

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2010

OBSAH

01. 10. 2010	ŽELEZNICE PŘIŠLY O SVÉHO ŠÉFA KOMÁRKA. SKONČIL SÁM	3
01. 10. 2010	VLAKY MEZI NÁCHODSKEM A HRADCEM KRÁLOVÉ JEN ZA 10 KČ (5. ŘÍJNA 2010).....	3
01. 10. 2010	STAVBA III. KORIDORU MÁ PROBLÉMY S MAJITELI POZEMKŮ POBLÍŽ PLZNĚ (ROKYCANY – PLZEŇ)	3
01. 10. 2010	U NORSKO-ŠVÉDSKÉ HRANICE VYKOLEJIL VLAK, 37 LIDÍ JE ZRANĚNÝCH....	4
02. 10. 2010	PO SRÁŽCE DVOU VLAKŮ V INDONÉSII NEJMÉNĚ 36 MRTVÝCH	4
04. 10. 2010	SŽDC: RYCHLÍKEM Z PRAHY DO MNICHOVA DO ŠESTI LET ZA TŘI HODINY ...	5
04. 10. 2010	ČESKÉ DRÁHY ZÍSKALY UŽ PŮL MILIARDY Z FONDŮ EU	5
04. 10. 2010	REGIOJET BUDE NA OSTRAVSKU NABÍRAT DESÍTKY LIDÍ PRO NOVÉ VLAKY	6
04. 10. 2010	MEZI JIHLAVOU A HAVLÍČKOVÝM BRODEM ZA 1 KORUNU (7. ŘÍJNA 2010).....	6
05. 10. 2010	SPRÁVU ŽELEZNIC NUCENĚ OPUSTÍ DO PROSINCE 950 ZAMĚSTNANCŮ.....	6
05. 10. 2010	VEDENÍ ČESKÝCH DRAH CHCE SNÍŽIT MZDY O 10 PCT, ODBORY NESOUHLASÍ	7
06. 10. 2010	MINISTERSTVO DOPRAVY CHYSTÁ KONKURENCI NA RYCHLÍKOVÝCH TRATÍCH	7
06. 10. 2010	VYPLAVENÁ TRATĚ Z DĚČINA DO RUMBURKU SE OTEVŘE MOŽNÁ AŽ V LÉTĚ	8
07. 10. 2010	NĚKTERÉ TRATĚ BEZ VLAKŮ SE MOŽNÁ ZMĚNÍ NA VLEČKY	8
07. 10. 2010	VLAKY Z LIBERCE DO ŽITAVY DOSTANOU NÁZEV TRILEX.....	9
07. 10. 2010	EUROSTAR SE PŘIPRAVUJE NA KONKURENCI A KUPUJE NOVÉ RYCHLOVLAKY	9
08. 10. 2010	CESTUJÍCÍCH NA ŽELEZNICI DÁL UBÝVÁ, TRŽBY ČESKÝCH DRAH ROSTOU..	9
10. 10. 2010	REGIOJET BUDE ČD KONKUROVAT, CHTĚL BY VŠAK I SPOLUPRÁCI.....	10
10. 10. 2010	HISTORICKÉ JÍZDY LOKOMOTIV NA KOLEŠOVCE MOŽNÁ SKONČÍ. MINISTERSTVO RUŠÍ TRATĚ	11
11. 10. 2010	MEZI CHRUDIMÍ A PARDUBICEMI ZA 1 KORUNU (13. ŘÍJNA 2010)	11
11. 10. 2010	ČD CARGO: AUDIT PROKÁZAL EKONOMICKÉ POŠKOZOVÁNÍ SPOLEČNOSTI..	12
11. 10. 2010	JEMNICE CHCE PŘEVZÍT "SVOJI" LOKÁLKU	12
12. 10. 2010	BÁRTA CHCE SNÍŽIT DOPRAVCŮM POPLATEK ZA UŽÍVÁNÍ KOLEJÍ	13
12. 10. 2010	HORNÍ NÁDRAŽÍ V K. VARECH BUDE MÍT PO LETECH ODKLADŮ NOVOU BUDOVU	13
13. 10. 2010	PLZNÍ JEZDÍ MĚSTSKÝ VLAK, ZATÍM ZDARMA (13. – 15. ŘÍJNA 2010)	14
13. 10. 2010	OBCE U LOKÁLKY NA TACHOVSKU NEDOSTANOU ZDARMA NÁDRAŽNÍ BUDOVY (PŇOVANY – BEZDRUŽICE).....	14
13. 10. 2010	BÁRTA: ČESKÉ DRÁHY NEBUDOU ZVYŠOVAT CENY JÍZDNÉHO	15
13. 10. 2010	CHÁTRAJÍCÍ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ SE DOČKÁ OPRAVY	16
13. 10. 2010	LOKOMOTIVA NARAZILA V ŽILINĚ DO RYCHLÍKU, TŘI LIDÉ JSOU ZRANĚNI .	16
14. 10. 2010	VÝPRAVNÍ BUDOVA V BOJKOVICÍCH V NOVÉM	16
15. 10. 2010	ŠVÝCAŘI DOKONČILI RAŽENÍ NEJDELŠÍHO TUNELU SVĚTA (GOTTHARD)....	17
15. 10. 2010	ČD V PROSINCI VYŘADÍ Z PROVOZU NEJSTARŠÍ MOTORÁKY ZVANÉ KREDENC (831 A 851).....	18

