

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2009

## OBSAH

01. 10. 2009	VLAK SVOBODY VYJEL NA VZPOMÍNKOVOU CESTU (PRAHA – DRESDEN – HOF).....	4
01. 10. 2009	ČD NET LIDL: CESTUJTE PO CELÉ REPUBLICE ZA 149 KORUN .....	4
01. 10. 2009	CHRUDIMSKÉ LOKÁLKY SLAVÍ 110. VÝROČÍ, V SOBOTU NA NĚ VYJEDOU PARNÍ VLAKY (3. ŘÍJNA 2009).....	5
01. 10. 2009	VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ ČD NA NOVÉ VLAKY SE PROTAHUJÍ .....	6
02. 10. 2009	PO DOKONČENÍ PRACÍ NA TRATI PLZEŇ - CHEB ODEJDE 50 VÝPRAVČÍCH A VÝHYBKÁŘŮ .....	6
03. 10. 2009	PRAŽSKÁ NÁDRAŽÍ ZATÍM NEJSOU VÁBNOU BRANOU METROPOLE.....	7
04. 10. 2009	DRÁHY TESTUJÍ LOKOMOTIVY TAURUS U DĚČína, OD PROSINCE BUDOU JEZDIT DO DRÁŽĐAN .....	8
05. 10. 2009	V THAJSKU VYKOLEJIL VLAK, ZEMŘELO NEJMÉNĚ 8 LIDÍ.....	8
05. 10. 2009	NOČNÍ VLAK ORIENT-EXPRESS PŘESTANE JEZDIT (EN 468/469, WIEN – STRASBOURG).....	8
05. 10. 2009	NA TRATI RUMBURK – MIKULÁŠOVICE PŘESTANOU JEZDIT VLAKY .....	9
06. 10. 2009	DĚLNÍCI ZAČALI OPRAVOVAT POSLEDNÍ ČÁST HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ (PRAHA HL. N.).....	9
06. 10. 2009	PEC POD SNĚŽKOU UVAŽUJE O ŽELEZNIČNÍ TRATI (SVOBODA NAD ÚPOU – PEC POD SNĚŽKOU).....	10
06. 10. 2009	POTVRZENO: BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ SE PŘESTĚHUJE.....	10
06. 10. 2009	STOLETÝ MOST PŘES SVITAVU V PÁTEK PŘESUNOU (BLANSKO).....	11
06. 10. 2009	ČD PŘIPRAVUJÍ VE STŘEDNÍCH ČECHÁCH REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ ZA 100 MILIONŮ KORUN .....	11
06. 10. 2009	VLAKOVÉ SPOJENÍ Z PRAHY DO BAVORSKA SE ZLEPŠÍ.....	11
07. 10. 2009	V HRADECKÉM KRAJI UBUDE DESETINA VLAKŮ .....	12
07. 10. 2009	TRAŤ ZDICE – PROTIVÍN SE ŘÍDÍ DÁLKOVĚ.....	12
08. 10. 2009	NAD KRIZÍ MAJÍ ZVÍTĚZIT RYCHLOVLAKY .....	13
08. 10. 2009	CISALPINO SI ROZDĚLÍ JEHO MATEŘSTÍ DOPRAVCI.....	14
08. 10. 2009	DB KOUPI NOVÉ VLAKY ZA 35 MILIONŮ EUR (8 KS TALENT 2).....	15
08. 10. 2009	PLATIT EURY ZA JÍZDENKY NA VLAK PŮJDE I NA MALÝCH NÁDRAŽÍCH.....	15
09. 10. 2009	EU POMŮŽE S VÝMĚNOU LETITÝCH VLAKŮ NA JIHU MORAVY.....	15
09. 10. 2009	PARDUBICKÝ KRAJ JIŽ NECHCE NĚKTERÉ NEVYTÍŽENÉ VLAKY NA LOKÁLKÁCH.....	16
09. 10. 2009	KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ ZRUŠÍ VÍCE VLAKŮ, NEŽ MINISTERSTVO ČEKALO .....	16
09. 10. 2009	VÝLUKA V NĚMECKU ZPOMALÍ RYCHLÍKY DO MNICHOVA I ORIENT-EXPRESS .....	17
10. 10. 2009	BLANENSKÝ ŽELEZNIČNÍ MOST JE ZACHRÁNĚN .....	17
12. 10. 2009	V INDII JEZDÍ VLAKY, KAM MUŽI NESMĚJÍ. INDKY SI LIBUJÍ.....	18
12. 10. 2009	VINDOBONA: PŘED 30 LETY SKONČILA SLÁVA MOTOROVÝCH EXPRESŮ, DNES JE NAHRAZUJÍ KLIMATIZOVANÉ SOUPRAVY .....	18
12. 10. 2009	BRITOVÉ PRODAJÍ EUROTUNEL, ABY VYŠLI S PENĚZI.....	19

12. 10. 2009	RYCHLÍKY Z PRAHY NA KOLÍN BUDOU OD PROSINCE ZASE JEZDIT RYCHLE..	19
13. 10. 2009	ŽLUTÉ RYCHLÍKY JEN TAK NEVYJEDOU. ZASTAVILI JE ODBORÁŘI .....	20
13. 10. 2009	MASARYKOVO NÁDRAŽÍ SE ZATÍM NEPŘESTAVÍ. PRAHA STOPLA ŘADU PROJEKTŮ.....	21
13. 10. 2009	OPTIMALIZACE BEROUN – ZBIROH V PLNÉM PROUDU.....	21
14. 10. 2009	ČESKÉ DRÁHY ZRYCHLILY ZAVÁDĚNÍ NOVÝCH BEZBARIÉROVÝCH SOUPRAV, LETOS JICH PŘIBUDE PŘES 70 .....	22
14. 10. 2009	NOVÉ ČD TIPY DO LINCE A SALCBURKU.....	23
14. 10. 2009	LIDL PRODAL ZA ŠEST DNŮ 7 000 JÍZDENEK, PRODEJNÍ KAPACITA JÍZDENEK NA OSTRAVSKU JE TÉMĚŘ VYČERPÁNA.....	23
14. 10. 2009	POSLEDNÍ PARNÍ VÍKEND V ŽELEZNIČNÍM MUZEU ČESKÝCH DRAH (17. A 18. ŘÍJNA 2009) .....	24
14. 10. 2009	NOVÉ VLAKY MÁ DRAHÁM ZAPLATIT 10 MILIARD Z OBLIGACÍ.....	25
14. 10. 2009	NOČNÍ VLAKY CITYNIGHTLINE V PŘÍŠTÍM ROCE NEZDRAŽÍ.....	25
15. 10. 2009	SNĚHOVÁ KALAMITA ZASTAVILA VLAKY I AUTA .....	26
16. 10. 2009	NOVÉ JÍZDNÍ ŘÁDY VLAKŮ JIŽ LZE VYHLEDÁVAT .....	26
17. 10. 2009	ČESKÉ DRÁHY PROPUSTÍ 450 LIDÍ, UŠETŘÍ SEDM SET MILIONŮ .....	26
17. 10. 2009	V PŘEROVĚ SE SRAZILY DVA NÁKLADNÍ VLAKY, ŠKODA PŘESÁHNE MILION.. .....	27
19. 10. 2009	VLAKŮ POJEDE MĚNĚ. ŠKRTY NEJVÍCE POCÍTÍ VÝCHOD ČECH.....	27
19. 10. 2009	STÁVKA MAĎARSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ OMEZILA SPOJENÍ SE SLOVENSKEM.. .....	29
19. 10. 2009	KARLOVARSKÝ KRAJ SE DOHODL S ČD NA NOVÉ SMLOUVĚ .....	29
19. 10. 2009	VLAKY POJEDOU ZE SMRŽOVKY DO JOSEFOVA DOLU NEJDŘÍVE VE STŘEDU .....	30
20. 10. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. PŘEROV, 1. STAVBA.. .....	30
20. 10. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY – 1. STAVBA.....	30
20. 10. 2009	VE FRANCII STÁVKUJÍ ŽELEZNIČÁŘI, TŘETINA RYCHLOVLAKŮ TGV STOJÍ..	31
20. 10. 2009	ZÁJEM O AUTOVLAKY NA SLOVENSKO ROSTE.....	31
20. 10. 2009	ČESKÉ DRÁHY PROHRÁLY SÁZKU, LIDL VČERA PŘEKONAL HRANICI 10 000 PRODANÝCH JÍZDENEK.....	32
20. 10. 2009	SPOLEČNOST OBVINĚNÁ Z TRAGÉDIE VE STUDÉNCI PODALA TRESTNÍ OZNÁMENÍ .....	33
20. 10. 2009	SOD POTVRDIL PODMÍNKU VÝPRAVČÍMU ZA NEHODU U VRAŇAN.....	33
20. 10. 2009	V PLZNI PROBĚHLA PRVNÍ REÁLNÁ DEMONSTRACE SRÁŽKY VLAKU S AUTEM .....	33
20. 10. 2009	ČTYŘI DOPRAVCI MAJÍ ZÁJEM O TRATĚ NA PLZEŇSKU.....	34
20. 10. 2009	ODŠKODNÉ ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ SE ODKLÁDÁ O PĚT LET .....	34
21. 10. 2009	NEJMÉNĚ PATNÁCT MRTVÝCH PŘI SRÁŽCE VLAKŮ V INDII.....	35
21. 10. 2009	O VÍKENDU SE MĚNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE PATNÁCTI NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ (24./25. ŘÍJNA 2009).....	35
21. 10. 2009	RAILJETY VÍDEŇ – SALCBURK POJEDOU PŘÍŠTÍ ROK KAŽDOU HODINU .....	36
21. 10. 2009	POSLEDNÍ TRAŤ JE PO KALAMITĚ PRŮJEZDNÁ (SMRŽOVKA – JOSEFŮV DŮL) .....	36

22. 10. 2009	PŘIJÍŽDÍ ORIENT-EXPRESS, V SOBOTU POJEDE PŘES ÚSTÍ (PRAHA – ÚSTÍ NAD LABEM – CHEB...)	36
22. 10. 2009	RUSKEM PROSVÍŠTÍ SOKOL. RYCHLOST A LUXUS NA KOLEJÍCH	36
22. 10. 2009	ČESKÉ DRÁHY VYDAJÍ SVÉ PRVNÍ DLUHOPISY	37
22. 10. 2009	POLICIE OBVINILA DVĚ ŽENY ZA FIKTIVNÍ REKLAMNÍ SLUŽBY PRO ČD	37
23. 10. 2009	ČD CARGO SE VE TŘETÍM ČTVRTLETÍ VRÁTILO DO ZISKU	38
24. 10. 2009	V EGYPTSKÉ GÍZE SE SRAZILY VLAKY, OSMNÁCT LIDÍ ZEMŘELO	38
25. 10. 2009	ÚSTECKÝ KRAJ NEMÁ PENÍZE, KTERÉ CHTĚJÍ ČD	39
25. 10. 2009	ŠKODĚ HROZÍ 200MILIONOVÁ POKUTA ZA ZPOŽDĚNÉ LOKOMOTIVY (109E)	39
26. 10. 2009	REGIOJET NABÍZÍ ÚSTECKÉMU KRAJI LEVNĚJŠÍ VLAKY	39
26. 10. 2009	KRAJE LETOS VYBEROU DOPRAVCE, TI PŘÍŠTÍ ROK NAKOUPÍ VLAKY	40
27. 10. 2009	STÁVKA ŽELEZNIČÁŘŮ V MAĎARSKU ZPOZDÍ ČESKÝ RYCHLÍK	40
27. 10. 2009	ČESKÉ DRÁHY POSILUJÍ PŘED SVÁTKEM 28. ŘÍJNA SPOJE	41
27. 10. 2009	TRAŤ NOVÝ JIČÍN – HOSTAŠOVICE SE NEJSPÍŠ ZMĚNÍ V CYKLOSTEZKU	41
28. 10. 2009	VLÁDA SCHVÁLILA PLÁN NA LEPŠÍ FINANCOVÁNÍ VLAKOVÉ PŘEPRAVY V KRAJÍCH	41
29. 10. 2009	DRÁHY ZŘEJMĚ OPĚT ZMĚNÍ ZÁKAZNICKÉ KARTY	42
29. 10. 2009	NOVÉ REGIONÁLNÍ VLAKY PRO DB MAJÍ ZPOŽDĚNÍ (LIREX, ŘADA 440)	42
29. 10. 2009	MEGAPROJEKT TUNELU PRAHA - BEROUN JE V OHROŽENÍ. STOJÍ PŘÍLIŠ MNOHO	43
29. 10. 2009	NA NÁDRAŽÍ V RAKOUSKÉM LINCI ZNÍ ČEŠTINA	43
30. 10. 2009	DO VÍDNĚ ZA AKČNÍ CENU (ČD TIP)	44
31. 10. 2009	TRAŤ ŠATOV – ZNOJMO JE ELEKTRICKÁ	44
31. 10. 2009	JÍZDENKY DO ZAHRANIČÍ PRODÁVAJÍ ČD O TISÍCE DRÁŽ NEŽ CIZÍ DOPRAVCI	45

**01. 10. 2009 Vlak svobody vyjel na vzpomínkovou cestu (Praha – Dresden – Hof)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/68358-vlak-svobody-vyjel-na-vzpominkovou-cestu/>)

Vlak svobody, který připomíná odchod občanů tehdejší NDR do západního Německa, odjel dnes ráno z Prahy. Během celodenní cesty postupně zastaví v Drážďanech, Freibergu, Saské Kamenici a Plauen, kde budou organizátoři a pamětníci historické cesty prezentovat dobové fotografie nebo diskutovat s mladými lidmi. Cestu vlak zakončí večer v hornobavorském městě Hof. "Pojede s námi asi 250 převážně mladých lidí, kteří se narodili v roce 1989," řekl organizátor akce Mirko Senewald.



Na podzim 1989 odjelo třiadvaceti vlaky na vytoužený Západ několik tisíc východních Němců, kteří předtím týdny přebývali na západoněmeckém velvyslanectví v Praze. Většina těchto vlaků jela po stejné cestě jako nynější Vlak svobody. Po cestě je doprovázely demonstrace nespokojených východních Němců, kteří také chtěli pryč z komunistického režimu. "Vlaky vyjely už 30. září, následoval ten 1. října, 4. října a ještě v listopadu. Vlak z počátku října unikl pozornosti východoněmeckých občanů a bez problémů se dostal do západního Německa. Další vlak se tam již nedostal, celá řada lidí ho očekávala v Drážďanech, neboť tam chtěla přistoupit. Bezpečnost se tomu ale snažila zabránit, a tak došlo k masivním střetům demonstrantů se zásahovými jednotkami," vysvětlil historik a politolog Tomáš Vilímek.

Dle slov Senewalda bude souprava po cestě stavět ve městech, kde se návštěvníci budou moci seznámit s podrobnostmi z přelomového podzimu 1989. Ten vyústil v pád berlínské zdi a o rok později v opětovné sjednocení Německa. K tomu poslouží kromě fotografií umělecké předměty, plakáty nebo filmy. "Na jednotlivých úsecích trasy budou přistupovat vždy noví svědkové doby, kteří společně s mladými lidmi budou diskutovat o tomto úseku německých a evropských dějin," dodal Senewald. Vzpomínkovou jízdu Vlaku svobody organizuje drážďanský spolek Kultur Aktiv, který ji na dobrovolné bázi připravoval dva roky.

**01. 10. 2009 ČD Net Lidl: Cestujte po celé republice za 149 korun**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3228/>)

České dráhy a obchodní řetězec Lidl Česká republika představují zcela nový a u nás unikátní produkt – celodenní síťovou jízdenku ČD Net Lidl. Cestující na ni budou moci ve státní svátek 28. října cestovat bez omezení celý den v celé síti ČD. Jízdenku si bude možné koupit v předprodeji od 8. do 27. října, a to výhradně u pokladen obchodů Lidl. „ČD Net Lidl je vůbec první podobný produkt. Otestujeme si na něm zájem cestujících i nový prodejní kanál,“ vysvětluje Aleš Ondrůj, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD. „I když je jízdenka omezena na jeden den, je to naprosto jedinečná nabídka. Klasický ČD Net stojí na den pro jednu osobu 450 korun. Vyrazit na výlet třeba z Ostravy do Prahy a zpět za 149 korun je naprosto bezkonkurenční.“

**ČD Net Lidl – celodenní síťová jízdenka**

- stojí 149 korun
- je v prodeji pouze na pokladnách Lidl ČR od 8. do 27. října 2009
- platí v den státního svátku 28. října 2009
- lze na něj cestovat 2. třídou všech kategorií vlaků po celé ČR, u spojů SC Pendolino jen s povinnou rezervací
- první razítko od průvodčího musí mít čas před 12:00 hod., cestu je tedy nutné zahájit před polednem
- ČD Net Lidl má podobu účtenky s razítkem prodejce a dalšími ochrannými prvky, cestující vyplní jméno a příjmení, při kontrole ve vlaku předloží společně s jakýmkoliv průkazem se svou fotografií a jménem
- jízdenka je nepřenositelná
- prodejce si vyhrazuje právo ukončit předprodej dříve v závislosti na počtu prodaných jízdenek

„S nápadem na prodej jízdenek prostřednictvím více než 200 prodejen Lidl po celé České republice jsme se nechali inspirovat v Německu, kde jsme podobnou aktivitu úspěšně realizovali. Jsme proto velmi rádi, že České dráhy spolu s námi umožní Čechům cestovat po celé republice za jedinečných 149 korun. Věříme, že úspěšná realizace tohoto pilotního projektu umožní v budoucnosti jeho

rozšíření a v široké nabídce obchodů Lidl se natrvalo objeví další produkt – jízdenka na vlak,“ doplňuje Vít Pravda, jednatel Lidl Česká republika v.o.s.

### Soutěž s ČD Net Lidl

Každý, kdo si koupí jízdenku ČD Netl Lidl a vyrazí s ní 28. října na výlet po České republice, se může zapojit do soutěže o nákup za 2000 korun v prodejně Lidl nebo o Kilometrickou banku Českých drah. Stačí si vytisknout formulář, který bude od 20. října ke stažení na [www.cd.cz](http://www.cd.cz) a během cesty ho podle pokynů vyplnit. Správnost údajů potvrdí průvodčí nebo pokladní v příslušné stanici razítkem. Dva soutěžící, kteří na ČD Net Lidl urazí 28. října nejdelší vzdálenost, získají jednu z uvedených cen.

### Sázka ČD Net Lidl

Zástupci ČD a Lidl Česká republika se vsadili o počet prodaných jízdenek. Obchodní řetězec předpokládá, že jich od 8. do 27. října během předprodeje prodá více než 10 000 kusů. Pokud se to podaří, dostane v pořadí třetí účastník soutěže, který s ČD Netl Lidl urazí nejdelší cestu, od Českých drah Kilometrickou banku. V opačném případě získá od Lidlu nákup v hodnotě 2 000 korun.

## 01. 10. 2009 Chrudimské lokálky slaví 110. výročí, v sobotu na ně vyjedou parní vlaky (3. října 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3229/>)

Tuto sobotu 3. října vypraví České dráhy parní vlaky z Holic přes Hrochův Týnec a Chrudim do Heřmanova Městce a zpět. Vlaky budou součástí oslav 110. výročí zahájení provozu na chrudimských lokálkách. Kromě parního vlaku se mohou milovníci železniční historie těšit také na jízdy historickým motorovým vozem řady M 131 „Hurvínek“, který pojedou na vybraných pravidelných vlacích na trati Moravany – Chrudim – Heřmanův Městec. Oslavy budou probíhat ve stanicích Chrudim město a Holice.

Provoz na trati z Heřmanova Městce přes Chrudim město, Hrochův Týnec a Holice do Borohrádku byl zahájen 25. září 1899. Přípomínkou tohoto významného jubilea budou parní vlaky v čele s lokomotivou řady 423.009 „Líza“ a historický motorový vůz řady M 131 „Hurvínek“, které vyrazí v sobotu 3. října na chrudimské lokálky. „Parní vlaky na trati z Borohrádku do Chrudimi města a zpět v čele s »Lízou« pojedou hned dvakrát. První vlak odjede z Borohrádku v 7:30, z Holic to bude v 8:15. Druhý pak bude začínat v Holicích v 15:23. Příjezd do Chrudimi města je naplánován na 9:53 a 16:24. Dopolední vlak bude pokračovat až do Heřmanova Městce,“ říká Michal Štěpán, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Pardubicích. „Z Heřmanova Městce zpět do Chrudimi se bude vlak vracet v 11:40, odjezdy z Chrudimi města do Holic pak budou ve 12:42 a 16:42. Kromě parního vlaku vyrazí na lokálky také historický motorový vůz přezdívaný »Hurvínek«, který pojedou na čtyřech pravidelných osobních vlacích mezi Moravany a Chrudimí a také na čtyřech spojích mezi Chrudimí a Heřmanovým Městcem.“

Jízdenky na parní vlak se prodávají výhradně jako zpáteční a jejich cena závisí na projetém úseku. Jízdenka z Chrudimi města do Borohrádku a zpět tak například stojí 100 korun, z Chrudimi města do Heřmanova Městce a zpět 50 korun. Děti do 6 let se přepravují zdarma, děti od 6 do 15 let a důchodci nad 70 let mají slevu 50 %. Předprodej jízdenek zajišťují osobní pokladny na nádražích v Chrudimi, Heřmanově Městci, Holicích a Moravanech.

Centrum oslav výročí chrudimských lokálek bude ve stanici Chrudim město. Návštěvníci se mohou těšit na promítání pohádek v Kinematovlaku, na expozici historie odbavovací techniky na železnici v historickém vagónu, výstavu modelů a funkčního kolejiště, zahradní železnici a soutěže s dopravní tematikou. K prohlédnutí bude také nejnovější jednotka Regionova (814.084), která byla z výroby předána v tomto týdnu a bude jezdit v Pardubickém kraji. Oslavy budou probíhat také v Holicích, kde si zájemci prohlédnou funkční modelové kolejiště nebo navštíví Památník Dr. Emila Holuba. Ve stanicích Chrudim město a Holice bude zajištěno občerstvení.

Cestující, kteří si zakoupí jízdenky na parní vlak v předprodeji, mohou mít navíc bezplatný vstup na prohlídku Státního zámku Slatiňany včetně přepravy autobusy z Chrudimi města do Slatiňan a zpět. Odjezdy autobusů do Slatiňan budou v 10:20, 10:40, 11:00 a 12:40 a cestující budou mít konkrétní autobusový spoj vyznačen na jízdence. Při zpáteční cestě autobusem do Chrudimi je potřeba předložit orazítkovanou jízdenku ze zámku.

Významnými partnery akce jsou Pardubický kraj a společnosti ČD Cargo, Traťová strojní společnost, Chládek & Tintěra Pardubice a Pivovar Pernštejn. Na akci se podílejí také další podnikatelé a firmy. Příspěvek daly rovněž města a obce, kde parní vlaky zastavují.

## 01. 10. 2009 Výběrová řízení ČD na nové vlaky se protahují

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68420-vyberova-rizeni-cd-na-nove-vlak-y-se-protahuji/>)

Výběrová řízení, která vyhlásily České dráhy na jaře a v létě a jimiž chtěly částečně obnovit vozový park, se komplikují. Jedná se o tendry na nákup sta ojetých osobních vozů a na šestiletý pronájem osmi dieselových jednotek, které by se měly objevit na motorových rychlicích. U soutěže na nákup vagonů prodloužily dráhy lhůtu na podání nabídek o dva měsíce, na pronájem motoráků dostaly jednu nabídku, která ale nesplnila zadávací podmínky. I toto výběrové řízení se tak protáhne a může být nakonec i zrušeno.

### Stovka vagonů bude, ale později

Osobní vozy s klimatizací pro dálkovou dopravu by chtěly České dráhy koupit ojeté u některého ze zahraničních železničních dopravců. Měly by nahradit nejhorší vagony na vnitrostátních expresech a rychlicích. Původně byla lhůta pro podání nabídek do konce září. Podle údajů z Informačního systému veřejných zakázek ale dráhy tento termín prodloužily o další dva měsíce do 24. listopadu. Za vagony hodlají ČD dát 1,7 miliardy korun. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského tak dopravce učinil na základě požadavků firem, které by vozy eventuálně mohly prodat. "Přihlédli jsme k tomu, že jde o poměrně komplikovaný předmět výběrového řízení. Požadujeme nejen velké množství již vyrobených vozů, ale navíc také financování celé zakázky po dobu 10 let formou leasingu," uvedl Šťáhlavský. Na stovku vagonů, z nichž deset by mělo být první třídy a dalších dvacet by mělo umožnit přepravu jízdních kol, se tak cestující mohou těšit i nadále. Poprvé se ale jimi nejspíše svezou později.

### Tendr na motoráky se možná zruší

Naopak pronajaté nízkopodlažní dieselové jednotky se možná na motorových rychlicích vůbec neobjeví. Lhůta pro doručení nabídek byla ve druhé polovině července, den poté se měly nabídky otevřít. Dosud však není znám výsledek. Mluvčí ČD uvedl, že se do výběrového řízení na osm jednotek přihlásil jeden zájemce, který ale nesplnil zadávací podmínky. "V současné době běží zákonná lhůta na podání odvolání k rozhodnutí společnosti. Pokud nebude odvolání podáno, dojde následně ke zrušení soutěže," uvedl Petr Šťáhlavský. Dráhy chtěly za pronájem dát 14,5 milionu eur (asi 400 milionů korun). Je tedy možné, že se cestující budou na dvou tratích, kam měla pronajatá vozidla zamířit, nadále setkávat s tím, co znají již dnes. Z Prahy přes Kladno do Rakovníka jezdí zrekonstruované motorové soupravy, kterým oproti moderním vozidlům chybí především klimatizace a nízkopodlažní oddíl. Na trase z Prahy přes Příbram a Písek do Českých Budějovic je situace horší – staré a nepříliš úsporné dieselové lokomotivy tahají dva vagony ze 70. až 80. let minulého století. Nové motoráky by se přesto měly v příštích letech ve vozovém parku Českých drah objevit. K jejich pořízení je závazně například smlouva na provozování tzv. Jizerskohorské železnice v Libereckém kraji. V tomto případě ale nepůjde o rychlíky, nýbrž o regionální spoje. Nové vlaky, z nichž část zřejmě budou provozovat České dráhy, plánují s pomocí evropských peněz nakoupit také kraje.

## 02. 10. 2009 Po dokončení prací na trati Plzeň - Cheb odejde 50 výpravčích a výhybkářů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68541-po-dokonceni-praci-na-trati-plzen-cheb-odejde-50-vypravcich-a-vyhybkaru/>)

O své místo přijde do konce roku padesát výpravčích a dozorců výhybek, kteří pracují ve stanicích mezi Plzní a Chebem. Až skončí optimalizace této trati, bude celý úsek dálkově řídit nový dispečink v Plzni. Ten již nyní ovládá koleje v úseku Plzeň–Stříbro, kde již modernizace skončila. Na svých místech tak již nepracuje jedenáct výpravčích a několik dozorců výhybek, řekl ředitel regionálního centra provozu ČD v Plzni Josef Chaloupka. Na celé trati zůstanou po skončení prací na konci roku 2011 výpravčí pouze v Plané a v Mariánských Lázních. "Nový koridor z okraje Plzně do Chebu už je zhruba z poloviny hotový," uvedl Chaloupka. Práce probíhají ve třech fázích, první z Plzně do Stříbra je hotova, mezi Stříbrem a Plzní by mělo být hotovo do konce příštího roku a až do Chebu povede optimalizovaná trať v listopadu 2011. Celá stavba si vyžádá 13,5 miliardy korun. Vyměněny budou nové koleje, sloupy trakčního vedení, výhybky a zabezpečovací a sdělovací zařízení. V části trasy přibude druhá kolej.

Celou trať budou po dokončení prací řídit dva dispečeré. Úsek z Plzně do Stříbra zatím hlídá jeden z nich. Na šesti počítačových terminálech vidí průjezdy vlaků, časy, poruchy, dálkově může prohlížet kamerou dění na stanici, čidla mu ukážou nepovolené vstupy do drážních objektů a může také



například z plzeňské kanceláře elektricky ohřívát výhybky. Na celé trati bude 80 kamer, z nichž bude moci zpětně stahovat záběry. "Dálkové řízení provozu koridoru zajistí zejména bezpečnost na trati a zvýší komfort cestujících. Na celé trati se zkrátí cestovní doby mezi Chebem a Plzní o deset minut oproti současnému grafikonu," řekl Chaloupka. Po skončení výstavby by se na trať měly dostat nové vagony. Druhý dispečer bude až do úplného dokončení stavby trati Plzeň – Cheb pracovat na starém ruském zařízení z roku 1967. "Ve své době bylo velmi moderní, byli jsme 20 let jedinou dálkově řízenou tratí v zemi," řekl Josef Konop, vedoucí oddělení řízení pro oblast Plzeň. V letech 1980 – 1990 byla trať Plzeň – Cheb nejfrekventovanější jednokolejnou tratí v Evropě, po níž směřovaly vagony sokolovského uhlí do celé republiky. Starý plechový dispečink je mnohokrát větší než nový, sousední místnost velikosti školní třídy je plná stojanů s relé. Zájem o něj mají technická muzea.

### 03. 10. 2009 Pražská nádraží zatím nejsou vábnou branou metropole

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68431-prazska-nadrazi-zatim-nejsou-vabnou-branou-metropole/>)

České dráhy dostávají každý rok čtvrt miliardy na údržbu a opravu železničních stanic a zastávek. Jejich vliv je na některých místech vidět na první pohled, stále ale zůstává řada ohyzdných nádraží, která již léta čekají na jakýkoli modernější prvek. Nejvýraznější je špatný stav vysočanské stanice a také nejstaršího pražského nádraží – Masarykova. Příliš vábné prostředí se nenaskýtá cestujícím ale ani na nejmladším nádraží v Holešovicích. Ve všech případech se chystá náprava, je ale otázka, za jak dlouho se jí cestující dočkají. Pro denně dojíždějící cestující i pro turisty, kteří přijíždějí poprvé, přitom již dnes nádraží fungují jako pomyslná brána do Prahy a často i do celého Česka.

Vysočanská stanice je v pražském železničním prostředí unikátní – nádražní budova leží na ostrově mezi kolejemi a je přístupná pouze podchodem. Místní jednu jeho část označují za "díru hrůzy". V dobrém stavu není ale ani zbytek stanice. Rekonstrukce nádraží ovšem není na pořadu dne. "Modernizace kolejiště se dotkne i objektů na vysočanském nádraží. My ale v tuto chvíli přesně nevíme, kdy se to bude realizovat a v jakém rozsahu budou tyto objekty zachovány," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Existují plány na zahloubení nádraží, které by pak mělo navazovat na obchodní centrum.

#### Masarykovo i holešovické nádraží dávají pohlédnout do minulosti

Masarykovo nádraží bylo svědkem příjezdu prvního vlaku do Prahy v roce 1845, o rovné století později ho poničily boje v posledních dnech druhé světové války. Nyní se opět rozpadá, tentokrát vlivem dlouhodobého nezájmu ČSD, resp. ČD. Loni se v jeho hale zřítíl sloup, a přestože se nikomu nic nestalo, Masarykovo nádraží tak opět připomnělo, že je ve špatném stavu. Druhé nejvýznamnější pražské nádraží se ale snad již brzy dočká generální rekonstrukce.

Pětadvacetiletá šed' a špína vítá tisíce lidí, kteří denně projdou holešovickým nádražím. Jeho nástupiště a hala jsou pro mnoho lidí to první, co v Praze nebo i v celém Česku spatří – na nádraží zastavují vlaky Eurocity a Euronight přijíždějící z Německa, Švýcarska nebo Nizozemska a řada cestujících míří do hotelů a hostelů v okolí stanice. Ačkoli bylo holešovické nádraží v době svého otevření v roce 1985 velmi moderní – šlo např. o první české bezbariérové nádraží – dnes již začíná být přehlídkou železniční i architektonické a designérské historie. Stará sedadla na nástupištích, nefunkční betonové fontánky i staré mechanické informační tabule ukazují, co bylo před dvaceti lety "in". Rekonstrukce holešovického nádraží se dlouhodobě očekává, zatím ale není na pořadu dne.

#### Moderní nádraží – v Česku budoucnost, v Německu současnost

Ostudou města naopak přestává být hlavní nádraží. Stanice nesoucí též jméno amerického prezidenta Wilsona má opravenu severní polovinu odbavovací haly, všechny podchody a první čtyři nástupiště. Ve zrekonstruované části již nejsou podivné články, ubylo také žebráků a bezdomovců. Naopak si cestující i kolemjdoucí mohou nakoupit, co potřebují, v knihkupectví, butiku nebo drogerii a naobědvat se v restauracích renomovaných řetězců. Rekonstrukce v budoucnosti čeká také jeden z klenotů pražské architektury – majestátní Fantovu budovu a na ni navazující klenuté zastřešení prvních čtyř nástupišť. Ačkoli je severní část Wilsonova nádraží pohledem do budoucnosti pražských stanic, v Rakousku nebo Německu vypadají podobně všechny větší stanice již dnes. Lidé tam seženou takřka vše a pokud jim ujede vlak, mohou si hodinu odpočinout v kavárně. Nádraží je možné považovat za zjednodušené vyjádření charakteru celého města. Vzhledem k oblibě a funkčnosti železnice v Evropě bude možná několik dalších generací návštěvníků hodnotit Prahu i podle prvních dojmů, které na ně udělá některé z jejích významných nádraží.

#### 04. 10. 2009 Dráhy testují lokomotivy Taurus u Děčína, od prosince budou jezdit do Drážďan

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68427-drahy-testuji-lokomotivy-aurus-u-decina-od-prosince-budou-jezdit-do-drazdan/>)

Moderní lokomotivy Taurus, které si pronajímají České dráhy od rakouského dopravce ÖBB, se objevily v čele několika rychlíků mezi Prahou a Děčínem. S ročním zpožděním tak začíná příprava na jejich zajištění v čele dálkových vlaků až do Drážďan. Od prosince, kdy začne platit jízdní řád pro rok 2010, by tak měly být Taurusy k vidění v čele dvou vlaků mezi Prahou a Drážďany. Na zbytku budou nadále jezdit lokomotivy, které patří Českým drahám.

Zajištění dvousystémových lokomotiv řady 371 do Drážďan je pro České dráhy výhodné, německé DB jim totiž musí platit za pronájem stroje, kterým mezi pohraničním Schönou a saskou metropolí vodí své vlaky. O jejich částečném nahrazení Taurusy se uvažovalo již letos, moderní stroje měly jezdit v čele ranního Eurocity z Prahy do Drážďan. Odtamtud měl Taurus jet v čele Eurocity Vindobona až do Vídně. Odpadl by tak přepřah lokomotivy v Praze. Plán se nakonec kvůli technickým potížím letos nepodařilo zrealizovat. V příštím roce bude Vindobona v Praze zajišťovat na Wilsonovo nádraží, odkud pojedede úvratí – tedy "pozadu" – a výměna lokomotivy tak bude stejně nutná.

Taurusy se přesto do Drážďan zřejmě podívají. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského je jejich nasazení nutné především proto, že starších lokomotiv řady 371 je nedostatek a v případě poruchy není jednoduché nahradit je. Rakouská lokomotiva, za jejíž pronájem musí ČD platit jejímu majiteli, se tak objeví v čele dvou vlaků. Mluvčí upozornil na to, že ani v jednom případě ale nebude nutná jeho výměna na Wilsonově nádraží v Praze. Do Drážďan pojedede Taurus zřejmě v čele nočního vlaku Metropol, který objede Prahu tak, aby nemusel měnit směr, v opačném směru povede vlak, který v Praze končí.

#### 05. 10. 2009 V Thajsku vykolejil vlak, zemřelo nejméně 8 lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68658-v-thajsku-vykolejil-vlak-zemrelo-nejmene-8-lidi/>)

U thajského letoviska Chua Chin vykolejil vlak. Zemřelo nejmíň 8 lidí, 88 jich je zraněných. Podle místních úřadů mezi oběťmi nejsou žádné cizinci. Vlak jel z jižního cípu země do Bangkoku, když hustě přšelo. Za 24 hodin je to už druhá podobná nehoda. Jiný, nákladní vlak, sjel z kolejí v neděli severně od hlavního města. Z kolejí sjelo u thajského letoviska Chua Chin šest ze 16 vagonů soupravy. Některé cestující trosky rozdrtily. Všichni mrtví jsou údajně Thajci, pouze mezi zraněnými je jeden cizinec, jenž má mimo jiné několik zlomených žeber.

Tamní média spekulují, že nehodu způsobila nefunkční výhybka. Šéf thajských železnic Jutchana Tchapčaren to ale odmítl komentovat. "Litujeme ztracených životů a příčiny nehody vyšetřujeme," sdělil pouze. V době neštěstí hustě přšelo. Zda mohlo mít na havárii podíl špatné počasí, to se také zjišťuje. V průběhu necelých 24 hodin je to v Thajsku již druhý vykolejený vlak. V neděli vyjel z trati severně od Bangkoku nákladní vlak převážející cementový prášek. Tato nehoda si podle AP žádné zraněné nevyžádala.



#### 05. 10. 2009 Noční vlak Orient-Express přestane jezdit (EN 468/469, Wien – Strasbourg)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68665-nocni-vlak-orient-express-prestane-jezdit/>)

Vlak Orient-Express přestane v prosinci po více než 116 letech jezdit. Nejedná se ovšem o luxusní spoj Venice-Simplon-Orient-Express (VSOE), který za nevšední ceny vozí noblesní klientelu, nýbrž o noční spoj Vídeň–Štrasburk, který navzdory mnoha úpravám přímo navazuje na legendární vlak jezdící od roku 1883. Provoz Orient-Expressu zřejmě skončí s celoevropskou změnou jízdního řádu 12. prosince. Zároveň tak přestane existovat přímé železniční spojení Rakouska a Francie. Čeští cestující ovšem budou moci nadále využít noční i denní vlaky mířící z Mnichova nebo Berlína do Paříže.

O ukončení provozu informoval web seat61.com, který se zabývá děním na evropských železnicích. Připomněl také, že před druhou světovou válkou, ale i po ní projíždělo Evropou více vlaků, které měly



v názvu sousloví Orient-Express, jednalo se například o Simplon Orient-Express, který jezdil po jiné trase, měl však tytéž luxusní vozy. Právě jím se inspiroval i dnešní vyhlídkový VSOE. Orient-Express zprvu jezdil z Paříže přes Štrasburk a Mnichov do Vídně a dále pokračoval přes Bukurešť do Istanbulu. S výjimkou válečných let 1914 – 1919 a 1939 – 1945 jezdil Orient-Express nepřetržitě až do současnosti. Od roku 1962 do roku 1977 jezdil tzv. Přímý Orient-Express, který ovšem jezdil po trase někdejšího Simplon Orient-Expressu, který sice také spojoval Paříž s Istanbulem, ale jezdil přes Miláno, Benátky, Bělěhrad a Sofii. Když byl tento spoj zrušen, začal jezdit Orient-Express ve své původní, ale výrazně zkrácené trase Paříž – Vídeň – Budapešť. Jednalo se o noční vlak kategorie Euronight. Po 24 letech byl Orient-Express zkrácen do trasy Paříž–Vídeň, od loňského prosince jezdí pouze z Vídně do Štrasburku.

Po zrušení Orient-Expressu letos v prosinci zůstane v provozu Venice Simplon Orient-Express, který jezdí posledních 29 let několikrát ročně po různých linkách a na jedné z nich zajíždí i do Prahy. Cestující za jízdenku dají přes tisíc eur a na palubu se nedostanou bez společenského oděvu.

## 05. 10. 2009 Na trati Rumburk – Mikulášovice přestanou jezdit vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68306-na-trati-rumburk-mikulasovice-prestanou-jezdit-vlaky/>)

Po trati z Rumburku do Mikulášovic ve Šluknovském výběžku přestanou v prosinci jezdit vlaky. S novým jízdním řádem chce Ústecký kraj, který místní železniční spoje platí, nahradit vlaky posílením autobusové linky. V provozu mají zůstat víkendové turistické vlaky. Záměr schválila v září krajská rada, podle které jsou vlaky ve Šluknovském výběžku málo vytížené. Obce ležící u trati s krajským rozhodnutím nesouhlasí, podle mluvčího kraje Zbyňka Šebesty ale budou autobusy oproti vlakům šestkrát levnější. Podle Šebesty jezdí autobusy po silnici, která vede souběžně s tratí, nejsou tedy pomalejší a navíc dokáží obce lépe obsloužit. "Bylo zvoleno v pracovní dny převedení těžiště dopravní nabídky na posílenou autobusovou linku, která je schopna nabídnout více spojů, menší docházkovou vzdálenost a je zároveň linkou spojující Šluknovsko s Děčínem," uvedl Šebesta.

Podle starosty Mikulášovic Stanislava Hladíka by zastavení dopravy na trati z Rumburku do Mikulášovic mohlo ohrozit obnovení přeshraniční trati z Dolní Poustevny do Sebnitz. Dolní Poustevna leží na další trati, která vychází z Rumburku, také ona prochází přes Mikulášovice. Podle plánů obcí na obou stranách hranice by přes obnovenou trať měly jezdit turistické vlaky. Podle Hladíka nyní německá strana přestává mít kvůli rozhodnutí kraje o celý projekt zájem. Čeští starostové proto navrhuje, aby vlaky z Rumburku do Mikulášovic zůstaly ještě dva roky zachovány a kraj zatím vypsál výběrové řízení na železničního dopravce, který by jezdil levněji než dnes České dráhy.

Podle mluvčí ústeckého krajského úřadu Magdaleny Hanáčkové má autobusová doprava lepší dostupnost a je šestkrát levnější než vlaková. Nejhorší bude hluk a cena autobusových jízdenek, tvrdí zástupci obcí. "Rozhodnutí už bylo uzavřeno," uvedla Hanáčková. Mluvčí kraje uvedl, že kraj chce na trati zachovat provoz o víkendu a svátcích, kdy by po ní jezdilo sedm párů vlaků. Naopak autobusy by v těchto dnech vůbec nejezdily. Vlaky mají zajišťovat dopravu turistů do národních parků České a Saské Švýcarsko a navazovat na spoje z Ústeckého i Libereckého kraje. V Mikulášovicích má být také zajištěna návaznost na vybrané vlaky do Dolní Poustevny. Kraj nevyklučuje, že některé vlaky by během letní turistické sezony mohly jezdit i ve všední dny. Záleželo by prý na dohodě obcí, které by nejspíše stejně jako kraj musely na tento turistický provoz přispívat. Vlaky ve všední dny přestanou jezdit s platností nového jízdního řádu od 13. prosince.

Mezi další tratě, kde nejezdí vlaky, patří i úsek Děčín – Oldřichov u Duchcova. Lidé, kteří cestují z Děčína na Teplicko autobusem, tak teď musejí několikrát přestupovat. Podobná situace je i na Švestkové dráze mezi Lovosicemi a Mostem, kde se jezdí jen přes léto a příležitostně přes zimu.

## 06. 10. 2009 Dělníci začali opravovat poslední část hlavního nádraží (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/delnici-zacali-opravovat-posledni-cast-hlavniho-nadrazi-pkz-ekonomika.asp?c=A091006\\_1268000\\_ekonomika\\_vem](http://ekonomika.idnes.cz/delnici-zacali-opravovat-posledni-cast-hlavniho-nadrazi-pkz-ekonomika.asp?c=A091006_1268000_ekonomika_vem))

Rekonstrukce pražského hlavního nádraží vstoupila do další etapy. Opravou skleněných fasád směrem do Vrchlického sadů začala poslední část oprav nové odbavovací haly. "Do zimy opravíme fasády, od listopadu budeme pracovat uvnitř haly," popisuje postup Martin Hamšík ze společnosti Grandi Stazioni.

Uvnitř haly už teď vyrostla další sádkartonová stěna, která oddělí staveniště od cestujících. Ale jedna změna lidí určitě potěší. Když se opravovala severní část, vchody do metra zůstaly zavřené, v jižní části zůstanou po dobu celé rekonstrukce v provozu, jen cesta do nich povede krátkým tunelem

ze sádkkartonu. Po opravě se pak cestující můžou těšit zrcadlově na to samé, co vzniklo v severní části. Kromě nových obchodů by tu měly přibýt i další služby. "Bude tu nová velká prodejna potravin, drogerie, jednáme s Českou poštou a nebude chybět ani nová služebna pro policisty," slibuje Hamšík.

Samotná nová odbavovací hala si zachová design 70. let minulého století, zůstanou zde typické červené podhledy i podlaha ze světlé a tmavé žuly. "Všechny úpravy konzultujeme s architektkou Alenou Šrámkovou, která je jednou z autorek odbavovací haly ze 70. let," potvrzuje Martin Hamšík z Grandi Stazioni. Nová bude veškerá vzduchotechnika v hale, u schodů ve střední části vznikne nový výtah nejen pro vozíčkáře, který spojí parkoviště na střeše s všemi podlažími nádraží. Samozřejmostí jsou i další nové záchodky. Oprava bude dokončena na konci příštího roku. Pak se dělníci přestěhují jen o pár pater výše, kdy začne oprava či spíše restaurování secesní historické budovy hlavního nádraží.

### Hotovo bude v roce 2012

Místo kavárny, která byla za poslední roky známá jako místo schůzek prostitutů se svými zákazníky, a velkého secondhandu, vznikne nová restaurace, galerie a společenské prostory. Hotovo by mělo být v roce 2012. Poslední neznámou tak zůstává, kdy se obnovy dočká rozlehlý park před nádražím. Náklady na jeho rekonstrukci od Bolzanovy ulice po Muzeum jsou vyčísleny na 300 milionů korun.

## 06. 10. 2009 Pec pod Sněžkou uvažuje o železniční trati (Svoboda nad Úpou – Pec pod Sněžkou)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68850-pec-pod-snezkou-uvazuje-o-zeleznicni-trati/>)

Vlak, který doveze cestující až pod nejvyšší českou horu – ke spodním stanicím vleků v Peci pod Sněžkou – je námětem studie, jejíž realizaci v příštím desetiletí nevyloučilo ani vedení města, ani Správa Krkonošského národního parku. Studie Ivana Šíra navazuje na stávající trať z Trutnova do Svobody nad Úpou. Za Horním Maršovem by vlaky projížděly většinou tunelem, pod zemí by byly i některé stanice. Trať by se později podle autora mohla prodloužit až do Špindlerova Mlýna a polské Karpacze. Trať ze Svobody nad Úpou do Pece pod Sněžkou by měla být jednokolejná, elektrizovaná, dlouhá 14,55 kilometru s převýšením 296 metrů. Tunelem má vést celkem 7,84 kilometrů, vlaky projedou také po devíti mostech. V Peci počítá projekt s podzemní stanicí a nástupištěm se 100metrovou hranou, u něhož by mohla zastavit rychlíková souprava.

Náklady na studii zaplatilo město Pec pod Sněžkou podle místostarostky Evy Lorencové z daru 1,25 milionu korun od firmy Viamont. Ta provozuje osobní dopravu na trati z Trutnova do Svobody nad Úpou. Železnice v údolí řeky Úpy by měla podle představy zástupců Pece pod Sněžkou být moderní a ekologickou alternativou k automobilové dopravě a měla by podpořit rozvoj regionu.

Plány mohou ztroskotat především na nedostatku peněz. Na financování by se podle autora studie Ivana Šíra musely podílet fondy Evropské unie či stát. Podobně se vyjádřila také Lorencová. "Je to sice otázka delší budoucnosti, ale chceme být připraveni," uvedla. Pochybnosti o realizaci stavby má i mluvčí Správy Krkonošského národního parku Radek Drahný. "Obáváme se, aby projekt neskončil kvůli značné finanční náročnosti jen na papíře," řekl. Správa KRNAP ovšem podle něj myšlenku železnice v Krkonoších vítá. Pokud nová železnice opravdu vznikne, půjde o první zcela nově postavenou českou trať po druhé světové válce. V dokumentu k EIA jeho zpracovatelé jako možný termín zahájení a dokončení stavby uvádějí roky 2015 až 2019.

## 06. 10. 2009 Potvrzeno: Brněnské nádraží se přestěhuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68851-potvrzeno-brnenske-nadrazi-se-prestehuje/>)

Brněnské zastupitelstvo dnes většinou hlasů znova potvrdilo, že souhlasí s odsunem brněnského vlakového nádraží asi o kilometr na jih. Pro bod, který s odsunem nádraží souvisí a počítá s ním, dnes hlasovali zastupitelé z ČSSD, KDU-ČSL i opoziční ODS. Naopak proti byli zelení a zastupitelé z hnutí Brno 2006. Zastupitelé dnes jednali o dodatku k budoucí směnné smlouvě mezi městem a Správou železniční dopravní cesty. Město má výměnou získat pozemky v Horních Heršpicích, kam by se pak mohl přesunout opravárenský podnik ČSAD Holding. Dnes stojí na místě budoucího odsunutého nádraží. O bodu dnes zastupitelé rozhodovali nadvakrát. Nejdříve ho nepodpořila opoziční ODS, takže neprošel. Zastupitel Miroslav Hošek (ODS) to za klub zdůvodnil tak, že primátor Roman Onderka (ČSSD) o projektu málo informuje. Po obědové pauze a zákulisních vyjednáváních ale zastupitelé zařadili bod na program znova a schválili ho. V dodatku prodloužili platnost smlouvy o budoucí směnné smlouvě do konce roku 2010. Termín oddálili potřebí.

Projekt opravy brněnské železnice nemá dosud platné územní rozhodnutí, a tudíž nelze žádat o evropské peníze. Zastánci projektu chtějí z fondů EU získat kolem sedmi miliard korun, celkové náklady přesáhnou 20 miliard korun. Správa železniční dopravní cesty v srpnu zveřejnila, že územní řízení, které krajský soud na přelomu roku přerušil, by mohlo pokračovat v září.

### 06. 10. 2009 Stoletý most přes Svitavu v pátek přesunou (Blansko)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/stolety-most-pres-svitavu-v-patek-presunou-fzk-brno.asp?c=A091006\\_171934\\_brno\\_dmk](http://zpravy.idnes.cz/stolety-most-pres-svitavu-v-patek-presunou-fzk-brno.asp?c=A091006_171934_brno_dmk))

Ještě před pár dny visel osud historického železničního mostu v Blansku na vlásku. Jeho příhradová ocelová konstrukce vznikla kolem roku 1911. Po revoluci marně hledala majitele. Poté se o něj přihlásilo občanské sdružení Kolejová s tím, že jej zachrání. Jenže příznivci kolejové historie marně hledali místo, kam takzvaný Ježkův most, který je v havarijním stavu, přemístit. Nyní je našli. "Na schůzce se zástupci města a Povodí Moravy jsme se domluvili, že most umístíme na levý břeh Svitavy na městském pozemku, asi 30 metrů od původního uložení," potvrdil MF DNES místopředseda Kolejové Zdeněk Otoupalík. Speciální jeřáb přijede už zítra, v pátek dopoledne se most přesune na břeh. Odpadne tím i překážka, kterou nevyhovující most znamenal pro Povodí Moravy, jež v Blansku dokončuje regulaci řeky Svitavy. Kolejová teď bude jednat o velikosti pozemku a jeho dalším využití. "Příští rok chceme na most umístit vagon s expozicí i vysvětlující tabulky. Stále se také jedná o zařazení mostu na seznam kulturních památek," dodal Otoupalík.



### 06. 10. 2009 ČD připravují ve středních Čechách rekonstrukce nádraží za 100 milionů korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3239/>)

Zhruba 100 milionů korun budou v příštím roce investovat České dráhy do rekonstrukcí nádražních budov v Praze a Středočeském kraji. Největší opravy se chystají na nádražích v Českém Brodě, Poříčanech a v Lysé nad Labem. Každá z těchto akcí přijde dopravce na 18 milionů korun.

Každoročně stojí údržba a opravy výpravních budov v Praze a ve Středočeském kraji okolo čtvrt miliardy korun, z toho skoro dvě třetiny spolkně běžná správa a údržba. „Žádné dotace na opravy nádraží nečerpáme, peníze musíme získat z podnikatelské činnosti. V minulých letech ale šla většina prostředků na dofinancování dopravy objednané kraji, aby se lidé dostali do práce a do školy. Na budovy nezbyvalo,“ vysvětluje Jan Skalický, ředitel Regionální správy majetku v Praze. „Teď, díky dohodě o dofinancování regionálních spojů, snad bude víc peněz i na rekonstrukce.“

Ještě letos nechá Regionální správa majetku za milion korun předládit plochy kolem nádraží ve Zbraslavi. V tuto chvíli zároveň běží přípravy na celkové rekonstrukce výpravních budov v Českém Brodě, Poříčanech a v Lysé nad Labem, které odstartují do konce roku 2009. „Všechny budovy dostanou novou fasádu, střechu i okna. Opravy se dočkají také prostory pro cestující, samozřejmě počítáme s novými toaletami a bezbariérovými vstupy,“ přibližuje rozsah prací ředitel Skalický.

Za finanční spoluúčasti Středočeského kraje připravují České dráhy úpravy přednádražních prostor spojené s vybudováním parkovišť P+R. Tato parkoviště by měla sloužit zejména těm cestujícím, kteří dojedou na nádraží z okolních obcí vlastním vozem a dále pokračují do zaměstnání vlakem. Do konce roku by měla začít realizace ve Všetatech a jsou zpracovávány projektové dokumentace k Lysé nad Labem a Českému Brodu. Přes velmi omezené zdroje nedávno dokončily České dráhy například opravy nádraží v Čelákovicích (19 mil.) nebo Praze-Čakovicích (20 mil.) a částečnou rekonstrukcí prošlo i nádraží z třicátých let v Praze-Braníku (6 mil.). Regionální správa majetku v Praze v současné době spravuje 1212 staveb, z čehož je 188 výpravních budov a zastávek, často jde o historické, památkově chráněné objekty postavené na přelomu 19. a 20. století.

### 06. 10. 2009 Vlakové spojení z Prahy do Bavorska se zlepší

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3240/>)

Od prosince se zlepší spojení Prahy a Bavorska. Na žádost objednavatelů nasadí České dráhy na spojení české a bavorské metropole moderní klimatizovanou soupravu standardu EuroCity. Dojde také k mírnému zrychlení dopravy na trase Praha – Mnichov a Praha – Norimberk. U jednotlivých

spojů to bude oproti současnosti o 10 až 20 minut méně. Souprava německé společnosti Arriva nabídne nově také přepravu jízdních kol z Prahy a Plzně do Norimberka. Ze zlepšení kvality budou těžit také čeští cestující mezi Prahou, Plzní a Domažlicemi.

„S objednateli dopravy a německým partnerem společností Arriva jsme se dohodli na výrazném zlepšení kvality rychlíku Franz Kafka, který bude odjíždět z Prahy v 9.04 hodin a v opačném směru přijede do Prahy před jedenáctou hodinou večer. V soupravě budou zařazené nejmodernější klimatizované vozy 2. třídy a od ledna 2010 i nově dodané kombinované vagóny 1. třídy s bistroem,“ uvedla ředitelka odboru provozu osobní dopravy Ludka Hnulíková. Vlak podle ní nabídne kvalitu obvyklou v značkových spojích EuroCity na západoevropských linkách. „Z této změny budou samozřejmě profitovat i cestující ve vnitrostátní přepravě např. z Prahy do Plzně nebo Domažlic,“ upozornila Ludka Hnulíková.

