

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2014

## OBSAH

01. 12. 2014	VYKOLEJENÝ VLAK ZASTAVIL DO ÚTERÝ RYCHLÍKY MEZI PLZNÍ A BUDĚJOVICEMI (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ).....	3
01. 12. 2014	ŠKODA VAGONKA DODÁ DO LITVY ELEKTRICKÉ VLAKY ZA 750 MIL. KČ (3X ŘADA 575) .....	3
02. 12. 2014	DRÁHY JEZDÍ NA LOKÁLKÁCH O ČTVRTINU LEVNĚJI. ABY NALÁKALY CESTUJÍCÍ.....	3
02. 12. 2014	DĚLÁME MAXIMUM, TVRDÍ BEZMOCNĚ DOPRAVCI I SPRÁVCE ŽELEZNIC (LEDOVKA) .....	4
02. 12. 2014	CZ LOKO DODÁ LOKOMOTIVY DO FINSKA, JSOU VHODNÉ I DO SILNÝCH MRAZŮ .....	4
02. 12. 2014	OCHROMENÉ ŽELEZNICI POMÁHÁ MOTORÁČEK CYKLOHRÁČEK. DOČASNĚ BEZ HOUPAČKY (LEDOVKA).....	5
02. 12. 2014	SLOVENSKÉ DRÁHY PŘED VSTUPEM REGIOJETU ZLEVŇUJÍ. BUDE CENOVÁ VÁLKA?.....	5
02. 12. 2014	ČESKÉ DRÁHY ODŠKODNÍ CESTUJÍCÍ. ZA ZPOŽDĚNÍ DOSTANOU POUKÁZKY (LEDOVKA) .....	6
03. 12. 2014	VLAKŮ NA OSTRAVU POSTUPNĚ PŘIBÝVÁ. REGIOJET SEHNAL LOKOMOTIVY (LEDOVKA) .....	6
03. 12. 2014	LIBERECKÝ KRAJ ŽALUJE ČD, ZA NEKVALITNÍ SLUŽBY ŽADÁ 27 MILIONŮ KČ .....	7
03. 12. 2014	O PROVOZ POŠUMAVSKÝCH LOKÁLEK STOJÍ TŘI SPOLEČNOSTI (TRATĚ Č. 194, 197, 198) .....	7
03. 12. 2014	STŘEDOASIJSKÉ REPUBLIKY PROPOJILA TISÍC KILOMETRŮ DLOUHÁ ŽELEZNICE (UZEN – BEREKET – GORGAN).....	8
03. 12. 2014	NA VÝCHODĚ ČECH BUDE NOVĚ CELODENNÍ JÍZDNÉ PRO 4 LIDI ZA 400 KČ (IREDO) .....	8
04. 12. 2014	DAN ŤOK BYL UVEDEN DO FUNKCE MINISTRA DOPRAVY.....	9
04. 12. 2014	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY DOKONČILA PRŮJEZD UZLEM PLZEŇ (SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY) .....	9
04. 12. 2014	MONTÉŘI KOMPLETUJÍ OBŘÍ STROJ, KTERÝ U PLZNĚ PRORAZÍ NEJDELŠÍ TUNEL (EJPOVICE – PLZEŇ) .....	10
05. 12. 2014	ŽELEZNIČÁŘŮM STOUPNOU PLATY O TŘI PROCENTA. DOSTANOU I DRAŽŠÍ STRAVENKY (SŽDC).....	10
05. 12. 2014	VLÁDA PROJEDNÁ PŘEVOD NÁDRAŽÍ OD ČD SPRÁVĚ ŽELEZNIC DO KONCE ROKU .....	11
08. 12. 2014	NĚMECKÉ ŽELEZNICE ZA PĚT LET INVESTUJÍ DO TRATÍ 28 MILIARD EUR ....	11
09. 12. 2014	POUČENÍ Z LEDOVKY: DRÁHY CHTĚJÍ PŘI POHROMÁCH I TABULE S FIXACI	11
09. 12. 2014	HORNÍ NÁDRAŽÍ V LITOMĚŘICÍCH BUDE ZA TŘI STA MILIONŮ PŘÍSTUPNĚJŠÍ.. .....	12
09. 12. 2014	ČD PŘÍŠTÍ ROK ZVÝŠÍ POČET VOZŮ S WI-FI NA DVOJNÁSOBNÝCH 400.....	12
10. 12. 2014	BÝVALÝ NÁMĚSTEK DRAH RUTTNER MÁ NÁROK NA ZLATÝ PADÁK, ROZHODL SOUD.....	13
11. 12. 2014	PRVNÍ PŘÍMÝ VLAK SPOJIL ČÍNU A ŠPANĚLSKO. JEL 21 DNÍ A VEZL HRAČKY .....	13
11. 12. 2014	REGIOJET ZATÍM STUDENTY NA SLOVENSKU ZADARMO VOZIT NEBUDE ....	14

12. 12. 2014	SKAUTI PŘIVEZOU RAILJETEM DO ČESKA BETLÉMSKÉ SVĚTLO (20. PROSINCE 2014).....	14
13. 12. 2014	SBOHEM, VINDOBONO. DRÁHY UŽ TĚ NEPOTŘEBUJÍ (OD 14. PROSINCE 2014) .....	16
15. 12. 2014	NA KAČEROVĚ LZE NOVĚ PŘESTOUPIT Z VLAKU NA MHD (ZASTÁVKA PRAHA-KAČEROV).....	18
15. 12. 2014	VLEČKA DO MYDLOVAR NAHRADÍ STOVKY NÁKLADNÍCH AUT, KTERÁ NIČÍ SILNICE .....	18
16. 12. 2014	MZDY V ČESKÝCH DRAHÁCH VZROSTOU V PŘÍŠTÍM ROCE O 2,9 PROCENTA ..	19
16. 12. 2014	ZLODĚJI KOVŮ STRHLI TRAKČNÍ VEDENÍ NA ŽELEZNICI. OPĚT NA TÁBORSKU (BECHYNĚ) .....	20
16. 12. 2014	LETIŠTĚ V MOŠNOVĚ MÁ JAKO PRVNÍ V ČESKU NAPOJENÍ NA ŽELEZNICI (ZKUŠEBNÍ PROVOZ).....	20
16. 12. 2014	BOOM PŘÍMĚSTSKÝCH ZASTÁVEK POKRAČUJE (CHÝNĚ JIH).....	21
17. 12. 2014	DRÁHY SI LOKOMOTIVY PRO RAILJETY PŮJČOVALY PROTIPRÁVNĚ A DOSTALY MILIONOVOU POKUTU.....	21
17. 12. 2014	ČÍNA POSTAVÍ RYCHLOU ŽELEZNICI MEZI BĚLEHRADEM A BUDAPEŠTÍ .....	22
18. 12. 2014	ČD UVÁDĚJÍ DO PROVOZU DALŠÍ ČTYŘI DESÍTKY MODERNIZOVANÝCH VOZŮ, ZAVEDOU VÍCE KOMFORTNÍCH SPOJŮ .....	22
18. 12. 2014	CESTUJÍCÍM VE STANICI UHERSKÝ BROD JIŽ SLOUŽÍ NOVÉ NÁSTUPIŠTĚ ...	23
18. 12. 2014	HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ ZŘEJMĚ NEPADNE. MĚSTO ZRUŠILO STAVBU NOVÉHO TERMINÁLU .....	24
20. 12. 2014	DOMEK HLÍDAČE Č. 47 U ČESKÉ METUJE ZAHRNUL BAGR. KONČÍ I DALŠÍ VECHTROVNY.....	25
20. 12. 2014	DRÁHY VYFOUKLY REGIOJETU VAGÓNY, V RAKOUSKU KOUPILY PADESÁT DALŠÍCH.....	26
22. 12. 2014	PENDOLINA JEZDÍ 10 LET, ZA TÝDEN OBJEDOU ZEMĚKOULI (23. PROSINCE 2004).....	26
22. 12. 2014	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRAŤ. ÚSEKU MODŘICE (MIMO) – BRNO HORNÍ HERŠPICE (MIMO).....	27
26. 12. 2014	NA KRYM PŘESTANOU JEZDIT VLAKY, UKRAJINSKÉ DRÁHY SE BOJÍ O BEZPEČNOST .....	27
30. 12. 2014	ZA KOMPLIKACE ZPŮSOBENÉ LEDOVKOU UŽ ČD VYPLATILY VÍCE NEŽ DVA MILIONY KORUN .....	28
30. 12. 2014	PO STŘETU S VLAKEM ZEMŘELO LETOS NEJVÍC LIDÍ ZA POSLEDNÍ ROKY..	28
30. 12. 2014	V POŘÍČANECH SE SRAZILY VLAKY, PROVOZ NA TRATI JE OBNOVEN .....	28
31. 12. 2014	POLSKÉ PKP CARGO KUPUJE OD BAKALY ZA SKORO TŘI MILIARDY DOPRAVNÍ SKUPINU AWT .....	29

## 01. 12. 2014 Vykolejený vlak zastavil do úterý rychlíky mezi Plzní a Budějovicemi (Horažďovice předměstí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/294104-vykolejeny-vlak-zastavil-do-utyry-rychliky-mezi-plzni-a-budejovicemi/>)

Ve stanici Horažďovice předměstí ráno vykolejil nákladní vlak převážející uhlí. Na hlavní trati Plzeň – České Budějovice, která se využívá i k pokračování na Brno, nebudou jezdit rychlíky ani osobní vlaky až do úterý. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, příčinou byla pravděpodobně závada na vagonu. Souprava měla dvacet jedna vozů, kolem 09:00 vykolejil čtrnáct z nich. Zpět na koleje ho dostává jeřáb. Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala se nehoda stala už před Horažďovicemi ve směru od Plzně a vůz tak mohl poničit i několik kilometrů kolejí. "Místo vykolejení se stále zjišťuje," uvedl. Škoda se bude zřejmě pohybovat v jednotkách milionů korun. Nehodu zřejmě zavinila technická závada na vozidle, konkrétně ukroucený čep na podvozku. "Škody jsou závažnější, než jsme čekali. Jedna výhybka je zničená, druhá částečně a je poškozeno zhruba 200 metrů kolejí," řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Trať by měla být zprovozněna během úterý. "A to ještě po jedné koleji, což už ale bude stačit kapacitě dopravy," dodal Ptačinský. Do úplného zprovoznění úseku by vlaky projížděly nižší rychlostí. Náhradní autobusová doprava je zajištěna mezi stanicemi Horažďovice předměstí – Pačejov a Horažďovice předměstí – Nezvěstice.



## 01. 12. 2014 Škoda Vagonka dodá do Litvy elektrické vlaky za 750 mil. Kč (3x řada 575)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-vagonka-doda-do-litvy-elektricke-vlak-za-750-mil-kc/1153521>)

Škoda Vagonka uzavřela smlouvu s Litevskými drahami na dodávku moderních elektrických jednotek za zhruba 750 milionů korun. Jde o tři třívozové dvoupodlažní elektrické soupravy typu 575. V Litvě už jich jezdí deset. ČTK to řekl Jiří Urbanec, generální ředitel Škody Vagonka ze skupiny Škoda Transportation. Podnik už v Litvě získal zakázky za tři miliardy korun. "Všechny tři nové jednotky dodáme do 19 až 36 měsíců od podpisu smlouvy. Podařilo se nám navázat na naše starší dodávky a pokračuje tedy omlazování zdejšího vozového parku," uvedl Urbanec.



Nízkopodlažní klimatizované soupravy, které mohou jet rychlostí až 160 km/h, budou nasazeny na trase z Vilnius do běloruského Minsku. "S tím souvisí i technické úpravy dosavadního provedení vlaku jako je doplnění o systém měření spotřeby elektřiny, úprava vnitřního uspořádání a provedení sedadel, doplnění soupravy o oddíl pro vlakvedoucí, audiovizuální systém, úprava kamerového systému a instalaci regálů pro rozměrná zavazadla," uvedl obchodní ředitel Ivo Gurňák. Vlaky jsou navrženy, aby vyhovovaly specifickým podmínkám pobaltského provozu, tedy velkému rozpětí teplot i vysoké vlhkosti vzduchu. Dvoupodlažní jednotky vyráběné ve Škodovce jezdí kromě Litvy i v ČR s označením CityElefant a vidět jsou i na Slovensku nebo Ukrajině. Ve Škodě Vagonka v Ostravě nyní pracují na vývoji a výrobě vysokokapacitních dvoupodlažních vlaků pro Deutsche Bahn, které začnou vozit cestující v Bavorsku už od konce roku 2016.

## 02. 12. 2014 Dráhy jezdí na lokálkách o čtvrtinu levněji. Aby nalákaly cestující

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zlevnily-o-ctvrtinu-jizdenky-na-lokalkach-fun-eko-doprava.aspx?c=A141201\\_172049\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zlevnily-o-ctvrtinu-jizdenky-na-lokalkach-fun-eko-doprava.aspx?c=A141201_172049_eko-doprava_suj))

České dráhy prodlouží o další rok slevovou akci, která má do vlaků zejména na některých lokálních tratích přilákat více cestujících. Slevy se vztahují na cestující, kteří nemají zákaznické karty. Vyplývá to z nového vydání přepravního věstníku, který na svých stránkách zveřejnilo Ministerstvo dopravy. Dráhy nabídnou na více než čtyřech desítkách tratí po celé republice slevu 25 procent každému cestujícímu, i když nevlastní například zákaznickou In Kartu. Na jedné trati nabízí i poloviční slevu. „Cílem této nabídky je především nabídnout vybraným skupinám cestujících akční cenu, která kompenzuje omezenou časovou konkurenceschopnost železniční dopravy na vybrané obvykle lokální lince vůči dopravě silniční," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Podle něj může jít například o tratě, kde jízda vlakem trvá déle nebo je nádraží vzdálené od obce. „Na začátku zavedení této nabídky bylo

snahou zejména zastavit poklesy v počtech cestujících na některých tratích, stabilizovat je a optimálně obrátit trend ve využití tratí a počty cestujících navýšit," dodal Štáhlavský. V případě některých lokálek totiž vlaky vozí velmi málo lidí a místo vlaku by stačil levnější autobus. Takové přesuny ale železniční nadšenci i starostové odmítají.

### **Sleva přitáhla o pětinu víc lidí**

Dráhy tvrdí, že zlevnění zabralo a přitáhlo do vlaků více lidí. „Například u trati Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov se počet cestujících zvýšil o více než dvacet procent. Právě tato trasa je jedinou, kde dráhy nabízí dokonce padesátiprocentní slevu. „Jsme přesvědčeni, že v těchto konkrétních vybraných případech jsou právě akční ceny významným faktorem pro stabilizaci a růst počtu cestujících i pro stabilizaci a růst tržeb," dodal Štáhlavský. Dráhy na seznamu tratí nechaly i úseky, kde vlaky z různých důvodů už nejezdí. Například mezi Mšenem a Mělníkem je nahradily kvůli špatnému stavu trati autobusy, trať z Lovosic do Teplic zasypal sesuv půdy při povodních v loňském roce. Slevy jsou rizikem Českých drah. „Pokud proděláme, kraj to nedoplatí, pokud bychom ale vydělali tolik, že by byl překročen přiměřený zisk 5 %, pak si kraj sníží úhradu tak, aby nebyla tato hodnota překročena. Takže pro objednatele je to výhodné," vysvětlil Štáhlavský.

---

## **02. 12. 2014 Děláme maximum, tvrdí bezmocně dopravci i správce železnic (ledovka)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/delame-co-muzeme-haji-se-dopravci-i-sprava-zeleznic-fw-x-eko-doprava.aspx?c=A141202\\_120934\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/delame-co-muzeme-haji-se-dopravci-i-sprava-zeleznic-fw-x-eko-doprava.aspx?c=A141202_120934_eko-doprava_fih))

Ostřílení železničáři v oranžových vestách takovou kalamitu nepamatují. Od noci až do úterního poledne marně otloukají led na trakčním vedení, zatímco ve stanicích se bezmocně hromadí lidé a v nich kypí hněv. Správa železnic i dopravci však krčí rameny: víc jsme udělat nemohli, situace je extrémní. Dopravci na železnici vracejí cestujícím jízdné. RegioJet, který má podobně jako další soukromník Leo Express jen elektrické lokomotivy, si půjčil motorový vlak od Arrivy, který v 11:44 vypraví z Prahy do Havířova. Má však jen dva vagony a pojedí maximálně stokilometrovou rychlostí. Není však z čeho vybírat. Leo Express v úterý zrušil všechny pravidelné spoje. Mezi Prahou, Olomoucí a Ostravou nasazuje čtyři autobusy. „Cestujícím vracíme jízdné v plné výši a také jim nabízíme kompenzaci ve výši padesáti procent z ceny jízdenky do kreditu. To platí i pro cestující, kteří v noci zůstali ve vlacích uvěznění a byli evakuováni," uvedla mluvčí Petra Valentová. České dráhy pro úterý škrtly „mnoho stovek“ vlaků. Dopravce předeslal, že mimořádně odškodní cestující, kteří v jeho vlacích v noci z pondělka na úterý uvázli. „Přestože jde o vliv nepříznivé povětrnostní situace a Česká republika přijala výjimku z pravidel pro odškodnění v železniční dopravě v EU," uvedl mluvčí Petr Štáhlavský s tím, že konkrétní detaily dráhy oznámí během dne. „V každém případě mohou cestující vrátit jízdenky," doplnil Štáhlavský. Cestující se navíc musí připravit, že podobné problémy zřejmě nastanou ve středu. „S ohledem na aktuální předpověď počasí budou stávající opatření a zásadní omezení dopravy pokračovat i v úterý," sdělil mluvčí ČD.

Podle dlouholetých pracovníků na železnici taková kalamita za třicet let nebyla. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) má 17 200 zaměstnanců a v podstatě všichni až na vedení jsou v terénu. „Sníh jsme schopni odstranit, toto je ale komplexní kalamita, kdy ani nejsme pro lidi schopni dojet autobusy," líčí bezmoc železničářů mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. „Slyšel jsem argument ‚Vy jste překvapení, že je v prosinci zima?'. O tom to ale není. Je to souhra náhod, nejhorší náledí a námraza za posledních třicet let a ani dlouholetí železničáři nepamatují, že by se něco takového stalo," dodal. Podle něj budou největší škody na reputaci železnice. V některých vlacích uvázli cestující už v noci a čekali dlouhé hodiny na vyproštění. Z Expressu Landek se lidé dostali až po více než 17 hodinách. Z osobního vlaku u Běchovic museli evakuovat těhotnou ženu a muže s kardiostimulátorem. Tisíce lidí až ve stanicích zjistily, že se nedostanou včas do práce. Další škody budou mít železničáři například na výběru poplatků od dopravců nebo na opravách tratí. Dopravcům unikají tržby a vracejí jízdné. O odškodnění začínají mluvit i České dráhy, i státní dopravce se však hájí, že víc udělat nešlo. „Znám situaci ze Slovinska, tam bývá situace podstatně horší. Slovinské železnice loni nejezdily na některých tratích dokonce několik týdnů a některé trasy byly obnoveny až na jaře," říká mluvčí ČD Štáhlavský.

---

## **02. 12. 2014 CZ Loko dodá lokomotivy do Finska, jsou vhodné i do silných mrazů**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cz-loko-doda-lokomotivy-do-finska-jsou-vhodne-i-do-silnych-mrazu-1141923>)

Společnost CZ Loko dodá do Finska tři lokomotivy s širším rozchodem vhodné i do minus 40 stupňů Celsia. Finský železniční trh se začíná liberalizovat, řekl obchodní manažer Jan Kutálek. Lokomotivy

musí česká společnost dodat v září a říjnu 2015. „Věřím, že tohle není poslední zakázka, kterou jsme zde dojednali,“ řekl Kutálek. Firma CZ Loko dodávala lokomotivy do Pobaltí či Ruské federace, kde jsou podobné klimatické podmínky. Lokomotivy budou jezdit pro prvního soukromého dopravce ve Finsku, Fennia Rail Oy, který chce příští rok zahájit provoz nákladní dopravy. „Projekt po technické stránce vychází z lokomotiv pro Lotyšsko. Pro prototyp to je trochu hraniční termín, ale vypořádáme se s tím,“ uvedl generální ředitel Josef Bárta.

### Loňský obrat dosáhl dvou miliard

CZ Loko patří mezi přední střeoevropské výrobce motorových lokomotiv. Věnuje se modernizaci i jejich opravám. Sídlo i hlavní závod má v České Třebové. Další provozovny vlastní v Jihlavě a Nymburku. V celém podniku pracuje přes 700 zaměstnanců. Loňský obrat dosáhl dvou miliard korun.

## 02. 12. 2014 Ochromené železnici pomáhá motoráček Cyklohráček. Dočasně bez houpačky (ledovka)

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/drahy-nasadily-na-pomoc-zeleznicni-doprave-take-cyklohracek-plq-praha-zpravy.aspx?c=A141202\\_140236\\_praha-zpravy\\_bur](http://praha.idnes.cz/drahy-nasadily-na-pomoc-zeleznicni-doprave-take-cyklohracek-plq-praha-zpravy.aspx?c=A141202_140236_praha-zpravy_bur))

Ledová kalamita dostala Dráhy do svízelné situace. Pod namrzlé troleje mohou posílat jen motorové vlaky, berou tak zavděk vším, co jezdí na naftu. Na frekventovanou trať z Prahy do Berouna, kde jindy patrové soupravy převážejí tisíce lidí, nasadily i třívozový víkendový motoráček Cyklohráček. Mluvčí organizace Ropid Ondřej Kubala uvedl, že Cyklohráček dopravce „probudil“ ze zimního spánku. Sezóna vláčku nasazovaného na výletní spoje určené hlavně cyklistům a dětem skončila už 28. října. „Třívozový motoráček s dětským koutkem vyjel na trať Praha – Beroun a zpět,“ řekl iDNES.cz Kubala. Železnice tu vede údolím Berounky a některé obce jsou na ni zcela odkázané. Přerušování provozu na ně tudíž těžce dopadlo. Mimořádné nasazení motoráčku si vyžádalo úpravy. „Tam, kde je normálně koberec, je nyní natažený igelit. Houpačku jsme nechali sundat,“ přiblížil Kubala. S Cyklohráčkem vyjel na misi „záchranu cestujících“ sám duchovní otec tohoto motoráku, šéf oprav libeňského depa Václav Konopík. „V rámci kalamity jsme mobilizovali všechny soupravy, co jezdí na naftu. A tedy i Cyklohráček. Všichni zaměstnanci, kteří mohou, jezdí na dieselových lokomotivách. Proto jsem se Cyklohráčku ujal sám a vyrazil s ním na trať,“ řekl iDNES.cz Konopík. Omezenou dopravu na trase Praha – Beroun a zpět zajišťují celkem čtyři vlakové soupravy včetně této. Vláček přestavený na pojízdné hřiště dráhy do provozu nasadí také o tomto víkendu v rámci oslav Mikuláše. V sobotu a v neděli bude jezdit mezi pražským Braníkem a hlavním nádražím. Hrajvedoucí, kteří se starají o zábavu ve vlaku, budou malé pasažéry bavit v kostýmech Mikuláše, čerta a andělů. Cyklohráček je letošní novinka, za sezónu převezl téměř 11 tisíc cestujících a přepravil přes tisíc kol. V sezóně jezdil na trase Praha – Hostivice – Podlešín – Slaný. Souprava vznikla úpravou deset až třináct let starých prototypů řady 812, přezdívaných Esmeralda a Kasandra, které jsou předchůdcem Regionov.



## 02. 12. 2014 Slovenské dráhy před vstupem RegioJetu zlevňují. Bude cenová válka?

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovenske-drahy-pred-vstupem-regiojetu-zlevnuji-bude-cenova-valka-1141976>)

Na Slovensku, podobně jako v minulosti v České republice, se schyluje k cenové válce v dálkové železniční dopravě. Před vstupem českého soukromého dopravce RegioJet na trať mezi Bratislavou a Košicemi státní Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) oznámila snížení cen a nabídku nových služeb pro cestující. RegioJet začne od 14. prosince na 445 kilometrů dlouhé trase mezi dvěma největšími slovenskými městy provozovat tři páry vlaků denně. Poprvé si tak na jedné vlakové trati v zemi budou konkurovat dva osobní železniční dopravci. Jednosměrnou jízdenku pro dospělé na cestu expresním spojem z Bratislavy přes Žilinu do Košic mimo pátky a neděle RegioJet ve svém rezervačním systému nabízí od devíti eur (téměř 250 Kč). To je výrazně méně, než za jízdu vlakem vyšší kategorie InterCity na této trase v současnosti účtuje ZSSK. Český dopravce láká cestující také na bezplatné připojení na internet, jakož i na nápoje a tisk zdarma.

### Nejlevnější jízdné klesne na 12 eur

ZSSK v reakci na nabídku konkurence představila nový ceník a doplňkové služby ve vlacích InterCity. Šéf dopravce Pavol Gábor listu Hospodárske noviny řekl, že nejlevnější standardní jízdné mezi

slovenskou metropolí a Košicemi přijde při nákupu přes internet na 12 eur. V současnosti cestující zaplatí 20 až 34 eur v závislosti na tom, kdy si koupí jízdenku a ve které vlakové třídě chce cestovat. Nově bude rovněž ZSSK bezplatně nabízet cestujícím občerstvení a tisk a v nejvyšší vlakové třídě také jídlo.

### **Provoz na vlastní riziko**

Vlaky InterCity provozuje ZSSK na vlastní komerční riziko. Na tyto spoje se nevztahuje možnost bezplatné přepravy dětí, studentů a seniorů, kterou minulý měsíc zavedla ve vlakové dopravě vláda premiéra Roberta Fica. Pobídky od státu na linku z Bratislavy do Košic nedostane ani RegioJet, který v zemi zajišťuje dotovanou vlakovou přepravu cestujících na regionální trati z Bratislavy do Komárna. V České republice došlo k cenové válce železničních přepraveců na trase mezi Prahou a Ostravou, kde kromě Českých drah a RegioJetu vozí cestující i druhý soukromý dopravce Leo Express.

---

## **02. 12. 2014 České dráhy odškodní cestující. Za zpoždění dostanou poukázky (ledovka)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-odskodni-cestujici-za-zpozdzeni-dostanou-poukazky-1142028>)

Za zpoždění a zrušené vlaky Českých drah dostanou cestující stokorunové poukázky na nákup jízdenek. Má se týkat lidí, kteří cestovali na dráze v pondělí a v úterý. Kvůli namrzajícím deštím strávily stovky cestujících noc v uvízlých vlacích. Další se vlaků nedočkali a zůstali na nádražích. Celkem dráhy odhadly, že událost postihla více než 100 tisíc lidí. Nárok na kompenzaci mohou lidé uplatnit do 16. prosince 2014 na kterékoli pokladně Českých drah. Kromě voucherů, budou dráhy lidem vracet jízdné v případě, že kvůli kalamitě cestu vzdali. Pokud cestující nedojeli do cíle, bude jim dopravce vracet adekvátní část jízdného za neprojetý úsek. Při ujetí posledního přípoje mají cestující nárok na alternativní přepravu do cílového místa. Autobus nebo taxi proplatí ČD do výše 1 000 korun za jedno vozidlo, uvedl dopravce s tím, že v noci na úterý tuto možnost využila asi stovka cestujících. Jednorázové odškodnění cestující dostanou přesto, že ledovka podobně jako jiné nepříznivé povětrnostní podmínky spadá do událostí, které dopravce ovlivnit nemůže. V takových situacích obvykle cestující na odškodnění nárok nemají, uvedly ČD. V mezinárodní dopravě mají navíc cestující podle nařízení Evropského parlamentu nárok na vrácení čtvrtiny ceny jízdenky, pokud byl jejich spoj zpožděn alespoň o hodinu, ale méně než dvě hodiny. Tato kompenzace je ale dále podmíněná nákupem jízdenky dražší než 450 korun. Při delším zpoždění se vrací polovina z ceny jízdného, které musí stát nad 225 korun.

### **Nejhorší za 30 let**

Podle mluvčího správy železnic Jakuba Ptačinského je situace kvůli ledovce nejhorší za posledních 30 let. Zatímco na jiné meteorologické jevy je možné se dopředu připravit a následně jejich následky odstranit, u ledovky je obojí výrazně komplikovanější. V terénu je na tisíc elektrikářů a trolejářů, kteří se snaží troleje na poškozených tratích zbavit námrazy. Ledovka komplikovala dopravu už v pondělí. Dráhy řadu osobních vlaků odřekly, desítky měly zpoždění. Velká část vlaků nevyjela ani dnes ráno a velmi omezený provoz je i na hlavním koridoru mezi Prahou a Moravou, kde by dnes mělo jet pouze několik spojů tažených diesellovou lokomotivou. Meteorologové výstrahu na tvorbu ledovky prodloužili až do středečního večera, pak by se podle nich měla situace zlepšit.

---

## **03. 12. 2014 Vlaků na Ostravu postupně přibývá. RegioJet sehnal lokomotivy (ledovka)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-sehnal-lokomotivy-nabizi-vice-vlaku-nez-ceske-drahy-pt0-eko-doprava.aspx?c=A141203\\_084955\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-sehnal-lokomotivy-nabizi-vice-vlaku-nez-ceske-drahy-pt0-eko-doprava.aspx?c=A141203_084955_eko-doprava_suj))

Pět z devíti spojů v jízdním řádu ve středu obnoví soukromý železniční dopravce RegioJet na trase mezi Prahou a Ostravou. Firmě se podařilo sehnat náhradní diesellové lokomotivy či vlaky od jiných dopravců. Konkurenční Leo Express musí spoléhat jen na autobusy. České dráhy vypraví dvacet vlaků tam i zpět. Ještě ráno nabízel RegioJet mezi Prahou a Ostravou více spojů než České dráhy. Teď už to neplatí. „Postupně se to rozjíždí a uvolňuje. Máme čtyři pendolina už rozehřáté nastartované na trati a další dvě soupravy Eurocity na koridoru. Ve chvíli, kdy budeme moct jezdit na elektřinu, budeme připraveni na plný provoz,“ řekl Radek Joklík v 11:20. Za celý den vypraví ČD 10 párů vlaků mezi Prahou a Ostravou, odpoledne dvojnásobek.

RegioJet získal celkem čtyři náhradní lokomotivy, na střední jízdní řád tak slibuje každým směrem celkem pět párů vlaků z devíti. „Posbírali jsme, co bylo volné u soukromníků,“ řekl majitel RegioJetu Radim Jančura. RegioJet využil dieselové lokomotivy od dopravců KDS Kladno, Hanzalík a Vítkovice doprava. Od úterý využívá i motorový vlak řady 845 od Arrivy. S ním původně chtěla česká pobočka skupiny Arriva proniknout na tuzemské koleje, ale dosud stojí nevyužitý. RegioJet obnovil oba vlaky na Slovensko, přepřahat je chce na elektrické lokomotivy v Suchdole nad Odrou nebo Hranicích na Moravě. I proto upozorňuje na možné zpoždění. První ranní vlak z Havířova má aktuálně zpoždění 85 minut. Podle provozního ředitele Jiřího Schmidta se kvůli výkonu dieselových lokomotiv délka souprav zkrátí na maximálně osm vagonů.

České dráhy seznam nasazených vlaků postupně upřesňují. Na nejfrekventovanější české trase mezi Prahou a Ostravou nabízely ještě ráno jen dva vlaky. Podle mluvčího Radka Joklíka ale ještě další přibudou. Leo Express zatím zajistil několik náhradních autobusů. Na české železnici kvůli výpadku elektrických lokomotiv zažívají svátek železniční fanoušci. Nabízí se jim totiž pohled na nezvyklé soupravy, kdy mezinárodní expresy táhnou motorové lokomotivy na sklonku své životnosti, často i několik měsíců odstavené. Bez nich by ale provoz stál.

### 03. 12. 2014 Liberecký kraj žaluje ČD, za nekvalitní služby žádá 27 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/liberecky-kraj-zaluje-cd-za-nekvalitni-sluzby-zada-27-milionu-kc/1154471>)

Liberecký kraj žaluje České dráhy. Za nekvalitní služby na dvou tratích v Podkrkonoší žádá 26,9 milionu korun. Pochybení se mělo stát od prosince 2011 do prosince 2013, příští týden tak uplyne tříletá promlčecí lhůta. Pokud by kraj vyměřenou pokutu nevymáhal soudně, mohlo by mít vedení v budoucnu problémy, že se nechovalo s péčí řádného hospodáře, řekl dnes novinářům hejtmánův náměstek Marek Pieter (Starostové pro Liberecký kraj). Není to první žaloba Libereckého kraje na České dráhy. České dráhy s výší pokuty nesouhlasí. "Sankce je nastavena na soubor povinností k provozování kolejových vozidel, avšak část těchto povinností České dráhy plnily. Audiovizuální informační systém jsme nahradili jinou formou, cestující informoval personál a použili jsme papírové tabulky," sdělila dnes ČTK mluvčí drah Radka Pistoriusová. Potvrdila, že dráhy k dohodě s Libereckým krajem zatím nedospěly. "Rádi bychom ale v příštích týdnech konsenzus našli," dodala.

České dráhy podle krajského radního pro dopravu Vladimíra Mastníka (Starostové) porušily smlouvu o závazku veřejné služby v drážní dopravě na období od 1. ledna 2005 do konce platnosti jízdních řádů v roce 2019. Na tratích Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou a Stará Paka – Libuň nenasazovaly takové vlaky, jaké vyžadovala smlouva. "Na těchto linkách měly podle smlouvy jezdit vlaky vybavené sedačkami s opěrkami hlavy, audiovizuálním informačním systémem a alespoň jednou toaletou," vysvětlil Mastník. Půldruhého roku tam však podle něj jezdily vlaky s horším vybavením. Pokuta, kterou vyměřil kraj na konci března letošního roku, vychází ze smlouvy, která za každý den nedodržení podmínek vyměřuje pokutu 50.000 korun. České dráhy smlouvu podepsaly, pokutu však nezaplatily a zatím se ani s krajem nedohodly na vyrovnání. "Vždy upřednostňujeme mimosoudní vyrovnání, pokud k dohodě dojde, žalobu stáhneme," řekl Pieter. Ze strany Českých drah dostal podle něj kraj návrh na zaplacení sedmi milionů korun. Kraj by byl podle Pietera ochoten návrh akceptovat, pokud dráhy přistoupí na některé požadavky na zkvalitnění železniční dopravy.

Regionální železniční doprava přijde letos Liberecký kraj na více než 370 milionů korun. Dominantním železničním dopravcem jsou právě České dráhy. Z 3,746 milionu kilometrů, které kraj letos objednal, zajišťují přes 90 procent. Spor o pokutu není pro Liberecký kraj první. Soudní cestou vymáhá po Českých drahách také zhruba pětimilionovou pokutu za zpožděné dodávky moderních vlaků Stadler pro Jizerskohorskou železnici. Ani v tomto případě se kraj nedokázal s drahami dohodnout, a rozhodnout tak musí soud. "Žádný verdikt zatím nemáme," dodal Mastník.

### 03. 12. 2014 O provoz pošumavských lokálek stojí tři společnosti (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/o-provoz-posumavskych-lokalek-stoji-tri-spolecnosti/1154561>)

O provoz osobní železniční dopravy na třech pošumavských lokálkách se ve výběrovém řízení ucházejí tři firmy. Nabídky do tendru podaly České dráhy, GW Train Regio, což je dceřinná společnost ČSAD Jihotrans a Arriva. Osobní železniční dopravu chce na šumavských tratích provozovat rovněž

Leo Express, ten však hodlá svou nabídku podat Jihočeskému kraji mimo výběrové řízení. ČTK o tom informovali zástupci dopravních společností. Zakázka zajistí vítězovi provoz na třech tratích po dobu 15 let. Odhadovaná částka na tendr činí 2,25 miliardy korun.

Soutěž se týká provozu v úsecích České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. "GW Train Regio, která se specializuje na regionální osobní železniční dopravu, má dostatek zkušeností pro úspěšnou realizaci tohoto projektu," uvedl v tiskové zprávě člen dozorčí rady GW Train Regio a generální ředitel ČSAD Jihotrans Robert Krigar. České dráhy zajišťují dopravu v regionu doposud. "Také proto usilujeme o to, abychom v tom mohli i nadále pokračovat," řekla ČTK mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Leo Express nabídne kraji mimo výběrové řízení variantu jiné dopravy. Společnost nesouhlasí s tím, aby po regionu lidé cestovali jen vlaky. Nabízí projekt kombinace železnice s ekologickými autobusy. "Dopravní koncepce požadovaná krajem vychází z dogmatu, že správná veřejná doprava musí být zajištěna vlakem. My naštěstí nejsme pod tlakem železničních odborářů, abychom nemohli přiznat, že někde je levnější a pohodlnější autobus, proto kraji nabízíme kombinaci vlaku a autobusu, která uspokojí požadovaný výkon a ušetří spoustu peněz," uvedl v tiskové zprávě generální ředitel společnosti Leo Express Leoš Novotný. Podle jeho odhadu by tímto kraj mohl za 15 let ušetřit až miliardu korun.

---

### **03. 12. 2014 Středoasijské republiky propojila tisíc kilometrů dlouhá železnice (Uzen – Bereket – Gorgan)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stredoasijske-republiky-propojila-tisic-kilometru-dlouha-zeleznice-1142442>)

Prezidenti Kazachstánu, Turkmenistánu a Íránu Nursultan Nazarbajev, Gurbanguli Berdimuhamedov a Hasan Rúhání dnes oficiálně zahájili provoz Severojižní železnice na východním pobřeží Kaspického moře. Trať, která propojila všechny tři středoasijské republiky, těmto zemím výrazně usnadní přístup k blízkovýchodním a jihoasijským trhům. „Toto je náš první krok,“ prohlásil během slavnosti na íránsko-turkmenském pomezí Rúhání. Íránský prezident během ceremonie spolu se svými kolegy z Kazachstánu a Turkmenistánu symbolicky utáhli šrouby na posledním úseku stavby. „Trať sníží náklady na dopravu a zefektivní obchodování,“ dodal Rúhání.

Železniční úsek mezi městy Uzen, Bereket a Gorgán, který je dlouhý 925 kilometrů, stavěly všechny tři země společně. Dohoda o vybudování nového spojení byla uzavřena v roce 2007, o dva roky později se začalo stavět. Prozatím je přepravní kapacita trati stanovena na pět milionů tun nákladu ročně, později se bude rozšiřovat až na 20 milionů tun ročně. Dosažení tohoto cíle se předpokládá v roce 2020. Náklady na vybudování železnice nebyly stanoveny, zdroje citované portálem listu Daily Mail ale částku odhadují na dvě miliardy dolarů (45 miliard Kč).

---

### **03. 12. 2014 Na východě Čech bude nově celodenní jízdné pro 4 lidi za 400 Kč (IREDO)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-vychode-cech-bude-nove-celodenni-jizdne-pro-4-lidi-za-400-kc/1154647>)

Cestování autobusy a vlaky v Královéhradeckém a Pardubickém kraji v rámci takzvaného tarifu Iredo by mělo být od 14. prosince díky novým typům jízdenek jednodušší. Novinkou bude například jednodenní jízdenka v celé síti Iredo pro skupinu až čtyř lidí libovolného věku za celkem 400 korun. ČTK o tom dnes informoval Michal Friček z tiskového oddělení hradeckého hejtmantství. Nově v tarifu Iredo bude možné koupit i jednodenní síťovou jízdenku pro dítě za 80 korun a pro psa za 30 korun. Za spoluzavazadlo v autobusech bude nově jednodenní tarif deset korun a za kolo v cyklobusech 30 korun. Dosud bylo možné koupit jen jednodenní síťovou jízdenku pro jednotlivce za 160 korun a jízdenku pro skupinu pěti lidí, z toho nejvýše dvou dospělých, za 260 korun. Zatímco cena jízdenky pro jednotlivce zůstává, pro pětičlennou skupinu od 14. prosince zdraží na 280 korun.

Hradecké hejtmantství věří tomu, že nabídka nových jízdenek přivede do veřejné dopravy více cestujících. "Změny by měly rovněž přispět k lepší vytiženosti spojů, jejichž případnou ztrátu kraj dopravcům kompenzuje," uvedl hejtmantův náměstek pro dopravu Karel Janeček (ČSSD). Provoz veřejné autobusové a vlakové dopravy kraje ročně dotují stamiliony korun. Například hradecký kraj letos počítá s dotací na autobusy 300 milionů korun, provoz vlaků dotuje 370 milionů korun.



**04. 12. 2014 Dan Ťok byl uveden do funkce ministra dopravy**

Zdroj: Ministerstvo dopravy

[http://www.mdcrcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Dan\\_Tok\\_byl\\_veden\\_do\\_funkce\\_ministra\\_dopravy.htm](http://www.mdcrcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Dan_Tok_byl_veden_do_funkce_ministra_dopravy.htm)

Novým ministrem dopravy se ve čtvrtek 4. prosince stal Dan Ťok. Prezident Miloš Zeman ho na Pražském hradě jmenoval v dopoledních hodinách. Do úřadu Dana Ťoka uvedl premiér Bohuslav Sobotka. Ministr a premiér se shodli na základních prioritách resortu dopravy, kterými jsou stabilizace situace na ŘSD a ve společnosti České dráhy a zajištění výběrového řízení na nového provozovatele mýtného systému. „Převzal jsem dnes řízení resortu, který je jedním z nejtěžších a dotýká se všech občanů České republiky. K tomuto úkolu přistupuji s velkou pokorou,“ řekl na úvod Dan Ťok. Nový ministr jako své základní cíle vyzdvihl stabilizaci ŘSD a Českých drah a vyřešení situace ohledně dodavatele mýta. Ministerstvo dopravy by podle Ťoka mělo mít co nejvíce na paměti to, že jeho aktivity mají sloužit veřejnosti – cestujícím, dopravcům, majitelům vozidel atd. Ministr dopravy se v této souvislosti vyjádřil rovněž k omezení vlakové dopravy v minulých dnech vlivem nepříznivého počasí. „Nejsem spokojen, jak České dráhy a ministerstvo zareagovalo na kalamitu, která Česko zasáhla v minulých dnech. Musíme udělat takové kroky, aby se situace, kdy cestující čekali ve vlaku někdy i několik hodin, již neopakovala,“ řekl Dan Ťok. „Za klíčové z pohledu toho, co nového ministra čeká, pokládám personální stabilizaci ŘSD, stabilizaci Českých drah a dokončení prodeje majetku z ČD na Správu železniční dopravní cesty. Zásadní je rovněž zrychlení výstavby dopravní infrastruktury, dočerpání peněz z operačních programů EU a také příprava na příští programovací období a samozřejmě i další priority uvedené v programovém prohlášení vlády,“ řekl Bohuslav Sobotka.

**04. 12. 2014 Správa železniční dopravní cesty dokončila průjezd uzlem Plzeň (slavnostní ukončení stavby)**Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/plzen-ukonceni.html>)

Slavnostního ukončení se dnes dočkala další významná etapa modernizace české železnice. Stavba Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. tranzitního železničního koridoru přinesla zvýšení komfortu a bezpečnosti cestování, současně snížila hlukovou zátěž pro obyvatele města. Cestující mohou užívat prodloužený podchod, který nově ústí až v Šumavské a Železniční ulici, dále jim slouží nová bezbariérová nástupiště. Rozsah modernizace tak plně odpovídá strategickému významu železničního uzlu Plzeň, který je součástí Transevropské dopravní sítě (TEN-T). „Z hlediska mezinárodní osobní i nákladní dopravy představuje úsek trati Praha – Plzeň – Cheb důležité spojení s Německem a ostatními státy západní Evropy. Neméně důležitou roli zastává i ve vnitrostátní dálkové osobní přepravě, kde představuje významné spojení mezi Středočeským, Plzeňským a Karlovarským krajem,“ říká generální ředitel SŽDC Pavel Surý. „Pro cestující jsou jistě největším přínosem rekonstruované podchody na hlavním nádraží a nová nástupiště ve stanici Plzeň – Jižní předměstí,“ dodává výkonný ředitel Skanska Jindřich Topol.

Hlavním cílem stavby byla především modernizace a částečná rekonstrukce trati Plzeň – Cheb jako součásti III. tranzitního železničního koridoru. Její realizací došlo k propojení železniční stanice Plzeň hlavní nádraží se začátkem již dokončené stavby Plzeň – Stříbro, včetně rekonstrukce železniční stanice Plzeň-Jižní předměstí. K nejnáročnějším stavebním činnostem patřila například rekonstrukce mostů přes řeku Radbuzu a Vejprnický potok a přes Prokopovu a Vejprnickou ulici. Součástí stavby byla i komplexní rekonstrukce podchodů železniční stanice Plzeň hlavní nádraží, které byly prodlouženy do ulic Šumavská a Železniční. Cestující ocení vybudování nových a rekonstrukci původních nástupišť ve stanici Plzeň-Jižní předměstí. Po technické stránce stavba představovala především rekonstrukci železničního spodku a svršku, úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení, výstavbu trakčního vedení, protihlukových opatření a kompletní obnovu informačního systému pro cestující. Finanční prostředky pro tento projekt poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Rozhodující část spolufinancování zajistila Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek EU činí až 85 % způsobilých nákladů stavby.

Název stavby	Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru III. tranzitního železničního koridoru
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitel	Skanska a.s.
Nejvyšší rychlost	160 km/h

Termín zahájení	10/2011
Termín dokončení	12/2014
Celkové náklady	1 563 376 047 Kč (bez DPH)

#### 04. 12. 2014 Montéři kompletují obří stroj, který u Plzně prorazí nejdelší tunel (Ejovice – Plzeň)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/priprava-na-stavbu-tunelu-u-plzne-finisuje-fkp-plzen-zpravy.aspx?c=A141204\\_182207\\_plzen-zpravy\\_jzk](http://plzen.idnes.cz/priprava-na-stavbu-tunelu-u-plzne-finisuje-fkp-plzen-zpravy.aspx?c=A141204_182207_plzen-zpravy_jzk))

Co den, to nových 15 metrů tunelu. Tak to bude od 31. ledna příštího roku vypadat na stavbě nejdelšího železničního tunelu v republice. Obří stroj se zavrtá pod zem u Kyšic na Plzeňsku, v závěru roku 2015 se má podle současných plánů vynořit na okraji Plzně pod vrchem Chlum. První vlak projede více než čtyři kilometry dlouhým tunelem v roce 2017. U Kyšic, kde budou vlaky mizet v jednom ze dvou tunelových tubusů, je nyní betonová stěna. Jen z mikropilotů, které jsou ve zdi viditelné, se dá odhadnout, kde přesně se razicí štít o průměru bezmála deseti metrů zakousne do skály. „Štít montujeme nepřetržitě od 20. listopadu. Ražba prvního tubusu začne 31. ledna 2015,“ objasňuje vedoucí projektu ražby tunelů Kyšice – Plzeň Štefan Ivor ze společnosti Metrostav.

Štít vyráběla specializovaná firma v Německu sedm měsíců. Komponenty těžší než 100 tun přivezly do Čech lodě po Labi a pak je do Kyšic převezly kamiony. Lehčí díly mohly kamiony přivést rovnou z Německa. „Průměr téměř deset metrů, délka 115 metrů, hmotnost 1 800 tun. Jen samotný elektromotor váží 150 tun. Za štítovou částí, která vyrazí oba jednokolejné tubusy tunelů, je pět takzvaných vozíků. Dva jsou už smontované,“ vysvětluje Štefan Ivor, co se u tunelu právě děje. Pomocí vozíků bude možné dopravovat až těsně za razicí štít materiál potřebný k vybetonování definitivních stěn tunelu.

#### Každý den se tunel prodlouží o 15 metrů

Vyrubaný materiál budou pásové dopravníky vynášet tunelem až do zásobníku u Kyšic. Odtud se pak bude odvážet do bývalého lomu mezi Kyšicemi a Ejovicemi. V průměru by měl štít za den vykousat v podzemí 15 metrů tunelu. Podle geologických průzkumů by dvě třetiny více než čtyřkilometrového železničního tunelu měly být ražené v břidlicích. Poslední třetina pod vrchem Chlum na okraji Plzně bude v tvrdším spilitu. Obchodní ředitel Metrostavu Milan Veselský uvedl, že stejnou technologií, ale s menším štítem, prodlužovali linku A pražského metra.

Stavbaři počítají, že koncem roku 2015 se štít vynoří na poli pod vrchem Chlum mezi plzeňskými částmi Doubravka a Újezd. Tam je už stažená ornice a archeologové by se měli pustit do průzkumu v místě budoucího tunelového portálu. Spousty archeologických nálezů v úseku u Kyšic zpozdily budování tunelu o celý rok. Nové tunely jsou součástí stavby třetího železničního koridoru a zkrátí jízdu vlaků mezi Plzní a Rokycany asi o devět minut, vlaky tu budou moci jezdit rychlostí 120 až 160 kilometrů v hodině.



#### 05. 12. 2014 Železničářům stoupnou platy o tři procenta. Dostanou i dražší stravenky (SŽDC)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/rust-platu-zeleznicaru-0sf-eko-doprava.aspx?c=A141204\\_170632\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/rust-platu-zeleznicaru-0sf-eko-doprava.aspx?c=A141204_170632_eko-doprava_suj))

Více než sedmnáct tisíc zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) dostane od ledna přidáno o 2,9%. Na takovém růstu se dohodlo vedení SŽDC s devíti odborovými organizacemi. V porovnání s loňským rokem je to značný nárůst. „Radši bychom pochopitelně větší skok, především s ohledem na růst platů ve státní sféře. Myslím ale, že jde o velmi přijatelný kompromis,“ řekl šéf

Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Loni si odboráři vyjednali jen procentní růst platů. Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský uzavření kolektivní smlouvy potvrdil. Kromě růstu tarifů si odboráři vyjednali s vedením například výkonovou odměnu ve výši v průměru čtyři procenta mzdy. Nově budou mít zaměstnanci i dražší stravenky: místo 70 korun budou mít k dispozici 80 korun. Nově se rozšíří i nárokovost na kondiční pobyty pro čtyři profese, například elektrodispečery. SŽDC je první velkou drážní organizací s uzavřenou kolektivní smlouvou, jednání probíhají ještě na Českých drahách a ČD Cargo. Na ČD zatím nabízí firma podstatně menší růst mezd: 0,8 %. Podniky i odboráři čekají na příští rok podle průzkumů zvýšení mezd v průměru o jedno až tři procenta.

---

## **05. 12. 2014 Vláda projedná převod nádraží od ČD správě železnic do konce roku**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-projedna-prevod-nadrazi-od-cd-sprave-zeleznic-do-konce-roku/1155558>)

Vláda by se měla zabývat prodejem nádraží v majetku Českých drah Správě železniční dopravní cesty do konce letošního roku. Hodnota majetku by se měla pohybovat od jednotek po desítku miliard korun. Na tiskové konferenci po jednání s premiérem Bohuslavem Sobotkou (ČSSD) to dnes řekl ministr dopravy Dan Ťok. "Ta částka musí být taková, aby byla akceptovatelná pro Evropskou komisi," uvedl ministr. Podotkl, že kvůli obchodování s obligacemi ČD nelze hodnotu majetku a znalecké posudky komentovat. Podle premiéra je převod nádraží a výnos z něj důležitým prvkem stabilizace státní akciové společnosti. Vláda by měla prodej schvalovat s tím, že je podmíněný souhlasem Evropské komise, která posoudí, zda nejde o nedovolenou podporu. Tou je převod majetku podle soukromých dopravců. "Do značné míry načasování toho převodu bude záviset na tom, jak rychle se nám podaří získat stanovisko Evropské komise," uvedl premiér.

Převod nádraží na SŽDC patří mezi hlavní úkoly předsedy představenstva Českých drah Pavla Krčka, který se vedení dopravce ujal minulý měsíc. Kromě nádražních budov by se v nejbližší době měly na Správu železniční dopravní cesty převádět i pozemky pod kolejemi, které na rozdíl od samotných kolejí stále patří Českým drahám. V první fázi SŽDC předpokládá převod nádražních budov, u kterých jsou jediným majitelem ČD. O rok později spolu s převodem pozemků pod kolejemi by se měly převádět budovy, u kterých jsou ČD pouze spolujajitelem a podíl na budovách mají i různé developerské společnosti. Odhadní cena prodávaného majetku se podle dřívějších informací pohybuje v případě nádražních budov mezi šesti a sedmi miliardami korun, cenu pozemků pod kolejemi ČD v minulosti odhadovaly na dalších osm až 12 miliard korun.

---

## **08. 12. 2014 Německé železnice za pět let investují do tratí 28 miliard eur**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecke-zeleznice-za-pet-let-investuji-do-trati-28-miliard-eur/1156505>)

Německý železniční dopravce Deutsche Bahn (DB) investuje v příštích pěti letech 28 miliard eur (770 miliard Kč) do modernizace tratí. Dnes to na tiskové konferenci oznámil Volker Kefer z představenstva DB. Investice mají zlepšit nabídku železniční společnosti, která se v posledních letech potýká s úbytkem zákazníků. "Spouštíme největší program modernizace infrastruktury v dějinách firmy," řekl Kefer. "Do konce roku 2019 vyměníme 17.000 kilometrů kolejí a 8 700 výhybek. Renovováno bude přinejmenším 875 mostů," doplnil. Celá německá železniční síť dosahuje délky zhruba 33.000 kilometrů. Rozsáhlá modernizace železniční infrastruktury vychází z dohody mezi DB a německým státem. Ten uvolnil dodatečné finanční prostředky pro investice státní firmy pod podmínkou zlepšení nabídky železničních spojů. DB se v posledních letech potýká s úbytkem zákazníků. Jejich hlavním konkurentem je rychle rostoucí segment dálkové autobusové dopravy, která často nabízí na stejných trasách nižší ceny. V dálkové dopravě navíc pověst DB jako spolehlivého dopravce poškozují zpoždění vlaků. Loni jejich úhrnná délka dosáhla 3,79 milionu minut, což je nejvíce od začátku měření v roce 2004.

---

## **09. 12. 2014 Poučení z ledovky: Dráhy chtějí při pohromách i tabule s fixací**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-a-szdc-hledaji-reseni-pro-dalsi-kalamitu-fo3-eko-doprava.aspx?c=A141208\\_135752\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-a-szdc-hledaji-reseni-pro-dalsi-kalamitu-fo3-eko-doprava.aspx?c=A141208_135752_eko-doprava_suj))

České dráhy a Správa železniční dopravní cesty začínají vymýšlet, jak zabránit špatné informovanosti cestujících během kalamitních stavů. Právě tu vyčítají poslanci i vláda oběma organizacím po poslední ledovce nejvíce. Dráhy například chtějí při výpadcích proudu využívat kancelářské tabule

a fixy. Podle člena představenstva Českých drah (ČD) Michala Štěpána už došlo k prvním jednáním mezi ČD a Správou železniční dopravní cesty (SŽDC), během kterých se má dohodnout, jak zlepšit informovanost cestujících. „Ukazuje se, že trošku doplácíme na rozdělení železnice. Naštěstí dispečerů obou organizací sedí na stejném patře, takže jsme si ušetřili během kalamity stovky hovorů,“ řekl Štěpán. Jednání se mají vést například o tom, jak by se měli ve stanicích informovat cestující. Přísun informací totiž nemohou České dráhy úplně ovlivnit: staniční rozhlas i informační tabule ovládá SŽDC. „Připravujeme verzi pro hlášení pro případ kalamity,“ dodal Štěpán. Dráhy budou navrhovat, aby se během kalamity změnil například i informace na odjezdových tabulích. „Zákazník musí vědět, kdy mu pojede nejbližší vlak a namísto mnoha odřeknutých či zpožděných vlaků byly uváděny vlaky jedoucí,“ dodal Štěpán. Během kalamity tak v některých stanicích vytáhli zaměstnanci Českých drah klasické kancelářské tabule, na kterých psali fixou odjezdy nejbližších vlaků. Podle něj je potřeba z takové náhrady udělat systémové řešení, například i pro možnost výpadku proudu. Podle Štěpána řeší České dráhy například i hromadné zasílání textových zpráv pro průvodčí a vlakvedoucí. Ti totiž často sami v uváznutých vlacích neměli dostatek informací.

### Ledovkovou kalamitu proberou i poslanci

Problémy při ledovkové kalamitě bude v úterý řešit i Sněmovna. Nový ministr dopravy Dan Ťok v sobotním rozhovoru pro MF DNES uvedl, že výhrady za nezvládnutí situace nebudou důvodem pro odvolání současného managementu. „Je pravda, že například nedávná kalamita při ledovce byla zcela mimořádná situace, ale České dráhy a SŽDC by v takové situaci měly lépe komunikovat a mít jasný krizový plán, který říká, co se má v takovém případě dělat. Musíme najít řešení, aby se podobná situace neopakovala, a samozřejmě se cestujícím za tyto komplikace řádně omluvit,“ řekl Ťok.

## 09. 12. 2014 Horní nádraží v Litoměřicích bude za tři sta milionů přístupnější

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/rekonstrukce-horni-nadrazi-litomerice-dyy-usti-zpravy.aspx?c=A141209\\_2122950\\_usti-zpravy\\_alh](http://usti.idnes.cz/rekonstrukce-horni-nadrazi-litomerice-dyy-usti-zpravy.aspx?c=A141209_2122950_usti-zpravy_alh))

Horní nádraží v Litoměřicích projde příští rok velkou proměnou. Správa železniční dopravní cesty hodlá zrekonstruovat nástupiště, která budou nově bezbariérová, vybudovat nový železniční přechod a přístupové chodníky. „Nová nástupiště budou 55 centimetrů nad temenem kolejnice. Znamená to, že nástupní hrana bude ve výši podlahy železničního vozu a stanice tak bude upravena pro bezbariérový přístup,“ přibližuje jeden z hlavních důvodů proměny nádraží mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Počítá se i s opravou kolejišť, výhybek a návěstidel, nově také bude možné dostat se na nástupiště z ulic Nezvalova, Resslerova a Nerudova. Vcelku půjde o mimořádně nákladnou investici, která přijde SŽDC na stovky milionů korun. „Odhadovaná cena je 300 milionů korun. V současné chvíli připravujeme projekt, bude následovat žádost o stavební povolení a soutěž o zhotovitele,“ sdělil mluvčí Illiaš. Krajský úřad už obdržel od SŽDC oznámení, jímž začal proces EIA, který posoudí vliv projektu na životní prostředí. Rekonstrukci hodlá SŽDC zahájit v druhé polovině roku 2015, předběžně se počítá se srpnem. Záležet ale bude na tom, jak rychle se železniční správě podaří získat potřebná povolení.

### Rozsáhlá rekonstrukce si vynutí výluky

Horní nádraží v Litoměřicích je dopravním uzlem, který spojuje Lovosice s Českou Lípou. Jezdí tudy lokální spoje do Lovosic na druhé straně Labe, ale i vlaky z České Lípy přes Lovosice až do Postoloprta. Stanice je už léta v neutěšeném stavu, který generální opravu vyžaduje. „Projekt vytváří předpoklady pro úspěšnou revitalizaci celé železniční stanice jako významné součásti organismu města, a tím i předpoklady pro posílení její přitažlivosti a pro zvýšení kvality prostředí pro cestující,“ vítá chystanou opravu starosta města Ladislav Chlupáč. Rozsáhlá rekonstrukce si vynutí výluky, s níž se zatím počítá na úseku od nádraží po Lovosice. „Náhradní autobusovou dopravu budou České dráhy zajišťovat až po upřesnění ze strany SŽDC a po projednání s Ústeckým krajem coby objednavatelem dopravy,“ uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Dodala, že o podrobnostech výluky budou dráhy včas informovat.

## 09. 12. 2014 ČD příští rok zvýší počet vozů s Wi-Fi na dvojnásobných 400

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-pristi-rok-zvysi-pocet-vozu-s-wi-fi-na-dvojnaso-bnych-400/1156886>)

České dráhy v příštím roce zvýší počet vozů vybavených bezdrátovým internetovým připojením Wi-Fi na dvojnásobek. K nynějším téměř 200 vozům přidají příští rok přibližně stejný počet. Dopravce to dnes oznámil v tiskové zprávě. V současnosti je Wi-Fi ve spojích SuperCity Pendolino

od Františkových Lázní přes Plzeň, Prahu, Pardubice a Olomouc po Ostravsko a v pěti desítkách regionálních souprav RegioPanter a RegioShark v různých místech ČR. V roce 2015 se Wi-Fi rozšíří na linku railjetů Praha – Brno – Rakousko a na expresní spoje z Prahy přes Olomouc a Ostravu na Slovensko, nebo mezi Ostravskem, Zlínskem a Břeclaví. "Během příštího roku plánujeme dosadit Wi-Fi připojení k internetu do všech sedmi jednotek Railjet a na dalších 30 expresních vozů, z toho bude deset první třídy a 20 druhé třídy. Půjde o velkoprostorové vozy," uvedl člen představenstva ČD Michal Štěpán.

Railjety budou jezdit na lince Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Vídeň – Graz, expresní vagony budou zařazeny do vlaků EC/IC/Ex na lince z Prahy přes Pardubice, Olomouc a Ostravu do Žiliny a z Bohumína přes Přerov do Břeclavi. Na začátku příštího roku ČD uvedou do provozu všechny soupravy RegioPanter v Jihomoravském kraji, kde cestujícím Wi-Fi také nabídnou. V druhé polovině roku mají být dodávány také zcela nové soupravy RegioPanter pro rychlíkové spoje, které chtějí dráhy nasadit například pro linku z Brna přes Břeclav a Otrokovice do Přerova a Olomouce. Ty budou Wi-Fi vybaveny již z výroby. Wi-Fi bude dostupná také v modernizovaných vozech pro linky Praha – Děčín – Hamburk.

## 10. 12. 2014 Bývalý náměstek drah Ruttner má nárok na zlatý padák, rozhodl soud

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/soud-priznal-odstupne-byvalemu-namestkovi-ceskych-drah-milanu-ruttnerovi-ve-vysi-6-5-milionu-korun-1qj-/eko-doprava.aspx?c=A141210\\_163725\\_eko-doprava\\_ozr](http://ekonomika.idnes.cz/soud-priznal-odstupne-byvalemu-namestkovi-ceskych-drah-milanu-ruttnerovi-ve-vysi-6-5-milionu-korun-1qj-/eko-doprava.aspx?c=A141210_163725_eko-doprava_ozr))

Bývalý personální náměstek Českých drah Milan Ruttner má nárok na odstupné ve výši 6,5 milionu korun. Pravomocně o tom rozhodl pražský městský soud. Ruttner přitom odešel z drah po ročním působení na vlastní žádost. Ruttner požadoval odstupné 8,7 milionu korun. O zbývající částku 2,2 milionu korun se bude muset soudit dál. Tuto část sporu soud vrátil k Obvodnímu soudu pro Prahu 1. Původně soudy dospěly k názoru, že tak vysoké odstupné odporuje dobrým mravům. Nejvyšší soud ale vyhověl Ruttnerovu dovolání a nařídil nové projednání věci.

Kauza měla poměrně spletitý vývoj. Obvodní soud pro Prahu 1 dvakrát nařídil Českým drahám, aby odstupné vyplatily, Městský soud v Praze vždy verdikt zrušil. Poprvé zasáhl z procesních důvodů, podruhé kvůli nesouhlasu s právním názorem soudu prvního stupně. Ruttner loni podal dovolání, v němž zdůraznil, že nechtěl drahám způsobit újmu - pouze trval na dodržení manažerské smlouvy uzavřené v roce 2008. Její sporný dodatek stanovil, že pokud se náměstek vzdá vedoucího místa po uplynutí více než 12 měsíců, vznikne mu nárok na jednorázové vyplacení částky vypočítané podle sjednaného vzorce. Smlouvu podepsal tehdejší ředitel drah Petr Žaluda. Ruttner vydržel ve firmě přesně rok. České dráhy od počátku argumentovaly tím, že Ruttnerův nárok odporuje dobrým mravům, a to zvláště za situace, kdy podnik za rok 2008 vykázal konsolidovanou provozní ztrátu 5,3 miliardy korun. Ruttner podle drah „neučinil nic, čím by byl přínosem pro hospodaření“, naopak na ztrátě měly největší podíl personální náklady. Nejvyšší soud se postavil na stranu manažera. Postupoval prý v souladu se zákonem a na základě platné smlouvy, ztrátu drah mu nelze klást za vinu.

## 11. 12. 2014 První přímý vlak spojil Čínu a Španělsko. Jel 21 dní a vezl hračky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/primy-vlak-cina-spanelsko-09d-/eko-doprava.aspx?c=A141211\\_065839\\_eko-doprava\\_wlk](http://ekonomika.idnes.cz/primy-vlak-cina-spanelsko-09d-/eko-doprava.aspx?c=A141211_065839_eko-doprava_wlk))

Přímý nákladní vlak z Číny do Španělska ukončil svoji první jízdu, když v úterý dojel do španělského hlavního města. Spoj mezi Čínou a Španělskem je nejdelším přímým železničním spojem na světě, delším než Transsibiřská magistrála či Orient Express. Vezl hračky a kancelářské potřeby, zpět do Číny poveze víno či sušenou šunku.



Trasu dlouhou více než 13 tisíc kilometrů přes osm zemí ujel vlak za 21 dní, uvedla italská agentura Ansa. Trasa nového spoje je delší než trasa Transsibiřské magistrály a Orient Expressu. Trasa vlaku vede z čínského města I-wu v provincii Če-tiang přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko, Polsko, Německo a Francii a končí v madridském nákladním terminálu Abronigal. Vlak s 30 vagony přivezl 1 400 tun nákladu, hlavně hraček, kancelářských potřeb a dalších položek určených pro předvánoční prodej na evropském trhu. Podle čínského velvyslance ve Španělsku poveze do Číny hlavně víno, španělskou sušenou šunku a olivový olej.

Čína je pro Španělsko největším obchodním partnerem ze zemí mimo EU a Španělsko je pro Čínu sedmým největším obchodním partnerem v rámci EU. Celkový objem obchodu mezi oběma zeměmi loni činil 20,102 miliardy eur (555,3 miliardy Kč). Meziročně se snížil o 1,3 procenta. Nákladní vlak mezi Čínou a Španělskem má jezdit pravidelně. Čína již provozuje přímá železniční spojení s Německem. Vlaky zde jezdí na trase mezi čínským městem Čchung-čching a Duisburgem a Pekingem a Hamburkem pětkrát týdně. Velkou výhodou železničního spojení je jeho rychlost. Přeprava vlakem trvá tři týdny, po moři šest týdnů. Je také ekologičtější než přeprava po silnici. Náklad se však musí třikrát překládat kvůli různému rozchodu kolejí a lokomotiva se mění každých 800 kilometrů. Přeprava po železnici je také dražší.

---

## **11. 12. 2014 RegioJet zatím studenty na Slovensku zadarmo vozit nebude**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-zatim-studenty-na-slovensku-zadarmo-vozit-nebude/1157796>)

Železniční společnost Radima Jančury RegioJet vyjede v neděli se třemi páry spojů poprvé na slovenské vnitrostátní komerční lince z Bratislavy do Košic. Studenty a důchodce zatím zdarma vozit nebude, ačkoli slovenská železnice tak činí od minulého měsíce. RegioJet v této souvislosti stále čeká na reakci slovenského ministerstva dopravy na své právní posudky. Je však připraven začít zmíněné skupiny lidí vozit zadarmo a ušlé tržby vymáhat po státu, řekl dnes ČTK. Slovenský premiér Robert Fico (SMER) totiž prosadil od 17. listopadu, krátce před zahájením nové linky RegioJetu, stoprocentní slevu pro studenty a důchodce ve vlacích, jejichž provoz stát dotuje. "Tvrdíme, že sleva nemá jít za dopravcem, ale za člověkem, který si vybere, s kým pojedou. Stále čekáme na reakci ministerstva," řekl Jančura.

Zpočátku budou jezdit mezi největšími slovenskými městy tři páry vlaků a cena jízdenek začíná na devíti eurech (243 Kč). Jízdenka dosud stojí u národního dopravce zhruba dvojnásobek. "Dnes jezdí 60 procent lidí vlakem zadarmo. Uvidíme, kolik cestujících zbylo. Navíc dotované rychlíky jezdí plně, takže je možné, že se platící cestující přesunou k nám," uvedl Jančura. Nedotované jsou také spoje InterCity, které zajišťuje národní dopravce ZSSK. "Podle našich poznatků jim klesl počet cestujících o 30 procent a nejezdí plně ani v páteční a nedělní špičce. Předpokládáme, že od neděle budou hluboce ztrátové," míní Jančura. Odhaduje také, že kvůli tomu v prvním čtvrtletí ZSSK skončí s provozem těchto vlaků, aby dále neprohluboval jejich ztrátu. Podobně však soudí, že vypadne jeden ze tří dopravců na trati Praha - Ostrava, kam RegioJet vstoupil před třemi lety. Toto tvrzení se však zatím nepotvrdilo.

Jančura má v plánu přidat od března na stejné trase ještě noční vlaky, které by doprovázeli kvůli bezpečnosti cestujících policisté. Také chce naučit Slováky nakupovat jízdenky převážně na internetu. V Košicích totiž dosud neskončil spor o prodejní místo, jízdenky si tedy cestující koupí jen v mobilním stánku. Na provoz vlaků na Slovensku si RegioJet pronajal jedny z nejmodernějších evropských lokomotiv typu Vectron a od začátku nasadí devítivozové soupravy.

---

## **12. 12. 2014 Skauti přivezou railjetem do Česka Betlémské světlo (20. prosince 2014)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-22402/>)

Každoroční cesta Betlémského světla z Vídně do Brna se uskuteční tuto sobotu 13. prosince. Symbol Vánoc přivezou čtyři členové Junáku vlakem EC 74 Franz Schubert. Následující den pak předají Betlémské světlo brněnskému biskupovi Vojtěchu Cikrlemu na mši v 9:00 v Katedrále svatých Petra a Pavla. Za týden, v sobotu 20. prosince, se pak začne Betlémské světlo rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Betlémské světlo se k nám tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendu delegacím z celé Evropy. Čeští junáci pojedou z Vídně do Brna vlakem EC 74 Franz Schubert, konkrétně ze stanice Wien Meidling v 16:31. Do Brna dorazí v 18:37. Na spoji bude nasazena jednotka ČD railjet.

### **Seznam vlaků, kterými rozvezou skauti 20. prosince 2014 Betlémské světlo**

- Os 14017 Olomouc hl. n. – Senice na Hané
- Os 14069 Senice na Hané – Prostějov hl. n.
- Os 24807 Okříšky – Znojmo
- Os 27953 Břežnice – Rožmitál pod Třemšínem
- Os 23809 Kostelec u Jihlavy – Telč

- Os 2931 Bohumín – Mosty u Jablunkova
- Os 3130 Ostrava hl. n. – Frýdlant n.Ostravicí
- Os 3227 Hranice na Moravě – Vsetín
- Os 3629 Olomouc hl. n. – Šumperk
- Os 3725 Šumperk – Olomouc hl. n.
- Os 3726 Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n.
- Os 4309 Uherské Hradiště – Bylnice
- Os 4408 Brno hl. n. – Miroslav
- Os 4411 Miroslav – Moravské Bránice
- Os 4448 Moravské Bránice – Ivančice
- Os 5310 Havlíčkův Brod – Chrudim
- Os 6106 Lovosice – Louny střed
- Os 6609 Děčín východ – Česká Lípa hl. n.
- Os 6658 Benešov n. Ploučnicí – Mlýny
- Os 6661 Mlýny – Děčín východ
- Os 7910 Zdice – Březnice
- R 1108 Nymburk hl. n. – Rumburk
- R 1127 Olomouc hl. n. – Opava východ
- R 1186 Plzeň hl. n. – Žatec
- R 1268 Pardubice hl. n. – Liberec
- R 1405 Zábřeh na Moravě – Jeseník
- R 610 Karlex Ústí nad Labem hl. n. – Cheb
- R 644 Lužnice Veselí nad Lužnicí – Tábor
- R 668 Rožmberk Brno hl. n. – Plzeň hl. n.
- R 688 Říp Praha hl. n. – Děčín hl. n.
- R 760 Praha hl. n. – Mariánské Lázně
- R 792 Kolín – Ústí nad Labem západ
- R 805 Brno hl. n. – Přerov
- R 825 Radegast Brno hl. n. – Bohumín
- R 872 Slavkov Brno hl. n.– Pardubice hl. n.
- R 905 Brno hl. n. – Šumperk
- R 927 Jaroměř – Trutnov hl. n.
- R 988 Brno hl. n. – Praha hl. n.
- Sp 1721 Litava Brno hl. n. – Uherské Hradiště
- Sp 1756 Starkoč – Broumov
- Sp 1964 Plzeň hl. n. – Železná Ruda centrum

#### **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.

**13. 12. 2014 Sbohem, Vindobono. Dráhy už tě nepotřebují (od 14. prosince 2014)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/295154-sbohem-vindobono-drahy-uz-te-nepotrebuji/>)

"Ukončete nástup do vlaku Vindobona," ozve se v půl třetí odpoledne na hlavním nádraží v Praze. Nebylo by to nic výjimečného – podobná výzva se na pražských nádražích ozývala 57 let – kdyby to ovšem nebylo naposled. Tak dlouho jezdil den co den vlak, který byl zprvu jedním z mála spojujících Východ se Západem a v posledních letech potom patřil k evropským vlakům vůbec s nejdelší trasou. Nyní však musí Vindobona ustoupit novým podnikatelským záměrům Českých drah a jejich protějšků v Rakousku a Německu. Ti již nemají o přímé spojení zájem. Ještě před několika lety České dráhy oslavovaly svůj nejtradičnější spoj (žádný jiný název nepoužívají nepřetržitě tak dlouho, ačkoli rychlíky Ostravan či Krakonoš se objevily ještě dříve), dnes od něho dávají ruce pryč. Je to pro ně do určité míry porážka, která souvisí s nákupem jednotek Railjet. Původně s nimi chtěly jezdit z Vídně do Hamburku, což však odmítly německé DB. Poté dráhy o provozu railjetů vyjednávaly už jenom s rakouskými ÖBB a dohodly se na jejich nasazení, které však šlo ruku v ruce se zrušením Vindobony.

Přestože railjety budou již od neděle z Prahy jezdit namísto dosavadních vídeňských Eurocity každou sudou hodinu a třicátou minutu, v časové poloze Vindobony žádný vlak do Vídně nebude, neboť Vindobona jezdila mimo takt v lichou hodinu. A přestože se názvy vlaků občas mezi jednotlivými spoji přesouvají, v případě Vindobony se tomu tak nestane. "V novém jízdním řádu přímé spojení Berlína a Vídně přes Prahu nebude realizované. Proto není nadále využito ani toto jméno," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Možnost, že by jméno Vindobona připadlo některému spoji railjet, které dráhy představují jako nový etalon komfortu a rychlosti, vyloučil. "Pro zcela novou kategorii vlaků railjet byl zvolen jednotný koncept pojmenování vlaků podle významných skladatelů, kteří mají vztah k naší zemi, k Rakousku, k trase vlaků," zdůvodnil Petr Šťáhlavský úplné opuštění názvu Vindobona.

**Vindobona se dožila 57 let**

Vlak Vindobona poprvé vyjel v roce 1957. Jezdil z berlínského východního nádraží přes Prahu hlavní nádraží do Vídně na nádraží Císaře Františka Josefa. Jednalo se o motorový expres, tedy lehkou soupravu, tvořenou motorovými vozy či jednotkami, dosahující kratších jízdních dob než těžké rychlíky s parními lokomotivami. Na českých kolejích šlo o jedinečný úkaz a především na první dvě desetiletí provozu dodnes vzpomínají i ti pamětníci, kteří k železnici nemají obzvlášť blízko.

Zpočátku jezdily na Vindoboně předválečné jednotky DR známé jako Létající Hamburčan a také mnohem modernější soupravy Modrý blesk v barvách ÖBB. ČSD zprvu přišly s původně maďarskými jednotkami Ganz M 495.0, později nechaly ve Vagónce Studénka speciálně pro Vindobonu zkonstruovat soupravy s motorovými vozy M 296.1. S těmi se lze dodnes (ovšem po rozsáhlých rekonstrukcích) setkat na rychlíkových spojích zejména na severu Čech a také na jižní Moravě. Patřila k nim také historicky poslední série rychlíkových vozů, které vznikly jako novostavby v Československu (poté již ČSD nakupovaly rychlíkové vagony pouze v Německu, zatímco Vagónka Studénka vyráběla vozy pro regionální vlaky). Nejslavnější podobu však získala Vindobona v 70. letech, kdy pravidelné střídání ustalo a sedm let vypravovaly DR své "Delfíny" řady VT 18.16, resp. 175. Běžově-vínové motorové jednotky nabízely vysoký komfort i výkon a na československých tratích, kterým vládly klasické soupravy tmavě zelených vozů doplněné stárnoucími motoráky M262.0 a spíše okrajově novějšími typy, působily jako zjevení.

Rok 1979 byl pro Vindobonu přelomový: Začala elektrizace trati z Berlína do Drážďan a provoz motorových jednotek byl ukončen. Mezi důvody ukončení provozu jednotek se uvádí také jejich nízká kapacita. Namísto motorových souprav začaly jezdit soupravy klasické, na kterých se objevovaly vozy DR, ČSD i ÖBB – což ovšem nadále dávalo vlaku punc výjimečnosti.





V 80. letech jezdil expres Vindobona mezi Berlínem a Prahou, spojený s dalším slavným vlakem s motorovými kořeny – Hungarií. Na provozu Vindobony nic nezměnily revoluce ve Východním Německu a Československu, po kterých už nemusela projíždět železnou oponou, změny nastaly po roce 1992, kdy byla Vindobona nejprve přesměrována mezi Prahou a Vídní přes Havlíčkův Brod a Brno (ve Vídní potom končila na jižním nádraží), poté zařazena do sítě mezistátních vlaků vyšší kvality Eurocity. V roce 2001 se znovu změnila trasa Vindobony, když v Česku začala jezdit přes Pardubice a Českou Třebovou, a DB ji prodloužily z Berlína až do Hamburku. V roce 2009 se protáhlo i rakouské křídlo Vindobony, když se novou konečnou stal Villach.

### **Vindobona jako oběť váhavosti**

Že Vindobona v dosavadní podobě končí, ale nakonec není příliš překvapivé. Vlaky s tak dlouhou trasou v Evropě již většinou nejezdí, a pokud ano, jde o vlaky vysokorychlostní. Právě takové navíc již brzy ovládnou spojení z Berlína do Vídně: DB dokončují modernizaci a částečně i novostavbu vysokorychlostního spojení z Berlína do Norimberku, vlaky tak budou na podstatné části trasy, vedené mimo české území, jezdit nejméně 200kilometrovou rychlostí, často i 300kilometrovou, zatímco v Česku je maximum pouze 160 km/h. To by sice vzhledem ke kratší trase mohlo postačovat, ve skutečnosti ale Vindobona touto rychlostí plynule jezdí pouze mezi Poříčany a Chocní a z Brna do Břeclavi. Jedna z nejvzácnějších železničních tradic tak mizí v propadlišti dějin, ačkoli Petr Štáhlavský upozornil, že "nelze vyloučit, že v budoucnosti bude (jméno Vindobona) u jiného spoje znovu využito". Zatím však mizí v důsledku nákupu Railjetů a dohodám železničních společností, ale také kvůli tomu, že zatímco Německo neváhá postavit vysokorychlostní trať ze severu na jih, v Česku stále zůstávají takové projekty v říši snů. Možná, že se jméno Vindobona do jízdního řádu časem vrátí, ale pachuč konce roku 2014 na něm zůstane.

### **Vindobona ustoupí Mozartovi**

Po zániku Vindobony vyjede na trasu Praha – Vídeň – Štýrský Hradec vlak se jménem Wolfganga Amadea Mozarta. Ten v minulosti rovněž patřil ke slovným transevropským spojům, ovšem s Československem, resp. Českem, neměl nic společného. Jeho tradiční trasa vedla z Vídně do Paříže (později jen do Mnichova), kde tvořil pomyslný denní protějšek nočního Orient-Expressu.

### **Nejen Vindobona, ale i Košičan**

Kromě Vindobony se ČD vzdávají dalšího tradičního pojmenování, které symbolizovalo spolehlivé a komfortní dálkové spojení. Vlak se jménem Košičan sice v novém jízdním řádu figuruje, nepůjde však již o každodenní spojení, ale o posilový vlak určený především pro slovenské cestující pracující v Česku – pojede v pátek odpoledne z Prahy do Košic, v opačném směru v neděli. Každý den budou ČD posílat do Košic jednotku Pendolino jako spoj Supercity Pendolino. Možnost, že by ona nesla jméno Košičan, však nepřípadla v úvahu. Ačkoli v minulosti provozovaly ČD například spoj Supercity Slovenská strela, košické spojení vnímají v první řadě jako součást spojení Praha – Ostrava. "V případě vlaků do Bratislavy a Vídně se jednalo o jednotlivé spoje, které nebyly součástí linky Praha – Ostrava," poukázal Petr Štáhlavský.

### **Kudy jezdila Vindobona**

1957–1992:

- Berlin Ostbahnhof (později Lichtenberg) – Děčín – Praha hl. n. – České Velenice – Wien Franz-Josefs-Bahnhof

1992–2000:

- Berlin Hbf (později Zoologischer Garten) – Děčín – Praha-Holešovice – Havlíčkův Brod – Brno hl. n. – Wien Südbahnhof

2000–2009:

- Hamburg-Altona – Berlin Zoologischer Garten (později Hbf) – Děčín hl. n. – Praha-Holešovice – Pardubice hl. n. – Brno hl. n. – Wien Südbahnhof

2009–2014:

- Hamburg-Altona – Berlin Hbf – Děčín hl. n. – Praha-Holešovice – Pardubice hl. n. – Brno hl. n. – Wien Meidling – Villach Hbf

### **Podoby Vindobony během 57 let:**

- 1957–1960: jednotky DR řady VT137

- 1960–1962: jednotky ČSD řady M495.0

- 1962–1964: jednotky ÖBB řady 5145

- 1966–1969: jednotky DR řady VT18.16
- 1969–1972: motorové vozy ČSD řady M296.1 a vozy Aam/BRam/Bam
- 1972–1979: jednotky DR řady 175 (pův. VT18.16)
- 1979–1990: vozy ČSD, DR a ÖBB
- 1990–1992: vozy DR a ÖBB
- 1992–1997: vozy ÖBB
- 1997–2006: vozy DB
- 2006–2009: vozy ČD, DB a ÖBB
- 2009–2011: vozy DB a ÖBB
- 2011–2014: vozy ÖBB

#### Která Vindobona bude poslední?

Českem projedou 13. prosince dva vlaky s názvem Vindobona – jeden směrem do Hamburku, druhý do Villachu. Který z nich bude poslední Vindobona? Těžko říct... Pojedou-li vlaky včas podle jízdního řádu, opustí české území jako první vlak EC 172 do Hamburku a až po něm EC 173 do Villachu. Ten také přijede zhruba o hodinu později do konečné stanice. Na druhé straně lidé z Prahy, Ústí nad Labem a Děčína, kudy jezdila Vindobona nejdéle, se budou moci naposled rozloučit s vlakem směrem do Hamburku s odjezdem ve 14:29 z Prahy hl. n. a 16:00 z Děčína hl. n. Vlak se sudým číslem také bude poslední Vindobonou, která projede tradiční trasu mezi Vídní a Berlínem. V době, kdy přijede do Berlína, bude "lichý" spoj již daleko za Vídní na cestě po Semmerinské dráze k Mostu nad Murou.

#### 15. 12. 2014 Na Kačerově lze nově přestoupit z vlaku na MHD (zastávka Praha-Kačerov)

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

Správa železniční dopravní cesty uvedla do zkušebního provozu novou vlakovou zastávku Praha-Kačerov. Od nedělní změny jízdního řádu zde začaly zastavovat osobní vlaky. Hlavním přínosem stavby je přímé propojení železnice s linkou metra a dalšími složkami městské hromadné dopravy. Přístup k vlaku je totiž napojen na podchod pod ulicí Michelská, který již patří ke stanici metra Kačerov. Projekt rovněž počítá s napojením na autobusové linky.

Nová železniční zastávka je vybavena nástupištěm o délce 150 metrů a betonovým přístřeškem pro cestující. Stavbaři dále osadili rozhlasové zařízení, tabule pro cestující a připravili prostor pro instalaci dvou označovačů jízdenek. Nová železniční zastávka Praha-Kačerov zvýší dopravní dostupnost v oblasti, protože zlepšuje napojení železnice na stávající infrastrukturu. Stavba dále zaručuje bezpečný a komfortní pohyb obyvatel v lokalitě. Nová stanice zároveň respektuje požadavky na pohyb osob s omezenou schopností pohybu a orientace, neboť umožňuje bezbariérový výstup z podchodu do úrovně ulice Michelská v oblasti železniční trati. „Pevně věřím, že právě projekt tohoto typu zastávek se může stát klíčovým faktorem pro to, aby se železnice stala zajímavou alternativou i pro tisíce cestujících, kteří dosud dojížděli za prací do hlavního města osobními vozy,“ řekl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. „Věřím totiž, že pokud někdo tento způsob dopravy vyzkouší, pak kouzlu dráhy jistě propadne stejně, jako jsem mu už kdysi propadl já,“ dodal s úsměvem Surý.

Zhotovitelem stavby je společnost Metrostav a.s. Stavební práce začaly v dubnu letošního roku a budou dokončeny do 19. 02. 2015. Celkové náklady projektu činí 50 698 239 Kč s DPH. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do výše 31 167 497 Kč. Národní financování projektu zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

#### 15. 12. 2014 Vlečka do Mydlovar nahradí stovky nákladních aut, která ničí silnice

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/nova-vlecka-vozi-sediment-do-mydlovar-d8w-/budejovice-zpravy.aspx?c=A141215\\_134215\\_budejovice-zpravy\\_khr](http://budejovice.idnes.cz/nova-vlecka-vozi-sediment-do-mydlovar-d8w-/budejovice-zpravy.aspx?c=A141215_134215_budejovice-zpravy_khr))

Až sto nákladních aut týdně ušetří nová vlečka vedoucí do areálu bývalého odkaliště uranových rud MAPE Mydlovary. Do ekologicky zatížené lokality míří vozy se sanačním materiálem a okolní obce si stěžují na hluk a provoz. Prvních pět vagonů dorazilo do areálu MAPE Mydlovary na Budějovicku v sobotu po půl jedenácté. Slavnostního



zahájení provozu na železniční vlečce se zúčastnila řada starostů okolních obcí. Na jejich výrazu byla patrná značná úleva. „Přiznám se, že jsem nevěřil, že se to povede. Doprava je pro nás obrovskou zátěží,“ řekl starosta Olešníka Jaroslav Pavlica. Vlaky by sem měly jezdit podle plánu až do července příštího roku. Celkem dovezou zhruba sto tisíc tun zeminy z Karlových Varů. Každá souprava dopraví 1 275 tun rekultivačních materiálů. „Budeme dělat všechno pro to, aby vlečka byla v provozu i po červenci 2015,“ prohlásil ministr průmyslu a obchodu Jan Mládek. Ten už při své srpnové návštěvě MAPE sliboval, že se zasadí o studii, která prověří, co by obnovu vlečky obnášelo. V roce 2013 tu projížděly vlaky se sanačním materiálem ve zkušebním provozu. „Společnost ČD Cargo zajišťovala v roce 2012 a 2013 návoz sanačních materiálů, jako jsou kaly, elektrárenský popílek či stavební sutě do stanice Dívčice a následně i na vlečku Diamo Mydlovary. Do areálu vjížděly vlaky s 14 až 16 vagonů,“ uvedl Michal Roh z odboru podpory a prodeje ČD Cargo. V roce 2012 společnost přepravila více než 72 tisíc tun sanačních materiálů naložených v 1 151 vagonech. O rok později se objem mnohem zmenšil. Byl to zkušební provoz, který se sice osvědčil, ale problém byl jinde – cena dopravy. Přepravovat tisíce tun po kolejích bylo zhruba dvakrát dražší než po silnici.

Obnovení provozu na vlečce teď hraje do karet to, že se ČD Cargo dostala na ceny srovnatelné se silniční dopravou. Materiál, který se do Mydlovarek nyní vozí, je totiž zemina ze sanace nádraží v Karlových Varech. A logicky je samozřejmě výhodnější přepravovat ji na vlcích. Což je kámen úrazu, protože se může stát, že v červenci, kdy by měla být veškerá hlína převezena, se na vlečce provoz zase zastaví. „Je to zatím jen první vlna. O dalších jednáme. Byl by to až násobek toho, co sem po kolejích budeme vozit nyní. Jednáme i s Rakouskem,“ naznačil šéf Diama Tomáš Rychtařík. Technicky ale není možné, aby se vlaky přepravovaly všechny materiály, některé k tomu nejsou vhodné. „Jeden plně naložený vlak je zhruba 30 nákladňáků. Nadměrnou dopravou těžkých vozů se likviduje krajská silniční infrastruktura, která na to nebyla koncipována. Kvůli tomu jsme dělali obchvat Olešníka, chystáme obchvat Dívčic,“ avizoval hejtman Jiří Zimola.

Vlaky se zeminou z Karlových Varů budou mít 25 vagonů. Na každém z nich jsou tři speciální kontejnery, které se vykládají 60tunovou „ještěrkou“. Ta naložený kontejner vezme, zdvihne a jednoduše překlopí do nákladního vozu, který materiál už jen doveze na přesné místo určení. Vyložení jednoho vagonu je pak otázkou zhruba 15 minut.

### **Areál v Mydlovarech**

Uranová ruda se v Mydlovarech upravovala od roku 1962 po necelých 30 let. Celkem se zde zpracovalo 16,7 milionu tun rudy a vyrobilo 28 252 tun uranu. Ročně se zde využilo 50 tisíc tun kyseliny sírové a další tisíce tun nebezpečných chemikálií. Do odkališť se vypustilo asi 18 milionů tun kalů. Nyní je do 280hektarového areálu vstup zakázán kvůli zdrojům radioaktivity a pokračuje jeho sanace. Ta by měla skončit v roce 2024, což je o 12 let dříve, než se plánovalo. Projekt je nyní v polovině. Dosud spolky laguny 1,4 miliardy korun.

---

## **16. 12. 2014 Mzdy v Českých drahách vzrostou v příštím roce o 2,9 procenta**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/mzdy-v-ceskych-drahach-vzrostou-v-pristim-roce-o-2-9-procenta/1159500>)

Pracovníkům Českých drah (ČD) vzroste v příštím roce mzda o 2,9 procenta. Na podobě kolektivní smlouvy se dnes po téměř tříměsíčním vyjednávání dohodlo vedení společnosti se zástupci všech deseti odborových organizací. ČTK o tom informoval mluvčí firmy Radek Joklík. ČD nyní zaměstnávají 15.226 lidí a průměrná mzda činí zhruba 28.000 Kč.

Zástupci drah a odborů se dohodli také na úpravě struktury a objemu prostředků pro výpočet výkonových odměn pro provozní zaměstnance. Rozsah dalších benefitů zůstane zachován. "Jde o rozumný kompromis, který zaměstnancům zaručuje sociální jistoty a zároveň umožňuje firmě dál se rozvíjet," uvedl předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Vyjednávání označil za náročné a tvrdé. "Chvilí to dokonce vypadalo, že společnou řeč nenajdeme," podotkl. Krtek je v čele Českých drah od listopadu, kdy ve funkci nahradil Daniela Kurucze, jehož odvolal tehdejší ministr dopravy Antonín Prachař (ANO).

České dráhy se letos v pololetí vymanily ze ztráty a vykázaly zisk po zdanění 158 milionů korun. Loni v pololetí skupina Českých drah vykázala ztrátu 510 milionů korun. Se ziskem 540 milionů korun skončilo letošní pololetní hospodaření nákladní dopravy (ČD Cargo), která tak vylepšila loňská pololetní čísla o více než 300 milionů korun. Osobní doprava snížila loňskou ztrátu z 644 milionů korun na 262 milionů korun.

## 16. 12. 2014 Zloději kovů strhli trakční vedení na železnici. Opět na Táborsku (Bechyně)

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/zlodeji-strhli-trakcni-vedeni-dkb-/budejovice-zpravy.aspx?c=A141216\\_103306\\_budejovice-zpravy\\_khr](http://budejovice.idnes.cz/zlodeji-strhli-trakcni-vedeni-dkb-/budejovice-zpravy.aspx?c=A141216_103306_budejovice-zpravy_khr))

Škodu za 200 tisíc korun způsobili zloděj nebo zloději, kteří ukradli trolejový drát na okraji Bechyně na Táborsku. Řádili v uzavřeném areálu vlakového nákladiště. V regionu to není první případ, před časem pachatelé strhli trakční vedení také v Třebelicích. Pachatelé kradli v Bechyni v neděli 14. prosince v době mezi osmou a půl dvanáctou noční. „Strhli železniční trakční vedení a následně ukradli na 120 metrů trolejového drátu,“ potvrdil mluvčí tábořské policie Miroslav Doubek. Obdobný skutek policisté vyšetřovali na počátku měsíce srpna, kdy pachatelé strhli trakční vedení na téže trati, a to v katastru nedaleké obce Třebelice. „Není tak vyloučeno, že se uvedeného jednání mohli dopustit stejní pachatelé,“ upozornil mluvčí. Tehdy byla škoda ještě větší, a to 400 tisíc korun. Podle policie stejný zloději omotali kolem drátů látkový popruh, který zřejmě připojili za osobní auto. Odtrhnout se jim ale povedlo pouze pět kotvících lan, která drží vedení napnuté. To zůstalo prověšené a pak do něj narazil vlak a vedení se namotalo kolem elektrického sběrače lokomotivy. Dráty sběrač z lokomotivy strhly a poškodil další vagón, zároveň se trakční vedení přetrhlo. Každý, kdo by mohl k prosincovému případu poskytnout nějaké informace, má informovat policii v Bechyni na jejich služebně na náměstí T. G. Masaryka, nebo na telefonním čísle 974 238 750, případně na lince 158.



## 16. 12. 2014 Letiště v Mošnově má jako první v Česku napojení na železnici (zkušební provoz)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/letiste-v-mosnove-ma-jako-prvni-v-cesku-napojeni-na-zeleznici/1159595>)

Napojení Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově na Novojičínsku na železnici je hotové. Stavbu, která stála zhruba 553 milionů korun, dnes slavnostně ukončili zástupci kraje, letiště a stavbařů. Moravskoslezský kraj tak má jako první region v zemi mezinárodní letiště napojené na železnici. Na trati nyní začne půlroční zkušební provoz, cestující by po ní první vlaky měly svézt 13. dubna 2015. Pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) byla stavba nové trati na "zelené louce" hodně neobvyklá. "Výstavba trati jako celku byla naposledy mezi světovými válkami na jižní Moravě," řekl ředitel Stavební správy východ SŽDC Václav John.

Nová trať je dlouhá 2,9 kilometru a spojuje letiště s obcí Sedlnice. Tou vede trať, která se v nedaleké Studénce napojuje na hlavní železniční koridor mezi Ostravou a Prahou nebo Brnem. Součástí stavby je zastřešený terminál, který s letištní odbavovací halou spojuje krytá chodba. Stavět se začalo loni v září. Většinu nákladů na stavbu, 85 procent, by měly zaplatit evropské dotace, zbytek uhradí kraj. "Jsme přesvědčeni o tom, že letišti se zvětší spádová oblast, to znamená, že budeme schopni oslovit širší počet pasažérů," řekl ředitel letiště Pavel Schneider. Už teď podle něj z Mošnova do Londýna létá čím dál více Poláků. Napojení letiště nejen na Českou, ale i na polskou železnici by mohlo jejich počet ještě zvýšit. "Očekávám, že ze začátku to využití bude souviset především s velkými akcemi, které se v regionu pořádají, ať už je to mistrovství světa v ledním hokeji v příštím roce, kde jsme směřovali všechny stavební práce k tomu, aby i oficiální zahájení provozu souviselo se šampionátem, tak akce typu Zlaté trety, Davis cupu či Dnů NATO," řekl moravskoslezský hejtman Miroslav Novák (ČSSD). Vlaky by měly na letiště jezdit v dvouhodinovém taktu, při velkých akcích se počítá s jejich posílením. Do budoucna podle hejtmána souvisí potenciál železničního napojení letiště především s mošnovskou průmyslovou zónou, v níž teď pracuje přibližně 1 500 lidí. "Počítá se za dva roky s 900 novými pracovními místy ve společnosti Hyundai Mobis a stále zůstává ještě zhruba 80 hektarů k využití, což je potenciál pro zhruba dvě tisícovky dalších zaměstnanců," řekl Novák. Je možné, že při případném zájmu investorů by mohla v budoucnu přímo u průmyslové zóny vzniknout i železniční zastávka. Kromě toho by v jižní části letiště mohlo být postaveno kolejové překladiště nákladu mezi letadly a vlaky. Pozemky tam má město Ostrava. Schneider řekl, že investoři kvůli krizi z myšlenky na stavbu překladiště zatím vycouvali, ale jeho postavení je snad jen otázkou času. "Pokud by to bylo zrealizováno, tak si myslím, že to bude obrovský přínos pro letiště. Vzhledem k délce naší dráhy jsme schopni přijímat a odesílat plně naložená letadla všech typů a velikostí, což okolní letiště nemají," řekl Schneider.

Z ostravského letiště nyní létají pravidelné přímé linky jen do Prahy a Londýna. V letní sezoně se z Mošnova létá také do turistických destinací zejména ve Středomoří. V roce 2013 letiště přepravilo

259.167 lidí, což bylo o desetinu méně než v předchozím roce. Letos bude podle ředitele počet cestujících oproti loňsku o 15 procent vyšší.

---

## **16. 12. 2014 Boom příměstských zastávek pokračuje (Chýně jih)**

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

Na příměstské trati z Prahy-Smíchova do Hostivice a Rudné u Prahy vznikla další zastávka – Chýně jih. Její slavnostní otevření se uskutečnilo dnes, cestující ji ale mohou využít již od neděle 14. prosince, kdy začal platit nový jízdní řád. Jde o další krok v naplňování projektu zatraktivnění příměstské vlakové dopravy. Již letos 1. září byl slavnostně zahájen provoz na zastávkách v Rudné, Chýni, Jinočanech, Hostivici-Sadové a Hostivici-U hřbitova. Správa železniční dopravní cesty a Středočeský kraj do nich společně investovaly desítky milionů korun.

Novou zastávku Chýně jih najdete mezi stanicemi Rudná u Prahy a nedávnou zbudovanou zastávkou Chýně. Ocení ji zejména místní obyvatelé, protože se jim výrazně zkrátí docházková vzdálenost k železnici. Linka S65 je tak pohodlně, rychle a pouze s jedním přestupem v Hostivici zaveze až do centra Prahy. Moderní osvětlená nástupiště jsou zbudována již s protihlukovou úpravou a výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. Cestující tak nastupují do vlaků přímo v úrovni podlahy železničního vozu. Nový zastávkový přístřešek je realizován v betonové úpravě „antivandal“. Kromě laviček je osazen i odpadkovým košem, osvětlením a vitrínou s informacemi pro cestující. Na nástupišti je instalován i označovač jízdenek ROPID. „Na Smíchovské nádraží cestující nyní dojedou (s přestupem v Rudné) za 28 minut, Na Knížecí bez přestupu za 40 minut a na Masarykovo nádraží se vlak dostane (s přestupem v Hostivici) za 40 minut. Věřím, že i toto zkrácení jízdních dob přivede na železnici nové zákazníky. Navíc novým cestujícím, kteří se rozhodnou vyměnit osobní vůz za vlak, odpadnou starosti s parkováním v centru města a nekonečné popojíždění v dlouhých kolonách,“ říká za SŽDC ředitel Stavební správy západ Lubor Hrubeš.

Chýně jih není jedinou zastávkou, na které nově od 14. prosince 2014 zastavují vlaky. Přestupní uzel s vazbou na metropolitní MHD, v první řadě reprezentovanou linkou metra C, vznikl na pražském Kačerově. Nová zastávka ve Frenštátu pod Radhoštěm zase výrazně zkrátila docházkovou vzdálenost do centra tohoto města. A v Praze-Podbabě již slouží cestujícím obě nová nástupiště, u kterých navíc zastavují i rychlíky ve směru na Děčín.

---

## **17. 12. 2014 Dráhy si lokomotivy pro Railjety půjčovaly protiprávně a dostaly milionovou pokutu**

Zdroj: iHNed.cz (<http://archiv.ihned.cz/c1-63271060-drahy-si-lokomotivy-pro-railjety-pujcovaly-protipravne-a-dostaly-milionovou-pokutu>)

Antimonopolní úřad opět potrestal České dráhy. Tentokrát milionovou pokutu dostaly za to, že si k soupravám Railjet půjčily od Rakouských drah lokomotivy Taurus, aniž by firma vypsalala soutěž. Navíc ani neoznámila, že zakázku v hodnotě desítek milionů korun zadala napřímo. Úřad tak zamítl odvolání Českých drah a pravomocné rozhodnutí o nelegálnosti jejich postupu mohlo ohrozit spoje z Prahy do Rakouska. Právníci drah ale našli řešení. Vytáhli smlouvu s Rakouskými drahami z roku 2012, která řeší dohodu o vzájemném provozu mezi Českem a Rakouskem a obsahuje i možnost pronájmu lokomotiv, pokud to ČD budou potřebovat. Od neděle se tak lokomotivy půjčují podle nového dokumentu, a ne podle toho, který napadla Škoda Transportation a za který dráhy dostaly pokutu. Pro České dráhy je to již druhá pokuta za obcházení zákona o veřejných zakázkách při nákupu a provozu vlaků Railjet. Ty od neděle jezdí v ostrém provozu mezi Prahou a rakouským Štýrským Hradcem. Dráhy za ně zaplatily 100 milionů eur. Částka placená za zapůjčení lokomotiv není známa. "České dráhy v tuto chvíli proti tomuto rozhodnutí zvažují podání správní žaloby. Pokutu milion korun však společnost uhradí, protože ani v případě podání správní žaloby nemá tato odkladný účinek," popisuje mluvčí drah Radek Joklík.

Pokud by si firma nemohla lokomotivy půjčovat, musela by vypsat novou soutěž na koupi či pronájem. Soupravy Railjet přitom lokomotivy potřebují již nyní a nelze je tahat jinak než právě Taurusy, které stejně jako Railjety vyrábí Siemens. Pro České dráhy jsou tyto vlaky klíčové. Spolu se soupravami Pendolino jde o nejvyspělejší vlaky na české železnici. Zajišťují také většinu spojů mezi Prahou a Brnem i spojení Česka s rakouskou metropolí i Štýrskem. Je to navíc současný marketingový tahák drah – právě Railjet má být ukázkou, že státní firma dokáže s dobou i s konkurencí držet krok. Původně se očekávalo, že soupravy Railjet budou jezdit s českými lokomotivami 109E od Škody Transportation. Siemens, Škoda a České dráhy se ale nedokázaly dohodnout na způsobu

kompromisu, aby si vagony s lokomotivou "rozuměly". Antimonopolní úřad ve věci pronájmu lokomotiv Taurus zamítl všechny dosavadní stížnosti drah. Ty například argumentovaly tím, že neměly jinou možnost či že jde o běžný postup. Podle úřadu ale zákon hovoří jasně a bylo povinností drah vypsát veřejnou zakázku či o zadání zakázky alespoň informovat.

### **Railjety Českých drah**

Rakouské dráhy ÖBB vysoutěžily v roce 2006 67 jednotek Siemens Viaggio Comfort, které nazvaly Railjet. Jde o tlakové jednotky pro rychlost 230 kilometrů za hodinu, nemají ale vlastní pohon a musí je tahat lokomotiva. Všechny jednotky Rakušané neodebrali a zbývajících 16 nabídlí Českým drahám. Záměr napadla Škoda Transportation, která tvrdila, že by dokázala nabídnout vlaky, které požadavky drah splní také. S Railjety dráhy počítaly na trase z Hamburku do Štýrského Hradce, nakonec se ale nedohodly s německou stranou, a objednaly proto jen sedm souprav pro dopravu Praha – Štýrský Hradec. Za způsob koupě vlaků udělil antimonopolní úřad pokutu 25 milionů korun. Další pokutu platí dráhy za pronájem lokomotiv Taurus.

---

## **17. 12. 2014 Čína postaví rychlou železnici mezi Bělehradem a Budapeští**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cina-postavi-rychlou-zeleznici-mezi-belehradem-a-budapesti/1160031>)

Dohodu o výstavbě nového železničního spojení mezi Bělehradem a Budapeští dnes v srbské metropoli podepsali premiéři Srbska a Maďarska Aleksandar Vučić a Viktor Orbán s čínským premiérem Li Kche-čchiangem. Výstavba vysokorychlostní trati v délce 370 kilometrů s pomocí Číny by měla začít do poloviny příštího roku a trvat by měla dva roky. Dohodu premiéři podepsali druhý den summitu 16 zemí střední a východní Evropy a Číny v Bělehradu. Projekt rychlého železničního spojení mezi Balkánem a střední Evropou zapadá do plánu Číny vytvořit z řeckého přístavu Pireus jedno z center vývozu jejího zboží do Evropy. Čínský přepravní gigant Cosco Pacific tam má pětaticetiletou koncesi na provoz a modernizaci dvou nákladních mol. "Vznikne tím koridor mezi Čínou a Evropou," řekl po slavnostním podpisu čínský premiér. "S pomocí více takových expresních tratí se zvětší rozsah našeho vzájemného obchodu," dodal Li. Podle agentury Reuters ale zatím není jasné, kdo bude výstavbu financovat. "Chceme, aby studie proveditelnosti a všechny plány byly dokončeny v červnu příštího roku tak, aby trať mohla být postavena do června 2017," doplnil Vučić. Díky novému spojení se podle něj zkrátí doba jízdy mezi oběma městy ze současných zhruba osmi hodin na méně než tři hodiny. Li v úterý oznámil, že Čína založí investiční fond v objemu tří miliard dolarů (66,5 miliardy Kč) pro investice ve střední a východní Evropě. Peking se snaží získat pozice v regionu, který je pro Čínu potenciálně lukrativním trhem a výrobní základnou s relativně levnou a kvalifikovanou pracovní silou a s rozsáhlými možnostmi rozvoje při těsné blízkosti Evropské unie.