15. 10. 2010	ZLODĚJI BAREVNÝCH KOVŮ V ÚSTECKÉM KRAJI OHROŽUJÍ ŽELEZNICI.....	19
18. 10. 2010	ČD A JANČURA: DOSUD NESMIŘITELNÍ NEPŘÁTELÉ ZAČÍNÁJÍ SPOLUPRACOVAT	19
18. 10. 2010	DO LIKVIDACE MÍŘÍ ZATÍM SEDM TRATÍ, NĚKTERÉ OBCE TO ROZHOŘČILO.	20
19. 10. 2010	TUNELEM POD LAMANŠSKÝM PRŮLIVEM POPRVÉ PROJEL NĚMECKÝ VLAK..	21
20. 10. 2010	BÁRTA NAŘÍDIL PŘESUN 9 500 ZAMĚSTNANCŮ ČD NA SPRÁVU ŽELEZNIC..	22
20. 10. 2010	NĚKOLIK VLAKOVÝCH NÁDRAŽÍ V OLOMOUCKÉM KRAJI SE ASI DOČKÁ OPRAV	23
21. 10. 2010	BÁRTA SE DOHODL S ODBORY, ŽE S NIMI PROJEDNÁ PŘEVOD ZAMĚSTNANCŮ	23
22. 10. 2010	ZUBRNICKÁ LOKÁLKA JE ZPĚT (VELKÉ BŘEZNO – ZUBRNICE)	23
25. 10. 2010	S PENDOLINEM BUDE SOUPEŘIT RAPID EXPRES	24
25. 10. 2010	NĚMEČTÍ ŽELEZNIČÁŘI HODLAJÍ V ÚTERÝ STÁVKOVAT (26. ŘÍJNA 2010)	25
25. 10. 2010	PLÁNOVANÁ RYCHLODRÁHA PRAHA – Kladno BY SE MĚLA STAVĚT OD Kladna	25
25. 10. 2010	ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ DALŠÍ PROPOUŠTĚNÍ	25
25. 10. 2010	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ KOLEŠOVKA SE MOŽNÁ RUŠIT NEBUDE, POMŮŽE KRAJ I ČESKÉ DRÁHY (125)	26
26. 10. 2010	O VÍKENDU KONČÍ LETNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE ŠESTNÁCTI NOČNÍCH DÁLKOVÝCH VLAKŮ (31. ŘÍJNA 2010)	27
26. 10. 2010	RYCHLODRÁHA Kladno – Praha SE ODKLÁDÁ, NEJSOU PENÍZE.....	27
26. 10. 2010	ČÍNA MÁ DALŠÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ I VLASTNÍ RYCHLOVLAK.....	28
27. 10. 2010	DO ZUBRNIC PŘIJEL PO 17 LETECH VLAK.....	28
27. 10. 2010	BRUSEL ODEBRAL ČESKU DOTACE NA ŽELEZNICI MEZI PRAHOU A BEROUNEM	29
28. 10. 2010	V ČESKU BUDOU JEZDIT VLAKY ZA ZÁBAVOU.....	29
29. 10. 2010	17. LISTOPADU NA VÝLET ZA 199 KORUN.....	30
30. 10. 2010	Z ČESKÝCH KOLEJÍ ZMIZÍ I NĚMECKÁ LEGENDA (VT 95/795, VT 98/798)	30
31. 10. 2010	KOLÍN MÁ NOVÝ ŽELEZNIČNÍ MOST.....	30
31. 10. 2010	BÁRTA: ČÁST SŽDC SE MOŽNÁ VRÁTÍ POD DRÁHY, CARGO MUSÍ EXPANDOVAT	31

01. 10. 2010 Železnice přišly o svého šéfa Komárka. Skončil sám

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-prisly-o-sveho-sefa-komarka-skoncil-sam-fv0-eko-doprava.aspx?c=A101001_101005_eko-doprava_ven)

Jedna z "nejbohatších" státních organizací je bez svého generálního ředitele. Šéf Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jan Komárek skončil k poslednímu září na vlastní žádost. Nahradiť ho jeho náměstek Pavel Habarta. "Obdržel jsem od něj rezignační dopis. Jsou v něm i důvody jeho odchodu, ale ty by měl říct pan Komárek nebo ministr, který dopis má také," řekl předseda správní rady SