že se dveře zavřely, ale systém to vyhodnotil, jako že zavřené nejsou," uvedl provozní ředitel Leo Expressu Jan Paroubek. Dveře vlaku se proto opakovaně otevíraly a zavíraly, což způsobovalo zpoždění na zastávkách. I v případě vytápění prý selhalo čidlo, které špatně vyhodnotilo teplotu ve voze. Tepelný komfort pro cestující kvůli tomu nebyl optimální, dodal Paroubek.

Leo Express tak dosud stále nabízí v rezervačním systému jízdenky jen do následující soboty, od neděle žádné. Do prodeje by další termíny měly jít od pondělí. Reakce zákazníků na diskusních fórech a sociálních sítích nejsou zatím po zkušebním provozu příliš příznivé, často se mluví například o nedostatečném prostoru na nohy u některých sedaček, nepříliš dobře fungujícím internetovém připojení nebo nemožnosti rezervace na předvánoční termíny. Řada diskutujících pak přirovnává jednotky spíše k tramvaji. Stížnosti na velikost prostoru pro cestující dopravce připustil. Týkají se prý ale jen části sedadel obrácených k sobě. U sedaček, kde lidé sedí za sebou jako v letadle, si prý cestující na nedostatek místa pro nohy nestěžují, dodal Paroubek. Podle Novotného jsou sedadla obrácená čely k sobě určena především těm zákazníkům, kteří cestují ve větších skupinách a chtějí spolu během jízdy mluvit. Při rozvržení sedadel během vývoje vlaku dopravce u těchto míst očekával zájem především rodin s dětmi, u kterých není jejich větší blízkost na škodu.

#### Zpoždění plného provozu se firmě prodraží

Příchod třetího dopravce na lukrativní trasu však znamená další tlak na cenu i kvalitu služeb. Leo Express začíná s cenami jízdenek na 137 korunách. Firma už má prakticky všechna potřebná povolení od Drážního úřadu, aby mohla vyjet do plného provozu. Právě na nich ztroskotal první plán na vyjetí na začátek listopadu, dopravce nakonec na koleje s lidmi vyjel až o týden později, než byl původní plán. Zpoždění náběhu plného provozu by nemělo být dlouhé, ale jen v řádu několika dní. I tak se firmě řádně prodraží: podle podmínek Správy železniční dopravní cesty musí dopravce za objednanou kapacitu na trati zaplatit, i když na ni vůbec nevyjede. Firma se navíc ochuzuje o tržby

z jednoho z nejsilnějších období v roce, dopravci mají tradičně před svátky vyprodané vlaky. České dráhy i RegioJet už lístky na cesty před svátky mají v prodeji a v některých případech jsou už teď vlaky vyprodané.

**Jízdní řád Leo Express platný od 9. prosince 2012**

Odjezdové časy z pražského hlavního nádraží: 6:29, 8:29, 14:09, 18:29

Odjezdové časy z Bohumína: 4:22, 10:15, 14:15, 18:15

**03. 12. 2012 V rámci stavby Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy byl zahájen dvoukolejný provoz**

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

Zahájení dvoukolejného provozu je velkou událostí. Traťový úsek totiž vede ve zcela nové a přímější trase. Díky tomu se po kompletním dokončení stavby v roce 2013 bude moci úsekem jezdit rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Zmodernizovaný úsek je součástí IV. tranzitního železničního koridoru Děčín státní hranice – Praha – Benešov – Tábor – Veselí n. Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice. Investorem je státní organizace Správa železniční dopravní cesty. V rámci realizovaných přeložek trati vzniklo pět nových dvoukolejných železničních tunelů. Votický (590 m), Olbramovický (480 m), Zahradnický (1 044 m), Tomický I (324 m) a Tomický II (252 m). Právě realizace tunelů umožnila napřímít novou trasu a výrazně tak zvýšit rychlostní parametry. Stavba také přináší zkvalitnění infrastruktury pro cestující. Modernizované železniční stanice a zastávky jsou vybaveny novými nástupišti s mimoúrovňovým přístupem spolu s moderním informačním systémem, rozhlasem, přístřešky a dalšími prvky zvyšujícími pohodlí cestující veřejnosti.

Připomeňme hlavní události z průběhu stavby, která začala již v roce 2009. V roce 2010 byl zdvoukolejněn a modernizován úsek Bystřice u Benešova – Benešov u Prahy. V roce 2011 byla zrekonstruována železniční stanice Votice, kde vznikly dvě nová vnější nástupiště s mimoúrovňovým přístupem, zastřešením a přístřešky pro cestující včetně moderního informačního systému. Byla zprovozněna přeložka trati v mezistaničním úseku Votice – Olbramovice s novými dvojkolejnými tunely Votický a Olbramovický. Koncem roku byla uvedena do provozu lichá kolejová skupina včetně nového zaústění odbočné tratě na Sedlčany.

V letošním roce byla dokončena rekonstrukce železniční stanice Olbramovice zprovozněním sudé skupiny kolejí. Byla upravena výpravní budova a vybudovány nezbytné technologické objekty. Cestujícím slouží dvě nová ostrovní nástupiště. V srpnu byl ukončen provoz na stávající trati v úseku Olbramovice - Bystřice u Benešova a dne 29. srpna 2012 byl zahájen jednokolejný provoz v nové trase přes Zahradnický tunel a oba Tomické tunely, včetně zastávek Tomice a Bystřice u Benešova. Dne 30. listopadu 2012 byla zprovozněna v druhá traťová kolej včetně nástupišť na zastávkách Tomice a Bystřice u Benešova u této koleje. Zrušením železniční stanice Bystřice u Benešova a výhybny Tomice byly původní tři jednokolejné mezistaniční úseky nahrazeny jedním dvojkolejným úsekem z Benešova u Prahy až do Olbramovic. V roce 2013 budou probíhat dokončovací práce na nově zprovozněných úsecích a rekultivace krajiny po opuštěných úsecích původní trasy. Pro zavedení plánované traťové rychlosti (až 160 kilometrů v hodině) je ještě nezbytná tzv. rychlá pantografová zkouška. Po úspěšném provedení této zkoušky speciálním drážním vozidlem bude projektovaná traťová rychlost zavedena.

Zhotovitelem stavby je na základě veřejné obchodní soutěže „Sdružení VoBen“. Vedoucím členem sdružení je Eurovia CS a.s., dalšími členy jsou Subterra a.s a Viamont DSP a.s. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Stavba je spolufinancovaná v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie, kdy maximální schválený příspěvek z Fondu soudržnosti činí 4 081 436 955 Kč. Žádost o poskytnutí dotace byla Evropskou komisí schválena v dubnu 2012.

**Vybraná data**

Název stavby	Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy
Termín zahájení stavby	8/2009
Termín ukončení stavby	5/2013
Délka úseku	18,406 km
Rychlost po dokončení	100 až 160 km/h
Nová nástupiště	9 ks

Železniční mosty	20 ks
Tunely	5 ks
Silniční nadjezdy	8 ks

### 03. 12. 2012 Za režijní jízdenky si zaměstnanci drah připlatí o 250 korun více

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/206045-za-rezijni-jizdenky-si-zamestnanci-drah-priplati-o-250-korun-vice/>)

Zvýhodněné jízdné pro zaměstnance Českých drah a přidružených organizací od příštího roku zdraží. Za roční, tzv. režijní jízdenky si drážní pracovníci připlatí o 250 korun více, tedy nově 750 korun. České televizi to potvrdil odstupující ministr dopravy Pavel Dobeš. Hluběji do peněženek si tak od ledna sáhne zhruba 160 tisíc lidí, kteří zaměstnanecké jízdné využívají. Ministerstvo přitom počítá s dalším zdražením. Od roku 2014 by režijní jízdenky měly stát rovných tisíc korun. Jedno mají zaměstnanci Českých drah jisté – o výhodné jízdenky v nejbližších letech nepřijdou. Smířit se ale musí s jejich zdražením a od roku 2014 zřejmě s tím, že u nich přestane platit daňové zvýhodnění. Ministerstvo dopravy s obojím počítá. Zatímco zvýšení cen bude platit od nového roku, plné zdanění benefitu zatím ministerstvo neprosadilo. "Nedopatřením bylo toto osvobození v zákoně ponecháno," dodal náměstek ministra financí Ladislav Minčič.

Režijní jízdenky využívají zaměstnanci Českých drah, ČD Cargo, Správy železniční dopravní cesty a Drážního úřadu spolu s jejich rodinnými příslušníky. Ministerstvo dopravy přitom uvažovalo o tom, že režijní jízdenky zruší úplně. Nakonec se ale železničáři dohodli s vládou na kompromisu. "Je to samozřejmě součástí dohody, kterou jsme učinili s odborovými svazy," uvedl dosluhující šéf dopravy Pavel Dobeš. I po zvýšení ceny na 750 korun ale bude "režijka" pro zaměstnance velmi výhodná. Běžný cestující totiž musí za roční neomezenou jízdenku u Českých drah zaplatit téměř 23 tisíc. I zde jsou ale rozdíly. "Opravňuje k vyššímu rozsahu služeb, například k využívání první třídy bezplatně, zatímco zaměstnanecké jízdné běžně neslouží do první třídy," vysvětlil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Donedávna byli jízdu vlakem zvýhodnění i poslanci a senátoři. Po železnici mohli cestovat zadarmo až do roku 2011, kdy jim nový zákon cesty zpoplatnil. Žádné režijní jízdenky nemají zaměstnanci ani u konkurence Českých drah. Firmy Regiojet ani Leo Express s tím zatím nepočítají. Bezmála polovinu tvoří bývalí zaměstnanci drah, hlavně důchodci, kterých je 72 tisíc. Přestože se poplatek za průkaz zvýšil na 500 korun, dráhy mají z režijek pouze necelých 57 milionů korun. Mnohem větší je suma, o kterou přijdou na nezaplaceném jízdném od majitelů režijek. Podle odhadů je to několik stovek milionů korun.

Železniční odbory jsou na jednu stranu s podražením režijních jízdének smířeni, případné zrušení ale zásadně odmítají a jsou kvůli němu ochotni stávkovat. Výrazně zvýhodněné jízdné je podle nich standardní zaměstnaneckou výhodou. "Je to samozřejmě součástí image a součástí sounáležitosti s tou firmou. Čili samozřejmě pokud by mělo dojít k ohrožení těch jízdních výhod, tak se budeme bránit," řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů Vladislav Vokoun.

### 04. 12. 2012 Rozšíření vybavení vozidlového parku ČD Cargo, a.s. radiovým zařízením GSM-R

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15138/>)

Nákladní dopravce ČD Cargo, a.s., v tomto roce realizoval zakázku, která zajistila vybavení dalších lokomotiv radiovým zařízením určeným pro komunikaci v systému GSM-R dle evropského standardu EIRENE (TSI Řízení a zabezpečení). Zakázka byla zadána společnosti ČD - Telematika a.s., na základě výsledků výběrového řízení dle zákona o zadávání veřejných zakázek č. 137/2006 Sb. V rámci této zakázky bylo vybaveno 197 vybraných vozidel v hodnotě téměř 90 mil. Kč bez DPH. Tato vozidla jsou prioritně nasazována na výkon dálkové dopravy na páteřní železniční síti SŽDC s.o. Dokončení montáží bylo splněno v souladu se smlouvou do 30. 6. 2012.

Vybavení lokomotiv radiovým zařízením je předmětem projektu „Radiostanice GSM-R ČD Cargo“, který byl schválen pro podporu z Evropské unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava (OPD), prioritní osa 1 - Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T, oblast podpory 1.2. – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a rozvoj telematických systémů (neinfrastrukturální část). Příspěvek EU na tento projekt činí 37,5 mil. Kč. Podrobnější informace jsou též na internetových stránkách [www.OPD.cz](http://www.OPD.cz). Dopravce tak směřuje své investiční aktivity k naplnění evropského

standardu uplatňovanému na vybraných tranzitních tratích, které jsou resp. budou průběžně vybavovány tímto novým radiovým zařízením.

Projekt představoval dosazení, oživení a kontrolu funkčnosti vozidlové části systému, který se skládá z komunikačního modulu GSM-R, antény, bloku logiky, ovládacích modulů pro stanoviště strojvedoucího dle UIC612, napáječe a související kabeláže v lokomotivě. Nedílnou součástí je programové vybavení a návaznost na stávající radiové zařízení. Vybraná vozidla tak jsou vybavena vozidlovou radiostanicí pro spojení v rámci interoperabilního systému při řízení drážní dopravy. Cílem a smyslem implementace radiostanic sítě GSM-R do vozidel je kompatibilita se stacionární částí systému, který má přímý vliv na řízení a organizování drážní dopravy, přizpůsobení parametrů standardům Evropské unie a posílení zavádění interoperability. Hlavním přínosem je zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zkvalitnění řízení drážní dopravy.

Vybavování lokomotiv radiovým zařízením je velmi nákladné a díky realizaci projektu „Radiostanice GSM-R ČD Cargo“ se tento proces výrazně urychlil. V této souvislosti dále uvádíme, že ČD Cargo, a.s., vstupuje jako žadatel o podporu do vyhlášeného druhého kola Výzvy tohoto programu s návrhem na vybavení dalších 104 vozidel radiovým zařízením GSM-R. Lze říci, že vložené investice představují významné zhodnocení systému do budoucnosti.

---

## **05. 12. 2012 Osm tratí míří do prodeje, obrana je nechce**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/osm-trati-miri-do-prodeje-obrana-je-nechce-937968>)

Více než rok připravovaný plán ministerstva dopravy na odstřížení některých tratí od státem udržované sítě spěje do finále. „V první etapě jsme vybrali osm regionálních drah, u kterých dojde v nejbližší době k vyhlášení výběrového řízení,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Podle šéfa správy železnic Jiřího Koláře vybranou osmičku nyní oceňují znalci, aby měl stát jasno, jakou hodnotu lokálky mají. Prvotním cílem akce je úspora státních peněz na údržbě, vesměs jde totiž o koleje bez pravidelné dopravy. Správci železnic musejí dodržet přísná pravidla schválená vládou. Nejprve je třeba nabídnout tratě rezortu obrany, který by je mohl potřebovat ze strategicko-obranných důvodů. Ani obrana však nemá peněz nazbyt. „Současný počet a stav tratí, které jsou v působnosti ministerstva obrany, je dostačující. Vzhledem k tomuto faktu ministerstvo obrany v nejbližší budoucnosti nepředpokládá, že by jakékoli tratě převzalo,“ bortí tuto možnost Jana Zechmeisterová z tiskového oddělení vojenského rezortu. Správě železnic se tak otevírá volná cesta k dalšímu kroku, kterým je prodej tratí za nejvyšší nabízenou cenu. „U některých regionálních tratí evidujeme žádosti zájemců o koupi. Mezi žadateli jsou kromě železničních sdružení hlavně obce, popřípadě svazky obcí,“ doplnil Ptačinský.

V minulosti se v souvislosti s možným zájmem hovořilo například také o firmách KŽC Doprava či RegioJet. Pro nové majitele ovšem bude platit ještě jedna podmínka. Aby stát nešlápl z bláta do louže a peníze za údržbu skutečně ušetřil, nebudou moci novopečení provozovatelé tratí žádat o peníze ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Avšak s jednou výjimkou: Tato podmínka padne, pokud majitel na trati zajistí každodenní provoz alespoň dvou párů vlaků. Mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák doplnil ještě zbývající možnost odstátnění lokálek: Pokud se nenajde kupec, přichází v úvahu převod na obce za symbolickou cenu. Teprve po krachu této varianty je na řadě zrušení tratě. Správci železnic se před řadou měsíců pokoušeli ve správních řízeních přeskočit rovnou ke zrušení tratí. Proti tomu se ale vzedmula vlna odporu ze strany obcí, firem i zájmových klubů. Ministerstvo dopravy proto před rokem změnilo strategii, přišlo s nápadem prodeje a přesná pravidla následně schválila vláda.

### **Tratě na prodej v první etapě**

- Heřmanův Městec – Chrudim město
- Čelákovice – Mochov
- Čížkovice – Obrnice
- Dolní Bousov – Kopidlno
- Dobronín – Polná
- Moravské Budějovice – Jemnice
- Kralovice – Mladotice
- Čejč – Uhřetice

**05. 12. 2012 Čeští a rakouští strojvedoucí se už na hranicích nebudou střídat**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cesti-a-rakousti-strojvedouci-se-nebudou-stridat-f7a/-eko-doprava.aspx?c=A121205\\_135653\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/cesti-a-rakousti-strojvedouci-se-nebudou-stridat-f7a/-eko-doprava.aspx?c=A121205_135653_eko-doprava_neh))

Na státních hranicích mezi Českem a Rakouskem se přestávají měnit strojvedoucí. Zaměstnanci Českých drah řídí u některých spojů rakouské lokomotivy Taurus až na hlavní nádraží v hlavním městě Horních Rakous Linci. V budoucnu by měli jezdit i rakouští strojvedoucí až do Českých Budějovic. O novince ve spolupráci Českých drah a Rakouských spolkových drah (Österreichische Bundesbahnen – ÖBB) informoval mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Samotné lokomotivy rychlíků a spěšných vlaků mezi Českými Budějovicemi a Lincem se na hranicích nevyměňují již několik let. Od nového jízdního řádu, který začne platit od 9. prosince, se po dohodě s ÖBB mezi Českými Budějovicemi a Lincem také rozšíří počet přímých spojů. Celkem mezi nimi bude pendlovat šest párů vlaků bez nutnosti přestupu. "Provoz vlaků bez výměny strojvedoucích na hranicích znamená efektivnější provoz s menším rozsahem prostopů, zjednodušuje přeshraniční provoz, což může vést v některých případech k jeho zrychlení," uvedl mluvčí.

**Perfektní němčina je podmínkou**

Strojvedoucí ČD, kteří jezdí až do Lince, musí ovládat perfektně němčinu. Osm českých strojvedoucích prošlo školicím střediskem ÖBB v rakouském Wörthu stejně jako všichni jejich rakouští kolegové. "Příprava i závěrečná zkouška probíhala kompletně v němčině, což prověřilo jazykovou znalost našich zaměstnanců. Kurz byl zaměřen na znalost rakouských dopravních a návěstních předpisů a dalších potřebných norem," uvedl ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. Strojvedoucí tak získali platnou licenci pro Rakousko a zároveň osvědčení od Rakouských spolkových drah. Velmi dlouho už podobná spolupráce ČD funguje s německými DB na vlacích EuroCity a EuroNight, kdy Češi jezdí do Drážďan nebo Lipska a Němci recipročně do Prahy. Čeští strojvedoucí míří také na tratě v Polsku, konkrétně do Katovic nebo na Slovensku. Tam jezdí až do Štúrova na slovensko-maďarské hranici nebo do východoslovenského Trebišova. Do Rakouska dosud jezdili čeští strojvedoucí pouze do takzvané pohraniční přechodové stanice – to znamená třeba z Nových Hradů do Gmündu nebo na trase Znojmo – Vídeň do Retzu.

**05. 12. 2012 Na opuštěnou trať u Zábřehu přijela parní lokomotiva**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/206364-na-opustenu-trat-u-zabrehu-prijela-parni-lokomotiva/>)

Krátký úsek kolejí, který připomíná původní trasu olomoucko-pražské dráhy u Zábřehu přeloženou v roce 2006, ozdobila parní lokomotiva. K památníku trati ji pořídila zábřežská radnice, a 62 let starý stroj tak zachránila před hrozícím sešrotováním. Lokomotiva typu CS 500 umístěná dnes na památník původní trati Severní státní dráhy po hlavním tahu paradoxně nikdy nejezdila. Jde o tzv. průmyslovou lokomotivu, plzeňská Škoda tento typ vyráběla například pro podnikové vlečky. Po vyřazení v 80. letech dlouho stála na památníku u nádraží v Lysé nad Labem, ale tam už ji nechtěli, a tak měla jít do šrotu. Zachránili ji však zábřežští obyvatelé a učinili ze stroje označeného jako 317.053 dominantu pomníku věnovaného vzniku asi nejvýznamnější trati v českých zemích. "Dali jsme si takový cíl, že tu lokomotivu musíme získat," vzpomněl na počátky usílí o parní lokomotivu zábřežský místostarosta Karel Crhonek. Přivezením lokomotivy však práce nekončí – spíš začíná. Mezi Zábřehem a Lupěným by měl na jaře vzniknout malý železniční skanzen, ke kolejím a lokomotivě tak mají přibýt závory i návěstidlo. Navíc má lokomotiva dostat nový nátěr. "Bude to taková úcta k historii železnice a vůbec našim předkům," podotkl Karel Crhonek. Železniční trať u Zábřeha byla otevřena v srpnu 1845. Po 151 letech provozu však po původní trase vlaky jezdit přestaly. V rámci rekonstrukce II. tranzitního železničního koridoru vznikla mezi Českou Třebovou a Zábřehem řada přeložek, nová trať je v provozu od roku 2006. Část původního náspu dnes slouží jako cyklostezka.

**06. 12. 2012 Eurovia podala námitku proti tendru na trať Tábor – Sudoměřice**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/eurovia-podala-namitku-proti-tendru-na-trat-tabor-sudomerice/874847>)

Příprava velkých železničních projektů se komplikuje. K Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) se odvolala společnost Eurovia CS, která neuspěla ve výběrovém řízení na rekonstrukci železničního spojení mezi Táborem a Sudoměřicemi u Tábora. ČTK to řekl mluvčí antimonopolního



úřadu Martin Švanda. Úřad celkem řeší tři velké železniční projekty, které Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v poslední době soutěžila. Neúspěšní uchazeči v posledních dvou měsících napadli výběrová řízení u zakázek na rekonstrukci trati mezi Plzní a Rokycany a opravu olomouckého nádraží. Eurovia v návrhu podaném k antimonopolnímu úřadu napadá hodnocení nabídek, uvedl Švanda s tím, že podle stavební společnosti hodnotící komise nesprávně posoudila nabídkovou cenu vítězné společnosti OHL ŽS. Ta je podle Eurovie údajně příliš nízká. OHL ŽS požadovala za opravu zhruba dvanáctikilometrového úseku trati 1,4 miliardy korun, téměř o miliardu korun méně, než na kolik zakázku odhadla SŽDC.

Z pětice velkých nadlimitních zakázek, které v dubnu schválila vláda a mezi které rekonstrukce trati u Tábora a oprava nádraží v Olomouci patří, tak bez problémů pokračuje pouze zakázka na opravy železničního tahu mezi pražskými Holešovicemi a Bubencí, rekonstrukci nádraží v Ústí nad Orlicí a rekonstrukci železničního uzlu v Břeclavi. "U těchto staveb nic nebrání tomu, abychom s vítězi tendrů podepsali smlouvy o dílo," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař. Pokud to dovolí klimatické podmínky, mohlo by se prý s některými pracemi na těchto zakázkách začít ještě v letošním roce. Proti průběhu 2,5miliardového tendru na opravu nádraží v Olomouci se podle antimonopolního úřadu odvolaly společnosti OHL ŽS a Alpine Bau, které si stěžovaly na údajně netransparentní průběh otevírání obálek s nabídkami uchazečů. Proti vítězství Metrostavu v zakázce na stavbu trati mezi Plzní a Rokycany si stěžovala Skanska, podle které vítězná stavební společnost nedodržela podmínky zadání zakázky, když pro hloubení tunelu navrhla metodu, která údajně neodpovídala zadávací dokumentaci.

---

## **06. 12. 2012 Praha chystá nové železniční linky i zastávky**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/praha-chysta-nove-zeleznicni-linky-i-zastavky-938410>)

Železniční linky na území hlavního města by měly v příštích letech zažít bouřlivý rozvoj. Alespoň takové jsou plány organizace ROPID a náměštka primátora pro dopravu Josefa Noska. Jednou z novinek mají být městské vlakové linky, prvních vlaštovek se přitom cestující dočkají už příští rok. V dalších letech by měly v dopravně vytížených místech začít vznikat nové železniční zastávky s přestupem na tramvaje a autobusy. „Chceme spustit klasické městské železniční linky, příští rok by to měla být S31 z Masarykova nádraží do Čakovic,“ uvedl šéf ROPID Pavel Procházka. Právě čakovická linka má být průkopníkem i pokud jde o provozovatele. Zajišťovat ji bude soukromá firma KŽC Doprava, se kterou se už ROPID dohodl na dotacích. Město to bude stát 11 milionů korun ročně. Podle šéfa KŽC Doprava Bohumila Augusty vyjede první vlak začátkem srpna, spoj budou zajišťovat starší motorák řady 851. Výhodou městských vlaků bude rychlost.

### **Vlak je rychlejší**

Zatímco prostředky tradiční MHD trvá cesta z Čakovic do centra 45 minut, vlak to zvládne za 20 minut. To platí i u druhé zvažované linky, která by měla pendlovat přes řeku mezi Smíchovským a Vršovickým nádražím. Místo 18 minut tramvají ji cestující vlakem urazí za šest minut. S vlaky výrazně prohrávají i automobily. Náklady na tuhle linku se odhadují na pět milionů, v úvahu připadá i její napojení na Rudnou. Pendl přes řeku se zřejmě spustí za rok v prosinci. „Pokud má někdo zájem v Praze jezdit, tak se určitě nebráníme jednání. Náš zájem je síť městských linek rozšiřovat,“ doplnil Procházka. Hlubou vzdálenější budoucnosti jsou nové zastávky, o kterých ROPID jedná se Správou železniční dopravní cesty. V roce 2014 by měla vzniknout dlouho očekávaná vlaková stanice Kačerov, dále Podbaba a Hlubočepy. O rok později budou následovat zastávky Eden, Zahradní Město a Malešice. Sem by se pak měla prodloužit linka S6 z Vršovic. Praha aktuálně objednává denně 806 vlaků, které jsou provozovány na 13 zastávkových a třech rychlíkových linkách. Denně je přepraveno více než 100 tisíc cestujících, z nichž 73 procent využívá jízdenek Pražské integrované dopravy.

---

## **06. 12. 2012 Stížnosti zákazníků? Menší prémie. Manažeři Deutsche Bahn mají o motivaci postaráno**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stiznosti-zakazniku-mensi-premie-manazeri-deutsche-bahn-maji-o-motivaci-postarano-938467>)

Německá železnice mění bonusový systém pro 4 800 vrcholových manažerů. Jejich odměny budou více závislé na spokojenosti cestujících. Jednoduše řečeno, čím více stížností, tím menší prémie. Špatný vzduch, studená káva, či nepříjemný průvodčí ve vlaku, to všechno bude mít vliv na odměny

manažerů německých drah. Čím horší cestování německé vlaky nabídnou, tím hůře na tom bude i vedení společnosti. Počet stížností cestujících se totiž výrazněji promítne i do odměn managementu. „To znamená, že od příštího roku, kromě zisku firmy bude hrát zásadní roli v odměňování manažerů i spokojenost zákazníků a zaměstnanců,“ oznámil šéf logistiky DB Karl-Friedrich Rausch.

Nový systém vyplácení odměn se má týkat 4 800 členů nejvyššího vedení a dalších zhruba 3 000 členů středního managementu. Jejich plat bude rozdělen na stálý základ a variabilní složku, která má být závislá mimo jiné i na počtu stížností cestujících. Od příštího roku má v Deutsche Bahn (DB) platit pravidlo, že variabilní složka platu se bude s jeho velikostí zvyšovat. Další novinkou u DB je naprosto striktní dodržování ekologických norem. Pro velikost bonusů tak bude velmi důležité, aby vlaky snížily emise CO<sub>2</sub> a dodržovaly protihluková opatření.

### **V Českých drahách se odměny prý nevyplácejí**

České dráhy o podobném modelu odměňování neuvažují. „Pravidla odměňování manažerů Českých drah vychází z plnění ekonomických ukazatelů,“ uvedl vedoucí tiskového oddělení Radek Joklík. Podle jeho slov si současný management dokonce nikdy žádné odměny nevyplatil, ačkoliv na jejich vyplacení měl nárok. Konkrétními připomínkami zákazníků Českých drah se v zabývají pracovníci Oddělení stížností. Do poloviny loňského roku to bylo prací obudsmána ČD Petra Fejka. Jeho funkce byla kvůli protestům odborářů zrušena. O novém obsazení postu ombudsmána dráhy aktuálně neuvažují.

---

## **06. 12. 2012 Na Ostravu přibudou akční nabídky (ČD Promo, dárkové poukázky...)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15254/>)

Od 9. prosince, kdy vstoupí v platnost nový jízdní řád, bude možné mezi Ostravou a Prahou jezdit vlakem levněji než doposud. České dráhy totiž nabídnou ještě levnější variantu Akčních jízdenek (dosud známých jako ČD PROMO), a to pro držitele In-karty ČD s aplikací IN 50 %. Akční jízdné bude navíc možné nově využít také do stanic Opava východ / Opava západ, Bohumín, Karviná hl.n., Český Těšín a Třinec.

### **První třídou Pendolin do Ostravy už za 375 Kč**

Další novinku připravil dopravce pro zákazníky Pendolin. Díky tzv. globální ceně bude možné cestovat 1. třídou spojů SC Pendolino např. z Prahy do Ostravy za 500 Kč, s IN 25 % za 425 Kč nebo IN 50 % za 375 Kč, přičemž zůstávají zachovány všechny marketingové bonusy pro 1. vozovou třídu v plné výši. Globální cenu lze využít pro Pendolina odjíždějící v sobotu, v neděli, v dny uznané státem za svátek nebo denně v období od 22. prosince do 31. prosince 2012 a v době letních prázdnin od 1. července do 31. srpna 2013. Jízdenky s globální cenou pro Pendolina lze zakoupit pouze přes eShop Českých drah nejpozději 3 dny před dnem odjezdu.

### **Bezplatné výměny jízdenek a místenek**

Změnili jste plány a potřebujete vrátit již zakoupenou jízdenku nebo místenku a cestovat v jiný den? Pokud si do půlnoci předchozího dne koupíte novou jízdenku se stejnými parametry (počet osob, relace atd.), cena původní jízdenky Vám bude vrácena v plné výši. Nově Vám také vyměníme bezplatně místenku na spoje SC Pendolino a to i v den odjezdu!

### **Kupte u ČD dárkové poukázky a darujte cestu vlakem**

Nevíte si rady, co darovat svým příbuzným nebo přátelům k Vánocům? Věnujte jim vouchery od Českých drah. Od 3. prosince 2012 koupíte u všech pokladních přepážek ČD dárkové poukázky v hodnotě 50, 100, 200, 500 nebo 1 000 Kč, které můžete během následujících 6 měsíců vyměnit za libovolnou vnitrostátní nebo mezinárodní jízdenku a místenku ČD nebo In-kartu. Pokud bude hodnota jízdenky (jízdenek nebo In-karty) vyšší než hodnota vouchery, můžete u pokladní přepážky doplatit zbytek v hotovosti, případně můžete použít více poukázek najednou.

---

## **07. 12. 2012 Železničáři bojují o děti**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/206591-zeleznicari-bojuji-o-deti/>)

Dálková železniční dopravci už nějaký čas bojují o cestující rychlostí, cenou i pohodlím svých vagonů, ale teď se pokoušejí získat srdce nejmladších zákazníků. Leo Express jim půjčuje stolní hry a tablety, České dráhy se mu pokoušejí sekundovat, v budoucnu slibují i kino v dětských oddílech. Leo Express, jehož první dva páry spojů Praha – Ostrava vyjely na koleje v polovině listopadu, se na děti zaměřil

jako první z českých firem, které bojují v dálkové železniční dopravě. Mezi služby, které jsou k dispozici v jeho vlacích, zařadil tzv. kouzelný dětský kufřík, větším dětem potom půjčuje také stolní hry. Koho nebaví živí protivníci, mohou si potom na palubním intranetu pustit počítačovou hru.

Mezi tradiční služby Českých drah sice patří vyhrazená kupé pro matky s malými dětmi – ta se však neliší od jiných oddílů ve vlaku a děti si mohou hrát jenom s tím, co si přinesou z domova. Výjimkou jsou pouze některá nádraží. "Na hlavních nádražích v Olomouci a Ostravě jsou zvláštní čekárny ČD Lounge pro cestující s dětmi, které jsou vybaveny dětskými koutky," poukázal Petr Vondráček z vedení Českých drah. Na zábavu pro cestující děti se inspirace již dlouho nabízí za hranicemi – v rakouských či švýcarských vlacích se v dětských oddílech promítají pohádky, k dispozici jsou i hřiště se skluzavkou a plastovými míčky. ČD se ale rozhodly zpestřit dětem cestu až tváří v tvář přímé konkurenci. Nejprve v Pendolinu vyhradí tzv. rodinné zóny, poté v těchto vlacích a také v modernizovaných vozech s oddíly pro rodiče s dětmi budou nabízet dětem stolní hru. "Na vyhrazených místech a v modernizovaných vozech pro cestující s dětmi do 10 let vznikají 'rodinné zóny' s novou stolní hrou Elfíkova cesta," přiblížil mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Po vzoru Leo Expressu bude také průvodčí ČD půjčovat dětem hrací figurky a kostky.

Podstatně zajímavější však může být cestování s ČD pro děti po roce 2014, kdy dráhy nasadí nové soupravy Viaggio Comfort (tzv. Railjet). Ve vlaku, který byl původně konstruován pro Rakouské spolkové dráhy, by se podle mluvčího Šťáhlavského měly objevit i oddíly s dětským kinem známé právě z rakouských vlaků.

## 07. 12. 2012 Nádraží v Chrlicích dostane po čtyřech desetiletích do názvu Brno (Brno-Chrlice)

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/nazev-nadrazi-v-chrlicich-se-meni-na-brno-chrlice-fuz-/brno-zpravy.aspx?c=A121207\\_161715\\_brno-zpravy\\_bor](http://brno.idnes.cz/nazev-nadrazi-v-chrlicich-se-meni-na-brno-chrlice-fuz-/brno-zpravy.aspx?c=A121207_161715_brno-zpravy_bor))

Chrlice jsou součástí Brna už od roku 1971, až do současnosti se však město do názvu tamního nádraží neprobojovalo. To se nyní změní. Od neděle už budou vlaky zastavovat nově v zastávce Brno-Chrlice. K přejmenování přispěla i MF DNES. Na to, že historický název nádraží není jen kosmetická vada na kráse, upozornila redakce MF DNES letos v lednu. Tehdy se totiž ukázalo, že kvůli chybějícímu slůvku "Brno" v názvu stanice si cestující z Chrlic nemohli koupit jízdenku ČD Promo nabízející levné cestování mezi jihomoravskou metropolí a Prahou. Jen pár dnů po zveřejnění informace se názvem stanice začalo zabývat vedení města. Primátor Roman Onderka se obrátil na Drážní úřad a ten rozhodl, že název stanice se změní v návaznosti na změnu jízdních řádů od 9. prosince 2012.

V neděli se tak stanice za přítomnosti Onderky slavnostně přejmenuje na Brno-Chrlice. O tom, že vlak přijel do železniční stanice Brno-Chrlice, bude informovat nový jízdní řád, tabule na trati i na výpravní budově. "Osm železničních zastávek a stanic včetně hlavního nádraží nesly kromě místního označení v první řadě název Brno. S výjimkou Chrlic. Je tedy správné, že od neděle ponese všechny brněnské železniční stanice a zastávky již název stejný," dodal primátor. Náklady spojené s přejmenováním stanice se podle Onderky vyšplhaly na 111 tisíc korun, které zaplatilo město Brno jako žadatel o změnu názvu.

### Dráhy ustoupily už v únoru

Formálně se chrlická stanice stala součástí Brna už v únoru. České dráhy totiž změnily názor a rozhodly se prodávat nabídku ČD Promo (dnes Akční jízdenka) mezi Brnem a Prahou také na jediném brněnském nádraží, které neobsahovalo název města. "Důvodem ke změně byl zájem cestujících, kterým jsme chtěli vyjít vstříc," komentovala tehdy mluvčí drah Kateřina Šubová.

## 09. 12. 2012 Sloučit české a slovenské Cargo? Toho nejsem příznivcem, říká Kuba

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/206859-sloucic-ceske-a-slovenske-cargo-toho-nejsem-priznivcem-rika-kuba/>)

ČD Cargo se může pro nového ministra dopravy stát noční můrou. V poslední době se firma potýká s poklesem tržeb, rostoucí ztrátou a propouštěním. Jak se ministr průmyslu a obchodu Martin Kuba (ODS) dívá na návrh sloučit ČD Cargo se slovenským státním nákladním železničním dopravcem ZSK Cargo? "Spojovat dva státní podniky, které jsou oba ztrátové – z toho málokdy vznikne něco ziskového. Nejsem příliš příznivcem tohoto řešení," řekl v OVM Kuba. Národnímu nákladnímu železničnímu dopravci přetáhla velké zásilky konkurence, ztráta by letos mohla dosáhnout až

dvou miliard korun a jen do konce roku firmu opustí 450 lidí. Podle odborářů je nicméně v ohrožení dalších 2 500 pracovních míst. Kondici podniku nepřispívá ani skutečnost, že vedení ČD Cargo mlčí a resort dopravy je bez ministra. Před několika dny odstoupivší ministr dopravy Pavel Dobeš (LIDEM) už dříve v OVM připustil, že firmě hrozí ve druhém nebo třetím čtvrtletí roku 2013 insolvence, pokud nedejde k radikální změně. Potřeba je podle něj zejména kontrolovat náklady – mimo jiné i na marketingové a právní služby. Situaci v ČD Cargo tvrdě kritizovala i opoziční ČSSD. Pokud by ČD Cargo přestalo vozit drobné zásilky, které jsou pro podnik ztrátové, odneslo by to české životní prostředí a dopravní infrastruktura – na silnicích by totiž přibýlo až 7 tisíc kamionů denně.

### Filip: Sloučení není špatný nápad

Myšlenka spojit českého a slovenského národního dopravce, která padla na společném setkání české a slovenské vlády na konci října v Uherském Hradišti, se nezdá tak úplně špatná předsedovi KSČM Vojtěchu Filipovi. "Česká a slovenská nákladní i osobní doprava bývaly vždycky propojené. Nebylo by to úplně špatné," uvedl v rozhovoru pro OVM Filip. Zároveň ale upřesnil, že tento krok by měl smysl jedině za předpokladu, že bude jasné, jak ztrátu obou firem odstranit. Za lepší variantu než zmíněné sloučení označil ministr průmyslu možný vstup strategického partnera – například některého z velkých objednatelů služeb ČD Cargo. Mohly by mezi nimi podle Kuby být energetické firmy, pro něž vozí vagony ztrátového dopravce nerostné suroviny – například ČEZ nebo velké uhelné společnosti. Takový postup připustil i předseda KSČM Filip.

Petr Žaluda Petr Žaluda, generální ředitel Českých drah: "ČD Cargo prochází restrukturalizací, je sestaven a schválen podnikatelský plán na příští rok, který počítá s vyrovnaným provozním hospodařením. Ten restrukturalizační plán, který v sobě samozřejmě bude mít i úspory v osobních nákladech, bude představen do konce roku. ČD Cargo bude do konce roku stabilizováno a bude schopno plnit všechny svoje závazky."

## 09. 12. 2012 Vlakem Praha – Ostrava? Jeden dopravce bude muset z kola ven

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/206863-vlakem-praha-ostrava-jeden-dopravce-bude-muset-z-kola-ven/>)

Válka na kolejích. Na nejlukrativnějších tratích v Česku soutěží tři konkurenti – České dráhy, RegioJet a Leo Express. Hlavní boj o zákazníky se rozhořel kvůli cenám jízdenek, časem přepravy a poskytnutým komfortem. Profituje z toho zákazník, který si může vybírat a zvolit si pro svou přepravu tu nejlepší variantu. Díky nižším cenám a velké konkurenci je možné, že někdo půjde z hlavní trasy Praha – Ostrava ven. Kdo to bude, ukáže trh – soukromníci mají ale jasno, budou to České dráhy. Diskuse se dotkla i tématu společných jízdenek, na které jsou všichni konkurenti prý připraveni.

### Trh ukáže, jak dlouho budou na trase Praha – Ostrava jezdit tři konkurenti

"Díky tomu, že jsme zdvojnásobili kapacitu sedaček s Leo Expressem a počet cestujících neroste, tak někdo bude muset odejít, a to bude ten, kdo prodělává nejvíc – a to jsou právě Pendolina," řekl v OVM majitel RegioJetu Radim Jančura. "My jsme ten koncept postavili na nejnižších provozních nákladech, my nebudeme z těch, kteří by tuto trasu měli opouštět. České dráhy na té trase nebudou úplně ziskové," potvrdil v OVM Leoš Novotný, majitel společnosti Leo Express. "Pendolino v nezávislém průzkumu bylo vyhodnoceno jako nejlepší spoj na trase Praha – Ostrava ve většině parametrů. Objektívni čísla vypovídají jasně, máme za první pololetí – celkový nárůst tržeb je 150 milionů, růst počtu cestujících o 3 miliony. Provozně tato firma roste. Rostou tržby, počet cestujících a provozní zisk. Můžu uklidnit všechny cestující, že za deset let na této lince ČD jezdit budou," potvrdil generální ředitel Českých drah Petr Žaluda.

### Nevezmou Leo Expressu vítr z plachet technické problémy?

U jednotek Flirt se objevily technické potíže. Právě ony mají představovat avizovanou "švýcarskou kvalitu", jejich výrobcem je totiž společnost Stadler sídlící ve švýcarském Bussnangu. Nevyhnuly se však porodním bolestem v podobě problémů s topením a dveřmi. "Docházelo k tomu, že se dveře zavřely, ale systém to vyhodnotil, jako že zavřené nejsou," přiblížil provozní ředitel Leo Expressu Jan Paroubek. "Já to beru sportovně a s nadhledem. Jsou to zbrusu nová švýcarská vozidla, která jsou mnohdy až příliš citlivá – například, když se skřípne šála ve dveřích. Je to pro bezpečnost cestujících," doplnil v OVM Novotný.

### Jančura výsledkům ČD moc nevěří

"Jsem přesvědčen o tom, že České dráhy by měly trasu Praha – Ostrava opustit. Nevěřím tomu, že když nám z nuly narostly cestující (příští rok převezeme milion a půl), že Českým drahám taky přibýlí cestující v řádu tří milionů. V ekonomice funguje pouze zisk, nebo ztráta – tam prodělává státní

dopravce půl miliardy ročně." Trasa Praha – Ostrava byla již na začátku podle Novotného pro Pendolino ztrátová a tím, že se snižují díky konkurenci ceny, se ztráta ještě prohlubuje. Peníze, které do toho stát dává pomocí dotací, by se daly použít jinde, třeba v sociální oblasti.

### **Co brání tomu, aby si konkurenti uznávali jízdenky?**

Radim Jančura v tom nevidí problém. "Ve chvíli, kdy si ale někdo koupí místenku k nám, tak se nemůže cpát do Pendolina a naopak, kdekoli jinde ano." Petr Žaluda z ČD je taky pro, pokud se dohodnou základní aspekty. "My jsme technicky připraveni, musíme to dohodnout s ČD," potvrdil Novotný. "Tam je jediný aspekt. Na vaše jízdenky začnete tisknout čárové kódy a cestující s vaší jízdenkou bude sejmut naší čtečkou a je to," doplnil Jančura.

### **Soukromníci i na okrajovějších trasách? Proč ne!**

Novotný z Leo Expressu naznačil i otázku, kolem které by se diskuse kolem železnice měla točit. Železniční doprava se podle něj dá dělat jinak. Soukromým dopravcům by měla být udělena možnost jezdit tam, kde je to ujezditelné. Stát by jim neměl podrážet nohy v tom, že na nelukrativní linky staví jako konkurenta draze dotovaného státního dopravce. "Stát dotuje něco, co my rádi odpracujeme za něj. My se s panem Jančurou budeme mlátit o to, kdo bude jednotlivé trasy využívat," doplnil Novotný.

### **Co nového ode dneška na kolejích?**

Začal platit nový jízdní řád. Za jízdenku Českých drah si cestující od dnešního dne mírně připlatili. Vstoupil totiž v platnost nový jízdní řád, ve kterém národní dopravce zdražil kilometrické jízdné o 2,5 procenta. Do vzdálenosti 30ti kilometrů stoupla cena jízdenky o korunu, čtyři koruny navíc zaplatili cestující na trase do 100 kilometrů. Leo Express dnes poprvé vyjel v ostrém režimu. Zatím bude ale mezi Prahou a Bohumínem vypravovat osm spojů v obou směrech namísto původně plánovaných šestnácti. Ještě v pátek měl totiž vyzkoušené teprve tři soupravy z pěti. U zbylých dvou stále odstraňoval technické problémy. Spoj vyjel z Prahy do Bohumína dnes v 6:29 a v opačném směru ve čtvrt na jedenáct.

---

## **09. 12. 2012 Exnáměstek ministra dopravy Toman skončil v čele dozorčí rady ČD**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/exnamestek-ministra-dopravy-toman-skoncil-v-cele-dozorci-rady-cd/876142>)

V říjnu odvolaný náměstek ministra dopravy Ivo Toman (ODS) odstoupil z funkce předsedy dozorčí rady Českých drah (ČD). V diskusním pořadu České televize Otázky Václava Moravce to dnes řekl generální ředitel ČD Petr Žaluda. Bývalý ministr dopravy Pavel Dobeš (LIDEM) odvolal Tomana kvůli potížím s fungováním centrálního registru vozidel. Následně se Toman stal ředitelem odboru regionální dopravy Českých drah. "Pan Toman byl dlouhodobě hejtman v Pardubickém kraji, zná problematiku železniční dopravy a má přesně na starost regionální železniční dopravu," řekl dnes šéf ČD. Současně byl ale Toman i v čele dozorčí rady drah. "Jako politik se zachoval úplně směšně," poznamenal v dnešní diskusi na adresu dvojího Tomanova působení ve státní železniční firmě předseda KSČM Vojtěch Filip. Souběh obou funkcí pokládal za "nepochopitelný" také ministr průmyslu a obchodu Martin Kuba.

---

## **10. 12. 2012 Plán na záchranu Carga předpokládá masivní propouštění**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plan-na-zachranu-carga-predpoklada-masivni-propousteni/876499>)

Společnost ČD Cargo v příštím roce prodá 87 nadbytečných lokomotiv, nechá se sešrotovat téměř 5 000 vagonů a zvažuje propouštění až 2 220 zaměstnanců. Počítá s tím plán restrukturalizačních opatření na příští rok, který má ČTK v dispozici. Rozsáhlé propouštění firma ještě projedná s odboráři. Ti se obávají, že mzdové úspory související s masivním propouštěním firmě k vyrovnanému hospodaření nepomohou, protože kvůli němu přijde o značnou část tržeb. Restrukturalizační plán musí ještě schválit valná hromada dopravce. Nyní ČD Cargo zaměstnává zhruba 9 500 lidí a vlastní téměř 30.000 vagonů, z nichž je však značná část v havarijním stavu a nevyužívá se. "Návrh (na propouštění) v plánu máme, ale projednáváme ho s ostatními účastníky," připustil člen představenstva ČD Cargo Petr May. Ztráty tržeb v důsledku snížení zaměstnanosti se totiž kromě odborářů obává i vedení společnosti. V současnosti se podle Maye analyzuje, jak velká míra propouštění je v Cargu možná i bez ztráty objemu tržeb. Samotný plán předpokládá při propouštění

celkem 2 495 zaměstnanců, z nichž by 275 mělo firmu opustit ještě v letošním roce, úsporu nákladů ve výši 715 milionů korun v roce 2013. Další zhruba miliardu by měl dopravce ušetřit v dalších letech.

Podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Radka Nekoly hrozí, že firma propuštěním téměř 2 500 lidí přijde o miliardu korun na tržbách. Takovýto způsob šetření podle něj zahájí cestu k postupnému úpadku národního dopravce. Hledání mzdových úspor je sice nezbytné, ale propustit je možné pouze takové množství zaměstnanců, které nebude mít dopad na tržby firmy, uvedl. Propouštění se má podle restrukturalizačního plánu týkat celé republiky. Nejvíce by měl být postižen Pardubický kraj, kde by se podle ČD Cargo měla průměrná nezaměstnanost v důsledku propouštění zvýšit o desetinu procenta na 7,9 procenta. Výrazný dopad dopravce očekává i v Olomouckém, Moravskoslezském a Ústeckém kraji. Naopak nejméně by měly být postiženy Praha a Středočeský kraj. Kromě propouštění plánuje dopravce v příštím roce ušetřit dalších 138 milionů korun na trakční energii a palivu, na poplatku za použití kolejí a dále například na vzdělávání zaměstnanců. Od prodeje nadbytečných šestinápravových lokomotiv, které v Česku nesmějí být provozovány na některých tratích a které firma nyní pronajímá dceřině firmě v Polsku Koleje Czeskie, si slibuje zisk 650 až 850 milionů korun.

ČD Cargo se letos potýká s hospodářskými problémy způsobenými propadem tržeb. Za nepříznivou situací dopravce, který pro letošní rok oficiálně uvedl odhadovanou provozní ztrátu 230 milionů korun, může zejména dlouhodobě ztrátová přeprava jednotlivých kusových zásilek, kterou má Cargo jako národní dopravce povinnost provozovat. Ze samotného provozu by firma měla skončit v zisku zhruba jedné miliardy korun (bez odpisů a daní – EBITDA), uvedl v neděli generální ředitel mateřských ČD a předseda představenstva Carga Petr Žaluda. Loni výnosy firmy z nákladní dopravy meziročně vzrostly o dvě procenta na 14,3 miliardy korun. Cargo loni snížilo ztrátu z předloňských 853 milionů korun na zhruba 60 milionů Kč. Provozní výsledek bez odpisů a daní vloni dosáhl zhruba 1,29 miliardy korun.

#### **Vizitka společností ČD Cargo:**

Vznik: Samostatná dceřiná společnost státních Českých drah ČD Cargo byla do obchodního rejstříku zapsána 1. prosince 2007. Do společnosti byla přesunuta veškerá nákladní doprava ČD.

Hospodářské výsledky: Loni výnosy firmy z nákladní dopravy vzrostly o dvě procenta na 14,3 miliardy korun. ČD Cargo loni snížilo ztrátu z předloňských 853 milionů korun na zhruba 60 milionů korun. Výhled, který vedení společnosti představilo koncem září, předpokládá prohloubení ztráty za letošní rok na 233 milionů korun. Koncem listopadu ale plzeňský hejtmán a stínový ministr dopravy za ČSSD Milan Chovanec řekl, že firma letos může vykázat až dvoumiliardovou ztrátu. Podle bývalého ministra dopravy Pavla Dobeše (LIDEM) dopravci hrozí ve druhém nebo třetím čtvrtletí příštího roku insolvence.

Základní kapitál: 8,494 miliardy korun

Počet zaměstnanců: zhruba 9500 lidí (mateřské České dráhy mají přibližně 22.500 zaměstnanců, státní organizace Správa železniční dopravní cesty, jež se stará zejména o koleje, pak asi 18.000 zaměstnanců)

Ostatní:

- Podle plánu restrukturalizace hodlá firma v příštím roce prodat 87 nadbytečných lokomotiv, dále chce sešrotovat téměř 5 000 vagonů a zvažuje propuštění až 2 220 osob.

- Počátkem letošního října se předsedou představenstva ČD Cargo stal šéf Českých drah Petr Žaluda. Představenstvo firmy opustil jeho dosavadní předseda Gustav Slamečka. Důvodem personální změny byla prý nespokojenost mateřské společnosti s hospodářskými výsledky ČD Cargo.

- V posledních měsících se hovoří také o možném spojení společnosti ČD Cargo a slovenského nákladního železničního dopravce ZSSK Cargo. Zejména česká strana má o takové propojení obou firem, jež by podle odborníků mohlo lépe odolávat německé a ruské konkurenci, vážný zájem.

---

## **11. 12. 2012 Slavnostní zahájení stavby Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošnov**

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

Účelem stavby je rekonstrukce jednokolejné trati Studénka – Veřovice v úseku mezi železničními stanicemi Studénka a Sedlnice. Stavbou budou vytvořeny podmínky pro realizaci samostatné navazující investice Moravskoslezského kraje s názvem „Letiště Leoše Janáčka Ostrava, kolejové napojení“. Nová, přibližně 3 kilometry dlouhá železniční dráha spojí letiště Leoše Janáčka Ostrava.

Na stávající trati bude provedena sanace pražcového podloží s úpravami odvodnění, demontáž stávajícího a pokládka nového svršku. Stavba zahrnuje také úpravy mostů a propustků a stávajícího zabezpečovacího zařízení. Rekonstruovaný úsek bude elektrifikován stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Investorem stavby „Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošov“ je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Rekonstrukcí stávající trati dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 100 kilometrů v hodině, zvýšení únosnosti pražcového podloží tratě a umělých staveb a ke zlepšení prostorové průchodnosti. Zvýšení propustnosti rekonstruovaného úseku trati bude dosaženo vybudováním nové výhybny. Instaluje se také nové zabezpečovací, sdělovací a silnoproudé zařízení umožňující dálkové ovládání trati. Vznikne nová zastávka osobní dopravy mimo železniční stanici Sedlnice, čímž se zkrátí přístupová vzdálenost z obce Sedlnice přibližně o jeden kilometr.

Dalším cílem stavby je kromě vytvoření podmínek pro budoucí výstavby nové tratě na i vytvoření podmínek pro napojení na průmyslové zóny. Předpokládá se, že dráha-vlečka v průmyslové zóně bude napojena na síť celostátních a regionálních drah prostřednictvím novostavby dráhy Sedlnice – Letiště Mošov. Stávající vlečka Letiště Mošov bude v průmyslové zóně zrušena a nahrazena touto novou vlečkou. Zrušením stávající drážní vlečky Letiště Mošov se uvolní území dráhy pro potřeby investorů v průmyslové zóně (PZ) a zároveň odstraní stávající úroňové křížení dráhy-vlečky Letiště Mošov s komunikací II/464, která bude přivaděčem dálnice D47. Nově vybudovaná vlečka v PZ Mošov bude podle představy MSK koncipována jako multimodální terminál kombinované dopravy. Ten bude zaměřen na překládku velkoprostorových kontejnerů pomocí portálových jeřábů, bude umožněna překládka návěsů silničních vozidel a rovněž se předpokládá nakládka a vykládka RoLa.

Zhotovitelem stavby je Viamont DSP, a.s., generálním projektantem byla společnost SUDOP Praha a.s. Celkové investiční náklady stavby na její realizaci činí 327 327 196 korun. Stavba je financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a navržena ke spolufinancování z Fondu soudržnosti EU v rámci Operačního programu Doprava.

#### **Vybraná data**

Název stavby	Rekonstrukce a zkapacitnění trati Studénka – Mošov
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Viamont DSP, a.s.
Projektant	SUDOP Praha a.s.
Termín zahájení stavby	10/2012
Termín ukončení stavby	10/2013
Délka úseku	5 605 m
Rychlost po dokončení	100 km/h
Rekonstrukce nástupiště	170 m
Sanace mostních objektů	6 ks
Elektrický ohřev výměn	9 ks
Nové stožáry trakčního vedení (TV)	128 ks
Celková délka nového TV	7 400 m
Traťový kabel	9 340 m

#### **11. 12. 2012 Nový šéf dopravy chce ušetřit 20 procent provozních výdajů úřadu (Zbyněk Stanjura)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/novy-sef-dopravy-chce-usetrit-20-procent-provoznich-vydaju-uradu/877109>)

Budoucí ministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS) chce ušetřit 20 procent provozních výdajů ministerstva dopravy. Úspory bude hledat ve výdajích za služby a mzdách a hodlá je použít do výstavby dopravní infrastruktury. Řekl to dnes v rozhovoru pro Český rozhlas 1 – Radiožurnál. Mezi další své priority uvedl přeměnu Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) na akciovou společnost ve stoprocentním vlastnictví státu, záchranu železniční společnosti ČD Cargo, která se potýká s propadem tržeb a také vyřešení budoucnosti Státního fondu dopravní infrastruktury. Nový ministr po nástupu do úřadu plánuje nařídít kontrolu současných agend, jejímž cílem bude zjistit, zda některé nejsou zbytečné, nebo zda některé agendy nejsou duplicitní. Konkrétní kroky chce představit v lednu.

Při výběru Zbyňka Stanjura převládly politické aspekty nad potřebou zvolit do čela dopravního resortu osobu s potřebnou kvalifikací, shodli se dopravní odborníci. "Odbornost panu předsedovi klubu ODS chybí," uvedl prezident Svazu dopravy České republiky Jaroslav Hanák. Stanjura sám dnes uznal, že za experta na dopravní problematiku se považovat nemůže. Šéf dopravců nicméně věří, že Stanjurovo jmenování souvisí s připravovaným plánem na sloučení ministerstev dopravy a průmyslu a obchodu. Předseda poslaneckého klubu má být garantem toho, že sloučení resortů proběhne bez komplikací, dodal Hanák s tím, že sloučení obou resortů pod ministra Martina Kubu, by pro obor dopravy mohlo být přínosné.

Podle Petra Moose z dopravní fakulty ČVUT se bude muset nový ministr soustředit na pět oblastí, které jsou v současnosti největšími problémy resortu. Kromě hledání úspor ve fungování ministerstva by měl dokončit vznik železničního regulačního orgánu, udržet tempo investičních činností – zejména dokončit modernizaci dálnice D1 a dostavbu dalších plánovaných dálničních úseků. Podle Moose musí nový šéf resortu zajistit i smysluplné vyčerpání evropských dotací na dopravní infrastrukturu v rámci stávajícího programového období a zároveň připravit projekty pro období 2014 – 2020. Stanjura do úřadu nastoupí ve středu po Pavlu Dobešovi (LIDEM), který na post ministra rezignoval 3. prosince. Oficiálním důvodem, kvůli kterému po něm odstoupení požadovala jeho mateřská strana LIDEM, bylo manažerské selhání při převedení centrálního registru vozidel z působnosti ministerstva vnitra pod ministerstvo dopravy.

---

## **12. 12. 2012 Betlémské světlo dorazí vlakem do Brna (15. prosince 2012)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15377/>)

Tradičně o třetím adventním víkendu přivezou junáci a skauti vlakem z Vídně Betlémské světlo. „Světloňoši“ letos dorazí do Brna v sobotu 15. prosince v 18:37 vlakem EC 74 Franz Schubert. Od 22. prosince pak budou plamínek pokoje a míru rozvážet vlaky Českých drah po celé republice. Vlak se s ohledem na bezpečnost stal nejvhodnějším dopravním prostředkem, proto i další cesta Betlémského světla do všem míst naší vlasti bude právě vlaky. Betlémské světlo se stalo neodmyslitelnou součástí Vánoc nejen na náměstích, v kostelech, nebo veřejných institucích, ale také v mnoha domácnostech. Betlémské světlo se k nám tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendu delegacím z celé Evropy. Za Česko přivezmou plamen ve Vídni naši junáci, kteří ho dopraví za přítomnosti médií do Brna spojem EC 74 Franz Schubert v sobotu 15. prosince. Za týden, 22. prosince se pak začne rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Vyzvednout si ho může každý, skauti totiž světlo rozvážejí nejen vlakem, ale umísťují ho i do různých institucí, jako jsou knihovny, na vánoční trhy, na náměstí a do kostelů. Podrobnosti jsou na [www.betlemskesvetlo.cz](http://www.betlemskesvetlo.cz).

### **Seznam vlaků, kterými rozvezou skauti 22. prosince 2012 Betlémské světlo**

- R 610 Karlex Ústí n.L. hl. n. (12:48) – Cheb (15:41)
- R 644 Lužnice Veselí nad Lužnicí (12:40) – Tábor (13:05)
- R 660 Rožmberk Brno hl. n. (7:20) – Plzeň hl. n. (13:57)
- R 672 Brno hl. n. (6:20) – Praha hl. n. (9:59)
- R 733 Radegast Brno hl. n. (7:02) – Bohumín (9:33)
- R 758 Praha hl. n. (12:15) – Cheb (15:27)
- R 774 Říp Praha hl. n. (10:48) – Děčín hl. n. (12:32)
- R 805 Brno hl. n. (8:36) – Přerov (10:35)
- R 855 Cidlina Jaroměř (14:20) – Trutnov (15:20)
- R 866 Slavkov Brno hl. n. (8:57) – Pardubice hl. n. (10:57)
- R 882 Kolín (9:14) – Ústí nad Labem západ (11:09)
- R 901 Praděd Brno hl. n. (7:18) – Jeseník (11:10)
- R 988 Pardubice hl. n. (13:05) – Liberec (15:57)
- R 1110 Nymburk hl. n. (10:08) – Rumburk (12:42)
- R 1127 Olomouc hl. n. (11:07) – Opava východ (13:36)
- R 1231 Zábřeh na Moravě (9:26) – Šumperk (9:39)
- Sp 1721 Litava Brno hl. n. (7:35) – Uherské Hradiště (9:19)



- Sp 1809 Stará Paka (14:35) – Kunčice nad Labem (15:09)
- Sp 1984 Doubrava Havlíčkův Brod (10:16) – Chrudim (11:45)

### Tradice Betlémského světla

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

## 12. 12. 2012 Poslední Regionova opustila Šumperk

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/207283-posledni-regionova-opustila-sumperk/>)

Poslední motorová jednotka Regionova je hotova. Šumperská strojírna Pars nova od roku 2005 vyrobila 237 těchto vlaků, jejichž základem jsou staré motorové vozy řady 810 a odpovídající přívěsné vozy. Právě tato vozidla měly Regionovy nahradit na vedlejších tratích. Zatím však na nich zůstává i mnoho starých motoráků, z nichž některé ovšem prošly dílčí modernizací. Na jiných místech se místo Regionov objevily rovnou větší a komfortnější motorové jednotky. "Modernizace znamenala smysluplnou obnovu vozového parku ČD a kromě finančních úspor měla pozitivní vliv i na zaměstnanost v regionu. Výroba Regionov zajistila stabilizaci pracovních míst pro zhruba 250 zaměstnanců Pars nova a odhadem pro dalších cca 200 až 300 pracovníků u našich subdodavatelů," komentoval dnes ukončení výroby souprav Regionova předseda představenstva Pars nova Tomáš Ignačák. Mluvčí společnosti Pars nova Michaela Linhartová řekla, že ukončení této velké zakázky nebude mít žádný vliv na počet zaměstnanců šumperského podniku. "Zaměstnanci, kteří se podíleli na této zakázce, byli převedeni na jiné projekty," uvedla.



Regionova představuje na českých lokálkách velký pokrok zejména pro ty cestující, kterým činí problém nastupovat do starších vlaků po schodech. Má nízkopodlažní část s plošinou a velkými dvoukřídlými dveřmi, kterými se dovnitř pohodlně dostanou vozíky handicapovaných cestujících, dětské kočárky i jízdní kola. Od počátku provozu Regionov si ale lidé stěžují na hluk a nepohodlnou jízdu, což souvisí s jednoduchými podvozky původních motoráků, se kterými nemohl Pars při rekonstrukci mnoho udělat. Na problémy narazily České dráhy také ve chvíli, kdy chtěly rekonstruovaný motorák poslat na sklonově náročnou trať z Tanvaldu do Harrachova. Drážní úřad provoz Regionov na "zubačce" nepovolil. Prokletím těchto jednotek je, že při rekonstrukci jim zůstal pohon pouze jedné nápravy. Proto mají Regionovy problémy s prokluzováním i jinde než na prudké trati do Harrachova. České dráhy objednály kromě nejrozšířenější dvoučlánkové verze také tříčlánkovou variantu nazvanou Regionova Trio. Těch bylo vyrobeno 26, dalších 211 Regionov je klasických. Ačkoli celkem vzniklo 237 jednotek, kvůli vložené tříčlánkové sérii má poslední vyrobená Regionova číslo 310.

## 14. 12. 2012 Ve vlaku bez "tramvajenky" ani ránu (PID)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/207509-ve-vlaku-bez-tramvajenky-ani-ranu/>)

Téměř tři čtvrtiny lidí využívají podle výzkumu společnosti Ropid při cestování pražskými příměstskými vlaky jízdenky integrované dopravy, zejména předplatní tzv. tramvajenky. Oproti předchozímu roku počet lidí, kteří si lístky na vlak nekupují od železničních dopravců, stoupl, a to zejména na nejvytíženějších příměstských linkách z Kolína a z Lysé nad Labem. Ačkoli v Praze není dostatek kolejí a citelně chybějí některé zastávky, snaží se Ropid organizovat provoz městských a příměstských vlaků po vzoru německých systémů S-Bahn. Zatím nejlépe se jim to daří v tarifní integraci vlaků, ve kterých je možné používat stejné jízdenky jako v tramvajích a metru. Podle podzimního průzkumu Ropidu využívá jízdenky Pražské integrované dopravy namísto lístků samotného dopravce téměř 73 procent cestujících. "Při podzimním průzkumu jsme ve vlacích v Praze a okolí oslovili celkem přes 90 tisíc cestujících na území Prahy a 20 tisíc ve vnějších tarifních pásmech. Průzkum probíhal jak ve všední dny, tak o víkendu," přiblížil Petr Ježdík z Ropidu. Většina

oslovených cestujících přitom měla předplatní jízdné, zhruba dvacetina si pro cestu vlakem zakoupila papírovou jízdenku.

Oproti minulému roku bylo podle průzkumu cestujících s integrovanými jízdenkami více, podle minulého průzkumu je využívalo 70 procent cestujících. Nejvíce jízdenek PID přibýlo mezi lidmi, kteří do Prahy přijíždějí od Kolína a od Lysé nad Labem – zhruba o sedm resp. pět procent. Ve srovnání s rokem 2001 jsou potom "tramvajenky" na příměstské železnici bezmála dvakrát běžnější, tehdy je využívalo 43 procent cestujících. Ropid chce ale městskou a příměstskou železnici rozvíjet i jinak než pouze tarifní integrací. Mají vzniknout zastávky na Kačerově a v Podbabě, obě mají být hotovy do roku 2014. Pražský magistrát nedávno sdělil, že do roku 2020 by měla v Praze být plně funkční obdoba německých S-Bahn.

## 15. 12. 2012 Řeky nutí krize měnit auta za pomalé vlaky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/reky-nuti-krize-menit-auta-za-pomale-vlaky-940548>)

Řecké pomalé a skřípavé vlaky bývaly kdysi neoblíbeným způsobem cestování. Nyní však poprvé za několik desetiletí získávají nové fanoušky, protože Řekové se v době krize potýkají i s rostoucími cenami pohonných hmot a vysokými silničními daněmi. Raději tak nechávají svá milovaná auta doma. Domácí železniční monopol se tak poprvé dostal do zisku, píše agentura Reuters. Železniční síť v zemi tisíce ostrovů je nestejnorodá a nespolehlivá. Vynechává mnoho měst a jsou zde časté stávky. Zůstává však pro Řeky, jejichž země se nyní potýká s nejhorší hospodářskou krizí od druhé světové války, levnější alternativou k jízdě autem. Železniční doprava mezi dvěma největšími městy v zemi, Aténami a Soluní, vzrostla za prvních 11 měsíců letošního roku o 33 procent. A to i přesto, že nočnímu vlaku jezdícímu po této trase se žertem přezdívá karvuniaris, tedy v češtině něco jako „uhláček“, protože je pomalý a hlučný jako parní stroje z dávných dob. „Život, jak víme, se změnil. Nejsou peníze na luxus jako auto, když ani nevím, jestli budu schopná zaplatit měsíční nájem,“ řekla agentuře Reuters 55letá účetní Vanesa Varveriová z Atén, která poté, co přišla o práci, začala používat vlak pro návštěvy svých rodičů. „Prostě si to (auto) nemůžeme dovolit,“ dodává učitel Vassilis Davoras a usrkává kávu v pastelově modrém vozu rychlíku ze Soluně do Atén. Trasa dlouhá přes 500 kilometrů trvá vlakem šest hodin, autem jsou to zhruba 4,5 hodiny. Davoras jezdí do Atén zhruba desetkrát ročně. Jízda autem ho včetně benzínu a mýtného vyjde na 200 eur (přes 5 000 korun). Jízda vlakem ho v průměru stojí 60 eur (více než 1 500 korun).

### Chudnoucí Řecko má jedny z nejvyšších cen benzínu

Růst daní, který je součástí úsporných opatření, způsobil růst cen benzínu v prosinci na 1,7 eura (43 korun) za litr. Řecko se tak zařadilo mezi země s nejvyššími cenami benzínu v Evropě. Železniční síť v zemi provozuje silně zadlužený státní monopol Trainose, který vlastní železniční společnost OSE. Trainose vlastní 2 500 kilometrů železniční sítě a provozuje zde 500 tras. Na příští rok je v plánu privatizace společnosti. Přepravu po železnici zpomalují úzké tunely a stovky kilometrů jednokolejných tratí. S prohlubující se krizí ale roste zájem o přepravu vlaky a problémová společnost se díky tomu loni v prosinci poprvé dostala do zisku. Za první dva měsíce letošního roku, což jsou poslední dostupná data, firma vytvořila zisk téměř 142 tisíc eur po ztrátě 12,6 milionu eur o rok dříve. Společnost se snaží o modernizaci železniční sítě. Odhaduje, že znovu objevený zájem o železnici bude pokračovat tak dlouho, dokud se zemi nepodaří dostat z ekonomických problémů.

## 16. 12. 2012 Hampl: Liberalizace železnice může pokračovat až po verdiktu ÚOHS

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/hampl-liberalizace-zeleznice-muze-pokracovat-az-po-verdiktu-uohs/878955>)

Další liberalizace železniční dopravy v Česku nastane, až antimonopolní úřad (ÚOHS) dořeší návrh, který u něj podaly České dráhy. V diskusním pořadu České televize Otázky Václava Moravce to řekl první náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Dráhy si v souvislosti s tendrem o linku z Ostravy do Olomouce přes Krnov stěžovaly na údajně diskriminující podmínky a narušování jednotného síťového charakteru české železnice. "Doufáme že ÚOHS meritorně rozhodne, a to rozhodnutí ÚOHS bude pro nás dalším vodítkem pro navazující linky, které by mohly být případně předmětem liberalizace," řekl Hampl s tím, že zatímco soukromí dopravci by chtěli tuzemskou železniční dopravu maximálně liberalizovat, České dráhy jsou proti liberalizaci, čímž si chtějí udržet své postavení.

Podle dřívějšího vyjádření ČD hrozí, že nově vstupující soukromé firmy si nebudou navzájem uznávat jízdní doklady, což by komplikovalo přestupy mezi jednotlivými linkami. Do vyřešení této stížnosti

ÚOHS zakázal ministerstvu dopravy s vítězem výběrového řízení uzavřít smlouvu o provozu. "Ministerstvo dopravy může nařizovat dopravcům, aby si povinně uznávali jízdenky jenom na těch tratích, kde si stát dopravu objednává," uvedl Hampl. To se podle něj však netýká například nejčastěji diskutované linky mezi Ostravou a Prahou. Přesto ministerstvo chce s dopravci o uznávání diskutovat. Hampl dnes zároveň uvedl, že České dráhy minulý týden podaly na MD několik soudních podnětů, které mají zabránit zveřejňování údajů o tom, kolik činí nákladové a výnosové položky u jednotlivých tratí. Exministr dopravy Pavel Dobeš přitom prosazoval odtajnění těchto informací, které jsou na základě smlouvy mezi státem a Českými drahami z roku 2010 tajné. Ministerstvo nyní bude podle Hampla čekat na předběžné opatření soudu.

---

## **17. 12. 2012 Železničním výzkumníkům roste zisk (VÚŽ)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicnim-vyzkumnikum-roste-zisk-940656>)

Je to vzorná dceřiná firma Českých drah, jedna z mála bezproblémových společností celého drážního holdingu. Výzkumný Ústav Železniční (VUZ), který provozuje unikátní zkušební okruh u středočeské Velimi, počítá pro letošek s rekordním ziskem 120 milionů korun a tržbami ve výši téměř 390 milionů korun. Deníku E15 to řekl ředitel společnosti Antonín Blažek. U zisku jde o meziroční nárůst o devět procent, tržby vzrostly téměř o pětinu. Většina zisku přitom putuje jako dividenda mateřským Českým drahám. Blažek vývoj připisuje technologickému boomu, který podle něj aktuálně prožívá železnice v celé Evropě. „Hlad po nových vlacích mezi veřejností je obrovský a dopravci si je postupně kupují,“ řekl Blažek. Na okruhu se tak letos mimo jiné testovaly vlaky Stadler Flirt pro společnost Leo Express, regionální jednotky od Pesy Bydgoszcz pro České dráhy nebo nové lokomotivy Vectron od firmy Siemens.

Okruh je v Evropě ojedinělý především tím, že nabízí celkem pět napájecích soustav. Zároveň VUZ umožňuje testovat soupravy rychlostí až 230 kilometrů v hodině, což žádný jiný evropský okruh nabídnout nemůže. Právě středočeský ovál generuje přes 70 procent všech výnosů společnosti, zbytek připadá na zkušebnictví a takzvané posuzování shody. VUZ může jako jedna z mála evropských firem vydávat akreditované posudky pro jednotlivé železniční komponenty. Areál v Cerhenicích u Velimi se mimo jiné skládá ze dvou okruhů, malého a velkého. Velký měří 13 kilometrů, malý čtyři. V minulosti se tu testoval i nástupce francouzského TGV, rychlovlak AGV pro italského soukromého dopravce NTV nebo různé generace pendolin od firmy Alstom. Podle náročnosti zkoušek a velikosti vlakových souprav se objem zakázek pohybuje od statisíců až po desítky milionů korun.

---

## **17. 12. 2012 Leo Express má potíže s vlaky, plný provoz spustí nejdříve v lednu**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-plny-provoz-spusti-nejdrive-v-lednu-fuy-/eko-doprava.aspx?c=A121217\\_153003\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-plny-provoz-spusti-nejdrive-v-lednu-fuy-/eko-doprava.aspx?c=A121217_153003_eko-doprava_fih))

Nové vlaky Stadler Flirt pro společnost Leo Express způsobují dopravci zatím více problémů, než soukromý dopravce očekával. Kvůli technickým potížím nespustí minimálně do Vánoc firma plný provoz podle jízdního řádu, reálně začne jezdit s osmi vlaky každým směrem až v lednu. Firma si přitom všechny své spoje sebevědomě nazvala Švýcarská kvalita. Podle informací MF DNES byly během posledních dní odstaveny tři soupravy z pěti, které musely projít znovu péčí mechaniků. Nejde přitom o malé závady, problémy mají jednotky především s převodovkami od německé firmy Voith. Jednu se podařilo opravit během víkendu, pátá zřejmě bude v provozu až po Vánocích, protože u ní bude potřeba vyměnit více částí.

Mluvčí Leo Express Petr Kopáček problémy nevyvrátil ani nepotvrdil. "Platí to, že nové spoje přidáme v okamžiku, kdy budou naše další soupravy plně nachystány. Nechceme to uspěchat. Nyní předpokládáme, že další spoje se nám podaří přidat na začátku nového roku," řekl Kopáček. Ještě před startem nového jízdního řádu však firma uváděla, že zdržení uvedení vlaků do plného provozu nebude dlouhé a naznačovala, že půjde maximálně o týden. Namísto původních osmi párů spojů jezdí nyní Leo Express mezi Prahou a Ostravou čtyřikrát denně. Podle smlouvy však SZDC musí platit i za objednanou kapacitu tratě na ostatní vlaky, přestože ji nevyužije. Firma už dříve deklarovala, že smlouvy s dodavatelem jsou postavené tak, aby komplikace platil Stadler.

## 17. 12. 2012 Železniční stanice Stará Paka je díky evropským dotacím vybavena nejmodernějším zabezpečovacím zařízením

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

Správa železniční dopravní cesty ukončila stavbu „Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ“. Tajemná zkratka DOZ znamená dálkové ovládání zabezpečení. Realizací stavby došlo k výraznému zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu včetně zvýšení bezpečnosti a komfortu cestujících. Projekt je spolufinancován v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Zhotovitelem stavby bylo sdružení firem AŽD Praha a Elektrizace železnic.

V železniční stanici vzniklo nové dispečerské pracoviště pro postupné zapínání dálkového ovládání trati Jaroměř – Stará Paka – Železný Brod. Díky rekonstrukci jsou výrazně zmírněna vzájemná omezení pohybu vlaků ve stanici, čímž dojde k urychlení jízdy vlaků a zhruběná osobní doprava. Stanice se nyní může pochlubit novým elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením 3. (nejmodernější) kategorie. Přilehlé traťové úseky do Lomnice nad Popelkou, Roztok u Jilemnice, Horky u Staré Paky a Nové Paky jsou místo stávajícího telefonického způsobu zabezpečení nově osazeny automatickými hradly.

Cestující se dočkali nových pohodlných nástupišť s celkem šesti nástupními hranami. Všechna mají výšku 550 milimetrů nad temenem kolejnice pro snazší nástup a výstup. K nástupištím vedou od výpravní budovy nové chodníky. Pro informování cestujících o příjezdech a odjezdech vlaků nebo o přístupu na nástupiště byl zřízen moderní informační systém, který doplňuje staniční rozhlas. Prostor stanice je snímán kamerovým systémem. V rámci stavby došlo také k posílení bezpečnosti silničního provozu. Výraznou rekonstrukcí totiž prošlo celkem 12 železničních přejezdů.

Stavba „Rekonstrukce žst. Stará Paka pro DOZ“ je spolufinancována v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti Evropské unie. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celkové investiční náklady stavby jsou 383 424 000 Kč; příspěvek EU představuje částku 270 565 121 Kč.

### Základní informace

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

## 18. 12. 2012 Správce kolejí změní ceník. Cargo si polepší, osobáky zaplatí víc

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zmeni-cenik-nakladni-dopravci-si-polepsi-osobni-zaplati-vic-px5-eko-doprava.aspx?c=A121218\\_163623\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zmeni-cenik-nakladni-dopravci-si-polepsi-osobni-zaplati-vic-px5-eko-doprava.aspx?c=A121218_163623_eko-doprava_spi))

Za přepravu nákladu budou dopravci na tuzemské železnici od roku 2014 platit méně. Naopak s mírně vyššími poplatky musí počítat osobní dopravci. Vyplývá to z nových ceníků, které na svých internetových stránkách zveřejnila Správa železniční dopravní cesty. Proti současně platným

maximálním cenám vyjde přeprava tisíc tun nákladu na kilometr jízdy po celostátní železnici o zhruba tři koruny levněji. Dopravce nově zaplatí 43 korun a 88 haléřů. Podobným způsobem se proti současnosti sníží i platba na regionálních tratích a na tratích zařazených do evropského železničního systému. Sleva, kterou správa železnic poskytuje při přepravě jednotlivých kusových zásilek, by se měla zvýšit o 10 procentních bodů na 55 procent. Tento druh přepravy je přitom podle národního dopravce ČD Cargo, kterému změna ceníku pomůže nejvíc, dlouhodobě ztrátový. Snižování poplatku za použití kolejí byla jedna z možných cest, kterými chtěl bývalý ministr dopravy Pavel Dobeš zachránit ČD Cargo. To se v současnosti potýká s propadem tržeb a podle předpokladu by letos mohlo skončit ve ztrátě zhruba 230 milionů korun. Kvůli platnému zákonu o železnici není možné cenové tarify měnit okamžitě, změny musí být oznámeny s ročním předstihem.

### **Provoz osobních vlaků podraží**

Spolu se snižováním ceny pro nákladní dopravu počítají ceníky SŽDC se zvýšením poplatku pro osobní dopravce. Ti od roku 2014 zaplatí za ujetý kilometr po celostátní trati o 21 haléřů více a zhruba o korunu na kilometr si připlatí za tisíc tun hmotnosti vlaku. "Nám takovéto zdražení výrazně neublíží," řekl obchodní ředitel soukromého dopravce RegioJet Jiří Schmidt. Za pětivozový vlak dnes dopravce platí 21 korun za ujetý kilometr, po zdražení v roce 2014 se cena za průjezd stejného vlaku zvýší na 23 korun. Podle Schmidta však úprava cen ve svém důsledku poškodí stát. Neplatí totiž, že snížení poplatku pro nákladní dopravu pokryje zdražení pro osobní dopravce. Ti jezdí převážně v závazku veřejné služby, a poplatky za použití kolejí si proto mohou nechat proplatit z dotací. Výjimku tvoří pouze společnosti jezdící na komerční riziko. Kromě RegioJetu jezdí bez dotací ještě konkurenční Leo Express a rovněž vlaky Českých drah na trati Praha – Ostrava. Mimo tuto trať provozuje na komerční riziko národní dopravce ještě rychlíky D1 z Prahy do Brna a nedotovaný provoz chce na tuzemských železnicích v průběhu příštího roku zahájit britská Arriva.

### **Jak se tvoří cena**

Cena za použití kolejí se vypočítává na základě hmotnosti vlaku, délky trasy a typu trati. Výslednou cenu dále ovlivňuje například to, zdali dopravce používá neekologické dieselové lokomotivy na elektrifikovaných tratích, nebo jestli využívá vozidlo s naklápací skříní. K tomu ještě SŽDC poskytuje slevu z ceny pro některé druhy dopravy. Kromě jednotlivých vozových zásilek mají snížené sazby ještě vlaky kombinované dopravy, nostalgické jízdy s historickými vozidly a vlaky vypravované v rámci charitativních akcí.

---

## **19. 12. 2012 Nový ministr dopravy hledá šéfa Českých drah, šanci má opět Žaluda**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zaluda-v-cele-ceskych-drah-0yy-/ekoakcie.aspx?c=A121218\\_200640\\_eko-doprava\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/zaluda-v-cele-ceskych-drah-0yy-/ekoakcie.aspx?c=A121218_200640_eko-doprava_brm))

Tak dlouho jako Petr Žaluda nikdo v čele Českých drah nebyl. Generální ředitel svůj rekord může ještě prodloužit. V lednu mu sice vyprší smlouva, jeho nástupce se však stále hledá. Rozhodne o něm nový ministr dopravy Zbyněk Stanjura. Žaluda má tak našlápnuto k delší kariéře. Horké křeslo šéfa Českých drah, ve kterém spousta manažerů nevydržela často ani rok, může zůstat prázdné. Petru Žaludovi končí jeho pětiletý kontrakt na konci ledna, nového nástupce musí vybrat čerstvý ministr dopravy Zbyněk Stanjura z ODS. Obsadit musí také post jeho hlídače, tedy předsedy dozorčí rady. Na dotazy ohledně personální politiky na drahách však dosud nový ministr neodpověděl. Post šéfa dozorčí rady, který hlídá hospodaření drah, zůstává neobsazený od začátku prosince, kdy na něj rezignoval Ivo Toman (ODS), který na dráhy přešel z funkce náměstka ministra dopravy. Prodloužení Žaludovy smlouvy na dalších pět let už přitom minulý týden mířilo na dozorčí radu, na poslední chvíli byl však bod stažen. Podobně se už od léta "řeší" i nový způsob odměňování managementu drah, materiál dosud dozorčí rada neschválila.

### **Na drahách by Žaluda zůstal rád**

Petr Žaluda přišel na dráhy na začátku roku 2008 ještě za dob ministrování Aleše Řebíčka. Jeho jmenování byl částečně šok – do té doby dráhy vedli lidé, kteří byli nějak spjati se železnicí, Žaluda přitom s vlaky přišel do styku maximálně jako občasný cestující, do té doby působil jako šéf finanční skupiny AXA v Česku. Žaluda potvrdil, že na drahách chce dál zůstat a pokračovat v proměně Českých drah, i když jeho původní tým, se kterým začínal, už prakticky zmizel. "Stabilizovali jsme České dráhy, zlepšili hospodaření a zahájili velkou modernizaci vozidel. Dalším cílem je vznik holdingu, který zvýší konkurenceschopnost Českých drah," řekl. Žaludovi se do drah podařilo ze státního ziskat podstatně více peněz než jeho předchůdcům, i když na poslední chvíli, než musely stát a kraje vypisovat na vlaky soutěže. Za jeho vlády začala nejrozsáhlejší modernizace vlaků, která si však vyžádala velké zadlužení drah, rozprodej majetku a často i nepřliš transparentní výběr firem,

kteří se na výrobě nových vlaků podílejí. Pro některé se staly zakázky pro dráhy zdrojem vysoce nadprůměrných zisků.

### **Nový šéf drah to nebude mít lehké**

Žaludovo působení na drahách je unikátem i z jiného důvodu, přežil na svém postu už sedm různých ministrů. I když se několikrát mluvilo o jeho konci, vždy nakonec svůj post ustál. I teď je favoritem, zvláště poté, co ministerstvo dopravy ovládla ODS, k níž má Žaluda nejbližší. Podle někdejšího šéfa Českých drah a železničního experta Emanuela Šípa patří v historii generálních ředitelů ČD Žaluda k těm lepším a schopnějším. "Je potřeba si uvědomit, že jde o post, ve kterém má velmi omezený prostor k manévrování vzhledem k tlaku politiků a neustálému podfinancování železnice," řekl Šíp. Kriticky naopak jeho působení hodnotí Radim Jančura, majitel RegioJetu. "Sečteno, podtrženo, pan Žaluda zhoršil ekonomiku Českých drah o 7,3 miliardy ročně, ČD dosáhly rekordního předlužení," řekl Jančura. Na Žaludu přitom nečekají v případě znovuzvolení lehké roky, železnici čeká liberalizace, na trh se tlačí řada soukromých dopravců. Firma se v minulosti výrazně zadlužila a musí také vyřešit budoucnost ČD Cargo. Dceřiná firma měla původně sypat drahám dividendy, namísto toho se dostala do obřích potíží.

---

### **19. 12. 2012 Zaměstnanci ČD si měli přilepšovat krádežemi nafty z lokomotiv (Hradec Králové)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/208088-zamestnanci-cd-si-meli-prilepsovati-kradezemi-nafty-z-lokomotiv/>)

Královéhradečtí policisté podezírají pět zaměstnanců Českých drah z krádeží nafty z lokomotiv. Údajně odcizili desítky tisíc litrů motorové nafty za stovky tisíc korun. V případě odsouzení jim hrozí až tříletý trest vězení. Muži se ke krádežím doznali. ČD se všemi pěti zaměstnanci okamžitě rozvázaly pracovní poměr. Podezřelí muži ve věku od 30 do 40 let pracovali v depu na různých pozicích, například jako strojevodci, posunovač nebo vedoucí technologického zázemí. "Jsou podezřelí, že naftu kradli z lokomotiv odstavených na údržbu nebo opravu," uvedla mluvčí hradecké krajské policie. Na krádeže podle ní upozornil anonym, v depu prý bylo veřejným tajemstvím, že se v něm krade nafta.

ČD tvrdí, že se případ podařilo odhalit díky dříve nastavenému vnitřnímu opatření podniku. O jaká opatření jde, mluvčí ČD z taktických důvodů nevedla. "Mohu uvést, že nám běží pilotní projekt na umístění speciálních čidel na motorových lokomotivách a vozech, která stále monitorují aktuální stav. Tento projekt se velmi osvědčil, chceme v průběhu let 2013 až 2015 osadit čidly více vozů a lokomotiv," uvedla Kateřina Šubová. Dodala, že letos dráhy evidují celkem 12 případů a jeden pokus o podobnou krádež.

Muži podle policie naftu většinou odčerpali do svých kanystrů při opravě lokomotivy v depu nebo v myčce. "Jednalo se o místa, kde mohli bez rizika prozrazení v klidu plnit své kanystry. Ty pak naložili do svého auta buď hned v depu, nebo si je při šibování lokomotivy připravili vedle slepé koleje a později si je vyzvedli," uvedla mluvčí. Během jednoho dne muži z nádrže na 4 000 litrů dokázali odčerpát i 600 litrů nafty. Všichni podezřelí vlastnili auta s naftovým motorem. Kriminálníisté nevylučují, že by se počet obviněných mohl v budoucnu rozšířit o další prověřované osoby.

---

### **19. 12. 2012 Platy na železnici vzrostou zaměstnancům Českých drah a SŽDC**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/platy-na-zeleznici-vzrostou-zamestnancum-ceskych-drah-a-szdc/880063>)

Zaměstnancům Českých drah a Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) se příští rok mírně zvýší platy. Maximálně půjde o 1,8 procenta proti letošnímu roku. Vyplývá to z kolektivních smluv, které s vedením společností uzavřely odbory. Platy se naopak kvůli špatné hospodářské situaci nebudou zvyšovat v dceřiné společnosti Českých drah – ČD Cargo. Průměrná mzda včetně příplatků za práci o víkendech a noční služby se ve všech třech společnostech pohybuje kolem 27.000 korun. Je tak o 2 500 korun vyšší než celorepublikový průměr. "Služebně starší zaměstnanci si v příštím roce polepší o 1,8 procenta a služebně mladší zaměstnanci o 0,5 procenta," potvrdil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Zvýšení platů se týká zaměstnanců s takzvanými tabulkovými platy. Zaměstnanecké benefity a délka volna zůstává podle Ptačinského proti letošnímu roku prakticky beze změn, stejné podmínky dohodly i České dráhy, dodal.

Všechny tři společnosti reflektovaly na to, že hospodářská situace není nikterak valná, řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Ladislav Vokoun. Nárůst mezd proto nedosáhl ani výše inflace, která se očekává příští rok lehce nad dvěma procenty. Zároveň ale dodal, že dohoda o zmrazení mezd na ČD Cargo je v současné situaci, kdy se společnost propadá do ztráty a hrozí masivním propouštěním, rozumný kompromis. Propouštění se v příštím roce naopak vyhne jak samotným Českým drahám, tak zaměstnancům správy železnic. SŽDC s k udržení zaměstnanosti zavázala přímo v kolektivní smlouvě, uvedla dnes společnost. ČD a SŽDC zaměstnávají zhruba 16.000 lidí, nákladní dopravce ČD Cargo má přibližně 9 500 lidí.

Proti letošnímu roku budou muset železničáři sáhnout hlouběji do kapsy při nákupu režijní jízdenky, která jim za paušální cenu umožňuje cestovat vlaky Českých drah zadarmo. Tento doklad proti letošnímu roku zdraží o 250 korun na 750 korun, což bylo součástí dohody odborů s ministerstvem dopravy z loňského prosince. Cena režijní jízdenky by stejným tempem měla růst i v roce 2014, kdy by měla vyjít na 1 000 korun. Zaměstnanci drah mohou čerpat šest týdnů dovolené ročně. Úřednické profese mají pracovní dobu stanovenou na 38,5 hodiny týdně a zaměstnanci v provozu, například strojvedoucí a vlakový doprovod, pracují týdně 36 hodin, vyplývá z kolektivní smlouvy.

## 19. 12. 2012 Železniční doprava se Vysočině prodraží. Kvůli novým motorákům (RS1)

Zdroj: iDNES.cz ([http://jihlava.idnes.cz/kraj-vysocina-vice-doplati-na-zeleznicni-dopravu-fb5-jihlava-zpravy.aspx?c=A121219\\_160217\\_jihlava-zpravy\\_mv](http://jihlava.idnes.cz/kraj-vysocina-vice-doplati-na-zeleznicni-dopravu-fb5-jihlava-zpravy.aspx?c=A121219_160217_jihlava-zpravy_mv))

České dráhy jezdí po Vysočině s novými vozy Regio-Shuttle RS1 firmy Stadler. Nakoupilo jich třináct. A dopravní obslužnost po nasazení nových vlaků si nechají od kraje zaplatit. Jen kvůli třinácti stadlerům zaplatí Kraj Vysočina drahám o patnáct milionů víc, než když tu nové vozy nejezdily. Autobusoví i vlakoví dopravci dostanou v příštím roce od Kraje Vysočina více peněz na úhrady ztrát v regionálních spojích. Přírůstek peněz u Českých drah bude vyšší. Na železnici kraj pošle až 293 milionů korun, u autobusových spojů dokryje ztráty do maximální výše 276 milionů Kč.

Na to, že platby drahám vzrostou meziročně zhruba o 25 milionů korun, upozornil v úterý na jednání krajského zastupitelstva bývalý hejtman Miloš Vystrčil z opoziční ODS. "Měli jsme informace, že smlouva s Českými drahami je stabilní a dlouhodobá. Teď se ale bude na rok 2013 navyšovat úhrada prokazatelných ztrát zhruba o deset procent. V porovnání s autobusovými linkami je zde navýšení dvojnásobné," řekl Vystrčil a doplnil, že má informace, že se do navýšení plateb promítá i nákup nových vozů Stadler.

Kraj, v jehož čele stojí sociální demokraté, bude Českým drahám přispívat na odpisy nových vozů. "České dráhy spočítaly a chtěli po nás 37 milionů korun ročně, Vysočina jim bude poukazovat 15 milionů po dobu pěti let. Vzhledem k tomu, že u těch vozů se bavíme o době odpisování 20 let, tak si myslím, že takto nastavená smlouva je výhodná pro obě strany," dodal Joukl. "Bez kraje by dráhy nejezdily a kraj by bez Českých drah zase neměl dopravu a taky nejezdil," poznamenal ještě náměstek hejtmána.

### Dráhy by bez kraje nejezdily. A kraj by nejezdil bez drah

"My jsme měli dvě možnosti, buď se s Českými drahami domluvit, nebo tady stadlery nemít a uzavřít nějaký počet tratí. Ta situace je velmi složitá. Když něco zavřeme, tak uslyšíme kritiku. Když uděláme něco jiného, tak je to také špatně. Chápu, je to kritika opozice. S Českými drahami byl dojednan kompromis," uvedl hejtman Kraje Vysočina Jiří Běhounek. "Mohli jsme říct drahám 'nula a nazdar'. České dráhy by ale bez kraje nejezdily a kraj by zase nejezdil bez Českých drah," doplnil jeho náměstek pro dopravu Joukl. Kraj podle něj nechtěl hradit více než polovinu objemu odpisů nových vlaků, což se nestane. Z vysočinského rozpočtu půjde ale do pokladny Českých drah za následujících pět let navíc 75 milionů korun. "To vysvětlení, které mi dal pan náměstek Joukl, pokud je to pravda, akceptuji," reagoval Miloš Vystrčil.

Třináct nových motoráků nakoupily České dráhy za 700 milionů korun, Evropská unie zaplatila 40 procent nákladů. Kvůli novým Stadlerům investovala peníze navíc také Správa železniční dopravní cesty. Vlaky nekomunikovaly optimálně se starším zabezpečovacím zařízením železničních přejezdů na trati z Jihlavy přes Horní Cerekev do Jihlávky. "Až na dva přejezdy, kterými stadlery projíždějí s houkáním a pomalou jízdou, již byl problém odstraněn. U zbývajících přejezdů se to stihne do Vánoc. Úpravy přejezdů vyšly na částky v řádu desetitisíců korun. Trať by ale celkově potřebovala modernizaci. Náklady odhadujeme na 120 milionů korun," sdělil Jakub Ptačinský z odboru komunikace SŽDC.

**Kolik peněz kraj dává na dopravu**

Autobusy: Dopravci dostanou na úhradu prokazatelné ztráty ve veřejné linkové osobní dopravě celkem nejvýše 276 milionů korun, za ujetých 15,7 milionů kilometrů. Dopravu zajišťuje 22 dopravců.

Vlaky: Zde bude pokrytí ztrát maximálně ve výši 293 milionů Kč. Hlavním dopravcem jsou České dráhy, menší objem kilometrů zajišťuje jindřichohradecká úzkokolejka. Kraj si objednal 4,2 milionů ujetých kilometrů.

**20. 12. 2012 O drážní komunikace mají zájem ČD Telematika, Telefónica a Sitel**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/o-drazni-komunikace-maji-zajem-cd-telematika-telefonica-a-sitel-941598>)

Do přelomového tendru na zajištění drážních telekomunikací se přihlásily tři firmy. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) sice jména tají, podle zjištění deníku E15 ale mají o čtyřletý kontrakt za dvě miliardy korun zájem Telefónica, Sitel a ČD Telematika. Zástupci všech tří firem svoji účast potvrdili. Společnost ČD Telematika železniční komunikaci jako dcera Českých drah nyní zajišťuje, zbylé dvě firmy by ji ale z tohoto byznysu rády vystrnadily. Je to přitom vůbec poprvé, co se o zajištění těchto služeb mohou firmy utkat ve veřejné soutěži. „Teď bude probíhat zkoumání jejich nabídek, zda zaslané rozsáhlé dokumentace obsahují vše, co bylo v zadávacích podmínkách požadováno,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Neveřejné telefonní, datové a digitální rádiové sítě, které pomáhají řídit provoz na kolejích, mají přes dvacet tisíc uživatelů a jsou umístěny ve více než šesti tisících budovách v 1 500 obcích. Vítěz soutěže bude muset zajistit bezchybný provoz například také požární signalizace, hodin nebo informačních tabulí na nádražích. Dvě smlouvy Telematiky vyprší s koncem roku. Vzhledem k tomu, že obří tendr nabral zpoždění, dohodla se správa železnic s Telematikou na pokračování spolupráce po přechodné období, než bude znám vítěz soutěže. Toho by měly železničáři vyhlásit nejpozději do dvou měsíců. Zadávací dokumentaci si na začátku vyzvedlo osm firem.

**20. 12. 2012 Nesmíte říct, kolik nám platíte, ženou dráhy ministerstvo k soudu**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zaloba-ceskych-drah-na-ministerstvo-dopravy-kvuli-dotacim-pa0-eko-doprava.aspx?c=A121220\\_1868906\\_eko-doprava\\_skr](http://ekonomika.idnes.cz/zaloba-ceskych-drah-na-ministerstvo-dopravy-kvuli-dotacim-pa0-eko-doprava.aspx?c=A121220_1868906_eko-doprava_skr))

České dráhy podaly na soud několik předběžných opatření, aby ministerstvo dopravy nevydalo informace o tom, kolik musí stát doplácet na každý kilometr rychlíků na jednotlivých tratích. Přitom ministerstvo je jediným akcionářem drah. Dosud zveřejňovalo jen zprůměrované číslo. Se žádostí o poskytnutí údajů o výnosech a nákladech jednotlivých tratí se na ministerstvo obrátil šéf společnosti RegioJet Radim Jančura podle zákona o svobodném přístupu k informacím.

Ministerstvo ročně drahám posílá přes čtyři miliardy korun na objednané rychlíky. "Jde o peníze daňových poplatníků a mělo by být samozřejmé zveřejňovat, jak jsou které linky prodělečné," vysvětlil Jančura, který to požadoval i kvůli soutěži na první rychlíkovou trasu Olomouc – Krnov – Ostrava. Právě na ní totiž začaly dráhy velmi podivně hýbat s čísly a průměrná ztráta na kilometr se v jednotlivých letech liší o desítky procent.

Ministerstvo přes rok nechtělo dokumenty vydat, ministr dopravy Pavel Dobeš však ještě těsně před svým odchodem dal po soudním rozkladu za pravdu Jančurovi a nařídil údaje zveřejnit. Proti tomu však razantně vystoupily České dráhy. "Rozhodnutí ministra dopravy je, podle názoru Českých drah, věcně i právně vadné, protože tímto rozhodnutím byla významně dotčena práva společnosti, aniž by s touto společností bylo jednáno jako s účastníkem řízení," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj jsou tyto údaje označeny jako obchodní tajemství a ministerstvo riskuje pokutu 500 tisíc korun a náhradu škody.

Ještě předminulou neděli přitom šéf drah Petr Žaluda v Otázkách Václava Moravce vyzýval ministerstvo, ať smlouvu zveřejní. Podle Joklíka se to však týkalo pouze údajů za provoz rychlíků Olomouc – Krnov – Ostrava. S jejich zveřejněním dráhy nemají problém, protože chtějí ukázat, že jsou levnější než nabídky soukromých dopravců. Ministerstvo zatím čeká na výsledek rozhodnutí soudů. V prvním případě už však Městský soud v Praze rozhodl v neprospěch drah a předběžné opatření nevydal, druhé ještě není rozhodnuté. Pro dráhy jde o mimořádně citlivý dokument. Může například ukázat, zda na lince z Prahy do Ostravy před koncem dotací skutečně vydělávaly, jak tvrdily.



**20. 12. 2012 Dráhy hledají „vlakušky“ na čtyři roky. Jako zaměstnance je nechtějí**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-hledaji-stewardky-na-ctyri-roky-d8t-eko-doprava.aspx?c=A121220\\_091333\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-hledaji-stewardky-na-ctyri-roky-d8t-eko-doprava.aspx?c=A121220_091333_eko-doprava_fih))

Cestující Českých drah mezi Prahou a Ostravou a Prahou a Brnem budou nadále kromě průvodčích doprovázet další čtyři roky i "vlakušky". Dráhy už vypsalý soutěž na firmu, která bude drahám zajišťovat přítomnost stewardek a stewardů, kteří cestujícím rozdávají například noviny nebo prodávají občerstvení. "Jde o činnost, pro kterou se vžil označení vlakuška, i když dnes tuto činnost vykonávají i muži," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Dosud tuto činnost zajišťuje pro dráhy společnost Tess Promotion, která získala zakázku v podlimitní soutěži. Od nové soutěže si slibují sjednocení služeb pro zákazníky vybraných vlaků. I nadále počítají s tím, že zůstanou ve vlacích z Prahy do Ostravy a v D1 Expresech mezi Prahou a Brnem. Na každý vlak mají dráhy dvě vlakušky, jednu pro první třídu, druhou pro ostatní vagony. Dráhy nechtějí na takové služby využívat vlastní zaměstnance. Podle nich je totiž takový způsob levnější, protože vlakušky nemusí kromě rozdávání novin a obsluhy minibaru víceméně nic umět. "Na náš vlakový personál jsou kladeny podstatně vyšší odborné požadavky hlavně v oblasti tarifního odbavení a zajištění bezpečného provozu," vysvětlil Štáhlavský. Čtyřletý kontrakt má odhadovanou cenu 57 milionů korun.

**20. 12. 2012 Internet míří do dalších expresů Českých drah (EC 274/275, Ex 144/145)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15584/>)

České dráhy rozšiřují WiFi připojení k internetu do dalších vlaků. Ve zkušebním provozu je tak nově zavedeno připojení k internetu ve vlacích EuroCity 274/275 Jaroslav Hašek Praha – Brno – Bratislava – Budapešť a zpět a Expres 144/145 Landek Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina a zpět. V obou vlacích je zkušební provoz WiFi zajištěn ve vozech 1. třídy. O možnosti připojení k WiFi informují příslušné piktogramy ve voze. WiFi připojení k internetu je v provozu na území České republiky. České dráhy plánují v příštích letech zavést službu WiFi do až několika stovek osobních vozů v dálkové i v regionální dopravě. Se zaváděním WiFi do dalších dálkových vlaků by se mohlo začít v závěru příštího roku. Připojení k internetu by se pak stalo další z běžně dostupných služeb na expresních a také na vybraných rychlíkových a regionálních linkách. V případě regionálních osobních vlaků disponují WiFi například moderní komfortní jednotky RegioPanter a RegioShark, které jsou postupně uváděny do provozu od letošního podzimu.

Spoje Českých drah, ve kterých je možné využít WiFi:

- SuperCity Pendolino (Františkovo Lázně – Plzeň –) Praha – Ostrava – Bohumín (cestující mají k dispozici také palubní internetový portál s informacemi a zábavou);
- D1 Expres Praha – Brno;
- Regionální spoje zajištěné soupravami RegioPanter a RegioShark, aktuálně např. Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř; Olomouc – Prostějov – Nezamyslice, Karlovy Vary – Most, okolí Plzně, Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm a další linky.

Spoje ČD, ve kterých probíhá zkušební provoz WiFi:

- EuroCity 274/275 Jaroslav Hašek Praha – Brno – Bratislava – Budapešť;
- Expres 144/145 Landek Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina.

**20. 12. 2012 Deutsche Bahn žádá odškodné od dodavatelů včetně Moravia Steel**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/deutsche-bahn-zada-odskodne-od-dodavatelu-vcetne-moravia-steel/880597>)

Německá státní železniční společnost Deutsche Bahn požaduje kvůli kartelu odškodné 550 milionů eur (téměř 14 miliard Kč) od několika dodavatelů kolejí, včetně české firmy Moravia Steel. Informovala o tom dnes agentura Reuters. Mluvčí Moravia Steel Lucie Drahošová uvedla, že se na společnost německé dráhy s žádným požadavkem o náhradu škody neobrátily. Žaloba je namířena rovněž proti německým firmám ThyssenKrupp a Vossloh a bývalému majiteli jedné z divízi společnosti Vossloh.

Německý regulační úřad v červenci vyměřil čtyřem výrobcům a dodavatelům železničních kolejí pokutu 124,5 milionu eur (přes tři miliardy Kč) za kartelovou dohodu o cenách a zakázkách. Pokuta se týkala firem ThyssenKrupp, Vossloh a dvou divízi rakouské společnosti Voestalpine. Úřad uvedl, že kvůli tomuto kartelu vyšetřuje i další podniky. Deutsche Bahn tehdy upozornila, že bude kvůli kartelu

požadovat odškodné ve výši minimálně 100 milionů eur. Firma dnes uvedla, že se snažila s účastníky kartelu dohodnout mimosoudně, ale někteří z nich rozhovory přerušili. "Nevidíme jinou možnost, než uskutečnit právní kroky," dodala.

Drahošová uvedla, že společnost Moravia Steel se o žalobě německých státních drah dozvěděla ze zahraničního tisku. "Společnost Moravia Steel nebyla v souvislosti s kartelovými dohodami šetřena antimonopolním úřadem a nebyla jí uložena žádná pokuta. Rovněž německé státní dráhy Deutsche Bahn se neobrátily na společnost Moravia Steel s žádným požadavkem o náhradu škody a společnost Moravia Steel také nebyla doručena žaloba, o které se zahraniční tisk zmiňuje," uvedla Drahošová. Dodala, že firma celou záležitost s podáním žaloby bezodkladně prověří.

---

## **21. 12. 2012 SŽDC se odvolá proti pokutě antimonopolního úřadu (Lysá nad Labem – Praha-Vysočany)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-se-odvola-proti-pokute-antimonopolniho-uradu-942069>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se odvolala proti pokutě 900 tisíc korun, kterou dostala na podzim od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Případem se bude zabývat rozkladová komise předsedy ÚOHS Petra Rafaje. SŽDC podle antimonopolního úřadu chybovala v zakázce o objemu 237 milionů korun na modernizaci tratě mezi Lysou nad Labem a Prahou-Vysočany. Správa chybovala podle ÚOHS tím, že z tendru neoprávněně vyloučila společnost Skanska, jejíž nabídka byla o více než čtvrtinu nižší než nakonec realizovaná cena.

Podle SŽDC byla u některých objektů stavby nabídka Skansky mimořádně nízká. Po firmě chtěla zdůvodnění cen. Zadavatel konkrétně požádal o rozepsání agregovaných položek v nabídce podle podrobných technických specifikací a o ověření cen dodávek u jednotlivých dodavatelů. Skanska požadované vysvětlení předložila, zadavatel ji však přesto vyloučil se zdůvodněním, že jednotlivé ceny nebyly podloženy patřičnými podklady. Tento postup SŽDC byl nezákonný, rozhodl úřad. „Skanska požadavky zadavatele na vysvětlení mimořádně nízké nabídkové ceny splnila, neboť položky rozepsala a uvedla jednotkové ceny dodávek a montáže i ceny od dodavatelů. Zadavatel nemohl uchazeči vytýkat absenci dalších dokumentů zdůvodňujících mimořádně nízkou nabídkovou cenu, když žádné další podklady ve své žádosti nepožadoval,“ uvedl již dříve Rafaj.

Podle SŽDC nabídka Skansky vykazovala na rozdíl od ostatních nabídek znaky mimořádně nízké nabídkové ceny. „Důvodem pro podání rozkladu je skutečnost, že uchazeč nebyl vyloučen z důvodu nepředložení 'patřičných podkladů', nýbrž proto, že ve svém zdůvodnění mimořádně nízké nabídkové ceny neuvedl žádná objektivní fakta, kterými by vysvětlil důvod mimořádně nízké nabídkové ceny obsažené v jeho nabídce tak, jak vyžaduje zákon o veřejných zakázkách,“ uvedl koncem října mluvčí SŽDC Pavel Tesař.

---

## **22. 12. 2012 Čína postavila rekordně dlouhou vlakovou trať, otevře na Maovo výročí**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/rekordne-dlouha-trat-pro-vlak-y-v-cine-dwd-eko-doprava.aspx?c=A121222\\_223148\\_eko-doprava\\_brm](http://ekonomika.idnes.cz/rekordne-dlouha-trat-pro-vlak-y-v-cine-dwd-eko-doprava.aspx?c=A121222_223148_eko-doprava_brm))

Čína novinářům představila rekordně dlouhou trať pro vysokorychlostní vlaky, která spojí hlavní město Peking s jihočínskou metropolí Kuang-čou (Kanton). Trať dlouhá 2298 kilometrů protíná tři časová pásma a vlaky na ní pojedou průměrnou rychlostí 300 kilometrů v hodině. Provoz bude zahájen příští středu. "Je to nejdelší a technicky nejvyspělejší vysokorychlostní trať v Číně i na celém světě," prohlásil čínský ministr železnic Čou Li. Cestu z Pekingu do Kuang-čou nová trať zkrátí z 22 na osm hodin. Zastávek je na trase 35, mimo jiné i ve velkých městech Čeng-čou, Wu-chan a Čchang-ša. Příští středa nebyla jako datum slavnostního uvedení do provozu zvolena náhodou, napsala agentura Nová Čína. Na 26. prosinec připadá 119. výročí narození někdejšího čínského vůdce a zakladatele komunistické Čínské lidové republiky Mao Ce-tunga. Provoz na rekordní trati bude zahájen krátce před Novým rokem, kdy miliony Číňanů křižují zemi při cestách za příbuznými.

Čínská vysokorychlostní železnice se stala v minulosti terčem ostré kritiky. Důvodem byla především srážka dvou vysokorychlostních vlaků v červenci 2011 u města Wen-čou, která si vyžádala 40 obětí a na 200 zraněných. Od nehody Čína omezila projekty týkající se vysokorychlostních tratí. Peking přesto letos v říjnu zahájil testovací jízdy vysokorychlostního vlaku, který může jet rychlostí více než 350 kilometrů za hodinu i v teplotách pohybujících se kolem minus 40 stupňů Celsia. Jezdit má na nové trase spojující přístav Ta-lien na severovýchodním pobřeží Číny s městem Charbin, jež je po většinu zimy pod sněhovým příkrovem.