---

## **18. 12. 2014 ČD uvádějí do provozu další čtyři desítky modernizovaných vozů, zavedou více komfortních spojů**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-22548/>)

České dráhy v těchto dnech uvádějí do provozu další čtyři desítky modernizovaných rychlíkových vozů. Díky tomu nabídnou v současném jízdním řádu 2015 o 39 komfortních vlaků více. Počet komfortních dálkových spojů tak stoupne ze 117 na 156 vlaků. Vedle tradičních značek komfortních spojů SuperCity Pendolino, EuroCity, InterCity, EuroNight a Expres se mezi nimi objevují nové kategorie railjet a rychlík vyšší kvality (Rx). Komfortní vozy jsou ve větší míře zavedeny i v dalších rychlících.

### **Další čtyři desítky modernizovaných vozů míří do běžných rychlíků**

Klimatizované velkoprostorové kombinované vozy 1. a 2. třídy typu ABpee jsou nyní uváděny do provozu v rychlících z Prahy do Plzně a Chebu a také do Klatov a Železných Rud. Další z nich jezdí z Brna přes Břeclav, Hodonín, Otrokovice a Přerov do Olomouce. Cestující v nich mají k dispozici elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, jako jsou notebooky nebo mobilní telefony. V 1. třídě mohou cestující využít také sklápěcí nebo rozkládací stoly. Ve vozech jsou místa pro uložení jízdních kol. Vozy ABpee v počtu 15 kusů modernizovala polská společnost Pesa. Česká společnost KOS Krnov pak provedla tzv. malou modernizaci 26 velkoprostorových vozů 2. třídy typu Bdt. Ty dostaly např. nové polstrované sedačky a jsou vybaveny elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky. Ve vozech jsou také místa pro uložení jízdních kol. Vozy typu Bdt jsou zařazeny do rychlíků z Prahy přes Plzeň do Klatov a Železných Rud a z Brna přes Břeclav, Hodonín, Otrokovice

a Přerov do Olomouce. Oba typy vozů jsou nově vybaveny také posuvnými, tlačítky ovládanými dveřmi, které jsou za jízdy blokovány. Díky tomu se také zvyšuje bezpečnost cestujících. Úpravou podvozků a brzd byla zvýšena také jejich rychlost ze 120 km/h na 140 km/h.

### Vyjíždějí už i běžné rychlíky vyšší kvality (Rx)

Komfortní dálkové rychlíky vyšší kvality (Rx) jsou sestaveny z nových nebo modernizovaných vozů, jak uvádí člen představenstva ČD, a.s., pro osobní dopravu Michal Štěpán: „Místo vozů s koženkovými lavicemi nabízejí komfortní čalouněné sedačky, v kupé jen se 6 místy. Samozřejmostí jsou doplňkové služby, jako jsou elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících, například notebooky, iPady nebo mobilní telefony. Vlaky nabízejí i vyhrazená místa pro cestující s dětmi, jsou přístupné pro vozíčkáře, mají prostor pro uložení jízdních kol. Vždy alespoň část z vozů v rychlících vyšší kvality je také klimatizovaná.“ V novém jízdním řádu se komfortní dálkové spoje rozšířily především na trati z Prahy přes Plzeň do Chebu, Klatov a Železné Rudy. „V příštím roce se chceme zaměřit na rozšíření počtu komfortních dálkových vlaků na dalších linkách, také mezi moravskými krajskými městy,“ doplnil Michal Štěpán

### Více komfortních vozů i v dalších rychlících

Modernizované vozy s čalouněnými sedačkami místo koženky nabízejí i další vlaky, které zatím nesou běžné označení rychlík. Jsou to například motorové soupravy z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic, z Plzně do Mostu, z Prahy do Turnova a Tanvaldu nebo z Kolína do Rumburku. Novější soupravy z 90. let, které mají také mnoho atributů komfortních dálkových vlaků, jezdí i z Pardubic do Liberce nebo z Olomouce přes Krnov do Ostravy. Jednotlivé klimatizované modernizované vozy jsou zařazeny i do dalších běžných rychlíků. Jedná se především o multifunkční vozy řady Bbdgmee, které slouží cestujícím také mezi Prahou, Havlíčkovým Brodem, Brnem, Přerovem a Ostravou, na trase z Brna přes Jihlavu a České Budějovice do Plzně, nebo z Prahy přes Ústí nad Labem a Karlovy Vary do Chebu. Na linkách Praha – České Budějovice – Linec a Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc budou z modernizovaných vozů sestaveny dokonce podstatné části souprav.

### Tratě obsluhované komfortními dálkovými spoji (railjet, SuperCity Pendolino, EuroCity, InterCity, EuroNight, Expres, rychlík vyšší kvality Rx)

- Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko / Slovensko
- Praha – Pardubice – Olomouc – Vsetín – Slovensko
- Praha – Pardubice – Olomouc – Zlín / Veselí nad Moravou
- Praha – Pardubice – Brno – Břeclav – Rakousko / Slovensko – Maďarsko
- Polsko – Ostrava – Přerov – Břeclav – Rakousko
- Praha – Plzeň – Cheb
- Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda
- Praha – Plzeň – Domažlice – Německo
- Praha – Ústí nad Labem – Děčín – Německo
- Brno – Břeclav – Otrokovice – Přerov – Olomouc (běžné rychlíky, ovšem sestavené z ucelených modernizovaných souprav vyšší kvality).

## 18. 12. 2014 Cestujícím ve stanici Uherský Brod již slouží nové nástupiště

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

Správa železniční dopravní cesty dokončila stavební práce v prostoru železniční stanice Uherský Brod, které jsou součástí druhé etapy výstavby tamního dopravního terminálu. Cestující tak již mohou využívat nové nástupiště, které přímo navazuje na právě budovaná autobusová stání. Hlavním investorem akce je město Uherský Brod, realizaci projektu podpořil Program švýcarsko-české spolupráce.



Výstavba nástupiště byla zahájena letos v červenci, do zkušebního provozu bylo uvedeno v říjnu. Je dlouhé 160 metrů, jeho nástupní hrana se nachází v normové výšce 550 milimetrů nad kolejnicí, což umožňuje snadný nástup a výstup cestujících. Součástí projektu bylo také vybudování osvětlení, rozhlasu a návazných zpevněných ploch. Z nového nástupiště bude přímý přestup k dvanácti krytým autobusovým stáním, která jsou nyní ve výstavbě. Méně viditelné, avšak stejně důležité jsou další stavební úpravy. Rekonstrukcí

prošel železniční spodek i svršek v části stanice v délce 519 m. Dále se provedla technologická část stavby, která zahrnovala instalaci techniky důležité pro plynulost a bezpečnost železniční dopravy, především zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Stavbu s názvem Dopravní terminál Uherský Brod – II. etapa vyprojektovala společnost MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. Náklady na rekonstrukci části kolejíště, včetně úprav technologických zařízení, činí 23,5 mil. Kč. Investorem je státní organizace Správa železniční dopravní cesty, organizační jednotka Stavební správa východ. Zhotovitelem stavby je Traťová strojní stanice Olomouc s.r.o. se sídlem v Přerově. Díky schválenému rozšíření tohoto projektu financovaného z Programu švýcarsko-české spolupráce připravuje Správa železniční dopravní cesty na rok 2016 dokončení peronizace železniční stanice v Uherském Brodě.



## 18. 12. 2014 Havířovské nádraží zřejmě nepadne. Město zrušilo stavbu nového terminálu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/295891-havirovske-nadrazi-zrejme-nepadne-mesto-zrusilo-stavbu-noveho-terminalu/>)

Havířovští radní se rozhodli odstoupit od smlouvy na financování stavby nového dopravního terminálu. Důvodem je dosud neskončené řízení o zapsání budovy nádraží mezi kulturní památky. Ministerstvo kultury sice už třikrát žádost odmítlo, dosud však neprojednalo rozklad, který proti poslednímu rozhodnutí podal Národní památkový ústav. Kvůli tomu nemohou České dráhy provést plánovanou demolici nádraží, na kterou měla navázat stavba terminálu. Město mělo zajištěné evropské dotace, podmínkou však bylo, že stavba bude hotova do konce roku 2015. A na to už není dost času.

Zatím není jasné, zda bude magistrát dál prosazovat likvidaci staré odbavovací haly, nebo ne. "Město zatím plánovanou investiční akci odložilo a bude se soustředit na dopracování související rekonstrukce železničního podjezdu u nádraží," potvrdila mluvčí magistrátu Eva Wojnarová. Primátor Daniel Pawlas z KSČM naznačil, že nové vedení možná od původního záměru zcela upustí, i když stavbu nového terminálu ještě definitivně nezavrhl. "Myslím si, že je vhodný čas k tomu, aby všechny zainteresované strany včetně architektů, kteří si přejí zachování nádraží, začaly jednat o možném novém řešení," řekl primátor. Jedna z možností je podle něho modernizace haly. Zdůraznil, že stav haly je tristní a neodpovídá evropským standardům. Město zatím nemůže začít ani s připravenou rekonstrukcí přednádražního prostoru. "V případě modernizace haly by samozřejmě muselo dojít k architektonickému sjednocení s prostorem před nádražím," dodal Pawlas.

### České dráhy prodají budovu Správy železniční dopravní cesty

Plány už změnil i České dráhy, které jsou majitelem objektu. Nejprve zruší vypsání výběrové řízení na zhotovitele terminálu a pak halu prodají. "Havířovské nádraží patří k majetku, který příští rok převedeme a prodáme Správě železniční dopravní cesty. Případnou rekonstrukci nádraží a prostoru před ním tedy město musí projednávat s novým majitelem," potvrdila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Jakuba Ptačinského není jasné, kdy k převodu dojde. "Termín záleží na ministerstvu dopravy a vlády, může to být otázka týdnů, ale i měsíce. Pak se teprve bude moci seznámit se situací a začít ji řešit," řekl Ptačinský.

### Architekti by se rádi podíleli na přípravě rekonstrukce

Členové sdružení Důl architektury, kteří bojují za zachování unikátní budovy z konce šedesátých let minulého století, vědí, že ještě nemají vyhráno. Ministerstvo kultury projedná v lednu rozklad proti zamítnutí zapsání nádražní haly do seznamu kulturních památek. Vzhledem k předchozím rozhodnutím lze očekávat, že argumenty památkářů a architektů pro památkovou ochranu stavby neuzná ani tentokrát, i když jedním z argumentů posledního zamítnutí byla zmařená investice. Pak by již povolené demolici nic nestálo v cestě. "Jsme si toho vědomi, proto chceme městu nabídnout spolupráci na novém projektu," uvedla předsedkyně sdružení Důl Architektury Šárka Chytilová.

Členové spolku bojují o záchranu nádraží od roku 2011, podporují je v tom přední čeští architekti a památkáři. Společně se studenty architektury promýšleli i možné varianty rekonstrukce a dalšího využití prostorného objektu postaveného v bruselském stylu. Podle vedení Národního památkového ústavu je to jedna z deseti nejlepších poststalinistických staveb druhé poloviny 20. století. České dráhy, které společně s vedením města prosazovaly demolici, argumentovaly tím, že nádraží je



ve špatném stavu a provoz je neúměrně drahý. Na přípravy projektu nového terminálu daly dráhy a město dohromady asi čtyři miliony korun.

## 20. 12. 2014 Domek hlídače č. 47 u České Metuje zahrnul bagr. Končí i další vechtrovny

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/vechtrovny-a-strazni-domky-konci-dqo-/hradec-zpravy.aspx?c=A141215\\_2124339\\_hradec-zpravy\\_kvi](http://hradec.idnes.cz/vechtrovny-a-strazni-domky-konci-dqo-/hradec-zpravy.aspx?c=A141215_2124339_hradec-zpravy_kvi))

Někteří lidé v okolí Police nad Metují na Náchodsku litují demolice dvou strážních domků zvaných vechtrovny u železniční trati. Krajina tím přichází o svůj typický kolorit, podle místních stavby mohly ještě sloužit. Dávné vechtry neboli železniční strážníky proslavil ve dvacátých letech Josef Kopta svým románem Hlídač č. 47, jehož filmovou podobu zpracovali Josef Rovenský, Hugo Haas i Filip Renč. Strážní domek stejného čísla u České Metuje však koncem září skončil neslavně.



V prosinci podlehla demolici další vechtrovna na Mýtě nedaleko polického nádraží. Třebaže by si je lidé třeba i opravili, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) je nechce prodávat k bydlení. Radši platí za zbourání. „Je to škoda. Jako obec jsme nesouhlasili, aby se vechtrovna u České Metuje bourala. Bylo tam číslo popisné a dřív tam bydlel i nájemník. Ten teď pobývá v azylovém domě a trvalý pobyt má na obci. Chtěli jsme případně odkoupit strážní domek a nabídnout ho k rekreačnímu nebo trvalému bydlení, protože tu bylo pět nebo šest zájemců. SŽDC nám ale žádnou nabídku nedalo, jen přišel papír, že je už vše rozhodnuto,“ lituje českometujský starosta Jaroslav Vaněček.

### Vechtr hlídal závory

Strážní domek byl vystaven při původní trati Choceň – Broumov, která se parnímu provozu otevřela v červenci roku 1875. Shodných domků stálo podél trati 95, číslovaly se od začátku trati a než dráhy přešly na modernější způsoby signalizace pohybu vlaků, byly vybavené elektromagnetickými zvonkovými návěstmi. Domek v České Metuji byl už nějakou dobu opuštěný. „Byl obložený šindelem a podsklepený, zchátralý nebyl. Teprve když se sundaly šindele, objevilo se tam číslo 47, jako v té knížce. Přece jen patřil ke koloritu trati. Tamní vechtr měl na starosti závory, protože někteří zdejší sedláci, aby se dostali na svá pole pod Ostašem, museli přejet trať,“ říká starosta Vaněček.

Druhý strážní domek zmizel ze zatáčky trati na Mýtě. Bagr ho zlikvidoval za pár dní, zbyla po něm už jen hromada trámů a prken. Býval kolem něj dost nepořádek, a tak ho lidé ze sousedství ani neželí. „Domek byl v dezolátním stavu a už delší dobu byl opuštěný. Kdo by taky chtěl bydlet tak blízko trati!“ říká Josef Machula, který žije opodál. O vechtrovnu na Mýtě usiloval tamní nájemník, ale nepochodil. „Snažil se koupit domek delší dobu, ale nakonec odešel bydlet do Police. Domek byl sice vlhký, ale opravit by se dal. Nechali ho zbourat snad kvůli tomu, že byl moc blízko trati,“ popisuje starosta Velkých Petrovic Vladislav Friml, na jehož katastr domek patřil. Další strážní domek změnil podobu u závor při nádraží v Náchodě, ze stavědla číslo 1 zbyla v prosinci jen malá místnost pro závoráře. V příštích letech se plánují demolice strážních domků v Petrovicích nad Orlicí a Vysokově i výhybkářských domků v Teplicích nad Metují a Meziměstí. Zatím však není známo, kolik bude mít SŽDC volných prostředků a jaké budou rozpočty předpokládaných demolicí.

### Prodej soukromníkům naráží na přísné předpisy

Podle SŽDC jsou k demolici určeny pouze zastaralé objekty ve špatném technickém stavu, které původně sloužily k řízení provozu dráhy, ale po modernizaci dráhy už dávno nejsou potřebné. Strážní domky se nacházejí v ochranném pásmu dráhy, kde je zákonem o dráhách stanoven přísnější režim pro stavby a určité činnosti. „Prodej výše uvedených objektů do soukromého vlastnictví by v budoucnu vytvářel riziko pro bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy,“ říká mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Správa trati se odvolává i na to, že kdyby domky nechala soukromníkům, v budoucnu by musela platit třeba za protihlukové stěny nebo udržovat přístupové cesty k domkům po jiných pozemcích SŽDC. Domky někde mohou bránit rozhledu na přejezdech. „Rozhodujícími faktory jsou v daných případech ekonomický přínos v dlouhodobějším horizontu a bezpečnost železničního provozu,“ dodává mluvčí. V Královéhradeckém kraji letos SŽDC vydala za demolice nepotřebných objektů 7,3 milionu korun.

Podoba trati staré skoro 140 let se nenávratně mění. Vloni v srpnu například zmizela původní vodárna při náchodském nádraží, kterou zbourali kvůli stavbě nového autobusového terminálu. „Strážní domky už byly vrostlé do krajiny, některé se nezachránily, z některých jsou třeba chaty. Stavěly se v pravidelných rozestupech a pokud nestály v zákrutech, vechtři na sebe viděli. Společnost stavějící dráhu šetřila, proto pro nádraží, skladiště, vodárny i třeba právě pro strážní domky používala

typizované stavby," popisuje Petr David z Meziměstí, který se v tamním malém železničním muzeu věnuje drážní historii.

### **K čemu sloužily strážní domky neboli vechtrovny**

- Byly součástí nejdřív koněspřežných drah, od 40. let 19. století parostrojních železnic. Vznikaly v pravidelných rozestupech asi 1 kilometru. Strážci, vechtři, měli povinnost kontrolovat stav trati a předávat zprávy o průjezdu vlaků.

- Vechtrovny sloužily zároveň jako služební byty. Jakmile dráhy začaly zavádět telegraf a elektrická či mechanická návěstí, strážní domky přišly o původní funkci, ale zaměstnanci v nich konali službu při ovládání přejezdů, výhybek, návěstí a podobně.

- Soukromá Společnost státních drah (StEG) stavěla svou trať z Chocně do Broumova v letech 1873 až 1875. Takřka celá trať byla hotova za 26 měsíců. Vznikly staniční budovy, výtopny, vodárny, skladiště a dále 95 strážních domků i 21 kamenných či ocelových mostů.

- Podle SŽDC na trati od Meziměstí do Týniště nad Orlicí podlehly letos demolici strážní domek v České Metuji, zčásti domek v Náchodě, dále dva strážní domky ve Vysokově a provozní objekty v Novém Městě nad Metují, stálo to 3,5 milionu korun.

---

## **20. 12. 2014 Dráhy vyfoukly RegioJetu vagóny, v Rakousku koupily padesát dalších**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupily-v-rakousku-50-dalsich-ojetych-vozu-ftq/-eko-doprava.aspx?c=A141220\\_104541\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupily-v-rakousku-50-dalsich-ojetych-vozu-ftq/-eko-doprava.aspx?c=A141220_104541_eko-doprava_suj))

Přesun rakouských ojetých vozů na české železnice pokračuje. České dráhy se dohodly s rakouským státním dopravcem ÖBB na nákupu celkem 50 vozů na dálkovou dopravu. Dráhy kupují mix osobních vozů první a druhé třídy, které dosud jezdily na vlacích InterCity a EuroCity rakouských drah. Postupně je ale nahradil rakouský dopravce novými railjety a už je nepotřebuje. V padesáti koupených vozech jsou i čtyři restaurační vozy a pět autovozů. Celkem za ně České dráhy zaplatí 14,4 milionů euro, tedy zhruba 400 milionů korun. „Vozy v těchto dnech postupně přebíráme. Zhruba třicítka z nich bude hned nasazena do provozu zatím jako posily," řekl mluvčí drah Radek Joklík. České dráhy chtějí vozy nasadit na trasy Praha – Ostrava – Žilina, Praha – Budapešť a Bohumín – Břeclav. Z nich se uvolní jiné vozy, které nasadí například na rychlíky z Prahy do Českých Budějovic.

Česko se stalo pro rakouské dráhy hlavním odbytištěm jejich použitých vozů, po kolejích jich tu bude jezdit s posledním nákupem více než stovka. Na rakouských vozech má postavený svůj byznys například RegioJet, který o tuto várku vozů rovněž usiloval. Dráhy ho ale přeplatily. České dráhy dosud nakoupily v Rakousku 80 použitých vagónů, s posledním nákupem jejich počet stoupne na 130. Některé z první série byly ale ve špatném stavu a nejezdí. Ministerstvo dopravy ve své koncepci pro otvírání železničního trhu počítá v příštích letech v soutěžích spíše s nízkopodlažními jednotkami. Dráhy ale nemají obavy, že by je nevyužily. „Ty vozy jsou a budou potřeba. Zejména v mezinárodní dopravě, kam s nimi primárně počítáme, zůstanou klasické soupravy standardem i do budoucna," dodal Joklík.

---

## **22. 12. 2014 Pendolina jezdí 10 let, za týden objedou zeměkouli (23. prosince 2004)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-22612/>)

Rychlovlaky Pendolino jsou v provozu 10 let. První cestující se jím svezli přesně 23. prosince 2004 na trati z Prahy do Děčína. Od té doby urazily všechny jednotky dohromady přes 20 milionů kilometrů, jako by 52x dojely ze Země na Měsíc. V uplynulém jízdním řádu ujela Pendolina Českých drah každý týden téměř 45 000 kilometrů. To je, jako by objela Zemi po rovníku, který má délku přibližně 40 000 kilometrů. V současném jízdním řádu 2015 jejich výkony ještě stoupají. Týdenní rozsah provozu se bude pohybovat kolem 50 000 kilometrů a špičkové výkony některých jednotek budou přes 1 400 kilometrů za jediný den.

Pendolina zajišťují provoz našich nejrychlejších vlaků SuperCity Pendolino. Vzdálenost z Prahy do Ostravy překonají za méně než 3 hodiny s průměrnou rychlostí téměř 120 km/h. Maximální rychlost na našich tratích je přitom jen 160 km/h. Pendolina drží i český železniční rychlostní rekord s hodnotou 237 km/h. Díky speciální technologii aktivního naklápění vozových skříní mohou na vybraných tratích s čitelnými oblouky jezdit až o 30 % rychleji než jiné vlaky. To využívají především na trati z Prahy do Chebu a Františkových Lázní, kde mohou uhánět rychlostí až kolem 150 km/h a i přes množství zastávek zvládnou trasu Praha – Cheb za 2 hod. 35 minut průměrnou rychlostí 85 km/h.

Pendolina jezdí i do zahraničí. V letech 2006 až 2009 a opět v roce 2011 zajišťovala provoz vlaku Slovenská strela mezi Prahou a Bratislavou, v roce 2012 jezdila krátce do Žiliny, v letech 2006 až 2010 zajišťovala spoje Praha – Vídeň, resp. Vídeňské Nové Město. Od letošního 14. prosince vyráží na svou dosud nejdlejší trasu z Prahy do Košic, která měří přes 700 kilometrů.

Pendolina různých generací jezdí také v Itálii, Švýcarsku, Portugalsku, Španělsku, ve Velké Británii nebo ve Slovinsku, ve Finsku i v Číně. Zajižďela nebo stále zajižďejí i do Německa, Francie nebo Ruska. Letos byla uvedena do provozu dvacítká rychlovlaků také v Polsku.

Základní aktuální parametry:

- Počet jednotek: 7
- Počet vozů: 7
- Počet míst: 1. třídy: 52, 2. třídy: 271
- Délka jednotky: 185 metrů;
- Maximální rychlost: 230 km/h;
- Běžná provozní rychlost na infrastrukturu v ČR: 160 km/h;
- Výkon: 4 000 kW;
- Hmotnost: 385 tun;

- Pendolino je vybaveno technikou aktivního naklápění vozových skříní, soupravy jsou vybaveny také národními sdělovacími a zabezpečovacími zařízeními pro provoz na tratích SŽDC, ŽSR, DB a ÖBB a evropským systémem ETCS a GSM-R.

---

## **22. 12. 2014 Stavební povolení: Modernizace trať. úseku Modřice (mimo) – Brno Horní Heršpice (mimo)**

Zdroj: Drážní úřad ([http://ducr.cz/drurad/2014/72109\\_vyhlaska.pdf](http://ducr.cz/drurad/2014/72109_vyhlaska.pdf))

Předmětem stavebního záměru je rekonstrukce úseku I tranzitního koridoru železniční trati Brno – Břeclav v mezistaničním úseku žst. Modřice – Brno-Horní Heršpice v km 137,873 – 139,629 zařazeného v systému konvenčních transevropských tratí TEN-T. Cílem stavby je provést zvýšení traťové rychlosti na 160 km/h, zajistit třídu zatížitelnosti D4 a průjezdný průřez UIC GC. Zajistit vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které bude zajišťovat plnou bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h. Po realizaci bude stavba splňovat podmínky interoperability evropského železničního systému. Rekonstrukce zahrnuje náhradu stávajícího a traťového zabezpečovacího zařízení, současně budou provedeny úpravy sdělovacího zařízení a napájení. Součástí stavby jsou inženýrské objekty – úprava a výměna železničního svršku a spodku, celková rekonstrukce železničního přejezdu včetně povrchové úpravy v žkm 138,180 – ulice Moravská, opravy mostních objektů, opěrných zdí, přeložky a ochrana inženýrských sítí, sdělovacích kabelů, pozemní stavební objekty (reléový domek u přejezdu v km 138,180, demolice objektu na parc. č. 933 v k. ú. Přízřenice), trakční a energetické zařízení, vegetační úpravy.

---

## **26. 12. 2014 Na Krym přestanou jezdit vlaky, ukrajinské dráhy se bojí o bezpečnost**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-krym-prestanou-jezdit-vlak-y-ukrajinske-drahy-se-boji-o-bezpecnost-1148744>)

Ukrajinská státní železniční společnost Ukrzaliznycja přeruší železniční spojení na ukrajinský autonomní poloostrov Krym, který letos v březnu připojilo ke svému území Rusko. Důvodem jsou údajně obavy o bezpečnost. Opatření se podle sdělení firmy týká nákladní i osobní železniční přepravy. „Abychom zajistili bezpečnost cestujících..., zastaví (ukrajinské dráhy) trasy vlaků na Krym v Novooleksijivce a v Chersonu,“ uvedla firma podle agentury Reuters. Zmíněná dvě města leží na jihu Ukrajiny v blízkosti hranic s Krymem.

Moskva zdůrazňuje, že březnové připojení Krymu k Rusku bylo důsledkem svobodně projevené vůle krymských obyvatel a jejich práva na sebeurčení. Ve spěšně provedeném referendu z 16. března se pro anexi vyslovila drtivá většina hlasujících. Ukrajina ani západní státy referendum ani anexi neuznávají. Ukrajina, která se potýká s povstáním proruských separatistů na východě země, ve středu krátce přerušila dodávky elektřiny na Krym. Podle ukrajinského ministerstva energetiky byla důvodem skutečnost, že Krym nedodržel odběrové limity.

### 30. 12. 2014 Za komplikace způsobené ledovkou už ČD vyplatily více než dva miliony korun

Zdroj: Český rozhlas (<http://www.rozhlas.cz/zpravy/politika/zprava/za-komplikace-zpusobene-ledovkou-uz-cd-vyplatily-vice-nez-dva-miliony-korun--1437770>)

České dráhy sčítají škody, které na začátku prosince způsobila námraza na železnici. Lidé, kteří ve vlacích uvízli, nebo byl jejich spoj zrušený, postupně dostávají odškodnění. Konečnou výši poskytnutých kompenzací vyčíslí dopravce 6. ledna. Přimo na železničních stanicích už České dráhy přijaly téměř 7 000 žádostí o vrácení jízdného. „Například pokud cestující musel zrušit cestu v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek nebo cestoval třeba jen v části trasy a potom musel použít jiný druh dopravy. V tomto případě vyplatily České dráhy více než 1 700 000 korun,“ upřesňuje mluvčí Petr Štáhlavský. Do dnešního dne také České dráhy vydaly 6 000 voucherů jako náhradu za jízdenky. Ve vlacích tehdy kvůli ledovce zůstalo až sto tisíc cestujících. „Dále evidujeme přes 4 200 žádostí za zvláštní služby jako ubytování v hotelu, proplacení taxi služby anebo uplatnění přepravného práva v mezinárodní dopravě. V tomto případě jsme zatím vyřídili více než 1 500 žádostí a vyplaceno bylo přibližně 350 tisíc korun,“ dodává Štáhlavský.

### 30. 12. 2014 Po střetu s vlakem zemřelo letos nejvíc lidí za poslední roky

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/letosek-bude-zrejme-nejtragictejsim-rokem-na-zeleznici-za-posledni-roky-142-/krimi.aspx?c=A141230\\_121022\\_krimi\\_jpl](http://zpravy.idnes.cz/letosek-bude-zrejme-nejtragictejsim-rokem-na-zeleznici-za-posledni-roky-142-/krimi.aspx?c=A141230_121022_krimi_jpl))

Končící rok je mimořádný v počtu mrtvých na železnici. Podle údajů Drážní inspekce je obětí střetu s vlakem nejvíc od roku 2003, kdy inspekce vznikla. Střetů drážních vozidel s člověkem bylo dosud letos 312, zahynulo už 237 lidí. Na přejezdech zemřelo dalších 43 lidí. „V porovnání s dosud nejtragičtějším rokem 2011, kdy eviduje inspekce 222 usmrčených, se jedná o nárůst počtu usmrčených o necelých 7 %,“ doplnil náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Doplnil, že letos jsou dosud nejtragičtější měsíce červen a leden, kdy se událo shodně 33 střetů. „Dosud k největšímu počtu nehod i usmrčených došlo v červnu, kdy při 33 nehodách zemřelo 29 osob,“ vypočetl Kučera. Největší nárůst nehod i usmrčených v porovnání s rokem 2013 eviduje inspekce v Jihočeském kraji. Tam loni inspektoři evidovali čtyři nehody se třemi mrtvými, letos to je už 13 nehod a 10 mrtvých. Nejvíce nehod se letos zatím událo ve Středočeském kraji, kde během roku srazil vlak 55 lidí a usmrtil celkem 44 lidí. Poslední dvě tragické nehody se odehrály v úterý ráno.

Rovněž počet úmrtí na železničních přejezdech není malý. Letos zatím inspektoři evidují 180 nehod a 43 mrtvých. Počet nehod je sice shodný jako loni, ale v roce 2013 při nich zemřelo 23 lidí, vyplývá ze statistik. Nejvíce nehod na přejezdech zaznamenala Drážní inspekce v roce 2003, a to 298, kdy počet obětí přesáhl šedesátku. Téměř devět desítek střetů připadá na přejezdy zabezpečené výstražným světlem, zemřelo při nich 25 lidí. Naproti tomu na přejezdech zabezpečených výstražným křížem inspekce zatím letos eviduje čtyři úmrtí. Nejtragičtější byly na přejezdech únor a listopad, kdy inspekce zaznamenala shodně šest mrtvých. Nejvíce lidí, devět, zemřelo na středočeských přejezdech.

### 30. 12. 2014 V Poříčanech se srazily vlaky, provoz na trati je obnoven

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/296755-v-poricanech-se-srazily-vlaky-provoz-na-trati-je-obnoven/>)

V Poříčanech na Kolínsku se dnes odpoledne srazil rychlík a osobní vlak. Provoz na hlavní trati z Prahy do Kolína je po osmnácté hodině plně obnoven, informoval náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Mluvčí středočeských hasičů Ladislav Holomčík informoval o jednom lehce zraněném. Do rychlíku Vysočina jedoucího z Prahy do Brna, který stanicí Poříčany projíždí, narazil ve 14:30 hodin osobní vlak vyjíždějící po boční koleji ze stanice. Ten jel z Prahy do Kolína. Podle prvních informací projel osobní vlak odjezdové návěstidlo v poloze stůj a na výhybce se srazil s projíždějícím rychlíkem. Došlo tak k vykolejení lokomotivy rychlíku. "Vlaky se srazily asi 500 metrů od nádraží v nízké rychlosti," dodal mluvčí středočeské policie Jakub Vinčalák. Provoz na hlavním tahu mezi Prahou a Kolínem byl kvůli nehodě celé odpoledne omezen na jednu kolej, vlaky na této trati tak měly



přibližně 5 – 30 minut zpoždění. Dálková doprava byla částečně odkláněna přes Nymburk. Lidé byli z vozů evakuováni. Lehké zranění utrpěla pouze jedna žena, která ale odmítla ošetření.

---

### **31. 12. 2014 Polské PKP Cargo kupuje od Bakaly za skoro tři miliardy dopravní skupinu AWT**

Zdroj: iHNed.cz (<http://archiv.ihned.cz/c1-63317760-polske-pkp-cargo-kupuje-od-bakaly-za-skoro-tri-miliardy-dopravni-skupinu-awt>)

- PKP Cargo kupuje za téměř tři miliardy korun 80 procent české dopravní společnosti AWT.
- Transakci ještě musí schválit antimonopolní úřady.

- AWT provozuje více než 160 lokomotiv a přes 5 000 vagonů. Kromě toho vlastní i několik železničních vleček, terminály pro překládku zboží z železnice na silnici a provozuje i logistické služby.

Polský nákladní železniční dopravce PKP Cargo chce expandovat ve střední a východní Evropě. Proto za 103,2 milionu eur, v přepočtu 2,9 miliardy korun, kupuje 80 procent české dopravní společnosti AWT. Majoritní podíl prodává společnost BMM, která spravuje český majetek Zdeňka a Michaely Bakalových a vlastní i vydavatelství Economia, které vydává Hospodářské noviny. Dvacet procent si ponechává podnikatel René Holeček, dřívější majitel společnosti Čechofracht, kterou AWT v minulosti pohltila.

Transakci ještě musí schválit antimonopolní úřady zemí, kde si obě firmy dosud konkurují. Kromě Česka a Polska jde o Slovensko či Německo. Schválení se očekává během první poloviny roku 2015. "Skupina PKP Cargo je jedním z největších hráčů na evropském trhu nákladní železniční dopravy. Pro AWT představuje silného strategického partnera, se kterým je poji nejen vzájemná návaznost železničních sítí, ale také výhodné rozmístění terminálů na stěžejních trasách pro kontinentální přepravu," hodnotí transakci Kamil Čermák, předseda představenstva AWT a řídicí partner skupiny BMM. "Je to historický okamžik pro PKP Cargo i pro celou skupinu PKP a zároveň jedna z největších transakcí zahraniční společnosti polskou firmou za několik posledních let. Díky převzetí AWT skokově vzroste náš podíl na českém trhu a významně se posílí i strategická pozice PKP Cargo ve střední Evropě," uvádí v tiskové zprávě Adam Purwin, předseda představenstva PKP Cargo. "Český trh je pro nás klíčový nejen pro četná spojení se Slezskem. Česká republika je také branou do jižní Evropy a ve směru na Jadran a přítomnost v této oblasti poskytuje výborné možnosti k prodloužení našich železničních tras," dodává. Exkluzivní jednání vedly obě společnosti už od září.

PKP Cargo je nákladní odnož polských státních drah PKP. Firma byla privatizována na burze, PKP v ní nyní vlastní pouze třetinu akcií. Zajímavostí je, že pět procent akcií získala norská vláda. PKP Cargo provozuje přes 3 500 lokomotiv a více než 60 tisíc nákladních vagonů, a je tak druhým největším nákladním dopravcem v EU. Firma v minulosti vedla rozhovory i s českou firmou ČD Cargo, dcerou Českých drah. Ministři dopravy obou zemí v minulosti zvažovali jak fúzi obou společností, tak převzetí PKP Cargo českou firmou.

Společnost AWT se prezentuje jako nejvýznamnější soukromý poskytovatel služeb nákladní železniční dopravy v Evropě, její konkurenti jsou totiž přímo či nepřímo ovládáni státními drahami. AWT provozuje více než 160 lokomotiv a přes 5 000 vagonů. Kromě toho vlastní i několik železničních vleček, terminály pro překládku zboží z železnice na silnici a provozuje i logistické služby. Stavební část firmy se věnuje rekultivaci a likvidaci ekologických zátěží. Tržby v roce 2013 dosáhly 7,3 miliardy korun. Společnost AWT vznikla jako nástupce společnosti OKD, Doprava v roce 2010. Z původně dopravní divize těžební společnosti OKD se proměnila na nezávislého poskytovatele logistických služeb. Skupina posléze pohltila i dopravní firmu Čechofracht. Před dvěma lety AWT prodala své aktivity v silniční dopravě a věnuje se pouze železnici.

---