Zároveň dojde také k mírnému zrychlení dopravy mezi Prahou, Norimberkem a Mnichovem a to i přesto, že pokračující stavební práce na 3. koridoru mezi Prahou a Plzní si vyžádají prodloužení jízdní doby a dodatečné časové rezervy. Na začátku jízdního řádu 2009 byla plánovaná doba jízdy z Prahy do Plzně 1 hod. 39 min., v jízdním řádu 2010 bude tento čas 1 hod. 46 min. Přesto se podařilo cestovní časy u jednotlivých spojů zkrátit proti aktuálnímu stavu o přibližně 10 až 20 minut. „Značné časové úspory jsme dosáhli zrušením jedné výměny lokomotiv na německo-české hranici,“ vysvětluje Ludka Hnulíková: „Zatímco nyní stojí vlaky kvůli výměně stroje v německém Furt im Waldu přibližně 10 minut, nově zde budou mít prakticky jen minutovou zastávku. Dohodli jsme se totiž s německou Arrivou na společném využití moderních německým lokomotiv typu ER 20 Herkules až do Plzně, kde se mění motorová a elektrická lokomotiva.“

Rozšíří se také možnosti cestování vozíčkářů a cyklistů jak na trati z Prahy do Plzně a Domažlic, tak dále do Bavorska, jak zmiňuje ředitelka odboru provozu osobní dopravy Ludka Hnulíková: „Jak české tak německé soupravy budou mít zařazený vagón upravený pro cestování vozíčkářů a vozy pro přepravu jízdních kol. Současná nabídka těchto služeb se tak rozšíří ze tří na všechny čtyři páry spojů z Prahy do Plzně, Domažlic a dále do Mnichova nebo Norimberka.“

## 07. 10. 2009 V hradeckém kraji ubude desetina vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/68968-v-hradeckem-kraji-ubude-desetina-vlaku/>)

Nedostatek peněz zastaví v Královéhradeckém kraji od poloviny prosince téměř desetinu vlaků. Důvodem je nižší dotace státu kraji na vlakovou dopravu, uvedl Jiří Hošna z tiskového oddělení kraje. Podle kraje bude za každý ze zrušených spojů sloužit cestujícím alternativní vlakové či autobusové spojení. Redukce spojů nastane 13. prosince s platností nových jízdních řádů. Rušení spojů se podle kraje dotkne především málo využívaných vlaků, které většinou jezdily večer či o víkendech. V dalších letech by ale měla být situace stabilnější, protože kraj chce s Českými drahami podepsat desetiletou smlouvu. "Dotace státu na železniční obslužnost v regionech se od příštího roku kvůli ekonomické krizi sníží proti letošnímu roku z 3,2 na 2,65 miliardy korun. Hradecký kraj tím přijde o více než 50 milionů korun," řekl Hošna. Kraj chce přitom drážní dopravu v příštím roce ze svého rozpočtu dotovat stejně jako letos, tedy zhruba 309 milionů korun.

Redukce je plošná v celém kraji a znamená, že vlaky v regionu za rok najedou asi o 600 000 kilometrů méně. Změny se dotknou všech spojů, které pro vlak platí – osobních, spěšných, ale i některých rychlíků, které objednává kraj spolu se státem. Podle radního pro dopravu Josefa Ješiny (ČSSD) původně hrozilo, že kraj kvůli krácení příspěvku státu bude muset škrtnout až 40 procent spojů. "Tomu se podařilo zabránit. Je to také díky zachování finanční spoluúčasti Českých drah, které v našem kraji dávají na osobní přepravu kolem 50 milionů korun. Jakékoli rušení spojů není pozitivní zprávou pro cestující, ale v současné velice složité ekonomické situaci se podařilo najít míru maximálně uskutečnitelného řešení," uvedl Ješina.

Královéhradecký kraj se od příštího roku zároveň stane jedním z regionů, které budou mít desetiletou smlouvu s Českými drahami o zajištění regionální železniční dopravy. "Znamená to na druhou stranu stabilizaci pro zajištění jistoty v osobní vlakové přepravě do budoucna," uvedl radní Ješina.

## 07. 10. 2009 Trať Zdice – Protivín se řídí dálkově

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

Slavnostně ukončena dnes byla racionalizace trati Zdice – Protivín. Provoz na téměř devadesát kilometrů dlouhé trase spojující Středočeský a Jihočeský kraj je tak díky zavedení moderní technologie řízen dálkově z jediného dispečerského centra v železniční stanici Březnice. Racionalizace trati



významně zvýšila bezpečnost provozu a umožnila zrychlit železniční dopravu. Investorem stavby byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Protivínka, jak se trati ze Zdice přes Příbram a Písek do jihočeského Protivína také někdy říká, oslavila v nedávné době 130 let od uvedení do provozu. Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek v této souvislosti uvedl: "Trať Zdice – Protivín vždy byla významnou regionální i vnitrostátní součástí naší železniční sítě. Racionalizací úseku, tedy zejména zavedením dálkového řízení provozu a zvýšením bezpečnosti, jsme navázali na odkaz železničních stavitelů z minulých století a zavedli traťové parametry nezbytné pro moderní řízení a provoz železnice ve století jedenadvacátém."

Nyní je trať vybavena řídicím a zabezpečovacím systémem umožňujícím dálkové ovládání výhybek, návěstidel a dalších zařízení. Obsluhující dispečer má aktuální informace o stavu všech technologických systémů a o pohybu vlaků v celém řízeném úseku. Traťový úsek Zdice – Protivín byl osazen moderním zabezpečovacím zařízením ESA 33, které využívá plně elektronických panelů EIP (Electronic Interface Panel). Jde o zařízení s bezkontaktním rozhraním, díky němuž je zařízení ESA 33 jako celek velmi spolehlivé a vyžaduje nižší nároky na údržbu a zastavěný prostor než jeho předchůdce ESA 11. Zásadím přínosem panelu EIP je jeho kompatibilita s dalšími elektronickými zařízeními, jako jsou čítače náprav PZN1, kolejové obvody KOA1, autoblok ABE-1 a další. Zařízení ESA 33 je systém s vyšší bezpečností, který plně respektuje evropské standardy a předepsanou integritu bezpečnosti SIL-4.

Díky racionalizaci je nyní na trati dálkově ovládáno 11 stanic: Čížová, Vráž u Písku, Čimelice, Mirovice, Březnice včetně odbočky Přední Poříčí, Tochovice, Milín, Příbram, Bratkovice, Jince, Lochovice. Dálkový přenos zajišťuje nový komunikační systém zabezpečovacího zařízení KSZZ, vybavený vlastní diagnostikou a záznamem činnosti. "Racionalizace tratí je v poslední době trendem v celé Evropě. Jsme rádi, že také u nás přibývá nově zrekonstruovaných tratí vybavených nejmodernějšími technologiemi, které zvyšují plynulost a bezpečnost v železničním provozu a zlepšují úroveň přepravy pro cestující", uvedl generální ředitel společnosti AŽD Praha Ing. Zdeněk Chrdle.

V rámci stavby se zvýšení bezpečnosti dočkalo také 39 železničních přejezdů, dalších 19 bylo nově zabezpečeno. Na trati bylo nasazeno 103 čítačů náprav PZN-1. Instalováno bylo 115 nových návěstidel a 77 přestavníků. Stavba zahrnovala také dílčí rekonstrukci pozemních objektů či stavební úpravy přejezdů. V každé železniční stanici na této trati byl zprovozněn informační systém pro cestující. Většina stanic a zastávek je rovněž vybavena kamerovým systémem.

Zhotovitelem stavby Racionalizace trati Zdice – Protivín byla společnost AŽD Praha, spol. s r.o. Náklady na realizaci stavby představují částku 425,9 milionů korun. Stavba byla financována výhradně z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Projektovou dokumentaci vypracovala společnost SUDOP Praha, a.s. Realizace stavby trvala od 22. srpna 2006 do 30. září 2009.

#### **Základní technické údaje**

- Počet mezistaničních úseků s novým TZZ:	12
- Celkový počet dálkově ovládaných ŽST:	11
- Počet výhybek s elektromotorickými přestavníky:	64
- Celkový počet výhybek vybavených elektrickým ohřevem výměn (EOV) s dálkovým ovládním:	42
- Celkový počet přejezdů zahrnutých do DOZZ:	58
- Celkový počet přejezdů s novým zabezpečovacím zařízením zahrnutých do DOZZ:	9
- Počet nově rekonstruovaných přejezdových stavebních konstrukcí:	10
- Počet snesených postradatelných výhybek ze stávajícího kolejiště:	23
- Nové přejezdové konstrukce:	10

#### **08. 10. 2009 Nad krizí mají zvítězit rychlovlaky**

Zdroj: iHNed.cz (<http://hn.ihned.cz/c1-38578350-nad-krizi-maji-zvitezit-rychlovlaky>)

Ekonomický růst má zajistit výstavba vysokorychlostních tratí. USA hodlají do jejich rozvoje investovat 4,5 miliardy dolarů. V současné složité ekonomické situaci sází celá řada zemí na výstavbu vysokorychlostních železničních tratí. Odborníci věří, že přemístění zaměstnanců ze stavebnictví, které se nyní potýká s velkými problémy, na železnice nastartuje dlouhodobý ekonomický růst. Do výstavby tratí pro vysokorychlostní vlaky byla investována značná část peněz z vládních programů na podporu ekonomiky. Není divu. Budování tratí není jednoduchou ani rychlou záležitostí, a tak



nabízí mnoho pracovních míst. Kromě podpory zaměstnanosti navíc vysokorychlostní vlaky vylákají cestující z aut, autobusů a letadel.

Regionem, kde jsou vysokorychlostní vlaky nejvíce využívány, je Evropa. Právě nové tratě pro rychlé vlaky propojí - a tím oživí - řadu dnes odlehlých měst. Příkladem za všechny je Španělsko, které by mělo příští rok předstihnout Japonsko jakožto zemi s nejdelší sítí vysokorychlostních železnic. Průmyslovému městu Valladolid značně pomohla nová železnice, která jej spojuje se 160 kilometrů vzdáleným Madridem. Univerzita ve Valladolidu po otevření nové tratě získala hned několik významných profesorů, které pohodlné cestování přesvědčilo k dojíždění za prací. "Ze střednědobého hlediska přispějí investice do vysokorychlostních železnic ke zlepšení ekonomiky v nadcházejících letech," je přesvědčen Juan Matias Archilla, šéf španělského železničního dopravce Renfe.

O vylepšení vysokorychlostních železnic se v poslední době intenzivně snaží také Francie. Země chce prodloužit celkovou délku tras o 500 kilometrů. Francouzští železniční dopravci SNCF a RFF jsou vlastněni státem, a tak nemají problém získat potřebný kapitál. "Protože nás vlastní stát, profitujeme z ratingu státních dluhopisů," říká finanční šéf SNCF David Azéma. "V krizi investoři věří více státním firmám než soukromým společnostem," dodává.

### Kalifornie, nebo Florida?

Naopak problémy by mohly mít firmy ve střední a východní Evropě. Podle šéfa Sdružení evropského železničního průmyslu Michaela Clauseckera dostávají sice tamní společnosti na výstavbu železniční sítě dotace od Evropské unie, ale i tak musí 15 procent nákladů platit ze svého. To by mohlo být pro řadu firem ve střední a východní Evropě v současné situaci obtížné. Jednu z největších vysokorychlostních tratí ve Spojených státech chce postavit Kalifornie. Stát už požádal americkou vládu o půjčku ve výši 4,5 miliardy dolarů. Výstavba trati, která by měla propojit San Francisco, Los Angeles a San Diego, by měla snížit nezaměstnanost, která v Kalifornii dosáhla dvanácti procent. O vládní půjčku soutěží Kalifornie s Floridou, která chce vybudovat železniční trať mezi Miami, Tampou a Orlandem. Kromě očekávaného vládního balíku již Kalifornie do výstavby železnic investovala osm miliard dolarů.

### Čína rozšíří železniční síť

Mohutně do železniční infrastruktury investuje také Čína. Do roku 2020 by měla podle odhadů odborníků vytvořit vůbec nejdokonalejší železniční systém na světě. Čínská vláda chce rozšířit vysokorychlostní železniční síť ze současných šesti tisíc kilometrů na 16 tisíc. V letech 2003 až 2008 zažívala čínská železnice "zlatý věk". Ambiciózní plány tamní vlády však zbrzdila krize. Čína podpořila růst své ekonomiky finanční injekcí ve výši 585 miliard dolarů. Z toho šlo téměř 40 procent do infrastruktury, především právě do železniční sítě. Šanghaj, nejlidnatější město Číny, se může pyšnit vůbec nejrychlejším komerčním vlakem na světě. V roce 2004 začal po městě jezdit Maglev, který se vznáší na magnetickém polštáři a je schopen jet rychlostí 431 kilometrů v hodině.

## 08. 10. 2009 Cisalpino si rozdělí jeho mateřští dopravci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69043-cisalpino-si-rozdeli-jeho-matersti-dopravci/>)

V novém jízdním řádu, který začne platit v prosinci, již nebudou jezdit vlaky společnosti Cisalpino. Ta zajišťuje dopravu mezi Švýcarskem a Itálií, v jejím vozovém parku jsou především pendolina, ale také klasické vagony. Majetek Cisalpina si rozdělí dopravní společnosti, kterým firma patří – švýcarská SBB a italská Trenitalia. Dopravu mezi Švýcarskem a Itálií poté budou obě společnosti zajišťovat vlastními vlaky. Konec Cisalpina by neměl mít výraznější vliv na cestující. "Po začátku platnosti nového jízdního řádu budou mateřské společnosti uznávat koupené jízdenky za stejných podmínek," uvedla společnost Cisalpino v tiskové zprávě.

Společnost Cisalpino končí po šestnácti letech existence. Její služby měly rozporuplnou pověst, která byla způsobena především nespolehlivostí jednotek ETR 470 s naklápěcím systémem Pendolino. Z nich konstrukčně vycházejí i pendolina, s nimiž zakusily nemalé potíže železniční společnosti ve Finsku a Česku. Cisalpino jenom loni nedojelo do cíle 83 spojů a celoroční průměrné zpoždění v cílové stanici činilo téměř půl hodiny. Potížím čelilo Cisalpino také u nových naklápěcích jednotek ETR 610. Vlaky s naklápěcí skříní umožňují spojům Cisalpino rychle projet alpskými tratěmi na trasách z Basileje, Curychu nebo Ženevy do Milána a Florencie, resp. Terstu. Kromě pendolin provozuje společnost Cisalpino také několik vlaků Intercity a Eurocity jezdících v týchž trasách.

Podobně jako Cisalpino skončila před dvěma lety společnost CityNightLine, která provozovala noční hotelové vlaky a majetkový podíl v ní měla německá železniční společnost DB, rakouská ÖBB

a švýcarská SBB. Všechn její majetek nakonec skoupil německý dopravce, který nyní používá označení CityNightLine jako kategorii, do níž spadají téměř všechny noční vlaky v Německu.

### 08. 10. 2009 DB koupí nové vlaky za 35 milionů eur (8 ks Talent 2)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69054-db-koupi-nove-vlaky-za-35-milionu-eur/>)

Německé dráhy (DB) nakoupí osm nových elektrických jednotek pro regionální dopravu z Drážďan do Lipska. Má se jednat o vlaky Talent 2 od Bombardieru, upřesnily DB v tiskové zprávě. Polovina z nich bude třívozová, druhá polovina pětivozová. V provozu by měly být nové soupravy od června 2011. "Provádíme modernizaci našeho vozového parku a investujeme do budoucna. Získají na tom především naši zákazníci," uvedl ředitel technické sekce DB Volker Kefer. Nové Talenty na trase Drážďany – Riesa – Lipsko nahradí stávající patrové soupravy s lokomotivou a řídicím vozem z 90. let, které mají na danou trasu příliš velkou kapacitu a navíc začínají stárnout.

Jednotky Talent 2 jsou nízkopodlažní plně průchozí elektrické jednotky, které představil Bombardier loni na výstavě Inno Trans v Berlíně. DB si jich již objednaly více než sto a k vidění tak budou na řadě regionálních tratí v celém Německu. Německé dráhy investují do vozového parku asi miliardu eur ročně. Kromě nákupů nových vozidel investují také do rekonstrukcí starých vozidel. Část jejich dálkových vagonů byla vyrobena v 70. či 80. letech, po renovaci ale splňují veškeré současné požadavky na mnohahodinové cesty vlakem.

Výraznou obměnu vozového parku je možné sledovat také například v Rakousku, kde se objevují nové soupravy Railjet, nebo na Slovensku, kde jsou i na rychlících stále častěji k vidění zrekonstruované vozy s novými sedačkami a klimatizací.

### 08. 10. 2009 Platit eury za jízdenky na vlak půjde i na malých nádražích

Zdroj: iHNed.cz (<http://finweb.ihned.cz/c1-38585840-novinka-platit-eury-za-jizdenky-na-vlak-pujde-i-na-malych-nadrazich>)

Od prosince letošního roku budou moci cestující platit eury na stovkách nádraží, bude to možné i přímo ve vlaku. České dráhy rozšíří v následujících měsících možnost platby v eurech za vlakové jízdenky. Zatímco dnes lze evropskou měnou platit na 50 největších nádražích, nově by tato možnost mohla být až u několika stovek výdejních míst. Od prosince budou moci cestující zaplatit eury také ve všech vlacích. Podnik to oznámil v tiskové zprávě. "V praxi to bude znamenat, že cestující může zaplatit v eurech mezinárodní i vnitrostátní jízdenky ve většině pokladních přepážek. Výjimka se týká stanic, kde jízdenky prodávají také výpravčí," uvedla ředitelka odboru osobní dopavy Luďka Hnulíková. Plné zavedení příjmu Eur v osobních pokladnách a ve vlacích bude trvat několik nadcházejících týdnů. Pokladny, ve kterých je již zaveden příjem plateb v Eurech, jsou označovány žluto-modrým symbolem €

#### Speciální převodní tarify

Protože většinu cen jízdného a rezervací dráhy stanovují v korunách, přepočítávají se tarify na eura podle zvláštního kurzu. Podobné je to například v supermarketech, kde bývá vyvěšen kurz pro daný den. Na dráze se nedělá přepočít pouze u mezinárodních jízdenek, jejichž cena je od počátku kalkulována v eurech. „Přepočítávací kurz mezi Kč a Euro pro platby u ČD vyhláší generální ředitelství a je zveřejněn v Převodním a tarifním věstníku a na webových stránkách Českých drah," dodala Hnulíková. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského nejsou platby v eurech masovou záležitostí. Využívají je především zahraniční turisté ve velkých městech a také v pohraničí. Nejmenší přijímanou nominální hodnotou je jednoeurová mince, dráhy neakceptují eurocenty. Pokladní vracejí v korunách.

### 09. 10. 2009 EU pomůže s výměnou letitých vlaků na jihu Moravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69200-eu-pomuze-s-vymenou-letitych-vlaku-na-jihu-moravy/>)

Přestárlý vozový park Českých drah na jižní Moravě a Vysočině pomohou omladit peníze z Evropské unie. ČD, případně i další zájemci mohou z unijních fondů získat až 240 milionů korun na nákup a obnovu vlaků pro regionální železnici. O peníze z Evropské unie mohou žádat od tohoto týdne. Výzvu dnes vyhlásila Regionální rada Jihovýchod, která sdružuje Jihomoravský kraj a Vysočinu. EU bude přispívat výhradně na železniční kolejová vozidla, navíc s ekologickým pohonem. "Nákup

a modernizace trolejbusů a tramvají nebude podporován," uvádí se ve výzvě zveřejněné na stránkách Regionální rady Jihovýchod. Průměrný věk vozového parku Českých drah se podle dřívějších informací blíží 30 letům, výjimkou ale nebývají ani soupravy se čtyřmi křížky. K nejstarším patří některé příměstské pantografy. Dráhy na jejich výměnu příliš peněz nemají. Když už se k nákupu nové soupravy odhodlají, nejčastěji padne volba na elektrické vlaky City Elefant a rekonstruované motoráčky Regionova. Jeden City Elefant vyjde na 200 milionů korun, přestavba klasického motoráku na dvouvozovou Regionovu stojí asi 25 milionů. Aby se průměrný věk českých vlaků dostal a udržel na snesitelných 15 letech, bylo by podle generálního ředitele ČD Petra Žaludy třeba investovat každý rok pět až osm miliard korun. Letos na koleje vyjedou nové vlaky za 4,5 miliardy.

Regionální rada Jihovýchod původně zvažovala vyhlásit svou výzvu už na jaře. V červnu se ale rozhodla ji odložit. Důvodem bylo mimo jiné tehdejší jednání Asociace krajů s Českými drahami o financování regionální vlakové osobní dopravy. Letos krajům chybí podle údajů drah na lokální spoje 3,2 miliardy, které mimořádně pokryje stát. V srpnu vláda rozhodla, že pomůže krajům s financováním regionální železniční dopravy. Po dalších deset let tak budou kraje dostávat ze státního rozpočtu ročně 2,65 miliardy korun.

### 09. 10. 2009 Pardubický kraj již nechce některé nevytížené vlaky na lokálkách

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69202-pardubicky-kraj-jiz-nechce-nektere-nevytizene-vlaky-na-lokalkach/>)

V příštím roce ubude v Pardubickém kraji několik nepříliš vytižených regionálních vlaků. V jízdním řádu, který bude platit od 13. prosince, tak bude v regionu jezdit o 2,4 procenta spojů méně. Pardubický kraj přesto patří mezi regiony, které nebudou v železniční dopravě příliš škrtat. Zásadní redukce připravují pro příští rok například Jihočeský nebo Královéhradecký kraj.

Pardubický kraj v příštím roce nebude stát o část spojů v úsecích Chrudim – Heřmanův Městec (v jízdním řádu trať 017), Prachovice – Heřmanův Městec (trať 015) a Česká Třebová – Chornice (trať 262). "Tam, kde byly nejmenší frekvence, se doprava optimalizovala tak, aby zůstala spojení do škol, k lékaři a podobně, protože doprava ekonomicky vycházela velmi špatně," řekl vedoucí odboru dopravy krajského úřadu Ladislav Umbraun. Upozornil na to, že se naopak zvýší počet osobních vlaků na trati mezi Chvaleticemi a Pardubicemi.

Rušení vlaků kritizují obce, kterých se škrtky dotknou. "Dotkne se to studentů, kteří dojíždějí jak do Přelouče, tak na navazující spoje do Chvaletic," komentovala zrušení jednoho z odpoledních vlaků na trati z Heřmanova Městce do Prachovic jejich starostka Bohuslava Čepová. Podle Umbrauna se ale jedná o spoj, který nebyl příliš využíván. Zatímco kraj doufá ve finanční úspory, představitelé obcí budou muset najít řešení velmi obtížné situace. "U obcí, které jsou závislé na železničních spojích – kam nezajíždějí autobusy – tento problém nastává," shrnul starosta Heřmanova Městce Aleš Jiroutek.

Obce nyní již nemohou změnit podobu nového jízdního řádu. V polovině září totiž zveřejnil Pardubický kraj konečnou verzi připravovaných tabulek, které začnou platit v prosinci. "Jízdní řád je uzavřen a připraven k tisku," upozornil Michal Štěpán z pardubického Krajského centra osobní dopravy Českých drah. Případné další připomínky se tak projeví až ve změně, která začne platit v březnu.

České dráhy příští rok dostanou na dorovnání ztráty, která vzniká provozováním regionálních vlaků v Pardubickém kraji, přes 400 milionů korun. Téměř 300 milionů dá kraj, necelých 150 milionů přidá i stát.

### 09. 10. 2009 Královéhradecký kraj zruší více vlaků, než ministerstvo čekalo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69216-kralovehradecky-kraj-zrusi-vice-vlaku-nez-ministerstvo-cekalo/>)

Výrazné škrtky v železniční dopravě, které ohlásil Královéhradecký kraj, jsou podle ministerstva dopravy přehnané. Kraj zdůvodnil omezení tím, že na placení regionálních vlaků dostane od ministerstva méně peněz než letos. Státní úřad ale tvrdí, že snížení jeho příspěvku není tak zásadní, aby musel kraj zrušit celou desetinu vlaků.

Celkem ujedou regionální vlaky v Královéhradeckém kraji v příštím roce asi o 600 tisíc kilometrů méně než letos. Škrtky se dotknou takřka všech tratí, často také přibudou přestupy. Podle ministerstva dopravy je ale omezení přehnané, ačkoli úřad přiznává, že dá kraji příští rok menší příspěvek na dorovnávání ztráty z regionální železniční dopravy. "Pokud kraj hovoří o deseti procentech, je to pro nás překvapivé číslo – poměrně vysoké. Průměrně jsme se dohodli na tom, že budou spoje

kráceny přibližně o jedno, maximálně o dvě procenta," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Kraj se hájí tím, že sice zruší desetinu vlaků, ale odpovídajícím způsobem posílí autobusy. "Veškeré výpadky drážní dopravy nahradíme autobusy," uvedl radní Josef Ješina. Autobusy jsou pro objednatelů výhodnější zejména na tratích, kde nejedí dlouhé vytížené vlaky, nýbrž jenom jeden malý motorák. Se škrty nejsou spokojeny ani obce a jejich obyvatelé. Přes příslib autobusů se například obávají, že se nedostanou do práce. "Nedostaneme se do Staré Paky a nebudeme mít vlakové spojení směrem na Trutnov," upozornil starosta Sobotky Stanislav Tlášek. Podobně se vyjadřují cestující, kteří mají pocit, že krajští úředníci vlakem vůbec nejedí a nedělá jim tak problém zrušit i vytížené spoje.

### 09. 10. 2009 Výluka v Německu zpomalí rychlíky do Mnichova i Orient-Express

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69007-vyluka-v-nemecku-zpomali-rychliky-do-mnichova-i-orient-express/>)

Výluka na bavorské trati mezi Schwandorfem a Regensburgem bude dva týdny ovlivňovat všechny projíždějící vlaky včetně rychlíků Praha – Mnichov. Ty budou stejně jako další rychlíkové vlaky kategorie Alex rozkopaným úsekem pomalu projíždět, zastávkové vlaky Německých drah i Arrivy ale budou nahrazeny autobusy. Výluka potrvá od 10. do 25. října, v závěrečném víkendu se k ní přidá také výluka úsecích Furth im Wald – Cham a Regensburg – Neufahrn, která cestující z Prahy do Mnichova zdrží ještě více – také oni se totiž budou muset přесunout do autobusů. Kvůli této výluce pojedí mimořádně po trase přes Ústí nad Labem a Karlovy Vary také Orient-Express, který 24. a 25. října zavítá do Česka.

Mezi Schwandorfem a Regensburgem jedí vlaky Arrivy v kategoriích Alex a Vogtlandbahn a Regional Expressy Českých drah. Každý z těchto typů spojů ovlivní výluka jinak. Nejméně starostí si budou muset dělat cestující v alexech, které při průjezdu po rozkopané trati pouze naberou zpoždění. Do kategorie Alex patří i dva páry rychlíků, které jedí mezi Prahou a Mnichovem. Zastávkové regionální motoráky Vogtlandbahn budou odřeknuty v celém úseku Regensburg – Schwandorf a cestující budou muset přestoupit do autobusů. Vlaky Německých drah (DB) jedoucí v kategorii Regional Express (odpovídá českému spěšnému vlaku) nahradí autobusy v úseku Schwandorf – Maxhütte-Haidhof.

V závěrečném víkendu 24. a 25. října se výluka rozšíří na další dva úseky, po nichž projíždějí rychlíky z Prahy. Do autobusů budou muset přestoupit všichni cestující v úseku Furth im Wald – Cham, výluka ovlivní jízdu dvou párů rychlíků Praha – Mnichov a dalších dvou párů Praha – Norimberk. Cestující do Mnichova budou muset přestoupit do autobusů ještě jednou, a to v úseku z Regensburgu do Neufahrnu. Do Mnichova proto spoje dorazí nejméně hodinu opožděny.

### 10. 10. 2009 Blanenský železniční most je zachráněn

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69219-blanensky-zeleznicni-most-je-zachranen/>)

Dvojice jeřábů dnes stěhovala historický železniční Ježkův most v Blansku. Ten překážel plánovaným úpravám koryta řeky, ale železničním nadšencům se podařilo zajistit jeho přestěhování. Přesun mostu překonávajícího Svitavu, po němž vedla nepoužívaná vlečka, byl složitější, než se předpokládalo. Neváží totiž odhadovaných 40 tun, ale o třetinu více – 56 tun. Pro dva jeřáby to tak bylo velké břemeno, řekl Tomáš Novotný, který operaci řídil.

Most byl proto přesouván na nedaleké volné prostranství postupně. Byl při tom opřený o jeden z původních pilířů. Musela se měnit místa, za která byl na jeřáby pověšen, aby byla správně rozložena jeho hmotnost. Nakonec ale skončil na správném místě na zelené ploše nedaleko Svitavy. Během příštího roku by měla být konstrukce opravena. Blanenský příznivci železnice ze spolku Kolejová chtějí na most umístit historický poštovní vagon a vybudovat v něm expozici o železnici.



Ježkův most sice zatím nemá oficiální statut památky, v budoucnu jej ale patrně získá. Je asi 150 let starý a vznikl jako součást železniční trati Plzeň – Praha, která byla otevřena v roce 1862. Za první republiky byl ale demontován. Zakoupila ho slévárna a kovárna blanenské společnosti K. a R. Ježek a most potom bezmála sto let sloužil jako součást vlečky do podniku. Za druhé světové války ho Němci nestihli vyhodit do povětří. "Zůstal 9. května 1945 jako jediný most, který nebyl poškozen,"



vedl předseda sdružení Kolejová Jiří Šimůj. Svým účelům sloužil až do roku 1996. Od té doby je nevyužíván. Při revitalizaci koryta řeky Svitavy se uvažovalo o tom, jak s ním naložit. Vodohospodáři trvali na tom, aby byl z říčního koryta odstraněn. Hrozilo to, že skončí ve šrotu. Jeho využití nabídl až spolek Kolejová.

## 12. 10. 2009 V Indii jezdí vlaky, kam muži nesmějí. Indky si libují

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-indii-jezdi-vlaky-kam-muzi-nesmeji-indky-si-libuji-fho-zahranicni.asp?c=A091012\\_102917\\_zahranicni\\_ipi](http://zpravy.idnes.cz/v-indii-jezdi-vlaky-kam-muzi-nesmeji-indky-si-libuji-fho-zahranicni.asp?c=A091012_102917_zahranicni_ipi))

Muže tady nechceme! Bylo skoro nemožné, abyste v patriarchálně založené Indii někde zahlédli takovouhle "rebelantskou" cedulku. Až donedávna. Teď ji můžete spatřit na některých indických vlacích. Pravda v poněkud "korektnější" verzi – "Jen pro ženy". Indické dráhy totiž zkušebně zavedly osm vlaků, kterými muži cestovat nemohou. Nesmějí. Jde o příměstské soupravy, "ženské speciály", na nevytíženějších příměstských trasách kolem gigaměst Dillí, Bombaj, Kalkata a Madrás.

Kdo indickou železnici, její až proti fyzikálním zákonům přečpané vlaky, trochu poznal, ten ví, že se nejedná o žádnou diskriminaci "silnějšího" pohlaví, ale o nezbytnost. Dalo by se říci, že tuhle místní raritu si vyžádala doba. Indická ekonomika v posledních letech raketově roste, v neposlední řadě i díky milionům žen, které nově vstoupily na trh práce (dříve něco takového nebylo vůbec běžné). A tyhle ženy se do zaměstnání potřebují také nějak dostat, nejlépe bezpečně a alespoň trochu komfortně. Zejména v přelidněných indických městech to je ovšem skoro neřešitelný problém. Přisprostlé sexuální narážky, posměšky všeho druhu, ale také nevybíravé fyzické obtěžování, to byl ve smíšených vagonech pro zaměstnané Indky denní chléb. Úřady zkoušely všechno možné, aby ženy ochránily. Teď vsadily na "Ladies Specials".

### Indky si libují jako nikdy

Vypadá to, že konečně jde o trefu do černého. Indky si totiž nové opatření nemohou vynachválit. "Je to prostě skvělé, fantastické," rozplývala se před reportérkou The New York Times Kirana Khasová, učitelka, která dlouhé roky trpěla v nabitých příměstských vlacích. "Až tady se po letech cítím bezpečně. Žádní kapsáři, žebráci, nikdo se na vás oplzle netlačí, tenhle vlak je jako zázrak," dodala. Je ještě něco, co člověka na těchto pro mnohé ženy "zázračných" vlacích na první pohled překvapí. Jsou to jasné, zářivé barvy. Předek lokomotivy je světloune modrý a tmavě červený, vagony pak světle žluté. Komfortní cestování si pro server britské televize BBC pochvalovala i Suprija Čatterdžiová. "V obyčejných vlacích je strašlivý nepořádek, vřava," stěžovala si. "A sednout si? O tom jsem si mohla nechat jen zdát. A toho jakoby nechtěného osahávání v tlačenicích. Proti těmhle zážitkům je ženský vlak sváteční projížďkou," uvedla.

Indie měla dlouhá století pověst země, kde muži jako páni tvorstva nekompromisně panují. V poslední době se to ale mění. Ani Indky se už nechtějí jenom krčit u plotny. A ani nemusí. Nejmocnějším politikem v zemi je teď žena, Sonia Gándhiová, šéfka vládního Indického národního kongresu. Země má i prezidentku. A teď už i speciální ženské vlaky.

## 12. 10. 2009 Vindobona: Před 30 lety skončila sláva motorových expresů, dnes je nahrazují klimatizované soupravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3250/>)

Jeden z nejslavnějších mezistátních expresů Evropy Vindobona změnil před 30 lety tvář. Charakteristické lehké motorové jednotky, podle kterých bylo možné Vindobonu rozeznat od ostatních vlaků, byly nahrazeny klasickými vagóny a lokomotivami. Dnes je více než padesátileté tradiční spojení Berlína, Prahy a Vídně zařazeno do systému rychlých a komfortních vlaků EuroCity. Souprava je sestavena z moderních klimatizovaných vagonů českých, rakouských a německých železnic. Od prosince bude patřit mezi evropské denní mezistátní expresy s nejdelší trasou, více než 1 500 kilometrů.

Expres Vindobona začal jezdit mezi Berlínem, Prahou a Vídní v roce 1957. Od počátku se odlišoval od jiných vlaků svojí rychlostí, nasazením lehkých motorových jednotek a patřil mezi nemnoho přímých spojů, které překračovaly neproniknutelnou „železnou oponu“. Jednalo se o jeden z mála vlaků východní Evropy, který měl charakter luxusních západoevropských expresů TEE (TransEuropExpres). Od počátku provozu do roku 1979 se cestující setkali s různými typy souprav od německých předválečných motorových vlaků typu Hamburg a Leipzig, několika typů motorových jednotek tehdejších Československých státních drah (ČSD) až po rakouské vlaky označené „Blauer



Blitz“ (Modrý blesk). Nejcharakterističtější soupravou pro Vindobonu se staly poslední motorové jednotky bývalých východoněmeckých železnic DR (viz fotografická příloha). Na tehdejších socialistických železnicích nabízely nebyvalý komfort srovnatelný s vlaky západoněmeckých drah DB.

Motorové vlaky byly v roce 1979 nahrazeny klasickými soupravami z běžných rychlíkových vozů a lokomotiv. Těch se během jedné cesty mezi Berlínem a Vídní vystřídalo v některých obdobích téměř deset. V roce 1980 dokonce zajišťovala dopravu Vindobony přes česko-rakouskou hranici z Českých Velenic do Gmündu dokonce parní lokomotiva. Šlo tak o poslední expres v západní Evropě vedený parní lokomotivou. Situace se zlepšila až po „Sametové revoluci“, kdy se na Vindoboně objevily moderní klimatizované vozy a také výměn lokomotiv ubylo. V současné době je souprava EuroCity Vindobona sestavena z klimatizovaných vozů českých, rakouských a německých železnic. Vlak nabízí jídelní vůz s bistroem. I ve vozech 2. třídy mají cestující k dispozici elektrické zásuvky 230 V pro dobíjení notebooků nebo mobilních telefonů. Ve vlaku jsou také speciální místa pro vozíčkáře včetně bezbariérového WC a ve vlaku je možná také přeprava jízdních kol. Souprava na některých místech své trasy dosahuje až dvou set kilometrovou rychlost a v jejím čele se mezi Prahou a Vídní objevuje např. i jedna z nejmodernějších evropských lokomotiv Taurus. Tento typ je držitelem světového rychlostního rekordu elektrické lokomotivy s rychlostí 357 km/h.

Vindobona jezdila od počátku provozu až do roku 1992 po trase Berlín – Drážďany – Praha – Tábor – Vídeň. Více než 700 kilometrů dlouhou trať projela v 70. letech za téměř 12 hodin průměrnou rychlostí okolo 60 km/h. V polovině 80. let se jízdní doba dokonce protáhla na téměř 13 hodin. Výrazněji se situace změnila až na počátku 90. let přesměrováním Vindobony na trasu Berlín – Praha – Brno – Vídeň. Přestože nová trasa byla s téměř 800 kilometry delší, doba jízdy klesla pod 10 hodin a průměrná rychlost se zvýšila na přibližně 80 km/h. V letošním roce jí cesta mezi Berlínem a Vídní trvá přibližně 9,5 hodiny s průměrnou rychlostí kolem 84 km/h, přitom na českém území jsou tyto hodnoty vyšší a Vindobona patří mezi nejrychlejší vlaky ČD. Celkem 440 kilometrů z Děčína do Břeclavi urazí za 4 hod. 56 min. rychlostí přibližně 90 km/h. Mezi Brnem a Břeclaví, kde je povolena maximální rychlost až 160 km/h, je průměr včetně rozjezdu, brždění a pomalé jízdy přes rozsáhlý areál brněnského a břeclavského nádraží dokonce 107 km/h.

Trasa Vindobony se během uplynulých 50 let také několikrát změnila. V Berlíně, Vídní i v Praze zajížděla postupně na několik různých nádraží, mezi Prahou a Vídní využívala 35 let trať přes Tábor, později přes Havlíčkův Brod a Brno a nyní přes Českou Třebovou a Brno. Od roku 2001 byla její trasa prodloužena na sever z Berlína do Hamburku. Od prosince letošního roku se pak stane mezistátním denním exprem sestaveným z klasických vozů s jednou z nejdelších tras v Evropě. Zajistí přímé spojení Hamburku, Berlína, Prahy, Brna, Vídně a jihorakouského Villachu po trati dlouhé přes 1 500 kilometrů. Tuto transkontinentální trať urazí za necelých 16 a půl hodiny.

Vindobona dnes zajišťuje moderní a rychlé spojení Prahy s Berlínem a Hamburkem na severu Evropy, Vídní a nově od prosince 2009 také Villachem v Rakousku. Cesta z Prahy do Berlína trvá přibližně 4 a půl hodiny, do Hamburku pak 6 a ¼ hodiny a do Vídně 4 a půl hodiny. Vlak je sestavený z moderních klimatizovaných vagónů a cestující si může vybrat mezi klasickými oddíly nebo velkoprostorovými vagóny. Vindobona je vybavena pro pohodlné cestování vozíčkářů a cyklistů. Ve spoji lze využít také výhodné jízdenky eTicket v ceně 19 Euro z Prahy do Vídně, 29 Euro z Prahy do Berlína nebo z Brna do Drážďan, 39 Euro z Brna do Berlína či z Prahy do Hamburku a 49 Euro z Brna do Hamburku. Expres Vindobona je pojmenovaný latinským názvem rakouské metropole Vídně.

## 12. 10. 2009 Britové prodají Eurotunnel, aby vyšli s penězi

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/69392-britove-prodaji-eurotunnel-aby-vysli-s-penezimi/>)

Britská vláda začne ve velkém rozprodávat státní majetek, aby zalátala rostoucí díru v rozpočtu. Během příštích dvou let se tak Británie zbaví třeba podílu na železničním tunelu pod kanálem La Manche, který ostrovní království spojuje s kontinentální Evropou, a dalšího majetku v celkové hodnotě 16 miliard liber, tedy přes 440 miliard korun.

## 12. 10. 2009 Rychlíky z Prahy na Kolín budou od prosince zase jezdit rychle

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69412-rychliky-z-prahy-na-kolin-budou-od-prosince-zase-jezdit-rychle/>)

Cesta rychlíkem z Prahy do Kolína nebo Pardubic bude opět skutečně rychlá. Vlaky jedoucí z pražského hlavního nádraží po trati přes Český Brod se totiž po dvou letech vrátí na čerstvě

zrekonstruovanou trať z pražské Libně do Běchovic a nebudou muset tento úsek objíždět po nákladní trati přes Vršovice a Malešice. Jízdní doba do Kolína se sníží o pět až deset minut, část vlaků Eurocity bude z Prahy do Pardubic opět jezdit pouze hodinu. V současnosti trvá tato cesta vlakům výchozím z Holešovic, které projíždějí přes rozkopyaný úsek Libeň – Běchovice, 64 minut, spoje výchozí z hlavního nádraží jedou zhruba hodinu a čtvrt.

Po dokončení prací na trati z Libně do Běchovic přibude v tomto úseku jedna kolej, trať tedy naváže na trojkolejný úsek, který dosud končil již v Běchovicích. V provozu bude od prosince také čtyřkolejně napojení na loni zprovozněné Nové spojení a opravená nástupiště v Libni, Kyjích, Dolních Počernicích a Běchovicích. Vyplývá to z materiálu o rozvoji železnice v Praze, který připravila Správa železniční dopravní cesty.

Dokument také uvádí, že kvůli nedostatku financí budou některé železniční projekty v metropoli odloženy. To se dotkne například rekonstrukce trati Praha – Kladno s novou odbočkou na letiště, jejíž stavba se zřejmě začne připravovat nejdříve v roce 2013. Tehdy již ale měla být hotová. Odložení projektu proto kritizují někteří zastupitelé. "Schválili jsme si, že podporujeme rozvoj letiště, ale rezignovat na to, jak se budou cestující na letiště dopravovat, mi přijde hloupé. Je podepsáno memorandum, tak jak je možné takhle jednoduše dát tento projekt k ledu," uvedla na jednání magistrátního dopravního výboru Petra Kolínská (SZ). Výbor na svém zasedání probíral právě zprávu SŽDC o rozvoji železnice v Praze.

Problémy s financováním by se podle materiálu mohly dotknout také obnovy úseku z Holešovic do Bubenče, kde se počítá také s novou zastávkou Praha-Podbaba, nebo rekonstrukce úseku mezi hlavním a smíchovským nádražím. Kvůli snaze získat dotaci z EU na novou trať Praha – Beroun, jež má vést pod Barrandovem, se podle ředitele SŽDC Jana Komárka také v současnosti přepracovává projektová dokumentace tohoto projektu. Již delší dobu naplánovanou rekonstrukci trati z Běchovic do Úval nekomplikuje nedostatek peněz, ale problémy se stavebním povolením na protihlukovou zeď v Úvalech. Zbývá část trati z Prahy na Kolín se měla začít rekonstruovat po dokončení úseku Libeň – Běchovice, ale zatím se na ní pracovat nebude.

### 13. 10. 2009 Žluté rychlíky jen tak nevyjedou. Zastavili je odboráři

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=649958>)

Duel Českých drah proti "žlutým" vlakům společnosti RegioJet, tedy dceřiné společnosti Student Agency Radima Jančury se odkládá. A to nejméně o půl roku. Ministerstvo dopravy sice původně slibovalo, že první trať zpřístupní ve výběrovém řízení i konkurenci ČD co nejdříve, teď je ale všechno jinak. Šanci získat smlouvu na rychlíkovou trať překazili RegioJetu odboráři dopravních společností. Ti totiž zatlačili pod hrozbou stávky na premiéra Jana Fischera mimo jiné i s požadavkem, aby se výběrová řízení pro dálkové trati odsunula až po přijetí nového zákona o veřejné dopravě. Uspěli.

"Pan premiér přislíbil, že se soutěže odloží až po schválení zákona o veřejné dopravě. Ten je nyní připravován, hotový by měl být na přelomu listopadu a prosince. Potom půjde do vlády. Jeho schválení předpokládáme do půl roku," uvedl Jakub Ptačinský z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Odboráři argumentovali tím, že zákon o veřejné dopravě by měl změnit pravidla pro tyto zakázky. Navíc se jim nelíbí ani privatizace rychlíkových spojů. Podle nich jsou v železniční dopravě jediné ziskové a dráhy tak mohou vyrovnávat ztrátové spoje regionální. Těmi by však soukromý dopravce nebyl zatížen.

#### Jančura: at' ministerstvo drží slib

Majiteli Student Agency a předsedovi dozorčí rady RegioJetu se zase nelíbí postup ministerstva. "Nový zákon s tímto výběrovým řízením vůbec nesouvisí. Přišli jsme s nabídkou, která představuje úsporu asi 9 miliard korun. Domluva zněla, že se dálkové tratě neotevřou najednou, ale budou se postupně vypisovat výběrová řízení. Ministerstvo slíbilo první soutěž do konce tohoto roku. Pokud z ní vycouvá, budeme si stěžovat v Bruselu," konstatoval Radim Jančura. Tvrdí, že na další období nemůže ministerstvo zadat provoz na dálkových tratích automaticky Českým drahám, pokud má k dispozici alternativní a výhodnější nabídku.

#### Ministerstvo: půlrok nic nezmění

Ministerstvo však Jančurovy argumenty odmítá. "Původně diskutovaný termín vycházel z předpokladu, že současná vláda povede Českou republiku pouze půl roku a nebyl nijak závazný. Situace se však změnila, i v důsledku jednání s odbory. Není nic, co by ministerstvo tlačilo k co nejčasnějšímu vyhlášení soutěže," vysvětlil Ptačinský. Dálková doprava na příští rok je zajištěna Českými drahami, jízdní řády jsou již v platnosti. Nový dopravce by mohl do systému zasáhnout až

v roce 2011. Je možné, že Jančurův RegioJet nebude jediným zájemcem o rychlíkovou dopravu v Česku, zájem by mohli mít i zahraniční dopravci jako Veolia Transport nebo Arriva, jejichž zástupci se jednání na ministerstvu v minulosti účastnili.

### 13. 10. 2009 Masarykovo nádraží se zatím nepřestaví. Praha stopla řadu projektů

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-38637530-masarykovo-nadrazi-se-zatim-neprestavi-praha-stopla-radu-projektu>)

Pražští radní odsouhlasili změny, které mají mít celoměstský dosah. Z původně dvou desítek návrhů vyřadili asi zhruba polovinu s tím, že se budou projednávat až později. "Krise dopadla i na developery, někteří odkládají své plány," poznamenal radní Martin Langmajer (ODS). Z územního plánu tak vypadla výrazná přestavba nádraží Žižkov, Masarykova nádraží nebo nádraží Smíchov, kde měly vyrůst kanceláře a stovky bytů. Projekty plánované v těchto lokalitách by si vyžádaly investice v řádech stovek miliard korun.

### 13. 10. 2009 Optimalizace Beroun – Zbiroh v plném proudu

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

Hlavním přínosem probíhající stavby na železničním úseku mezi Berounem a Zbirohem bude vyšší traťová rychlost a pohodlnější přístup k vlakům ve všech stanicích a zastávkách. Celková délka rekonstruovaného úseku je 23 647 m, z toho 7 510 m činí přeložky. Na novém tělese budou zvětšeny poloměry oblouků pro navrhovanou rychlost 120 km/hod. Součástí stavby je také tunelový úsek. Délka tunelu bude 324 m. Investorem akce je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Stavba je v plném proudu od října loňského roku. Nabízíme souhrn činností, které již byly zrealizovány. Výluka 1. traťové koleje v úseku odbočka Popovice až po žst. Zdice (vč. staniční výluky liché skupiny žst. Zdice) proběhla v době od 1. července 2009 do 13. září 2009. V tomto úseku byla prováděna kompletní sanace a výstavba nového železničního spodku, byly postaveny protihlukové stěny, opěrné zdi, provedena kabelizace a instalováno osvětlení. V žst. Zdice byla dána do provozu 1. etapa podchodu včetně ostrovního nástupiště mezi 1. a 3. kolejí a nástupiště u výpravní budovy včetně zastřešení. Zkušební provoz byl zaveden 14. září 2009. Souběžně s tím začala výluka II. traťové koleje v úseku Popovice – Zdice včetně sudé skupiny v žst. Zdice začala 13. září.

V místě bývalého lokomotivního depa v žst. Zdice je v současné době prováděna sanace podloží zasaženého provozem depa a současně zde roste těleso nové trasy dvoukolejného úseku. Důležitou součástí stavby bylo také přeložení vysokotlakého plynovodu DN 300. Práce byla provedena 20. září. Přeložka vzdušného vedení linky ČEZ v zářezu ve Zdicích začne 15. října 2009 a rovněž se projednává přeložka vzdušného vedení u obce Kotopeky.

Pokračují zemní práce na vytěžení zářezu u Zdic a ukládání zeminy do protihlukového valu u obce Bavoryně. Pokračují práce na násypových tělesech přeložek tratí u Praskoles, Kotopek a u Hořovic. Průběžně se zpevňují a rozšiřují přístupové komunikace. Byla zahájena výstavba tunelu u obce Osek. Pokračuje výstavba nového objektu pro technologii staniční reléové zabezpečovací zařízení (SRZZ) a trakční transformovny (TT) ve Zdicích.

Dodavatelem stavby je sdružení firem SKANSKA DS a.s., SSŽ a.s. a VIAMONT DSP a.s. Vedoucím sdružení je SKANSKA DS a.s. Projektantem stavby je Metroprojekt Praha a.s. Ukončení stavby Optimalizace trati Beroun – Zbiroh je naplánováno na červenec 2011. Investiční náklady jsou 4,491 mld. Kč. Stavba je financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Optimalizace trati Beroun – Zbiroh je zařazena do seznamu prioritních projektů v rámci Operačního programu Doprava. Spolufinancování stavby Optimalizace trati Beroun – Zbiroh je plánováno z Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava z Fondu soudržnosti.

Stavba Optimalizace úseku Beroun – Zbiroh je rozdělena na tyto části:

- Beroun – Zdice
- žst. Zdice
- Zdice – Hořovice (zastávky Stašov a Praskolesy)
- žst. Hořovice
- Hořovice – Zbiroh (zastávka Cerhovice)

**Harmonogram stavby**

Rok 2010: Dokončovací práce v žst. Zdice, peronizace žst. Hořovice, pokračování prací na přeložkách v úseku Hořovice – Zbiroh.

Rok 2011: Hořovice – Zbiroh a propojení stávající osy kolejí s kolejemi na přeložkách a tunelu Osek. Dokončení stavby.

## **14. 10. 2009 České dráhy zrychlily zavádění nových bezbariérových souprav, letos jich přibude přes 70**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3258/>)

Celkem 73 bezbariérových vlakových souprav v hodnotě téměř 4 miliard Kč uvedou v letošním roce do provozu České dráhy. Drtivá většina jich najde uplatnění v regionální a příměstské dopravě, kde usnadní cestování vozíčkářům i dalším občanům, kteří mají obtíže s pohybem. České dráhy tak budou mít na konci roku k dispozici přibližně 325 bezbariérových vozů a ucelených jednotek. S novým jízdním řádem tak významně rozšíří počty bezbariérových spojů v celé České republice.

Dnes nejrozšířenějším typem bezbariérového vozidla jsou soupravy Regionova. V letošním roce jich bude uvedeno do provozu 46 a jejich celkový počet již překročil 100 kusů. Zajišťují komfortní cestování vozíčkářům na hlavních i lokálních tratích ve všech oblastech Čech, Moravy a Slezska. „Díky Regionovám jsme významně rozšířili počet bezbariérových spojů již v loňském roce a letos od prosince to bude podobné,“ uvádí ředitelka oboru provozu osobní dopavy Luďka Hnulíková a hned doplňuje některé trasy, kde se nové Regionovy v průběhu letošního roku objevily: „Vozíčkáři se dostanou snáze například z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic, z Nymburka do Mladé Boleslavi a Turnova nebo z Valašského Meziříčí do Rožnova.“ Regionova má snížený nástupní prostor do úrovně moderních nástupišť a je vybavena také prostornou bezbariérovou toaletou.

Pro neelektrifikované tratě jsou určeny také řídicí vozy řady 954.2 s nástupní plošinou a speciálně upraveným WC pro vozíčkáře. Ty jezdí spolu s velkými motorovými vozy například na rychlících a spěšných vlacích v okolí Brna, z Prahy přes Kladno do Rakovníka nebo z Trutnova do Kolína a dále do Mladé Boleslavy, České Lípy a Rumburka. „V letošním roce nasazujeme do provozu dalších 15 těchto bezbariérových vagónů,“ připomíná Luďka Hnulíková. Podle ní zajistí rozšíření služeb pro vozíčkáře hlavně na jižní Moravě na tratích vycházejících z Brna.

Dalším bezbariérovým vlakem jsou elektrické jednotky CityElefant, kterých uvádí České dráhy do provozu 12 kusů. „Tyto moderní pantografy jsou nízkopodlažní, mají zdvihací plošiny a jsou také vybaveny toaletou upravenou pro vozíčkáře. Postupně v okolí Prahy nahrazují starší pantografy, které byly sice také upravené pro cestování vozíčkářů, ale pro jejich starou konstrukci nejsou vybaveny například toaletou nebo speciální nástupní plošinou,“ vyjmenovává výhody nových bezbariérových jednotek Luďka Hnulíková. Nezapomněla připomenout, kde se s novými pantografy setkají cestující vozíčkáři: „Ve větší míře je nasadíme na všechny tratě v okolí Prahy. Již nyní jezdí na některých spojích v pracovní dny z Prahy do Berouna a o víkendech budou jezdit první z nich i z Prahy do Benešova u Prahy. Tři soupravy posílí bezbariérovou dopravu také v Moravskoslezském kraji na linkách S1 a R1 spojujících Opavu, Ostravu a Český Těšín.“

České dráhy uvedou do provozu další bezbariérové vlaky i v příštím roce. Kromě dokončení dodávek souprav Regionova a CityElefant, kterých bude v roce 2010 v provozu celkem 60, se připravují nové projekty bezbariérových vlaků. Na konci roku 2010 by tak České dráhy mohly disponovat přibližně 380 bezbariérovými vozy nebo ucelenými jednotkami. To je výrazné zrychlení zavádění bezbariérových vlaků, neboť ve výhledu z roku 2007 České dráhy počítaly jen s 300 vozidly. Skutečnost tak bude přibližně o 25 % lepší.

České dráhy a jejich předchůdce Československé státní dráhy (ČSD) patří k průkopníkům bezbariérového cestování v České republice. Jako první dopravní firma v tehdejší Československu nakoupila již v roce 1988 velký počet bezbariérových vozidel, více než stovku speciálních vagónů s upraveným oddílem a WC pro vozíčkáře. Část vozů byla navíc vybavena speciální zdvihací plošinou pro snadný nástup vozíčkářů. Od roku 1991 zveřejňují také informace o bezbariérových spojích přímo v jízdních řádech. Od přelomu 80. a 90. let neustále pokračují v odstraňování bariér při cestování vozíčkářů. V posledních letech zadaly nákup pouze takových regionálních vozidel, která jsou přizpůsobená pro cestování vozíčkářů.



**14. 10. 2009 Nové ČD Tipy do Lince a Salcburku**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=83000>)

České dráhy zahájí v pátek 16. října prodej levných zpátečních jízdenek do Rakouska. Zhruba každý druhý měsíc nabízí dopravce na svém eShopu cenově výhodné akční jízdenky ČD Tip do zahraničí a tentokrát padla volba na dvě turisticky atraktivní rakouská města Lince a Salcburk. Oba nové zpáteční ČD Tipy budou stát 19 EUR a bude na ně možné cestovat do Lince nebo do Salcburku o víkendech 24.10./25.10., 31.10./1.11. a 7.11./8.11. Pro cestu tam použijí cestující sobotní spoj EuroCity 101 „Jože Plečnik“ a zpět do České republiky pojedou nedělním EC 100 „Jože Plečnik“. V ceně ČD Tipu je započítána i cena místenky pro cestu tam; pro cestu zpět je možné si místenku dokoupit u pokladní přepážky ČD. Vedle Prahy je nástup do vlaku možný ve všech stanicích, kde vlak EC 101 na území ČR zastavuje (vyjma stanice Rybník).

Sobota: EC 101 „Jože Plečnik“ – odjezd z Prahy hl.n. 7:14, příjezd Linz Hbf 12:18 a Salzburg Hbf 13:47

Neděle: EC 100 „Jože Plečnik“ – odjezd ze Salzburg Hbf 14:22 a Linz Hbf 15:35, příjezd Praha hl.n. 20:41

Prodej ČD Tipů Lince a Salcburk bude na eShopu ČD probíhat od 16. do 22. října (nebo do vyprodání kontingentu).

**Podmínky pro jízdenky ČD Tip**

- jízdní doklady jsou vždy zpáteční,
- platí pro 2. vozovou třídu, doplatek do 1. třídy není možný,
- jízdní doklady platí pouze ve vlacích, uvedených na jízdním dokladu,
- doklady se zakupují výhradně přes eShop ČD (nikoliv pomocí služby TeleTiket),
- při jedné transakci lze zakoupit max. 5 jízdenek ČD Tip,
- nabídku lze využít pouze do vyčerpání stanoveného limitu počtu jízdenek na vlak a den (kontingent),
- u nabídky ČD Tip nelze z důvodů na straně cestujícího uplatnit právo z přepravní smlouvy na výměnu dokladu nebo návratek jízdného, a to ani jeho částí,
- aktuální informace o relaci, ceně, konkrétních vlacích a termínu předprodeje jsou zveřejňovány průběžně na eShop ČD.

**S ČD Tipem získáte i slevu na kulturní akce v rámci LINZ09**

V rámci velké kulturní akce LINZ09 nabízejí ČD a ÖBB ve spolupráci s městem Lince pro držitele jízdenek z České republiky do Lince speciální nabídku při nákupu vstupenek LINZ09. Ta umožňuje bezplatnou návštěvu řady muzeí a výstav, využití městské hromadné dopravy v Linci a zlevněnou návštěvu dalších zajímavých míst. Standardní cena jednodenní karty je 15 EUR, třídenní karty pak 25 EUR. Držitel vlakové jízdenky si však může tuto kartu pořídit za 10, resp. za 20 EUR.

**14. 10. 2009 Lidl prodal za šest dnů 7 000 jízdenek, prodejní kapacita jízdenek na Ostravsku je téměř vyčerpána**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3267/>)

Od čtvrtka 8. října prodává řetězec Lidl jednodenní síťové jízdenky ČD Net Lidl a do včerejška si je pořídilo už přibližně 7000 zákazníků. Cestující s nimi mohou za 149 korun ve státní svátek 28. října cestovat 2. třídou vlaků Českých drah bez omezení celý den a v celé síti. Jízdenku si lze koupit výhradně u pokladen obchodů Lidl v předprodeji do 27. října nebo do vyprodání nabízené kapacity.

Jízdenek se zatím prodalo za víc než milion korun a další dodatečné tržby přinese Českých drahám prodej rezervací na vlaky SC Pendolino a ostatní dálkové spoje, z nichž některé jsou již nyní téměř vyprodané. Platí to zejména pro ranní vlaky z Ostravy a Brna do Prahy a také z Prahy do Vídně. „Rychle se plní i odpolední spoje, které cestující využijí k návratu z jednodenního výletu. Největší zájem je o jízdenky ČD Net Lidl na severní Moravě a to hlavně v Ostravě, Frýdku Místku, Havířově, Opavě nebo v Olomouci,“ upřesňuje ředitel odboru produktů a obchodu Aleš Ondrůj. „Předpokládáme, že se dnes prodá dalších asi 500 jízdenek. Je zřejmé, že měl Lidl dobrý odhad, když se s námi vsadil, že jich prodá víc jak 10 000. Blížíme se prohře v námi uzavřené sázce.“



**Ve vybraných prodejnách Lidl prodej zastaven**

Jak obě společnosti předem avizovaly, budou v závislosti na překročení nabízené kapacity jízdenek omezovat jejich prodej, aby nedošlo k přeplnění vlakových spojů. V tuto chvíli už proto prodej jízdenek ČD Net Lidl neprobíhá v prodejnách v Ostravě, Opavě, Frýdku Místku, Havířově a také v jedné z olomouckých poboček. V dalších prodejnách Lidl v regionu se také počet prodaných jízdenek blíží naplnění nabízené kapacity a večer bude pravděpodobně ukončen prodej na celé severní a střední Moravě. České dráhy se v návaznosti na velký zájem o jízdenky chystají 28. října posílit nejvíce exponované spoje na trase Ostravsko – Praha a zpět.

Zatím co běžná jízdenka ČD Net na jeden den stojí 450 korun, za ČD Net Lidl zákazník zaplatí pouhých 149 korun. „Když si k tomu koupí rezervaci na Pendolino s In-kartou/Rail Plus za 100 korun v jednom směru, může si udělat výlet z Ostravy do Prahy a zpět za skvělých 349 korun a ke všemu vlakem té nejvyšší kvality. Místenka na vlaky EuroCity nebo třeba na oblíbený spoj InterCity Manažer stojí se zákaznickou kartou v jednom směru jen 35 korun,“ dodává Aleš Ondrůj. Kromě vlaků SC Pendolino nejsou místenky povinné, s ohledem na velký zájem je ale dobré si místo předem rezervovat třeba z domova přes internet nebo kontaktní centrum ČD.

**ČD Net Lidl – celodenní síťová jízdenka**

- stojí 149 korun
- je v prodeji pouze na pokladnách Lidl ČR od 8. do 27. října 2009 (nebo do vyprodání nabízené kapacity)
- platí v den státního svátku 28. října 2009
- lze na něj cestovat 2. třídou všech kategorií vlaků po celé ČR, u spojů SC Pendolino jen s povinnou rezervací
- první razítko od průvodčího musí mít čas před 12:00 hod., cestu je tedy nutné zahájit před polednem
- ČD Net Lidl má podobu účtenky s razítkem prodejce a dalšími ochrannými prvky, cestující vyplní jméno a příjmení, při kontrole ve vlaku předloží společně s jakýmkoliv průkazem se svou fotografií a jménem
- jízdenka je nepřenosná
- prodejce si vyhrazuje právo ukončit předprodej dříve v závislosti na počtu prodaných jízdenek

**Soutěž s ČD Net Lidl**

Každý, kdo si koupí jízdenku ČD Net Lidl a vyrazí s ní 28. října na výlet po České republice, se může zapojit do soutěže o nákup za 2000 korun v prodejně Lidl nebo o Kilometrickou banku Českých drah. Stačí si vytisknout formulář, který bude od 20. října ke stažení na [www.cd.cz](http://www.cd.cz) a během cesty ho podle pokynů vyplnit. Správnost údajů potvrdí průvodčí nebo pokladní v příslušné stanici razítkem. Dva soutěžící, kteří na ČD Net Lidl urazí 28. října nejdelší vzdálenost, získají jednu z uvedených cen.

**Sázka ČD Net Lidl**

Zástupci ČD a Lidl Česká republika se vsadili o počet prodaných jízdenek. Obchodní řetězec předpokládá, že jich od 8. do 27. října během předprodeje prodá více než 10 000 kusů. Pokud se to podaří, dostane v pořadí třetí účastník soutěže, který s ČD Net Lidl urazí nejdelší cestu, od Českých drah Kilometrickou banku. V opačném případě získá od Lidlu nákup v hodnotě 2 000 korun.

**14. 10. 2009 Poslední parní víkend v železničním muzeu Českých drah (17. a 18. října 2009)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3272/>)

Tuto sobotu a neděli 17. a 18. října vypraví České dráhy parní vlak s lokomotivou „Papoušek“ z Prahy do Lužné u Rakovníka, který symbolicky uzavře letošní parní sezónu. Z Lužné mohou zájemci pokračovat jiným parním vlakem v čele s lokomotivou „Čtyřkolák“ až do Kolečovic. Připravena je také jízda motorovým vozem s parním pohonem M 124.0 „Komarek“, který ze své sbírky do luženské expozice zapůjčilo Národní technické muzeum v Praze. Všechny tyto vlaky pojedou po oba dva víkendové dny.

V parním vlaku z Prahy do Lužné u Rakovníka budou řazeny historické vozy druhé třídy, po oba dva dny ho poveze parní lokomotiva 477.043 zvaná „Papoušek“. Za jednosměrné jízdné z Prahy do Lužné u Rakovníka zaplatí cestující 120 Kč, v prodeji budou i zlevněné jízdenky pro děti od 6 do 15 let. Jízdenky bude prodávat vlakový personál.

„Z Prahy Masarykova nádraží bude vlak odjíždět v 8:10, příjezd do Lužné je naplánován pět minut po desáté. Vlak zastaví po cestě v Dejvicích, Hostivici, Kladně, Stochově, Novém Strašecí a Řevničově. Zpět z Lužné se bude vracet ve 14:35,“ říká František Kaplan z železničního muzea v Lužné u Rakovníka. „Komu nebude stačit jízda do Lužné, může odtud pokračovat jiným parním vlakem s historickými vozy třetí třídy, bufetovým vozem a lokomotivou „Čtyřkolák“ až do Kolečovic. Ten bude odjíždět z Lužné u Rakovníka v 11:40 hodin a v úseku mezi Lužnou a Krupou poveze navíc také motorový vůz s parním pohonem zvaný »Komarek«. V Krupě se tento vůz od parní soupravy odpojí a ve 12:03 se obě části naráz rozjedou: parní vlak dále do Kolečovic, »Komarek« zpět do Lužné u Rakovníka. Společný rozjezd bude jistě lahůdkou pro železniční fotografy.“ Vzhledem k tomu, že »Komarek« má kapacitu 32 míst, je potřeba, aby si zájemci jízdu předem zarezervovali na telefonu 313 537 700 nebo e-mailu [luzna@muzeum.cd.cz](mailto:luzna@muzeum.cd.cz).

U příležitosti 120. výročí zahájení provozu huti POLDI Kladno proběhne navíc v areálu muzea slavnostní přehlídka úzkorozchodných parních i motorových lokomotiv. Začátky budou v 11:00, 13:00 a 15:00 hodin. V železničním muzeu si návštěvníci prohlédnou stálou výstavu parních lokomotiv a historických vozidel, modelovou a zahradní železnici nebo expozici historické železniční techniky.

Detailní informace jsou na [www.cd.cz/muzeum](http://www.cd.cz/muzeum).

#### 14. 10. 2009 Nové vlaky má draham zaplatit 10 miliard z obligací

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/69640-nove-vlak-y-ma-draham-zaplatit-10-miliard-z-obligaci/>)

Nové či modernizované vlaky, které by omladily dosavadní přestárý vozový park, chtějí České dráhy financovat z obligací. Vydat by je měly po roce 2012 a jejich prodejem plánují utržit minimálně deset miliard korun. Na Žofínském fóru to dnes řekl generální ředitel drah Petr Žaluda. "Chceme tak nahradit dosavadní způsoby financování," uvedl Žaluda. Firma nyní hradí nákup a rekonstrukci vozidel především z úvěrů od evropské železniční kempeličky Eurofima a z peněz za prodaný majetek.

##### Po kolejích v padesátiletém vlaku

Žaluda zdůraznil, že České dráhy mají třetí nejstarší vozový park v Evropě po Maďarsku a Slovinsku. Průměrné stáří vagonů a lokomotiv Českých drah překročilo 26 let, některým soupravám už ale táhne i na padesátku. Podle Žaludy by bylo nutné investovat minimálně osm miliard korun ročně, aby se vozový park významně omladil. Letos přitom na koleje vyjedou nové vozy za 4,5 miliardy korun. Cesta k vydání obligací však nebude jednoduchá. Dráhy letos přecházejí na mezinárodní účetní standardy, příští rok chtějí usilovat o mezinárodní rating. V roce 2011 by se mělo vydání obligací připravovat. Podle Žaludy si budou moci dráhy dovolit vydat obligace i díky dorovnání ztrát z regionální dopravy ze strany státu. Stát se zavázal přispívat příštích deset let na lokálky 2,7 miliardy ročně, což prý dává firmě podnikatelskou jistotu. K tomu připlácí ministerstvo dopravy 3,8 miliardy za objednané rychlíky a kraje necelých pět miliard za regionální vlaky.

#### 14. 10. 2009 Noční vlaky CityNightLine v příštím roce nezdraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69648-nocni-vlak-y-citynightline-v-pristim-roce-nezdrazi/>)

Cestování nočními vlaky po západní Evropě nebude příští rok dražší než letos. Spoje kategorie CityNightLine (CNL), které jezdí zejména v Německu a Švýcarsku a zajišťují také do Francie, Dánska, Česka a Itálie, se dočkají pouze minimálních změn také ve svých trasách a jízdních řádech. Na české území nadále povedou dvě linky CityNightLine, a to Praha – Amsterdam a Praha – Frankfurt – Curych. S počátkem letošního jízdního řádu zdražily příplatky, které je nutné zaplatit ve vlacích CNL za sedadlo, lehátko či lůžko, zdražily vesměs o jedno euro. Tentokrát se s novým jízdním řádem, který bude platit od 13. prosince, ceny nezmění. Jízdenka s rezervací místa k sezení v kupé tak bude nadále stát 43 eur, sklopná sedačka v tzv. sleeperette 49 eur, za kupé v lůžkovém voze vybavené sprchou a toaletou dá cestující nejméně 109 eur. Cestující, kteří si koupí jízdenku samostatně, zaplatí pouze za rezervaci míst, jejich cena se rovněž nezmění.

Vlaky CityNightLine jsou výhradně noční spoje, které jezdí zhruba mezi půlnocí a čtvrtou hodinou ráno bez zastávky. Večer je možné pouze nastupovat, ráno zastavují vlaky výhradně pro výstup. Původně samostatnou firmu, v níž měly podíl železniční společnosti z Německa, Švýcarska, Rakouska a Nizozemska, koupily v roce 2007 Německé dráhy a v současnosti zajišťují jejich provoz. Na spojích z Prahy i na několika dalších je ale možné setkat se i s moderními lůžkovými vagony, které německému dopravci pronajímají České dráhy.

## 15. 10. 2009 Sněhová kalamita zastavila vlaky i auta

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/181626-snehova-kalamita-zastavila-vlaky-i-auta.html>)

Noční sněhová kalamita a silný vítr způsobily komplikace v dopravě a energetice. Zejména na severu Čech a severovýchodě Moravy nevyjela řada vlaků, silničáři museli kvůli popadaným stromům uzavřít některé silnice. Na Vsetínsku byl vyhlášen kalamitní stav. Řada domácností i firem zůstala bez proudu. S podobnými problémy se potýkají i ve východních Čechách. Místy napadlo až půl metru sněhu. "Momentálně je uzavřena řada tratí a majitel železniční infrastruktury Správa železniční dopravní cesty pracuje na odstraňování sněhu a napadaných stromů," uvedla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. "Spoje ČD čekají jakmile SŽDC obnoví sjízdnost tratí na severu Čech a severovýchodní Moravě," sdělila. Na mnohých tratích leží vrstva sněhu nebo větrem polámané stromy. Vlaky nabírají zpoždění. Podle webových stránek ČD bylo v poledne kvůli sněhové kalamitě mimo provoz ještě 12 úseků.

### Úseky tratí uzavřené kvůli sněhové kalamitě

- Letohrad – Potštejn
- Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem
- Kořenov – Tanvald
- Vsetín – Velké Karlovice
- Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem
- Horní Lideč – Střelná
- Hanušovice – Dolní Lipka
- Mikulovice – Zlaté hory
- Velká kraš – Vidnava
- Hodkovice nad Mohelkou – Rychnov u Jablonce nad Nisou
- Poniklá – Martinice v Krkonoších
- Vamberk – Rokytnice v Orlických horách

## 16. 10. 2009 Nové jízdní řády vlaků již lze vyhledávat

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69837-nove-jizdni-rady-vlaku-jiz-lze-vyhledavat/>)

Vyhledat železniční spojení na dobu, kdy bude platit nový jízdní řád, je již možné. Jak budou jezdit od 13. prosince vlaky v Česku, Německu, Rakousku, Švýcarsku či Maďarsku, umožňuje zjistit vyhledávač (<http://reiseauskunft.bahn.de/>) Německých drah. Prozatím ale platí omezení způsobená tím, že některé železniční správy ještě neposkytly své vnitrostátní jízdní řády, a tak pro cesty například na Slovensku nebo ve Francii jsou k nalezení pouze mezistátní vlaky. Čeští cestující mohou v německém vyhledávači zjistit i to, jak budou jezdit regionální vlaky v krajích, které zatím nezveřejnily své železniční jízdní řády na příští rok – například Královéhradeckém nebo Středočeském. Německý vyhledávač zároveň umožňuje nakupovat v předprodeji jízdenky na některé vlaky, proto lze spoléhat především na informace o takových spojích. U některých dalších vlaků ještě je možné očekávat drobné změny.

## 17. 10. 2009 České dráhy propustí 450 lidí, ušetří sedm set milionů

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-propusti-450-lidi-usetri-sedm-set-milionu-fyn-ekoakcie.asp?c=A091016\\_202045\\_ekoakcie\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-propusti-450-lidi-usetri-sedm-set-milionu-fyn-ekoakcie.asp?c=A091016_202045_ekoakcie_abr))

České dráhy chtějí v nejbližších měsících ušetřit skoro 700 milionů korun. Prodají majetek, vyřadí zastaralé vagony a ušetří na výdajích. "Do poloviny prosince budeme muset také propustit 450 zaměstnanců," uvedl náměstek generálního ředitele drah Antonín Blažek. Firma se podle něj obejde bez nejméně vytížených pracovníků. Dráhy si je vytipují. "Například, když člověk odbavující úschovnu zavazadel udělá čtyři operace za den, tak ho určitě nutně nepotřebujeme," uvedl Blažek. Propustí i část lidí z ředitelství a část odejde do důchodu. Zatím blíže neurčený počet lidí nedůchodového věku dostane od drah kompenzaci z doprovodného sociálního programu.

Dráhy letos uzavřely klíčovou rámcovou dohodu s Asociací krajů a ministerstvy financí a dopravy na financování železniční dopravy na deset let dopředu. To by firmě významně pomohlo obnovit vozový park. "Pro dráhy to znamená tu jistotu, po které léta volaly. Umožní to radikální obnovu vozového parku, což ty jednoróční smlouvy neumožňovaly," uvedl před měsícem generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. Podle něj firma díky tomu bude moci lépe ručit za bankovní úvěry. Za ty pak koupí nové vozy, což by se podle něj mohlo podařit do deseti let při investicích mezi pěti a osmi miliardami ročně.

### Sponzorství i staré vozy do šrotu

Než dráhy smlouvy s kraji uzavřou, musí projít očistnou kúrou. "Kdybychom ji neudělali, tak ten rozdíl musíme jednorázově zaplatit," uvedl Blažek. Státní firma prodá další majetek – hlavně nepotřebná kolejová vozidla, některá půjdou také do šrotu. Omezí i dříve kritizované marketingové aktivity. Dráhy v minulosti platily sportovní nebo kulturní akce, loni za 450 milionů korun. Dráhy mají už nyní k dispozici půjčku z evropských fondů ve výši 4,5 miliardy korun, což je historicky nejvyšší částka na obnovu vozového parku. Za ty se nakupují hlavně patrové vlaky CityElefant nebo žluté soupravy Regionova a motoráky na neelektrizované tratě.

Dráhy se musí připravit i na to, kdyby se s některými kraji nedohodly. Pak by musely jít do výběrových řízení se soukromými konkurenty. Ne všechny kraje chtějí automaticky uzavřít smlouvu s drahami a některé už vypsalý tendry. Pokud by však všechny kraje využily rámcové dohody, mohly by České dráhy už od příštího roku začít s přestavbou čtyř stovek rychlíkových vozů. "Přeměnou projdou především interiéry. Tedy nová okna, sedačky, záclonky a toalety," vypočítal Blažek –mezinárodní spoje mají být obohaceny také o klimatizaci. Pokud některý kraj nevyužije služeb drah, firma obnoví méně vozů.

### 17. 10. 2009 V Přerově se srazily dva nákladní vlaky, škoda přesáhne milion

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/69878-v-prerove-se-srazilily-dva-nakladni-vlaky-skoda-presahne-milion/>)

Dva nákladní vlaky dopravce ČD Cargo se v noci na dnešek srazily v Přerově. Strojvedoucí jednoho z nich byl lehce zraněn, jeden vagon vykolejil. Vlak jedoucí z Paskova do Brna údajně projel návěstidla ve chvíli, kdy neměl. Podle mluvčího Drážní inspekce Jana Kučery přesáhne škoda milion korun. Doprava na trati z Přerova do Kojetína byla do 08:00 zastavena, spoje na jiných úsecích nehoda neomezila. Vlak jedoucí z Paskova tvořila lokomotiva s 15 vozy. Podle Kučery jeho strojvedoucí projel kolem návěstidla, kde svítila červená. Z druhé strany od Hulína do Přerova po trati projížděla lokomotiva se třemi vagony, která měla vjezd do stanice povolen. Oba strojvedoucí použili rychlobrzdu, zastavit se ale podařilo pouze kratší soupravě. "Po nárazu vlaky společně ujely asi 40 metrů, kratší z nich pak byl posunut o dalších 14 metrů. Jeho strojvedoucí utrpěl oděrky a stěžoval si na bolest palce. Strojvedoucí delší soupravy se schoval ve strojovně. Škoda na vozech činí 800 000 korun, další škody budou na železničním svršku, který momentálně pod vlaky nevidíme," popisoval Kučera. Dodal, že inspektoři dosud nemají ani náznak toho, že by střet zavinila technická závada. Také v pátek odpoledne se stala nehoda s účastí nákladního vlaku. Na železničním přejezdu se světly bez závor mezi Jamným a Jablonným nad Orlicí v Pardubickém kraji se srazil nákladní vlak s osobním automobilem. Třiačtyřicetiletý řidič vozu při nehodě zahynul.

### 19. 10. 2009 Vlaků pojede méně. Škrty nejvíce pocítí východ Čech

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlaku-pojede-mene-skrty-nejvice-pociti-vychod-cech-fwj-eko-doprava.asp?c=A091018\\_222051\\_eko-doprava\\_abr](http://ekonomika.idnes.cz/vlaku-pojede-mene-skrty-nejvice-pociti-vychod-cech-fwj-eko-doprava.asp?c=A091018_222051_eko-doprava_abr))

Cestující čekají velké změny ve vlakových jízdních řádech. Řada spojů bude dokonce zrušena bez náhrady. Část už letos v prosinci, část v průběhu příštího roku. MF DNES zjišťovala ve všech krajích na krajských úřadech, kterých tratí se úsporné škrty dotknou nejvíce. A zdá se, že to nejvíce pocítí východní Čechy. V Královéhradeckém kraji pojede v příštím roce zhruba o devět procent vlaků méně než letos. Spoje zmizí například na trati Borohrádek – Holice, Kopidlno – Bakov nad Jizerou či Opočno – Dobruška. Vlaků pojede méně i na Vysočině, v Moravskoslezském kraji, na Zlínsku a v Pardubickém a Olomouckém kraji. Najdou se však i kraje, kde bude spojů přibývat. Týká se to třeba středních Čech, kde se nově objeví například přímé vlaky na trati Praha – Lysá nad Labem – Milovice. Mnohé krajské úřady, které dotují Českým drahám ztráty na regionálních tratích, řeší paradoxní situaci. I když vlaků pojede méně, zaplatí kraj více než letos. Příkladem je Ústecký kraj.

"Jednání stále probíhají, ale České dráhy požadují navýšení z letošních 435 milionů na 720 milionů korun," řekla mluvčí kraje Magdalena Hamáčková.

### **Jak se ruší vlaky**

#### **Zlínský kraj**

Kroměříž – Zborovice (19.51), Zborovice – Kroměříž (20.33), Otrokovice – Vizovice (3.17), Vizovice – Otrokovice (23.02), Kojetín – Kroměříž (10.38), Kroměříž – Kojetín (9.52), Staré Město – Přerov (12.36), Staré Město – Otrokovice (21.52). Kolik zaplatí kraj: o 9,2 milionu korun víc než loni (234,2 milionu)

#### **Jihomoravský kraj**

O víkendu přestanou jezdit osobní vlaky na trati Hrušovany – Hevlín, spoje budou omezeny i v pracovní dny. Od 1. 7. 2010 bude na této trati osobní doprava zastavena, chybějící vlaky nahradí autobusy. Kolik zaplatí kraj: 570 milionů korun, o 50 milionů více než nyní.

#### **Plzeňský kraj**

Vlakové spoje se neruší, pouze v některých případech může dojít k časovému posunu spoje. Kolik zaplatí kraj: 372,4 milionu korun, což je o 22 milionů více než loni.

#### **Středočeský kraj**

Vlak z Českých Budějovic do Prahy, který do Prahy přijíždí v 0.05, a vlak z Prahy do Českých Budějovic, který přijíždí v 0.14. Kolik zaplatí kraj: 905 milionů korun (o 4,9 milionu více).

#### **Jihočeský kraj**

Ruší se 63 spojů, například na tratích Č. Budějovice – Strakonice, Tábor – Č. Budějovice, Strakonice – Horažďovice, Vodňany – Číčenice nebo Č. Budějovice – Č. Velenice. Jde o vlaky, které jezdí od 8 do 12 hodin, v noci a o víkendu. Kolik zaplatí kraj: 342 mil. korun, tedy o 6 milionů víc než nyní.

#### **Moravskoslezský**

Ze zhruba osmi set vlaků bude 34 zrušeno, u dalších vlaků bude omezen prázdninový a víkendový provoz. Jde o málo obsazené vlaky v brzkých ranních hodinách, v pozdních nočních hodinách a mimo špičku. Kolik zaplatí kraj: o tom kraj stále jedná s Českými drahami.

#### **Královéhradecký**

Přestane jezdit 8,5 procenta vlakových spojů, což je více než dvě stě. Bez náhrady se třeba ruší spoj z Týniště n. O. do Holic v 6.06 nebo z Chlumce do Městce v 18.33 a ve 20.33. Kolik zaplatí kraj: o 24 milionů korun více než letos, tedy 333 milionů korun.

#### **Pardubický kraj**

Ruší se necelá tři procenta vlaků, a to především nejméně vytížené spoje na Chrudimsku. Kolik zaplatí kraj: 290 milionů korun, což je o zhruba 5,5 milionu korun více, než kolik kraj Českým drahám platil v letošním roce.

#### **Kraj Vysočina**

Chystá se 60 změn, nejvíc se jich týká trati z Havlíčkova Brodu přes Jihlavu na hranice kraje. Třicet vlaků bude zcela zrušeno, jiné nepojedou v určitém úseku nebo v některých dnech v týdnu. Kolik zaplatí kraj: 249 milionů korun, o 4 miliony méně než nyní.

#### **Karlovarský kraj**

S největší pravděpodobností se žádné vlakové spoje rušit nebudou. Kolik zaplatí kraj: díky dlouhodobé smlouvě kraje s ČD z roku 2005, kdy ČD vyhrály soutěž na dopravu v kraji, zaplatí kraj totéž co loni, částka se navýší jen o inflaci.

#### **Olomoucký kraj**

Ruší se zhruba dvě procenta vlakových spojů, zatím je však podle kraje obtížné říct, které konkrétně. Kolik zaplatí kraj: 364 milionů korun, což je o 26 milionů více než loni.

#### **Liberecký kraj**

Spoje se neruší plošně, kraj jen upravuje jízdní řád – kam jezdil autobus i vlak ve stejnou dobu, bude zajíždět jen jeden druh dopravy. Kolik zaplatí kraj: stejně jako v minulém roce.



**Ústecký kraj**

Jde o jednu trať Mikulášovice – Rumburk: ruší se 18 podprůměrně vytižených spojů v pracovní dny. O víkendu a ve svátky se nic nemění. Kolik zaplatí kraj: jednání kraje s ČD stále probíhají, dráhy požadují navýšení z nynějších 435 milionů korun na 720 milionů.

**19. 10. 2009 Stávka maďarských železničářů omezila spojení se Slovenskem**

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihted.cz/c1-38702480-stavka-madarskych-zeleznicarar-omezila-spojneni-se-slovenskem>)

Maďarští železničáři komplikovali svojí stávkou vlakovou dopravu směrem na Slovensko. Podle aktuálních informací byla již stávka přerušena, ale nelze vyloučit, že se bude ještě opakovat. Stávka maďarských železničářů omezila od půlnoci provoz mezinárodních vlaků mezi Slovenskem a Maďarskem. Více souprav bude až do jejího skončení jezdit ze Slovenska jen na maďarská pohraniční nádraží. Informoval o tom mluvčí Železniční společnosti Slovensko Miloš Čikovský. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského situace zatím nemá dopad na železniční dopravu v Česku. Situace v Maďarsku se však zlepšuje, část stávkujících se podle agentury MTI do protestu nezapojila a někteří protest přerušili. Odborový svaz maďarských železnic VDSZSZ vyhlásil stávku proti vládní reformě systému veřejné dopravy a proti propouštění. Z Budapešti dnes ráno například nevyjel mezinárodní vlak EC Ján Jesenius, který jezdí na trase Budapešť - Berlín - Büchen. Soupravu tak podle Čikovského vypravila slovenská strana ze Štúrova. Z téže stanice vypravili slovenští železničáři i rychlík Hungaria do Berlína.

**Z Košic do Budapešti bez problémů**

Bez problémů by měl naopak jet vlak IC Hornád z Košic do Budapešti. Bez omezení také jezdí do Maďarska vlaky ze stanic Lenártovce a Fiľakovo. Podle jízdních řádů jezdí denně mezi Slovenskem a Maďarskem téměř 50 mezinárodních souprav. "Podle aktuálních informací byla dnes dopoledne stávka maďarských železničářů přerušena. Vlaky jedoucí z Maďarska do České republiky i opačně tak pojedou podle plánovaného jízdního řádu a v celé trase až do Budapešti i z Budapešti," řekl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

**Omezení se mohou prodloužit**

Podle dostupných informací je však situace v Maďarsku i nadále komplikovaná a nelze vyloučit, že maďarští železničáři se rozhodnou omezit dopravu v některém z následujících dní. Všem cestujícím do Maďarska nebo tranzitujícím přes Maďarsko tak doporučujeme i v příštích dnech věnovat pozornost informacím o provozu na síti maďarských železnic MÁV, dodal. Část zaměstnanců maďarských železnic podle informací tiskové agentury MTI i přes vyhlášenou stávku nastoupila do práce. Další přerušili protest ráno v 8:00 SELČ. Ve stávce tak pokračuje jen několik železničních stanic. Podle odborového svazu hrozí propouštění tisícovek železničářů. Maďarské ministerstvo dopravy ale tvrdí, že si odboráři jen špatně vyložili chystané změny.

**19. 10. 2009 Karlovarský kraj se dohodl s ČD na nové smlouvě**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70025-karlovarsky-kraj-se-dohodl-s-cd-na-nove-smlouve/>)

S Českými drahami (ČD) se dohodl Karlovarský kraj na nové smlouvě o zajištění základní dopravní obslužnosti a zaplatí jim za to příští rok 121,7 milionu korun. Smlouva s desetiletou platností bude každý rok upravována pouze o míru inflace. Další 79 milionů korun na provoz osobní dopravy v regionu dostanou ČD od státu. Celkem tak budou mít na úhradu ztráty z pravidelné dopravy v roce 2010 téměř 201 milionů korun, uvedl náměstek hejtmána Petr Navrátil. Částka, kterou ČD od kraje získají, odpovídá zhruba úrovni předchozích let. Dráhy však požadovaly více peněz s tím, že jim do pokrytí prokazatelné ztráty chybí ještě kolem 80 milionů korun. Vlaky ČD letos ujedou po regionálních tratích v Karlovarském kraji asi dva miliony kilometrů.

Podle Navrátila situaci naštěstí vyřešil stát, který chybějící finance pro železnici zajistí. "V našem rozpočtu bychom tolik prostředků nenašli. Díky garantované spoluúčasti státu, který se bude podílet také na inflační doložce, mohl kraj zaručit ČD dlouhodobou smlouvu," konstatoval Navrátil. Pro dráhy je desetileté období dostatečnou zárukou, aby do modernizace svého vozového parku investovaly, uvedl Navrátil. ČD v minulosti při jednáních s krajem právě tuto garanci už několikrát požadovaly. Smlouva, která platí od letoška do roku 2019, ale ČD zavazuje k tomu, aby investovaly do modernizace vozového parku.

V současnosti je téměř u konce příprava nových jízdních řádů na rok 2010, jejichž definitivní podobu zveřejní ČD v listopadu. Podle ředitele Krajského centra osobní dopavy Českých drah Vladimíra Omelky je už skoro jisté, že počet kilometrů ujetých vlaky ČD v regionu zůstane stejný. Dlouhodobé smlouvy na deset let uzavře Karlovarský kraj také s autobusovými dopravci. Podle Navrátila jsou jednání o podmínkách už v závěru. Na ztrátu v autobusové dopravě dával letos kraj přibližně 124 milionů.

---

### **19. 10. 2009 Vlaky pojedou ze Smržovky do Josefova Dolu nejdříve ve středu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70056-vlak-y-pojedou-ze-smrzovky-do-josefova-dolu-nejdrive-ve-stredu/>)

Železniční trať ze Smržovky do Josefova Dolu na Jablonecku nebude zřejmě průjezdná dříve než ve středu. Na horské trati nejedí vlaky už od čtvrtka, kdy se tam doprava zastavila kvůli přívalům sněhu a polomům. Trať je poslední v zemi, která ještě nebyla po sněhové kalamitě znovu zprůjezdnána. Práce na vyčištění trati ale podle mluvčího Správy železniční dopavní cesty Pavla Hally komplikuje náročný terén. "Zhruba pětikilometrová železnice vede Jizerskými horami, s odklizením polámaných stromů a větví tam musí hasičům pomáhat horolezci," vysvětlil Hala. Liberecký kraj zasáhly v minulém týdnu přívaly sněhu, místy napadlo přes půl metru těžkého mokrého sněhu, který způsobil problémy na silnicích a lámal stromy. Na 20 000 domácností zůstalo kvůli kalamitě bez elektřiny. Kvůli polomům bylo neprůjezdných sedm tratí včetně hlavní trasy z Liberce na Turnov. Většinu z nich se ale podařilo do soboty zprůjezdnat.

---

### **20. 10. 2009 Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba**

Zdroj: Dražní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/091019vyhlaska.pdf>)

---

### **20. 10. 2009 Stavební povolení: Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany – 1. stavba**

Zdroj: Dražní úřad ([http://du-praha.cz/drurad/091019vyhlaska\\_Lysa\\_Vysocany\\_SZDC.pdf](http://du-praha.cz/drurad/091019vyhlaska_Lysa_Vysocany_SZDC.pdf))

Stavba „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany – 1. stavba“ vychází zejména z nutnosti zvýšit kapacitu železničního traťového úseku Praha-Vysočany – Čelákovice při zachování stávající železniční infrastruktury. Její realizací se získá dostatečná kapacita pro odklonovou železniční dopravu z trati Praha – Kolín při výstavbě traťového úseku Praha-Běchovice – Úvaly.

V rámci stavby dojde v dopravních odb. Skály a žst. Praha-Vysočany k vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle TNŽ 342620 v systému elektronického stavědla. V mezistaničních úsecích Čelákovice – Mstětice – Praha-Horní Počernice bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení – jednosměrné hradlo s hradlem na trati (vždy ve správném směru jízdy), v úseku Praha-Horní Počernice – odbočka Skály a odbočka Skály – Praha-Satalice banalizované AH bez hradla na trati a v úseku odb. Skály – Praha-Vysočany banalizované automatické hradlo s hradlem na trati (v každém směru). Tato traťová zabezpečovací zařízení umožní vést vlaky v těsnějším sledu při kontrole volnosti traťové koleje, čímž dochází k značnému zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

V rámci výstavby sdělovacího zařízení budou do stávajících kabelových tras přiloženy nové zabezpečovací i sdělovací kabely, a to metalické i optické, bude vybudován přenosový systém synchronní digitální hierarchie (SDH) mezi odb. Skály a žst. Praha-Vysočany, dojde ke zřízení elektronického zabezpečovacího systému (EVS) a autonomního samočinného hasičského systému (ASHS) v dopravních odb. Skály a žst. Praha-Vysočany, ke zřízení kamerového systému (CCTV) na odb. Skály, k úpravám telefonního zapojovače v žst. Praha-Vysočany a rozhlasového zařízení v žst. Praha-Horní Počernice.

V žst. Praha-Horní Počernice vznikne v prostoru stávající koleje č. 4 nové ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami o délce 200 m, které bude přístupné novým podchodem pro cestující. V souvislosti s realizací nového nástupiště a podchodu tu rovněž dojde k některým kolejovým úpravám, z nichž některé přispějí ke snadnějšímu přístupu cestujících k vlakům. Dojde k úpravám silnoproudé technologie v žst. Praha-Vysočany a k vybudování osobních výtahů na nové nástupiště v žst. Praha-Horní Počernice. V úseku odb. Skály – žst. Praha-Vysočany budou realizovány návěstní lávky, v žst. Praha-Vysočany a odb. Skály bude zřízen elektrický ohřev některých důležitých výhybek

a z měřírny Balabenka na zhlaví žst. Praha-Vysočany bude na stávajících podpěrách trakčního vedení zřízeno zesilovací vedení. V železničních stanicích Mstětice, Praha-Horní Počernice a Praha-Vysočany dojde k některým stavebním úpravám rozvodů NN, osvětlení a dálkového ovládnání odpojovačů a k některým dalším doplňujícím úpravám.

Stavba „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany – 1. stavba“ předchází stavbě „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany – 2. stavba“, ve které budou rekonstruovány veškeré části železniční infrastruktury.

## 20. 10. 2009 Ve Francii stávkují železničáři, třetina rychlovlaků TGV stojí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70115-ve-francii-stavkuji-zelezniciari-tretina-rychlovlakuv-tgv-stoji/>)

Zhruba třetina francouzských rychlovlaků TGV a polovina regionálních spojů dnes v důsledku stávky železničářů stojí. Železničáři tímto způsobem protestují proti restrukturalizačnímu plánu ve státě vlastněné divizi nákladní dopravy. Obávají se totiž, že budou omezena pracovní místa. Stávka byla zahájena už v pondělí večer a potrvá do dnešní půlnoci. Mezinárodních spojů se netýká. Ministr dopravy Dominique Bussereau oznámil v televizi LCI údaje o rozsahu stávky. Zároveň řekl, že 6 000 až 7 000 železničářů, jichž se má restrukturalizační plán týkat, zůstane zaměstnanci státní železniční společnosti SNCF. Stávka je jednou z několika akcí, které odbory připravily na tento týden, kdy parlament začíná jednat o rozpočtu na příští rok.

## 20. 10. 2009 Zájem o autovlaky na Slovensko roste

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3285/>)

Zájem o autovlaky Českých drah na Slovensko stále roste. Ve spolupráci se slovenským dopravcem dnes České dráhy vypravuje tři spoje denně. Noční autovozy z Prahy do Popradu a do Košic a denní z Prahy do Košic jsou zařazeny v síti komfortních vlaků EuroNight a EuroCity. Všechny autovlaky loni od ledna do září přepravily celkem 9 181 aut, zatímco letos je to již 10 110 vozidel.

„Autovlaky jsou v celé Evropě hodně využívány při cestách na letní i zimní dovolenou, mezi Prahou a Slovenskem je však používána i řada lidí při cestách za rodinami při prodloužených víkendech,“ vysvětluje trvale rostoucí zájem o autovlaky na Slovensko Aleš Ondrůj, ředitel odboru produktů a obchodu. Upozorňuje přitom na výhody autovlaků i pro další skupiny cestujících: „Mohou je využít i manažeři a další cestující například při služebních cestách. Svě auto mohou naložit na denní nebo noční spoj a cestu stráví třeba v pohodlí lůžkového vagónu. Při cestě denním spojem mohou pracovat, odpočívat, vyřídit řadu dokumentů a zastavit se na oběd v jídelním voze, aniž by ztráceli čas řízením a věnováním energie silničnímu provozu. Autovlak lze výhodně kombinovat i s další cestou například po dálnicích dále do západní Evropy.“

Pro stále rostoucí zájem o autovlaky rozšířily v tomto jízdním řádu České dráhy spolu s Železničnou společností Slovensko počet autovlaků i na denní spoj EuroCity Košičan. Auta se přepravují mezi stanicemi Praha hlavní nádraží a Košice. Tradičním autovlakem je však noční spojení. V současné době jsou autovozy zařazeny do komfortního nočního vlaku EuroNight Slovakia a zajišťují přepravu silničních vozidel z Prahy do Popradu a do Košic. „Tradičně velký zájem o autovlaky je kolem svátků, kdy lze s několika dny dovolené strávit na Slovensku delší čas. Letos to určitě budou jak státní svátky 28. října a 17. listopadu, tak tradičně období kolem Vánoc. Proto určitě není dobré odkládat rezervaci jízdenek na autovlak na poslední chvíli,“ doporučuje Aleš Ondrůj.

### Výhody ocenění rodiny s dětmi i senioři

Cestu autovlakem oceňují především rodiny s dětmi a senioři, pro které je mnohahodinová jízda autem po rušných dálnicích vyčerpávající. „Při cestě vlakem se mohou svým dětem věnovat oba rodiče. Navíc ve vlaku je snazší dítě zabavit, projít se po vlaku nebo hrát společenské hry. U nočních vlaků se děti pohodlně vyspí. Také senioři šetří při tak dlouhé cestě své síly a vyvarují se riziku případné nehody na cestě,“ dokazuje přínosy autovlaku pro bezpečí a pohodlí na cestách Aleš Ondrůj, ředitel odboru produktů a obchodu. Právě pro tyto výhody jsou autovlaky velmi oblíbené v západní Evropě, např. v Rakousku nebo v Německu. Podrobné informace o autovlacích, jízdní řády a podmínky přepravy, jsou k dispozici na internetu [www.cd.cz/autovlaky](http://www.cd.cz/autovlaky).

**Autovlaky Praha – Slovensko****EN Slovakia Praha – Poprad / Košice**

Praha (22.04 hod.) – Poprad-Tatry (5.37 hod.),

Praha (22.04 hod.) – Košice (7.32 hod),

Košice (21.00 hod.) – Praha (7.09 hod),

Poprad-Tatry (22.49 hod.) – Praha (7.09 hod.),

Cena jednosměrné přepravy auta s řidičem a rezervace místa:

- Praha – Poprad-Tatry – cca 1 128 Kč

- Praha – Košice – cca 1 259 Kč

Další spolucestující hradí jízdenky a rezervační poplatky v ceně:

- Praha – Poprad-Tatry – cca 488 Kč

- Praha – Košice – cca 565 Kč

**EC Košičan Praha – Košice**

Praha (22.04 hod.) – Košice (7.32 hod),

Košice (21.00 hod.) – Praha (7.09 hod),

Cena jednosměrné přepravy auta s řidičem je cca 1 105 Kč.

Další spolucestující hradí jízdenky v ceně cca 411 Kč.

Zpáteční jízdenky jsou cenově zvýhodněné.

Ceny v Kč jsou orientační a přepočítány aktuálním kurzem z EURO.

**Celkový vývoj přepravy automobilů autovlaky Českých drah**

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
107	182	323	568	607	928	2 062	2 589	4 802	6 263	10 147	11 938	10 110

1.-3. Q.

## 20. 10. 2009 České dráhy prohrály sázku, Lidl včera překonal hranici 10 000 prodaných jízdenek

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3286/>)

Od čtvrtka 8. října prodává řetězec Lidl jednodenní síťové jízdenky ČD Net Lidl a do včerejška si je pořídilo 10 306 zákazníků. České dráhy tak prohrály sázku, kterou s obchodním řetězcem uzavřely. Zástupci Lidlu předpokládali, že prodají více než 10 000 jízdenek, České dráhy byly naopak zdrženlivější a domnívaly se, že hranice 10 tisíc kusů nebude pokořena.

Jízdenka ČD Net Lidl je stále v nabídce prodejen Lidl – a to zejména v Čechách. Neprodává se již ve větší části Moravy, kde byla kapacita těchto jízdenek vyčerpána minulý týden. Cestující s jízdenkou ČD Net Lidl mohou za 149 korun ve státní svátek 28. října cestovat 2. třídou vlaků Českých drah bez omezení celý den a v celé síti. Jízdenku si lze koupit výhradně u pokladen obchodů Lidl v předprodeji do 27. října nebo do vyprodání nabízené kapacity.

Jízdenek se zatím prodalo za víc než 1,5 milionu korun a další dodatečné tržby přinese Českých drahám prodej rezervací na vlaky SC Pendolino a ostatní dálkové spoje, z nichž některé jsou již nyní ve 2. třídě vyprodané. Platí to zejména pro ranní vlaky SC Pendolino z Ostravy do Prahy. „Rychle se plní i odpolední spoje, které cestující využijí k návratu z jednodenního výletu. Největší zájem o jízdenky ČD Net Lidl byl na severní Moravě a to hlavně v Ostravě, Frýdku-Místku, Havířově, Opavě nebo v Olomouci,“ upřesňuje ředitel odboru produktů a obchodu Aleš Ondrůj.

České dráhy se v návaznosti na velký zájem o jízdenky chystají 28. října posílit nejvíce exponované spoje na trase Ostravsko – Praha a zpět, a to konkrétně vlaky IC 518/519 Manažer a IC 530/531 Hutník, ke kterým budou přivěšeny dodatečné vozy.



**20. 10. 2009 Společnost obviněná z tragédie ve Studénce podala trestní oznámení**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/70165-spolecnost-obvinena-z-tragedie-ve-studence-podala-trestni-oznameni/>)

Právní zástupce společnosti Bögl a Krýsl podal na stavební úřad v Bílovci trestní oznámení ze zneužití pravomoci veřejného činitele a obecného ohrožení. Úřad vydal povolení pro stavbu mostu, který se loni v srpnu zřítíl na mezinárodní vlak. Státní zastupitelství zatím neurčilo, kdo se bude ze strany policie podáním zabývat. Starostka Bílovce i kraj ale chybu odmítají. Policie v souvislosti s tragickou nehodou vznesla v pondělí další obvinění z obecného ohrožení. Tři ze šesti osob pracují právě ve firmě Bögl & Krýsl. Bližší informace k obvinění by měla policie všem účastníkům sdělit ve středu. Z firmy Bögl a Krýsl už bylo obviněno celkem pět lidí.

Podle představitelů společnosti by odpovědnost za tragickou nehodu měli nést i další lidé. "Dnes jsme elektronickou cestou podali trestní oznámení na neznámého pachatele. Souvisí s činností Stavebního úřadu Bílovec, drážních úřadů či dalších státních institucí," řekl právník firmy Radek Ondruš, který současnému vyšetřovacímu týmu vytýká přílišnou jednosměrnost: "Policie si z šesti možných verzí vybrala jedinou. Nezkoumala odpovědnost dalších osob, které železničnímu neštěstí mohly také předejít." Mezi mnoha pochybeními, která se v trestním oznámení uvádí, je například nedostatečná kontrola na staveništi. "Nikdo z úředníků na tom místě nebyl. Pokud by podle nás řádně prováděl kontrolní prohlídky stavby, na většinu z vad, v níž znalec viděl příčiny nehody, by jinak musel úředník nutně přijít," domnívá se Ondruš. Stavba byla podle něj navíc povolena i v rekordně krátkém čase – během několika týdnů: "V této lhůtě nedostanu stavební povolení ani na králíkárnu." Ve stavebním povolení měla chybět i podmínka výluk na trati, k dispozici nebyla ani aktuální stanoviska drážního úřadu a správy železničních cest. Úřad podle oznámení vycházel ze stanovisek, která byla stará dva roky.

**Starostka Bílovce si žádného pochybení není vědoma**

Starostka Bílovce Sylva Kováčiková ČT řekla, že si žádného pochybení není vědoma. Trestní oznámení je podle ní formou obhajoby společnosti Bögl a Krýsl. Selhání kontrolních mechanismů nevidí ani nadřízený Krajský úřad Moravskoslezského kraje. "Krajský stavební úřad by vstoupil do jednání až v okamžiku, kdy by byly podány námítky či odvolání. To se ale nestalo," uvedl náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Miroslav Novák. Podle náměstka hejtmána Miroslava Nováka byl za stavbu a staveniště podle smlouvy odpovědný hlavní dodavatel stavby, ODS - Dopravní stavby Ostrava. Společnost ale zatím trestní oznámení v plánu nemá. Policie zatím obvinila tři její zaměstnance, kteří byli přímo zodpovědní za konkrétní realizaci zakázky.

**20. 10. 2009 Soud potvrdil podmínku výpravnímu za nehodu u Vraňan**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/soud-potvrdil-podminku-vypravcimu-za-nehodu-u-vranan-pf0-/krimi.asp?c=A091020\\_154552\\_krimi\\_jba](http://zpravy.idnes.cz/soud-potvrdil-podminku-vypravcimu-za-nehodu-u-vranan-pf0-/krimi.asp?c=A091020_154552_krimi_jba))

Výpravčí Ladislav Tomek dostal za obecné ohrožení při železniční nehodě u Vraňan dvouletý podmíněný trest s tříletou zkušební dobou. Tomek navíc nesmí tři roky pracovat jako výpravčí. Rozsudek je nyní pravomocný. V odvolacím řízení rozhodoval střeďočeský soud, který tak potvrdil verdikt Okresního soudu v Mělníku.

Nehoda se stala v březnu 2007 u Vraňan na Mělnicku. Na železničním přejezdu uvázl osobní vůz. Policie tuto skutečnost nahlásila výpravčímu Tomkovi, který však zastavil provoz na jiné trati. Do auta poté narazil rychlík a vykolejil. Při srážce utrpěli zranění dva lidé a vznikla škoda 20 milionů. Tomek se před soudy hájil tím, že mu zasahující policista podal nepřesné informace. Policie později zjistila, že nehoda osobního vozu na přejezdu byla fingovaná, šlo o pokus o pojistný podvod. Hlavní iniciátor podvodu René Kučera byl za obecné ohrožení odsouzen na 4,5 roku do vězení.

**20. 10. 2009 V Plzni proběhla první reálná demonstrace srážky vlaku s autem**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70177-v-plzni-probehla-prvni-realna-demonstrace-srazky-vlak-u-s-autem/>)

Jak vypadá srážka rozjeté lokomotivy a osobního automobilu na železničním přejezdu dnes předvedli železničáři v plzeňském depu Správy železniční dopravní cesty. Filmový štáb tam natáčel jeden díl preventivního pořadu České televize Stop. V Česku to byla vůbec první skutečná demonstrace nehody, jakých se každoročně na českých železničních přejezdech odehraje víc než dvě stě.

Do auta stojícího na přejezdu při demonstraci narazila lokomotiva pouze v 25 kilometrové rychlosti. Přesto tlačila vrak ještě desítky metrů před sebou. V tomto případě, kdyby za spolujezdcem vzadu někdo seděl, byl by určitě na místě mrtvý. "Nárazníky jedoucího vlaku jsou většinou ve výšce hlavy řidiče automobilu. Pokud se vlak trefí do části, kde sedí osoby, tak nemají šanci přežít," konstatoval po zkoušce náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. "Tento díl seriálu má ukázat hlavně tu destruktivní sílu, podtrhnout to, proč zákon o drahách jasně dává stoprocentní přednost drážním vozidlům před účastníky silničního provozu. Je to jedna z dalších akcí, jak apelovat na řidiče a na jejich chování na železničních přejezdech," uvedl mluvčí správy Pavel Halla. Podle něj je stále mnoho řidičů, kteří pravidla na přejezdech nedodržují, řádně se nerozhlednou nebo i vědomě riskují a nerespektují stažené závory či výstražná světla. Drtivou většinu nehod na přejezdech zavíná řidiči aut. Tomáš Petříček pracuje jako strojvůdce skoro dvacet let. Srážku s autem na přejezdu zažil na vlastní kůži dvakrát. "Takzvaná zábrzdná vzdálenost u rychle jedoucího vlaku je minimálně 500 až 600 metrů. Takže když člověk vidí překážku na 150 metrů, přestože udělá všechno, co může, tak ta bezmoc a očekávání následků jsou nepříjemné," říká Petříček.



Jen letos se do dnešního dne stalo na přejezdech 184 nehod, při nichž zemřelo 32 lidí a 71 se zranilo. Loni to bylo za celý rok 247 nehod na přejezdech, při nichž zemřelo 45 lidí. Zatímco při silničních nehodách je smrtelná přibližně každá třista, u nehod na přejezdech končí smrtí zhruba každá šestá. V Česku je celkem 8 296 železničních přejezdů různého typu zabezpečení, jejich počet by se měl v budoucnu snížit.

## 20. 10. 2009 Čtyři dopravci mají zájem o tratě na Plzeňsku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70168-ctyri-dopravci-maji-zajem-o-trate-na-plzensku/>)

Do soutěže na zajišťování osobní železniční dopravy na třech tratích v okolí Plzně se přihlásili čtyři dopravci. Zájem vozit cestující z Plzně do Domažlic a do Žatce a z Nýřan do Heřmanovy Hutě mají České dráhy, Viamont, RegioJet (dceřiná společnost firmy Student Agency) a dopravce ČSAD Jablonec. Obálky s nabídkami budou na krajském úřadě v Plzni na konci října, v polovině listopadu by měl být znám vítěz. Ten začne na všech třech tratích jezdit od konce roku 2011.

Vítěz výběrového řízení bude provozovat regionální dopravu, rychlíky pravděpodobně zůstanou Českým drahám. Po trati do Žatce vede rychlíková linka Plzeň – Most, na niž ČD vyhrály výběrové řízení, po domažlické trati jezdí mezistátní rychlíky Praha – Mnichov/Norimberk. Důsledkem výběrového řízení – ať už v něm vyhraje kdokoli – by mělo být nasazení nových vozidel na tratích. "Chceme tam mít nové vozy a výrazně zlepšit komfort pro cestující," řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Bauer. Trasa Plzeň – Domažlice, která je zatím rájem příznivců dieselových lokomotiv Břežlovců, tak o tyto stroje zřejmě přijde. Plzeňský kraj chce v roce 2012 nebo 2013 vyhlásit tendr také na zajištění dopravy osob na elektrizovaných tratích Plzeň – Praha a Plzeň – Cheb a na doplňkových neelektrizovaných tratích. Důvodem tohoto kroku je podle radního požadavek Rady Evropy, aby příjemce veřejných dotací prošel nediskriminačním výběrovým řízením. Výjimka EU platí do roku 2019, takže podle Bauera je čas.

## 20. 10. 2009 Odškodné za zpoždění vlaků se odkládá o pět let

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/odskodne-za-zpozdzeni-vlaku-se-odklada-o-pet-let-fld-eko-doprava.asp?c=A091020\\_175437\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/odskodne-za-zpozdzeni-vlaku-se-odklada-o-pet-let-fld-eko-doprava.asp?c=A091020_175437_eko-doprava_spi))

Cestující na tuzemské železnici získají nárok na odškodnění za zpoždění vlaků až za pět let. Vyplývá to z novely zákona o drahách, kterou podepsal prezident republiky Václav Klaus. Návrh odškodnění je obsažen v nařízení EU, ale ministerstvo dopravy využilo možnosti odložit jeho platnost o pět let. Cestující by měl mít nárok na vrácení čtvrtiny až poloviny jízdného při zpoždění nad jednu hodinu. To by neplatilo, pokud by ho dráhy na zpoždění upozornily ještě předtím, než si koupí jízdenku. Železniční dopravce bude mít nově také povinnost každoročně do 30. června zveřejnit zprávu o kvalitě poskytovaných služeb za uplynulý rok. Bude ji muset rovněž zaslat Evropské železniční agentuře. Novela zákona některé povinnosti včetně vyplácení odškodného odkládá, protože dopravcům by v případě jejich okamžitého zavedení výrazně vzrostly náklady a jen těžko by tyto povinnosti plnili. U odkladu za zpoždění vlaků je důvodem rozsáhlá stavební činnost na tuzemské železniční síti, kvůli které se vlaky zpožďují. Zejména České dráhy by tak prý doplácely na činnost stavebníků. Podle ministerstva dopravy umožňuje odklad legislativa EU a využila ho řada států. Odložení platnosti evropského nařízení, které začne platit v roce 2010, však musí mít formu zákona.

## 21. 10. 2009 Nejméně patnáct mrtvých při srážce vlaků v Indii

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/70223-nejmene-patnact-mrtvych-pri-srazce-vlaku-v-indii/>)

Při srážce vlaků na severu Indie zemřelo dnes nejméně 21 lidí. Expresní vlak jedoucí do Dillí narazil u města Mathura do osobního vlaku. Mezi oběťmi nejsou žádní cizinci. Úřady zatím nezjistily přesné příčiny nehody. Expresní vlak narazil přímo do posledního vagonu stojící soupravy, který byl vyhrazen pro ženy a invalidní cestující. Při mohutném nárazu lidé spící na horních lůžkách popadali na podlahu. Záchranáři museli použít autogenu k rozřezání trosek, aby mohli uvězněné pasažéry vyprostit. To se jim podařilo až po sedmi hodinách. Nehody na rozsáhlé železniční síti v Indii, která patří k největším na světě, jsou poměrně běžné. Většina ze zhruba 300 nehod na indických železnicích ročně je způsobena špatnou údržbou. Indické vlaky denně přepraví kolem 18,5 milionu lidí.



## 21. 10. 2009 O víkendu se mění čas, změna se dotkne patnácti nočních dálkových vlaků (24./25. října 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3293/>)

V noci ze soboty 24. na neděli 25. října končí letní čas a hodinové ručičky se posunou o hodinu zpět. Tato změna se dotkne celkem patnácti dálkových vlaků Českých drah, které budou uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Jiných vlaků se změna nedotkne.

### Přehled vlaků, kterých se dotkne na českém území změna času:

- R 200 „Silesia“ Krakov – Praha, hodinu čeká ve stanici Bohumín, odjezd z Bohumína ve 2:07 SEČ
- R 202 „Chopin“ Vídeň – Varšava, hodinu čeká ve stanici Ostrava hl.n., odjezd ve 2:08 SEČ
- R 203 „Chopin“ Varšava – Vídeň, hodinu čeká ve stanici Bohumín, odjezd ve 2:15 SEČ
- R 208 „Vltava“ Moskva – Praha, hodinu čeká ve stanici Olomouc hl.n., odjezd ve 2:04 SEČ
- R 209 „Vltava“ Praha – Moskva, hodinu čeká ve stanici Ostrava-Svinov, odjezd ve 2:52 SEČ
- EN 424 „Slovakia“ Košice – Praha, hodinu čeká ve stanici Vsetín, odjezdy ze stanic mezi Olomoucí hl.n. a Prahou hl.n. jsou již podle SEČ
- EN 425 „Slovakia“ Praha – Košice, hodinu čeká ve stanici Horní Lideč, odjezd ve 2:26 SEČ
- R 440 „Excelsior“ Košice – Cheb, hodinu čeká ve stanici Česká Třebová, odjezd ve 2:02 SEČ
- R 441 „Excelsior“ Cheb – Košice, hodinu čeká ve stanici Česká Třebová, odjezd ve 2:05 SEČ
- R 442 „Šírava“ Humenné – Praha, hodinu čeká ve stanici Čadca, na území ČR jede již podle SEČ
- R 443 „Šírava“ Praha – Humenné, hodinu čeká ve stanici Třinec, odjezd ve 2:00 SEČ
- R 470 „Amicus“ Břeclav – Praha, hodinu čeká ve stanici Staré Město u Uher. Hradiště, odjezd ve 2:03 SEČ
- R 471 „Amicus“ Praha – Břeclav, hodinu čeká ve stanici Hodonín, odjezd ve 2:07 SEČ
- EN 476 „Metropol“ Budapešť – Praha – Děčín, hodinu čeká ve stanici Poříčany, odjezdy vlaku jsou počínaje stanicí Praha-Holešovice již podle SEČ. Současně upozorňujeme, že v souvislosti s traťovou výlukou mezi stanicemi Pirna a Dresden Hbf v Sasku vlak ukončí jízdu ve stanici Děčín hl.n. a nebude pokračovat dále do Berlína. Náhradní autobusová doprava nebude zavedena!
- EN 477 „Metropol“ Děčín – Praha – Budapešť, hodinu čeká ve stanici Brno hl.n., odjezd ve 3:27 SEČ. V souvislosti s traťovou výlukou mezi stanicemi Dresden Hbf a Pirna upozorňujeme, že v noci 24./25. října vlak EN 477, který běžně spojuje Berlín, Prahu a Budapešť, nepojede v úseku Berlin Wannsee – Děčín hl.n.

Všem, kteří se chystají cestovat vlakem v noci ze soboty na neděli, doporučujeme ověřit si aktuální odjezdy nočních vlaků na lince Kontaktního centra Českých drah na telefonu 840 112 113. Tato linka je k dispozici 24 hodin denně ve čtyřech jazycích.

**21. 10. 2009 Railjety Vídeň – Salcburk pojedou příští rok každou hodinu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70303-railjety-viden-salcburk-pojedou-pristi-rok-kazdou-hodinu/>)

Rakouské vlaky Railjet budou od prosince, kdy začne platit nový železniční jízdní řád, jezdit každou hodinu po tzv. Západní dráze z Vídně do Salcburku a zpět. Dosud jezdí tmavě červené soupravy, kterou letos prezentovaly Rakouské spolkové dráhy i v Česku, mezi oběma městy ve dvouhodinových intervalech. Některé spoje jedou z Vídně dále na východ do Budapešti nebo naopak ze Salcburku na západ do Mnichova. Railjety se na rakouských tratích poprvé objevily s letošním jízdním řádem, tedy loni v prosinci. Zatím jezdí výhradně po Západní dráze na trase Budapešť – Vídeň – Salcburk – Mnichov. V dalších letech by se ale měly Railjety dostat i na další trasy v Rakousku, ale i v zahraničí – počítá se s jejich nasazením mimo jiné na vlaky z Mnichova do Milána. Vlaky Railjet jsou tvořeny nedělitelnou soupravou vozů 1. a 2. třídy s řídicím vozem. Railjety nemají vlastní pohon, energii jim dodává lokomotiva. Designově jsou vlaky podobné lokomotivám Taurus, ke kterým jsou určeny. Vlaky dosahují stejně jako lokomotivy až 230kilometrové rychlosti.

**21. 10. 2009 Poslední trať je po kalamitě průjezdná (Smržovka – Josefův Důl)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70315-posledni-trat-je-po-kalamite-prujezdna/>)

Poslední železniční trať uzavřenou kvůli sněhové kalamitě se podařilo zprovoznit železničářům. Práce na trase Smržovka - Josefův Důl skončily po šesté hodině večer a trvaly téměř týden, spadlé stromy ji zablokovaly ve čtvrtku. Oproti dalším tratím komplikoval práce na jizerskohorské trati náročný terén. "Zhruba pětikilometrová železnice vede Jizerskými horami, s odklizením polámaných stromů a větvi tam museli hasičům pomáhat horolezci," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Kvůli kalamitě bylo minulý týden uzavřeno 25 úseků na horských a podhorských železničních tratích v Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém a Zlínském kraji. Samotné koleje ani další infrastruktury počasí podle mluvčího Hally nepoškodilo, vlaky nejezdily kvůli polámaným stromům a větvím na trati. Jejich uklizení stálo podle odhadů SŽDC asi milion korun. Liberecký kraj zasáhly v minulém týdnu přivaly sněhu, místy napadlo přes půl metru těžkého mokrého sněhu, který způsobil problémy na silnicích a lámal stromy. Na 20 tisíc domácností zůstalo kvůli kalamitě bez elektřiny. Kvůli polomům bylo neprůjezdných sedm tratí včetně hlavní trasy z Liberce na Turnov. Většinu z nich se ale podařilo zprůjezdnit do soboty.

**22. 10. 2009 Přijíždí Orient-Express, v sobotu pojedede přes Ústí (Praha – Ústí nad Labem – Cheb...)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70142-prijizdi-orient-express-v-sobotu-pojede-pres-usti/>)

Netradiční trasou povede cesta vlaku Venice Simplon-Orient-Express Českem. Ten dnes dorazí jako obvykle z Benátek přes Vídeň do Břeclavi a dále pojedede přes Brno do Prahy-Smíchova. Další jeho cesta ovšem povede přes Ústí nad Labem, Chomutov a Karlovy Vary do Chebu, odkud bude pokračovat dále do Londýna. K odklonu z trasy přes Plzeň a Domažlice přinutila Orient-Express výluka za německými hranicemi na jednokolejně trati mezi městy Furth im Wald a Cham. Přes Ústí nad Labem do Chebu nejede vlak poprvé. Kvůli výluce se vydal touto trasou například již v roce 2006. Přesto bude jeho výskyt na severu Čech neobvyklý. Luxusní vlak pro movitou klientelu Venice Simplon-Orient-Express přijíždí do Česka letos naposledy. V příštím roce se navíc počet jeho cest sníží, takže celou trasu Benátky – Praha – Londýn pojedede opět v příštím říjnu. V květnu pojedede Orient-Express pouze po trase Benátky – Prahy. V červenci pojedede Venice Simplon-Orient-Express také přes Slovensko z Benátek do Krakova.

**22. 10. 2009 Ruskem prosviští Sokol. Rychlost a luxus na kolejích**

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=650775>)

V Rusku se chystá nová revoluce. K moci se nedostává nová politická síla jako v roce 1917, tentokrát se změna omezí jen na železnici. Rusko má nejvíce kilometrů kolejí na světě, stejně tak i nejvíce nádraží a vlakových spojů. Ačkoliv se vlakový park postupně modernizuje, leckde zemi křižují ještě lokomotivy a vagóny, které pamatují éru Sovětského svazu. Teď si ale státní Ruské dráhy sáhly hluboko do kapsy a v Německu u Siemensu objednaly vlaky, které by Rusko měly zařadit na špici světového železničního pokroku.



V prosinci poprvé vyjedou na trať z Moskvy do Petrohradu rychlovlaky Sapsan (ruský výraz pro sokola stěhovavého). Ruskou rovinou se budou zpočátku řídit rychlostí 250 kilometrů za hodinu, později až 330 kilometrů za hodinu. Siemens dostal za osm souprav zaplacenou miliardu eur. Premiérová jízda se odehraje už příští měsíc. Cestu mezi dvěma ruskými městy Sapsan podstatně zkrátí. Obvykle trvá osm hodin, jedinou výjimkou zatím zůstává Něvský expres, který to zvládne za necelých pět hodin. Sokolovi to má trvat jen něco přes tři hodiny, pojme až šest stovek pasažérů. Kromě Petrohradu pojedou z Moskvy také do Nižného Novgorodu a Helsinek.



Letos při zkušební jízdě Sapsan vyvinul rychlost 281 kilometrů za hodinu. "Tak rychle ještě nikdy v historii po ruských kolejích žádný vlak nejel," řekl specializovanému časopisu Railway Gazette viceprezident Ruských drah Valentin Gapanovič. Za údajně velký luxus a rychlost ale ruští zájemci patřičně zaplatí. Cena jízdenky z Moskvy do Petrohradu se bude pohybovat kolem čtyř tisíc rublů (skoro dvou a půl tisíce korun). "Problémem bude novinka pro letecké společnosti. Přijdou o zákazníky," tvrdí průvodčí Ruských drah Alexandr Dumnič.

Siemens má zřejmě důvody ke spokojenosti, protože Sapsan se líbí i v Americe. Podle deníku New York Times je kandidátem na nové plánované železniční spojení mezi San Franciskem a Los Angeles. Kdo ještě nedávno soudil, že železnice je dopravním prostředkem devatenáctého století a nemá velkou budoucnost, ten se zřejmě mýlil. Podle deníku Wall Street Journal letos utratí státy světa za modernizaci svých železnic celkem 122 miliard eur. Mezi země pyšníci se rychlovlaky nové generace se nedávno zařadilo i Španělsko. Vlák AVE (Alta Velocidad Española) urazil v únoru vzdálenost 621 kilometrů mezi Madridem a Barcelonou přesně za dvě hodiny a třičtyřicet minut. I AVE pochází z dílny Siemensu.

## 22. 10. 2009 České dráhy vydají své první dluhopisy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3299/>)

Společnost České dráhy uzavřela mandátní smlouvu s ČSOB jako hlavním manažerem plánované emise dluhopisů v předpokládaném objemu 2 mld. Kč. Předpokládaný termín emise je listopad 2009. Jedná se o tříleté dluhopisy se splatností v roce 2012, které jsou určeny pro tuzemské investory. Vlastní emise je podmíněna souhlasem ČNB. Dluhopisy nebudou kotované ani obchodovatelné na žádném regulovaném trhu. Prostředky získané prostřednictvím emitovaných dluhopisů budou využity k financování investičního programu Českých drah, především k nákupu moderních železničních vozidel využívaných v rámci služby ve veřejném zájmu, na které společnost uzavírá dlouhodobé smlouvy se státem a kraji. Tyto smlouvy zajišťují plnou úhradu prokazatelné ztráty včetně přiměřeného zisku po dobu až deseti let.

## 22. 10. 2009 Policie obvinila dvě ženy za fiktivní reklamní služby pro ČD

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/policie-obvinila-dve-zeny-za-fiktivni-reklamni-sluzby-pro-cd-pr8-/krimi.asp?c=A091022\\_125610\\_krimi\\_ban](http://zpravy.idnes.cz/policie-obvinila-dve-zeny-za-fiktivni-reklamni-sluzby-pro-cd-pr8-/krimi.asp?c=A091022_125610_krimi_ban))

Protikorupční policie obvinila dvě ženy, které se měly podílet na pochybných marketingových službách, za které České dráhy vyplatily asi sedmadvacet milionů korun. Policie už podala návrh na jejich obžalobu. Informoval o tom Český rozhlas s odvoláním na mluvčího protikorupční policie Romana Skřepka. České dráhy opustil šéf komunikace Zbyněk Honys. Podle něj ale jeho odchod s podezřelými transakcemi ve společnosti nijak nesouvisí.

Jednou z obviněných je pražská živnostnice Petra Tuzarová, které ČD zaplatily za marketingové služby okolo 27 milionů korun, ačkoli nepodepsala s drahami žádnou smlouvu. Dráhy již dříve uvedly, že faktury, na jejichž základě byly peníze vyplaceny, byly falzifikáty. Policie kvůli fiktivním zakázkám ČD na jaře zatkla dvě ženy. Z podle tehdejší informací deníku Právo šlo o zaměstnankyni Českých drah a ženu, již dráhy vyplatily peníze. Důvodem bylo zjištěním kontrolorů Českých drah, že odbor komunikace proplácel tři roky faktury za práce, které si ve skutečnosti nikdo neobjednal.

Loni v listopadu začala podle serveru Týden.cz protikorupční policie zjišťovat, proč ČD vyplatily 27 milionů korun jedné živnostnici za marketingové služby. Současně detektivové prověřovali, kam putují další stovky milionů, které podnik vydává za reklamu. "Volali mi před časem z Českých drah, že se jim něco nezdálo. Nemohli dohledat objednávky. Nakonec se ale ozvali, že je to v pořádku," řekla tehdy Týdnu.cz Tuzarová. V souvislosti s podezřeními na vyvádění peněz z ČD se policie podle Radiožurnálu zajímala i o Honyse. Vyšetřování ale nepotvrdilo, že by se uvedené transakce účastnil.

"Pan Honys odchází z Českých drah, a to po vzájemné dohodě mezi jím a Českými drahami," řekl k Honysovu odchodu mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

### 23. 10. 2009 ČD Cargo se ve třetím čtvrtletí vrátilo do zisku

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3300/>)

Společnost ČD Cargo ve třetím čtvrtletí letošního roku přepravila 17,6 milionu tun zboží, což představuje ve srovnání s předchozím druhým čtvrtletím nárůst objemu přeprav o 14%. Celkové tržby společnosti za třetí čtvrtletí dosáhly výše 3,4 miliardy korun. Ve třetím čtvrtletí společnost ČD Cargo dosáhla kladného výsledku hospodaření ve výši 6 milionů korun (EBT), zatímco zisk před zdaněním (EBT) dosahoval v první polovině roku záporné výše (v prvním čtvrtletí -161 milionů korun a v druhém čtvrtletí -210 milionů korun). V samotném měsíci září pak společnost ČD Cargo vykázala zisk před zdaněním (EBT) 59 milionů korun. Ze čtvrtletních výsledků společnosti je patrný trend postupně se zvyšujícího objemu přeprav, výše tržeb i dalších ukazatelů hospodaření firmy.

Na pozitivních výsledcích se projevil obrat v objemu průmyslové výroby zejména v měsíci září, který se odrazil i ve zvýšené přepravní poptávce. Uvedené údaje tak naznačují změnu trendu, kdy po necelém roce poklesu celého přepravního trhu jsou nyní zřetelné známky oživení trhu během uplynulého třetího čtvrtletí. Za pozitivními výsledky zlepšujícího se hospodaření společnosti však stojí také přijetí tzv. protikrizového balíčku. Společnost ČD Cargo v rámci řady interních opatření na jedné straně posílila svoji obchodní strategii. Na druhé straně v průběhu celého roku hledala úspory ve svých nákladech. Společnost optimalizovala vnitřní procesy a našla rezervy v provozní oblasti, přičemž nyní je schopna zvládnout srovnatelné objemy přeprav za nižší režijní náklady. V personální oblasti došlo ke snížení počtu zaměstnanců o 11%, což představuje 1 200 zaměstnanců. Důsledky optimalizace počtu zaměstnanců, stejně jako některých dalších úsporných opatření, se plně projeví až v průběhu roku 2010.

Společnost ČD Cargo za tři čtvrtletí letošního roku přepravila 48,7 milionu tun zboží, což představuje meziroční pokles objemu přeprav o 26,8%. Celkové tržby společnosti za tři čtvrtletí dosáhly výše 10,3 miliard korun. Společnost tak meziročně utržila méně o 3,2 miliardy korun, což představuje pokles o 23%. Z hlediska výsledku hospodaření společnost vytvořila za období leden až září 2009 zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) ve výši 435 milionů korun. Zisk před zdaněním (EBT) dosáhl záporné výše - 365 milionů korun. Rozdíl mezi indikátory EBITDA a EBT je projevem vysoké míry odpisů, v celkové výši 788 milionů korun. Společnost ČD Cargo tak nadále hospodaří s dostatečně kladným cash flow.

„Na kladných výsledcích v posledních měsících lze pozorovat zřetelný návrat společnosti k ziskovému hospodaření,“ uvedl Ing. Josef Bazala, generální ředitel a předseda představenstva ČD Cargo. Na základě prognóz vývoje na trhu společnost ČD Cargo předpokládá ziskové hospodaření i ve čtvrtém kvartálu roku. Za celý rok 2009 firma očekává zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) v přibližné výši 800 milionů korun, účetní ztrátu (EBT) za celý rok pak odhaduje ve výši - 350 milionů korun. V příštím roce však ČD Cargo plánuje opět návrat do zisku.

### 24. 10. 2009 V egyptské Gíze se srazily vlaky, osmnáct lidí zemřelo

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-egyptske-gize-se-srazily-vlaky-osmnact-lidi-zemrelo-pfv-/zahranicni.asp?c=A091024\\_202952\\_zahranicni\\_vel](http://zpravy.idnes.cz/v-egyptske-gize-se-srazily-vlaky-osmnact-lidi-zemrelo-pfv-/zahranicni.asp?c=A091024_202952_zahranicni_vel))

Osmnáct lidí přišlo o život a 39 dalších bylo zraněno při sobotní srážce dvou osobních vlaků u egyptského hlavního města Káhiry. Nehoda se stala na jihovýchodě metropole v Gíze, která je známá jako někdejší pohřebiště egyptských vládců. Mezi oběťmi podle egyptských úřadů nejsou žádní cizinci. Do stojícího poloprázdného vlaku narazil ze zadu jiný vlak. Dva vagony byly zdemolovány, jeden vůz se při kolizi převrátil a uvěznil pod sebou cestující.



Podle agentury AFP jely oba vlaky z Káhiry po stejné koleji a srážku způsobilo nečekané zastavení prvního z nich. Reuters s odvoláním na televizi Al Jazeera uvádí, že vlak vyčkával až dostane povolení přejet na druhou kolej. Ta, po které jel, měla být zablokována po srážce jiného vlaku s krávou. Záchranáři z trosky vlaku vytáhli osmnáct mrtvých těl, dalších 39 lidí skončilo v nemocnici. Dvanáct z nich už lékaři propustili do domácího léčení.

Nehoda se stala v místě, kde se v roce 2002 událo nejhorší železniční neštěstí v dějinách Egypta. Při požáru ve vlaku tehdy zahynulo 361 lidí. Neštěstí jsou na egyptských železnicích poměrně častá.

Vina za ně se většinou přikládá nedostatečné údržbě. Mnoho vlakových neštěstí připadá na deltu Nilu. Například v červenci 2008 zahynulo při nehodě vlaku na severozápadě Egypta nejméně 20 lidí, v srpnu 2006 přišlo o život 58 osob při srážce dvou vlaků, které vjely na stejnou kolej.

## 25. 10. 2009 Ústecký kraj nemá peníze, které chtějí ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70644-ustecky-kraj-nema-penize-ktere-chteji-cd/>)

Ústecký kraj nemá 720 milionů korun, které chtějí příští rok České dráhy na zajištění dopravní obslužnosti na regionálních tratích. Oproti letošnímu roku je to téměř o 300 milionů korun více, kraj naopak bude mít podle radního Jiřího Šulce velmi vysoký výpadek v příjmech. Peníze na vlaky proto chce region od státu. Finančních problémů se snaží využít také konkurenční dopravce RailJet a nabídl Ústeckému kraji, že regionální vlaky zajistí levněji než dráhy.

Ústecký kraj zatím oznámil, že dopravu na jedné trati nahradí autobusy, ve zbytku sítě chce dopravu zachovat. Hejtmanka Jana Vaňhová ovšem na středečním zasedání krajského zastupitelstva řekla, že situace je velmi vážná. Mělo by se jí zabývat i mimořádné jednání zastupitelstva ve druhé polovině listopadu. "Navýšení o více než dvě stě milionů z roku na rok není při krizi krajský rozpočet schopný saturovat. Propad v příjmech bude možná až jednu miliardu," shrnul situaci kraje radní Jiří Šulc.

Finanční situaci má trochu zlepšit zrušení provozu v pracovní dny na trati z Rumburku do Mikulášovic. Místo vlaků budou po souběžné silnici jezdit autobusy. Vlaky pojedou pouze o víkendech, kdy by je měli zaplnit turisté. Podle Šulce je autobus asi šestkrát levnější než jeden motorový vůz, navíc vypouští do vzduchu méně škodlivin oproti starému dieselovému motoru. Kraj ale bude muset zastavit dopravu i na dalších tratích nebo dát Českým drahám méně peněz. Ty ale ze svých požadavků nechtějí ustoupit. "Vycházejí z vývoje minulých let, jsou tam zahrnuta už i nová vozidla, která tady jezdí," uvedl ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD Petr Hinterholzinger. Řešením by mohla být pomoc státu, který zřejmě podpoří regionální železniční dopravu v Ústeckém kraji 217 miliony. Zbylou skoro půlmiliardu ale bude muset kraj najít ve svém rozpočtu.

## 25. 10. 2009 Škodě hrozí 200milionová pokuta za zpoždění lokomotivy (109E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70667-skode-hrozi-200milionova-pokuta-za-zpozdene-lokomotivy/>)

Až 200milionové penále hrozí plzeňské Škodě Transportation za zpoždění dodávek rychlíkových elektrických lokomotiv typu 109E Českým drahám. Jako první o tom informoval týdeník Euro. První z dvaceti třísystémových lokomotiv, kterými chtějí dráhy vodit vlaky Eurocity i do sousedních zemí, se měly podle původních plánů zkušebně objevovat v čele vlaků již letos a příští rok jezdit pravidelně. Prozatím ale všechny tři dokončené lokomotivy procházejí zkouškami. "Penále činí k dnešnímu dni přibližně 80 milionů korun a my je budeme po dodavateli tvrdě vymáhat," řekl týdeníku generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. Euro s odvoláním na zdroje blízké ČD uvedlo, že celková výše pokuty může nakonec činit až 200 milionů korun. Společnost Škoda Transportation situaci ohledně zpožděných dodávek lokomotiv nekomentovala.

Zpoždění způsobila hlavně změna bezpečnostních norem. Škoda proto musela změnit řadu detailů, výsledkem je také odlišný vnější design než původně výrobce prezentoval. Škoda 109E, která se ovšem bude na českých kolejích pohybovat jako řada 380, je třísystémová lokomotiva s maximální rychlostí 200 km/h. České dráhy si ji objednaly pro vozbu expresních osobních vlaků, měly by zajíždět i na Slovensko, do Maďarska či Německa. Obdobný stroj upravený pro regionální dopravu si objednala také Železničná spoločnosť Slovensko. Škoda lokomotivu 109E/380 poprvé oficiálně představila loni na berlínském veletrhu Inno Trans, v Česku byla k vidění například na letošní výstavě Raildays nebo na Mezinárodním strojírenském veletrhu.

## 26. 10. 2009 RegioJet nabízí Ústeckému kraji levnější vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70729-regiojet-nabizi-usteckemu-kraji-levnejsi-vlaky/>)

O 60 milionů méně než České dráhy by chtěla na zajištění dopravní obslužnosti společnost RegioJet, pokud by si její služby objednal Ústecký kraj. Na tiskové konferenci to řekl Radim Jančura, majitel Student Agency, která je mateřskou společností RegioJetu. Společnost představila svoji koncepci regionální dopravy v Ústeckém kraji, s níž se chce ucházet o desetiletou zakázku. Zájem má RegioJet o všechny tratě, jejichž provozování by chtěl převzít v roce 2011.