## 26. 12. 2012 Na nejdelší rychlotrati na světě se projely první vlaky (Peking – Kanton)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-nejdelisi-rychlotrati-na-svete-se-projely-prvni-vlaky-942335>)

Na trať dlouhou téměř 2 300 kilometrů se dnes vydal z Pekingu do Kantonu vysokorychlostní vlak, který tuto vzdálenost urazí za osm hodin. Čína tak zprovoznila vůbec nejdelší železniční trasu, po níž budou vlaky jezdit rychlostí 300 kilometrů v hodině. Záběry z výjezdu vlaku i z jeho interiéru dnes vysílala živě státní čínská televize. Termín inaugurace byl zvolen záměrně na dnešek, na nějž připadá 119. výročí narození Mao Ce-tunga. V devět hodin místního času (2:00 SEČ) vyjela jedna souprava z Pekingu, o hodinu později pak další z Kantonu. Nový vlak urazí 2 298 kilometrů třikrát rychleji než vlaky, které na trati jezdily dosud.

První železniční úsek spojený vysokorychlostními vlaky byl v Číně zprovozněn v roce 2007. Do roku 2010 pak Číňané vybudovali síť dlouhou 8 000 kilometrů a počítají s tím, že do roku 2020 ji zdvojnásobí. Nic na tom nezmění ani četné korupční skandály nebo nehody. Loni v červenci narazila do vysokorychlostního vlaku jiná souprava. Zahynulo tehdy 40 lidí a 200 bylo zraněno. Příčinou byla porucha signalizace, ale po rozsáhlém vyšetřování bylo potrestáno 54 lidí včetně někdejšího ministra železnic. Před otevřením úseku mezi Pekingem a Kantonem proto úřady veřejnost ujistily, že byla zavedena přísnější pravidla pro údržbu a kontrolu tratě a vlaků. List Global Times dnes ale napsal, že i přesto jsou s touto technologií spojené určité problémy. „Všechna rizika nelze pro budoucnost zcela odstranit,“ píše list. Peking i tak letos v říjnu zahájil testovací jízdy vysokorychlostního vlaku, který může jet rychlostí více než 350 kilometrů za hodinu i v teplotách kolem minus 40 stupňů Celsia. Jezdit má na nové trase spojující přístav Ta-lien na severovýchodním pobřeží Číny s městem Charbin, jež je po většinu zimy pod sněhovým příkrovem.

## 31. 12. 2012 Železnice 2012: Rok velkých plánů a malých krůčků

Zdroj: ČT24.cz (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/207504-zeleznice-2012-rok-velkych-planu-a-malych-krucku/>)

Česká železnice udělala v roce 2012 významný krok k současnosti. České dráhy začaly na koleje posílat nové motorové vozy, elektrické jednotky i řídicí vozy, které vesměs obohatily regionální dopravu. Vyjel jeden zcela nový osobní dopravce, další firmy se začaly připravovat na vstup na koleje. RegioJet, jehož dálkové vlaky se na kolejích objevily už v roce 2011, začal jezdit v plném rozsahu, a navíc se začal připravovat na další expanzi – chce vyrazit na Berlín. Přes zjevné novinky ale zaznělo během roku mnohem více slibů – na nové vlaky, nové dopravce i celé nové trati.

### Vlaky jsou stále pomalé – chybějí jim lepší trati

Pendolino může jezdit až 230kilometrovou rychlostí, vagony Regiojetu a Českých drah dosáhnou až 200 km/h, Leo Express se chlubí jednotkou schopnou ujet za hodinu až 190 kilometrů. Žádnému dopravci to není nic platné – vlaky se v Česku rozjedou maximálně na 160. Jedním z klíčových témat posledních let je proto stavba co nejrychlejších tratí – nejlépe vysokorychlostních tras, které nejenom zrychlí cestování po kolejích, ale také ponechají Česko na evropské železniční mapě. Jinak totiž hrozí, že republiku budou dálkové vlaky objíždět Německem nebo třeba i Polskem.

V roce 2012 se dostaly do centra pozornosti dvě trati – tzv. Dunajsko-vltavská dráha, která by měla zrychlit cestování mezi Plzní a Řeznem, potažmo Prahou a Mnichovem, a vysokorychlostní železnice z Prahy do Drážďan. V obou případech podepsalo Česko memorandum se sousedními spolkovými zeměmi a Správa železniční dopravní cesty počítá s tím, že v dohledné době začne pracovat na modernizaci trati z Plzně na česko-bavorské hranice u Domažlic. Vzdálenější je potom příslibená rychlodráha do Drážďan, která má především zrychlit cestu z Prahy do Berlína a to až o polovinu. Problém ale může nastat na německé straně. Memoranda o zlepšení přeshraničního spojení podepsali zástupci zemských vlád, peníze na nákladné stavby ale musí dát spolková vláda. Ta se ale tématu tratí do Česka zatím vyhýbá.

Kromě velkolepých mezinárodních projektů má před sebou SŽDC hodně práce i v českém vnitrozemí. Síť koridorů stále není hotova, ačkoli se správa mohla v roce 2012 pochlubit několika dokončenými úseky. Především se podařilo zmodernizovat koridor jižně od Benešova na trati z Prahy do Českých Budějovic (což se paradoxně vůbec nepromítlo do jízdního řádu), prakticky hotovo je také mezi Berounem a Rokycany. Blízko realizaci se ocitla i přeložka trati z Rokycan do Plzně, zatím ji ale zastavila stížnost neúspěšných stavebních firem k antimonopolnímu úřadu.

Hlavně kvůli pomalým tratím zůstává železnice v Česku daleko za svými možnostmi. Ve srovnání s automobilem je rychlejší cestování pouze na malém počtu relací a vlaky často zaostávají i za autobusem. Rychlost sice nemusí být vždy to hlavní – vlaky nabízejí třeba pojízdnou toaletu, obvykle také mnohem více místa na nohy či na hlavu než osobní auto nebo i autobus. V řadě případů je ale jejich rychlost tak nízká, že komfort vlaku ničemu nepomůže.

### **Monopol drah? Kdeže (aneb růst konkurence)**

Již dlouho spřádaly soukromé firmy plány, jak budou konkurovat státem vlastněným Českým drahám. V regionální dopravě to fungovalo, několik dopravců se uchytilo na lokálkách, občas to ale byly tratě, o které již dráhy neměly zájem. Dálkového konkurenta dostaly ČD až loni v podobě RegioJetu s linkou Praha – Havířov. Až rok 2012 ale naplno ukázal jeho možnosti jako konkurenta ČD. Do nového roku vstoupily ČD se dvěma linkami z Prahy na Ostravsko, konkrétně Supercity Pendolino Praha – Ostrava – Bohumín a Ex1 Praha – Bohumín – Žilina. Obě jezdily po dvou hodinách a ani jednu už neobjednával stát (expresy do Žiliny ano, ale pouze mezi Ostravou a státními hranicemi). V létě však přišlo velké rušení – část Pendolin nejzdila o prázdninách, některé spoje byly zrušeny úplně, jiné zase zůstaly v provozu pouze ve vybrané dny. Zkrácen byl také ranní expres do Žiliny (a večerní do Prahy). Naproti tomu RegioJet v témže období postupně prodlužoval své soupravy a přidával jednotlivé spoje, až došel k původně plánovanému dvouhodinovému taktu navíc s vloženými vlaky v nejvytíženějších časech.

Oba konkurenti se ale museli mít na pozoru zejména na podzim, kdy se na koleje vypravily vlaky třetího dopravce, který chce zamířit na trať mezi Prahou a Ostravskem. Leo Express zahájil zkušební provoz se dvěma páry spojů Praha – Ostrava v polovině listopadu, od prosince vypravil čtyři páry na trasu Praha – Bohumín. Je zajímavé, že s lehkými jednotkami, které konstrukčně vycházejí z regionální soupravy, má jízdní doby téměř stejně krátké jako Pendolino, ačkoli postrádá naklápací techniku, která jednotkám ČD pomáhá při průjezdu oblouky.

### **Linky Praha hl. n.–Ostrava hl. n. a jejich jízdní doba k prosinci 2012:**

- SC Pendolino: 3:11 (z Prahy)/3:12 (z Ostravy) – 5 stanic
- Leo Express: 3:15 (z Prahy)/3:19 (z Ostravy) – 5 stanic
- Regiojet: 3:24 (z Prahy)/3:36 (z Ostravy) – 6 stanic
- Expresy ČD: 3:41 (z Prahy)/3:48 (z Ostravy) – 10 stanic

### **Za vším hledej DB (aneb boj o linku Praha – Berlín)**

Zda se udrží všichni tři dopravci na lukrativní trati, kde je cesta vlakem rychlejší než autem, se uvidí až za dlouho. Zatím se ale začala klubat konkurence pro dráhy i jinde. Úmysl vstoupit na železniční trh projevila česká železniční pobočka nadnárodní Arrivy, za kterou stojí německý protějšek Českých drah, tedy DB. Německé dráhy se ale vmísily i do probíhajícího boje mezi ČD a RegioJetem – paradoxně německým státem ovládaná firma vystoupila na straně soukromého dopravce. Obě firmy už od prosince 2011 spolupracují na provozu expresních autobusů Praha – Norimberk a nově také Praha – Mnichov (které konkurují expresům ČD a společnosti Netinera). Na jaře DB oznámila, že s ČD již nebude jednat o provozování mezistátních vlaků Praha – Berlín po roce 2013 (později se vše odložilo na konec roku 2014), a naopak začne vyjednávat o společném projektu s RegioJetem. ČD potom oznámily, že připravují vlastní projekt s partnerem, jehož totožnost je zatím neznámá. České ministerstvo dopravy, které by mělo v provozu mezistátních vlaků hrát klíčovou roli, se tomuto jednání divilo, mluvčí úřadu na jaře uvedl, že o všem ví pouze z médií.

Německé dráhy začaly připravovat společnou mezistátní linku s českým soukromým dopravcem v době, kdy vrcholily přípravy spuštění obdoby RegioJetu v Německu. První soukromý dálkový konkurent DB to sice nebyl, avšak oproti Interconnexu jezdícím dvakrát denně mezi Lipskem a Berlínem (jednou denně až do Warnemünde) zamířil Hamburg-Köln-Express na prestižní trasu mezi Hamburkem a Kolínem. Podobně jako RegioJet nabídl cestujícím komfort první třídy za cenu druhé.

### **Nezvedená dcera Českých drah**

Jak se vlastně Českým drahám v konkurenčním boji daří, lze hodnotit různě, ale fakt je, že zejména jejich expresy jsou stále stejně zaplněné. Budoucnost ČD navíc jistí smlouvy na základní dopravní obslužnost. Zato jejich dceřiná firma ČD Cargo bojuje o holou existenci. Soukromníci mají v nákladní železniční dopravě stále větší slovo a ČD Cargo marně hledá způsob, jak odpovědět na rychlý odchod zákazníků k jiným firmám. Situaci se již začali zabývat politici, vláda i opozice se totiž shodují, že v příštím roce hrozí Cargu insolvence.

**Railjet? Nechceme. Tedy vlastně ano... (anebo nová vozidla ČD)**

Dálková konkurence se kromě českých a německých kolejí objevila i v Rakousku. V prosinci 2011 začala jezdit firma Westbahn, která podobně jako Leo Express vsadila na upravenou verzi regionálních jednotek. Vyjely na hlavní trasu Vídeň – Linec – Salcburk. Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) zareagovaly rozšířením svých spojů Railjet na většinu dálkových linek.

Jednou z výjimek zůstaly vlaky z Vídně na severozápad do Prahy a na sever přes Ostravu do Polska. Nemuselo by to tak ale zůstat navždy. ČD již v roce 2010 dostaly nabídku na nákup patnácti netrakovních jednotek Viaggio Comfort od Siemensu, na které ÖBB nevyužily opci. Právě ty jezdí na spojích Railjet (a občas jsou tak samy označovány) a jejich nákup Českými dráhami Rakušané podporovali. Po právních tahanicích s plzeňskou Škodou v roce 2011 posvětil ÚOHS počátkem roku 2012 smlouvu ČD se Siemensem na nákup patnácti jednotek, které měly jezdit na lince Vídeň – Praha – Hamburk. Nákup však byl podmíněn tím, že se dráhám podaří vyjednat jejich provoz v Německu. Poté, co DB ohlásily, že budou jednat pouze s RegioJetem, začalo se nad Viaggi smrákat. Transakci ale nakonec zachránily ÖBB, které se s ČD dohodly na společném provozu linky Railjet z Prahy přes Brno do Štýrského Hradce. S tím se stále počítá, nové soupravy ale zatím nejsou v provozu, dohoda ČD a ÖBB se týká období po roce 2014. Pořízení nových netrakovních jednotek by měli poznat cestující i tam, kam jezdit nebudou. Dráhy tak vlastně pořídí desítky nových vagonů, které na mezistátních linkách nahradí dnešní vozovou "elitu". Ta se tak přesune na vlaky, které dnes nejsou tak kvalitní a nejhorsí vozy by pak již mohly zamířit do šrotu.

**Regionovy končí, přicházejí nové vlaky (aneb nové vlaky v regionech)**

Jakoby symbolicky skončily v polovině prosince modernizace starých dvounápravových motorových vozů, ze kterých vznikaly jednotky Regionova – sice pohodlnější, avšak ve srovnání s moderními vozidly stále zaostávající. V budoucnu už by "skákající" motoráky – ať už rekonstruované, nebo ne – nemusely být potřeba. Dráhy začaly ve velkém nakupovat nové motorové i elektrické jednotky, jejichž nasazením jsou podmíněny smlouvy s kraji na zajištění dopravní služby. Cestující se tak letos mohli svést dvěma variantami motorového vozu Regioshuttle, dieselovou jednotkou Regioshark i elektrickou soupravou Regiopanter, která vzniká hned ve třech verzích. Celý rok pokračovaly také dodávky dvoupodlažních elektrických vlaků Cityelefant, které se ale sériově vyrábějí již od roku 2000 a přes průběžné změny jejich podoby nelze hovořit o novince. Na více českých tratích se podívala také pronajatá moderní vozidla od zahraničních dopravců. Zlepšení by mělo kromě regionů přijít i do dálkové dopravy – a to nejenom na "konkurenční" trasu Praha – Ostrava. Dráhy nechaly rekonstruovat vozy se služebním oddílem a také stárnoucí vagonů z 80. a 90. let. Některé výsledky už jsou vidět, ať jde o nové (zatím však poruchové) řídicí vozy, nebo rekonstruované služební vagonů, na jiné se stále čeká.

**Čekajme dál (aneb přes novinky zůstává "páteř" provozu zastaralá)**

Přes plánované nákupy a rekonstrukce zůstává na některých místech situace na železnici značně neutěšená. Například na rychlíkové lince z Prahy do Českých Budějovic nejezdí již od roku 2011 žádný vůz druhé třídy vyrobený nebo alespoň zrekonstruovaný po roce 1990. O mnoho lepší to není ani na trase z Prahy do Plzně, ačkoli zde jezdí dvakrát denně vlaky do Bavorska, na kterých se novější vagonů vyskytují (na zbylých dvou párech bavorských spojů naopak jezdí staré německé vagonů).

Na českých kolejích stále zůstávají stovky vozů ze 70. a první poloviny 80. let konstruovaných s jediným záměrem – pobrat co nejvíce lidí. Na jejich pohodlí se příliš nehledělo – o mnoho více než sedadla, police na zavazadla, stahovací okna a jednoduchou toaletu v nich cestující nenaleznou. A zatímco se v minulých dvou desetiletích hledělo na modernizaci regionální dopravy, kam kromě Regionov či Cityelefantů přibýly také větší pohodlné motorové vozy, a dráhy pořídily nové vagonů pro mezinárodní dopravu či Pendolina, tento "mezistupeň" zůstal bez povšimnutí. A tak zůstávají zastaralé (ačkoli z železničního hlediska nejsou vyloženě staré!) vozy synonymem kategorie "rychlík" – a také synonymem české železnice. Turisté si na internetu často vyměňují své poznatky – české vlaky pro ně nereprezentují komfortní vagonů, které jezdí do Berlína či Mnichova, ani pendolina či regiojety, nýbrž právě tyto rychlíkové vagonů.