S nabídkou přichází RegioJet ve chvíli, kdy region shání peníze, kterými by Českým drahám zaplatil regionální vlaky na příští rok. Požadovaných 688 milionů totiž Ústecký kraj nemá, situací se bude zabývat mimořádné zasedání zastupitelstva v listopadu. RegioJet podle Jančury nabízí alternativu k požadavkům ČD. "Ústecký kraj přišel na řadu mezi prvními proto, že víme, že hodlá podepsat smlouvu na deset až 15 let s Českými drahami a že zveřejnil požadavky Českých drah na financování," řekl Jančura. Při desetileté smlouvě s firmou RegioJet by kraj ušetřil zhruba 700 milionů korun, upozornil Jančura. Zároveň slíbil zlevnění jízdenek asi o patnáct procent. RegioJet chce zaručit také 98procentní dochvilnost svých spojů.

Mezi vozidly, která chce RegioJet v Ústeckém kraji, figurují dvě jednotky od Siemensu – tři až čtyřčlankové elektrické Desiro Mainline pro hlavní trati a dvoučlankové Desiro Classic pro vedlejší trati. Na lokálkách s nejmenší frekvencí cestujících by chtěla firma jezdit s motoráky, které vyvíjejí slovenské ŽOS Zvolen. S Desirem Mainline i Classic by RegioJet chtěl zajišťovat i rychlíkovou dopravu v Česku, svoji vizi představil v létě. Jednotky mají především na hlavních tratích oproti klasickým soupravám, které tvoří páteř vozového parku Českých drah, nevýhodu ve své nižší variabilitě. Zatímco k vagonům, do nichž se nevejdou cestující, je možné přidat další jeden nebo dva vozy, čtyřvozovou jednotku lze posílit pouze stejně dlouhou jednotkou.

---

## **26. 10. 2009 Kraje letos vyberou dopravce, ti příští rok nakoupí vlaky**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70752-kraje-letos-vyberou-dpravce-ti-pristi-rok-nakoupi-vlaky/>)

Kraje do konce tohoto roku vyberou železniční dopravce, s nimiž uzavřou dlouhodobé smlouvy o provozování osobní regionální dopravy. Ti potom požádají o evropské dotace na nová vozidla. V polovině příštího roku by dopravci měli vypsát první výběrová řízení na nákup vlaků, aby bylo do konce roku 2010 jasné, co vlastně bude po krajských kolejičkách jezdit. Po setkání s výrobcí kolejových vozidel o tom informoval místopředseda Asociace krajů Radko Martínek. Část krajů již dlouhodobou smlouvu o zajištění regionální železniční dopravy podepsala s Českými drahami, přičemž pouze v Libereckém kraji částečně vzešla z výběrového řízení. Jasno dosud není v Plzeňském kraji, kde probíhá soutěž o tři tratě, nebo v Ústeckém, který sice chce uzavřít smlouvu s ČD, ale nemá dost peněz.

Asociace krajů chce, aby v Česku jezdila nejmodernější vozidla. Obeslala proto šest evropských výrobců kolejových vozidel. Na dnešní prezentační akci na zkušební okruh ve Velimi poslali své zástupce čtyři z nich. Vlakové soupravy představily firmy z Česka, Německa, Švýcarska a Polska. "Jsou to vozidla s rychlostí do 160 kilometrů v hodině, dvě jsou elektrická, dvě motorová," řekl přednosta velimského zkušebního centra Miloš Klofanda. Cena souprav se pohybuje od 55 milionů do 150 milionů korun. V Regionálních operačních programech je podle Martínka 4,66 miliardy eur (zhruba 121,2 miliardy Kč). Z toho na obnovu drážních vozidel je vyčleněno 245 milionů eur (asi 6,39 miliardy Kč). "Je to největší podobná zakázka v dějinách regionální dopravy. Domníváme se, že v roce 2012, kdy zřejmě první vlaky vyjedou, dojde pravděpodobně k revoluci, protože konečně se začneme přibližovat v regionální dopravě tomu, co je standardem v okolních státech, jako je Německo, Rakousko nebo Švýcarsko," dodal.

---

## **27. 10. 2009 Stávka železničářů v Maďarsku zpozdí český rychlík**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stavka-zeleznicaru-v-madarsku-zpozdi-cesky-rychlik-fhx-eko-doprava.asp?c=A091027\\_091125\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/stavka-zeleznicaru-v-madarsku-zpozdi-cesky-rychlik-fhx-eko-doprava.asp?c=A091027_091125_eko-doprava_spi))

Maďarští železničáři zahájí v úterý varovnou stávku. Jejich protest zastaví vlaky v celém Maďarsku od 10:00 do 12:00 hodin a ovlivní i českou železniční dopravu. "Stávka zpozdí vlak EC 170 Budapest – Praha-Holešovice – Berlin," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Zpoždění vznikne v Maďarsku, kde vlak vyčká na ukončení stávky. Na českém území tak bude rychlík zpožděn asi o 120 minut. "Cestujícím doporučujeme, aby dnes neplánovali cesty tímto vlakem a využili spoje, které jedou v pravidelném taktu o hodinu dřív nebo o hodinu později, respektive jiné vnitrostátní rychlíky," dodal mluvčí.



**27. 10. 2009 České dráhy posilují před svátkem 28. října spoje**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3303/>)

V souvislosti se zvýšeným počtem cestujících před svátkem 28. října posílí České dráhy spoje na nejvytíženějších trasách v republice. V úterý nabídne dopravce dodatečných zhruba 900 míst, ve středu pak v souvislosti s nabídkou ČD Net Lidl cca 1000 míst. Posilové vozy pojedou zejména na trasách Praha – Ostrava – Český Těšín, Ostrava – Brno, Brno – Olomouc nebo Praha – Staré Město u Uherského Hradiště. Kapacita vlaků bude vyšší také v neděli 1. listopadu. „Předpokládáme, že si řada lidí vezme ve čtvrtek a pátek dovolenou a domů vyrazí již v úterý 27. října. Tento den odpoledne proto posílíme vlaky na nejvytíženějších trasách o dodatečných zhruba 900 míst k sezení,“ vysvětluje Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Přes chystané posílení můžou být některé spoje plné. Cestujícím proto doporučujeme, aby si rezervovali místa a včas si zajistili jízdenky například přes internet nebo v předprodeji.“

Posilové vozy zařadí České dráhy také na státní svátek ve středu 28. října. Posíleno bude pět nejexponovanějších dálkových spojů vyjíždějících z Ostravska: IC 518 Manažer (Bohumín 4:00 – Praha hl.n. 7:35), R 442 Šírava (Bohumín 4:05 – Praha 8:30), IC 530 Hutník (Třinec 5:01 – Praha hl.n. 9:54), EC 146 Jan Perner (Bohumín 7:45 – Praha hl.n. 11:54) a R 830 (Karviná hl.n. 5:25 – Brno hů.n. 7:57). Více míst k sezení bude také ve večerních vlacích zpět na Ostravsko: v IC 519 Manažer (Praha hl.n. 19:23 – Bohumín 22:57) a R 743 (Brno hl.n. 17:02 – Bohumín 19:37). České dráhy tak nabídnou 28. října o cca 1 000 míst k sezení více. Cestujícím doporučujeme zakoupit si místenku co nejdříve, protože volná kapacita dálkových vlaků se rychle snižuje a u některých vlaků SC Pendolino je již zcela vyprodána. Jízdenky a místenky do vlaků kategorie SuperCity, EuroCity, InterCity, Expres nebo rychlík doporučujeme zakoupit přes internet na adrese [www.eshop.cd.cz](http://www.eshop.cd.cz). Pohodlnou variantou nákupu jízdních dokladů jsou jízdenkové automaty v důležitých stanicích po celé republice, kde lze zakoupit jízdenky pro všechny relace v síti ČD a také místenky do vlaků SC Pendolino.

**27. 10. 2009 Trať Nový Jičín – Hostašovice se nejspíš změní v cyklostezku**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70845-trat-novy-jicin-hostasovice-se-nejspis-zmeni-v-cyklostezku/>)

Z Nového Jičína do Hostašovic již asi nikdy nepojede vlak. Radní Nového Jičína oznámili, že již netrvají na obnově tratě, kterou v červnu zcela zničily záplavy - od té doby jezdí náhradní autobusy. Dosud vedení města trvalo na tom, aby byla trať obnovena. Nyní by raději získali od železniční správy pozemky a místo nových kolejí na nich chtějí postavit cyklostezku. Definitivně jasno bude v listopadu, kdy se k tomuto návrhu vyjádří městské zastupitelstvo. "Stanovisko Nového Jičína jsem přivítal. Trať byla velmi málo vytížená, náklady na provoz tudíž neúměrné. Stát by do jejího obnovení investoval přes 80 milionů korun, což by se mu nikdy nevrátilo," řekl náměstek moravskoslezského hejtamana Miroslav Novák. Případný převod pozemků ovšem musí po městském zastupitelstvu schválit i to krajské. Budou-li oba sněmy souhlasit, začne kraj jednat s převodem 80 hektarů, které patří státní Správě železniční dopravní cesty. Nejprve by je převzal kraj, poté by pozemky postupně převedl Novému Jičínu a sousedním obcím Hodslavicím, Mořkovu a Hostašovicím.

Správa železniční dopravní cesty ovšem upozorňuje na to, že případný převod může trvat dlouho. "Pokud nastane všeobecná shoda, že trať není nutné obnovit, bude následovat složitý legislativní proces, který povede k zastavení provozu," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla s tím, že o samotném zrušení tratě rozhodne ministerstvo dopravy. Trať, která je v jízdním řádu vedena pod číslem 326, byla otevřena v roce 1889. Patřila do severomoravské sítě společnosti Severní dráha císaře Ferdinanda, která postavila i první parostrojní železnici v kontinentální Evropě z Vídně do Břeclavi a dále do Bohumína a Haliče. V současnosti patří Správě železniční dopravní cesty a dopravu na ní provozují České dráhy.

**28. 10. 2009 Vláda schválila plán na lepší financování vlakové přepravy v krajích**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/70938-vlada-schvalila-plan-na-lepsi-financovani-vlakove-prepravy-v-krajich/>)

Vláda schválila plán, který zajistí krajům peníze na regionální vlakovou dopravu. Železničáři od ledna budou od státu dostávat ročně 2,6 miliardy korun a z vlastních rozpočtů přidají 5,3 miliardy. Za deset let by tak za provoz spojů měly regiony zaplatit přes 80 miliard. Regionální doprava byla dosud podle vedení Českých drah ztrátová, s příspěvkem krajů v hodnotě 5 miliard musel o 3 miliardy vyšší náklady každý rok dorovnat stát či právě největší tuzemský vlakový dopravce. "Stát udělal

rozpočtový závazek, ta suma se bude zvyšovat jenom o inflaci, která byla přesně definovaná," uvedl ministr dopravy Gustav Slamečka. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského bude společnost s novým opatřením mít možnost nakupovat zcela nové vlaky, musí však snížit své náklady. Jenom v příštím roce by totiž měla ušetřit 700 milionů korun.

Podle soukromých dopravců však bude memorandum znamenat pouze posílení monopolu Českých drah. "Kraje budou demotivovány, aby vypsalý výběrová řízení v souladu s evropskou legislativou a trh železnice se na dalších 15 let uzavře," předpovídá majitel společnosti Student Agency Radim Jančura. Michal Hašek, předseda Asociace krajů: "Bude věcí jednotlivých reprezentací všech 14 krajů v ČR, jakým způsobem teď budou jednat - ať už s Českými drahami nebo také s potenciálními dalšími uchazeči." Ve hře jsou desítky miliard korun. Pokud totiž dopravce, který s krajem podepíše navrhovanou smlouvu, investuje alespoň do jednoho vlaku, bude moci dopravu provozovat o dalších pět déle. Nejde tedy celkem o 80 miliard, ale o 120. "Pokud kraje nevypíší standardní výběrové řízení a budou oslovovat pouze jednoho zájemce, tedy pouze České dráhy, tak nemají žádné srovnání," dodal analytik Karel Potměšil. V Případě, že kraje uzavřou s Českými drahami dlouhodobou smlouvu bez vypsání tendru, chce Student Agency podat stížnost a nechat celou věc prošetřit Evropskou komisí.

## 29. 10. 2009 Dráhy zřejmě opět změni zákaznické karty

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71012-drahy-zrejme-opet-zmeni-zakaznicke-karty/>)

Novou verzi zákaznických slevových In-karet připravují České dráhy. Původní čipové průkazy začaly ČD prodávat zhruba před třemi lety a nyní by je chtěly přizpůsobit systémům, které používají pro své čipové karty města resp. kraje. Nová verze In-karty by měla být zavedena během pěti let a ČD za její přípravu dají zhruba 250 milionů korun. Záměr již schválila dozorčí rada společnosti, dodavatele řešení chce podnik vybrat v tendru. Současné In-karty nejsou kompatibilní s kartami, které stále hromadněji zavádějí kraje a města pro své integrované dopravní systémy. I s nimi je ale možné cestovat v regionálních vlacích zahrnutých do IDS. Vzájemná nekompatibilita obou karet tak působí drahám potíže. "Pilotní projekt chceme realizovat v Praze a ve Středočeském kraji," uvedl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Na nové In-karty potom bude možné "nahrát" aplikace pro jízdné v jednotlivých krajských městech nebo krajích. Dráhy si od novinky také slibují spravedlivější rozdělení tržeb mezi místními dopravními podniky a železnicí, které se dnes děje na základě nárazových průzkumů. O nové verzi In-karet, které by fungovaly v rámci jednotlivých integrovaných dopravních systémů a částečně by tak nahradily také čipové karty, které vydávají jednotliví organizátoři integrovaných dopravních systémů, nyní jedná dráhy se zástupci krajů. Uskutečnění prvního projektu v Praze závisí na úspěchu jednání s hlavním městem a jeho dopravním podnikem. V případě krachu jednání se prý dráhy mohou rozhodnout pro pilotní projekt v jiném regionu nebo mohou "celý záměr přehodnotit".

## 29. 10. 2009 Nové regionální vlaky pro DB mají zpoždění (Lirex, řada 440)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71021-nove-regionalni-vlak-y-pro-db-maji-zpozdeni/>)

Nové regionální elektrické jednotky Lirex od Alstomu, s nimiž mají od nového jízdního řádu jezdit Německé dráhy (DB), zřejmě nebudou včas schváleny k provozu na německých tratích. Informovaly o tom Německé dráhy, jejichž dceřinná společnost DB Regio měla být prvním odběratelem nových lirexů. Podle tiskové zprávy drah budou na linkách, kde se měly jednotky od Alstomu objevit, zatím jezdit starší vozidla.

Jednotky, které Spolkový drážní úřad eviduje jako řadu 440, čekají na schválení právě od tohoto úřadu. Podle informací Alstomu činí problémy brzdové válce a výrobce vlaků spolu s dodavatelem brzdových systémů se snaží najít řešení. "Pro DB Regio je nanejvýš důležité, aby byla vozidla bezpečná a spolehlivá. Přes značné úsilí výrobců nebudou k novému jízdnímu řádu dodány jednotky řady 440. Zajistíme proto stanovené výkony jinými vozidly tak, abychom snížili dopad na cestující," uvedl Norbert Klimt z bavorské pobočky DB Regio.

Vlaky Lirex měly v Bavorsku jezdit na tzv. Dunajsko-isarském expresu z Mnichova přes Landshut do Pasova nebo na regionálních spojích z Norimberku do Würzburgu. Spolu s dalšími elektrickými jednotkami by lirexy postupně v německé regionální dopravě měly nahradit soupravy s lokomotivou a řídicím vozem, které dnes tvoří její základ.

## 29. 10. 2009 Megaprojekt tunelu Praha - Beroun je v ohrožení. Stojí příliš mnoho

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-38856430-megaprojekt-tunelu-praha-beroun-je-v-ohrozeni-stoji-prilis-mnoho>)

Nový koridor má vyjít na 33 miliard korun. Rekonstrukce současné trati přes Karlštejn by vyšla na třetinu. Obří projekt nejdelšího železničního tunelu ve střední Evropě, který má spojit Prahu s Berounem, má namále. Trať se má přitom stát součástí vysokorychlostního železničního koridoru z Prahy do Norimberka. Stavba, jež má přijít nejméně na 33 miliard korun, má totiž v současné podobě jen malou šanci získat peníze z evropských fondů. Je příliš drahá. Žádost do Bruselu s konkrétním projektem přitom musí odejít počátkem příštího roku. K modernizaci trati se navíc Česko zavázalo v mezinárodních smlouvách.



### „Jsme mimo rentabilitu“

„Současnými parametry se dostáváme mimo uvažovanou rentabilitu, abychom mohli mít šanci v Bruselu tuto stavbu prosadit,“ připustil ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jan Komárek. Podle něj se nyní znovu otevírají práce na přípravné dokumentaci s cílem „zrealizovat finanční vstupy“. „Současný projekt je finančně nad náklady předpokládané Studie proveditelnosti. Očekáváme, že si investor SŽDC nyní objedná studii, kde bude hledat jiné varianty, než předpokládalo původní zadání,“ připouští projektant Miroslav Krsek, jehož tým ze společnosti SUDOP Praha trasu navrhl.

### Dvacet let příprav

Nová trať se chystá od počátku devadesátých let. Nynější trasa kolem Berounky přes Černošice a Karlštejn totiž již nevyhovuje jak kapacitou, tak svým profilem, který neumožňuje vyšší rychlost. Projektanti navrhli na přelomu tisíciletí devět variant, v drtivé většině pod zemí. Z nich se nakonec vybrala verze tunelu dlouhého 25 kilometrů, který by začal v Praze pod Barrandovem a končil těsně před Berounem. Projekt podle SŽDC ohrožuje poradenská kancelář Evropské investiční banky (JASPERS), která poskytuje ke Studii proveditelnosti svá doporučení. „Neustále se ptají, proč jsme navrhli tuhle variantu a ne třeba růžovou či zelenou,“ říká mluvčí správy Pavel Halla. Podle něj však už dřívější diskuse ukázaly, že současný návrh je jediná možná - i vzhledem k tomu, že se musí obcházet například chráněná krasová oblast Český kras či že okolí Prahy je natolik zastavěno, že je jakákoliv povrchová trasa skoro nemožná.

## 29. 10. 2009 Na nádraží v rakouském Linci zní čeština

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3315/>)

Hlášení v českém jazyce o příjezdech a odjezdech vlaků je novinkou na nádraží v rakouském Linci. Zatímco dosud čeští cestující informace z místního rozhlasu slyšeli pouze v němčině, od října tam zní také čeština. „Hlášení se týká šesti párů mezinárodních vlaků směřujících do Českých Budějovic a Prahy. Tato novinka je výsledkem vzájemné spolupráce mezi lineckým centrem ÖBB a budějovickým krajským centrem,“ uvedl Pavel Kosmata z Krajského centra osobní dopavy Českých drah v Českých Budějovicích. Hlášení v německém jazyce na nádraží v Českých Budějovicích je běžnou součástí už řadu let.

Informace, které namluvila rodilá mluvčí, můžou slyšet cestující například u spoje EuroCity Jože Plečnik ze Salzburgu do Prahy nebo u mezinárodního rychlíku Matthias Braun. „České hlášení usnadní orientaci našim turistům, kteří neumí tak dobře němčinu a v rušném provozu jedné z největších rakouských stanic by mohli přeslechnout důležité informace o odjezdu svého vlaku do Čech,“ upozornil Pavel Kosmata. Uvedl také, že jde pravděpodobně o vůbec první velké zahraniční nádraží, kde zavedli hlášení také v českém jazyce.

Krajské centrum osobní dopavy Českých drah (KCOD) zodpovídá za regionální železniční dopravu na území Jihočeského kraje. Nabízí například nejrozsáhlejší nabídku jízd parní nostalgie v rámci České republiky. Každý prázdninový víkend letos České dráhy nabídly cestování historickým vlakem do různých koutů kraje. Série celkem devatenácti jízd jihočeské páry představuje stabilní nabídku pro zájemce, kteří chtějí zavítat do jihočeské části Šumavy a k Lipenskému jezeru. České dráhy se rovněž prostřednictvím KCOD podílely na projektu Divadelního vlaku ČD Continuo - tříhodinovém divadelním představení, které se odehrávalo v srpnu přímo ve vlaku mezi Netolicemi a Malovicemi nebo na závodech na kolečkových bruslích Stožecká brusle.

**30. 10. 2009 Do Vídně za akční cenu (ČD Tip)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=83000>)

České dráhy zahájí v pondělí 2. listopadu prodej nových akčních jízdenek do Rakouska. Zhruba každý druhý měsíc nabízí dopravce na svém eShopu cenově výhodné ČD Tipy do zahraničí. Na listopadové víkendy to bude zpáteční jízdenka na Pendolino Praha – Vídeň – Praha za 19 EUR. Kromě toho budou od pondělka v prodeji ČD Tipy Brno – Vídeň – Brno za 9 EUR. Nové ČD Tipy z Prahy a Brna do Vídně budou v prodeji jako jednodenní zpáteční jízdenky do 2. třídy na eShopu ČD od 2. do 8. listopadu (nebo do vyprodání kontingentu). Oba budou prodávány na víkendové dny 14. 11., 15. 11., 21. 11., 22. 11., 28. 11., 29. 11., 5. 12., 6. 12. Výlet lze využít k předvánočním nákupům nebo návštěvě četných vídeňských památek.

**ČD Tip Praha – Vídeň – Praha za 19 EUR**

Cestující pojedou spojem SC 15 Smetana (z Prahy hl. n. 5:57) do Vídně (příjezd 10:02) a zpět spojem SC 16 Antonín Dvořák z Vídně (odjezd 15:58) a do Prahy hl. n. (příjezd 20:01). Součástí nabídky je i rezervace, a to v obou směrech.

**ČD Tip Brno – Vídeň – Brno za 9 EUR**

Cestující pojedou z Brna vlakem EC 71 Gustav Mahler (odjezd 7:16) do Vídně (příjezd 9:02) a zpět spojem EC 70 Gustav Mahler z Vídně (odjezd 18:58) do Brna (příjezd 20:39). Pro cestu zpět není zajištěna rezervace. Rezervaci pro cestu zpět je možné dokoupit u pokladních přepážek ČD.

**Na impresionisty do Albertiny se slevou**

Stejně jako u dvou předchozích projektů vídeňského muzea Albertina mohou cestující Českých a Rakouských spolkových drah (ÖBB) získat slevu na vstupném na aktuální výstavu impresionistů. Stačí, když mají platnou mezinárodní jízdenku z Česka do Vídně (tedy i ČD Tip) a místo 9,50 zaplatí za vstup jen 7 EUR.

**Podmínky pro jízdenky ČD Tip**

- jízdní doklady jsou vždy zpáteční,
- platí pro 2. vozovou třídu, doplatek do 1. třídy není možný,
- jízdní doklady platí pouze ve vlacích, uvedených na jízdním dokladu,
- doklady se zakupují výhradně přes eShop ČD (nikoliv pomocí služby TeleTiket),
- při jedné transakci lze zakoupit max. 5 jízdenek ČD Tip,
- nabídku lze využít pouze do vyčerpání stanoveného limitu počtu jízdenek na vlak a den (kontingent),
- u nabídky ČD Tip nelze z důvodů na straně cestujícího uplatnit právo z přepravní smlouvy na výměnu dokladu nebo návratek jízdného, a to ani jeho částí,
- aktuální informace o relaci, ceně, konkrétních vlacích a termínu předprodeje jsou zveřejňovány průběžně na eShop ČD.

**31. 10. 2009 Trať Šatov – Znojmo je elektrická**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/70807-trat-satov-znojmo-je-elektricka/>)

Po mnoha měsících opět vyjely vlaky ze Znojma do Šatova. Cestují ale po docela jiné trati než před výlukou – dráha prošla kompletní modernizací a elektrizací, traťová rychlost se zvýšila až na 80 km/h. Pod čerstvě nataženými dráty ale zatím jezdí vesměs motorové vlaky, elektrický provoz ze Znojma do Šatova a dále přes Retz do Vídně začne až s novým jízdním řádem 13. prosince. Během prací byl ve Znojmě položen nový most přes Dyji a změn doznalo i nádraží. Vznikla nová ostrovní nástupiště s vyšší hranou, která umožňuje snadnější nástup do vagonů. V novém jízdním řádu bude ze Znojma do Vídně jezdit sedm přímých vlaků denně, všechny budou v rakouské metropoli končit ve stanici Praterstern. Dosud bylo nutné přestupovat v Šatově nebo Retzu.

Na jihu Moravy ale zatím zůstává elektrizovaná trať ze Znojma na česko-rakouské hranice izolovaná. Obě další tratě, které spojují Znojmo s Moravskými Branicemi a s Břeclaví, jsou neelektrizované a v dohledné době se to nezmění. V současné době se v západní části Jihomoravského kraje připravuje elektrizace trati ze Zastávky u Brna do Rapotic, postupně by modernizací měla projít celá trasa do Jihlavy.



**31. 10. 2009 Jízdenky do zahraničí prodávají ČD o tisíce draž než cizí dopravci**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/71200-jizdenky-do-zahranici-prodavaji-cd-o-tisice-draz-nez-cizi-dopravci/>)

Nákup jízdenky u Českých drah (ČD) se může cestujícím do zahraničí výrazně prodražit. Dráhy často nabízejí mnohem dražší jízdenky, než jaké lze na stejný vlak koupit v okolních zemích. Tuzemský dopravce se brání tím, že nemůže prodávat tzv. akční nabídky jiných společností. Praxe je taková, že cestující, který přijde k pokladně ČD například pro lístek z Prahy do některého z německých měst, může zaplatit i o dvě tisícovky navíc oproti nákupu stejného lístku například na německých internetových stránkách.

Všechny společnosti se sice řídí jednotným mezinárodním tarifem, ale většina dopravců jeho vysoké ceny snižuje výraznými slevovými nabídkami. Problém ale je, že se v Česku o těch zahraničních od zaměstnanců Českých drah cestující nedozví, a tak platí plnou sazbu i tam, kde lze výrazně ušetřit. Například spoj Berlín – Praha – Vídeň by u ČD stál 3 051 korun a u německých Deutsche Bahn (DB), kde teď můžete využít tarif Euro-speciál, 39 euro (1 029 korun). Na jednom lístku je tak po přepočtu cen rozdíl přes dva tisíce korun. "Je to podobné, jako když si můžete koupit nějaké zboží pouze u jednoho obchodního řetězce za danou cenu, jiný řetězec nabídne jinou cenu," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle Štáhlavského je to jejich nabídka pro německou klientelu nebo zákazníky, kteří cestují z Německa. "Stejně jako DB nenabízí naše jízdenky, v Rakousku se nikde nedozvíte o tom, že můžete cestovat z Prahy do Vídně za 19 euro," doplnil Štáhlavský.

Pro mezinárodní dopravu mají ČD pouze jedinou tzv. akční nabídku eTiket a nabízí lístky mezi 19 až 29 euro. Ve srovnání s podobnými produkty Německých drah však lze s touto službou cestovat pouze do velmi omezeného množství vybraných destinací. Od června do srpna dráhy prodaly přes internetový obchod či telefonicky celkem 13 tisíc eTiketů. Podle zjištění České televize tento internetový produkt tuzemští železniční prodejci v pokladnách či v call centru Českých drah zákazníkům často ani nenabízejí. Cestující tak opět zaplatí plnou základní a výrazně dražší cenu.

---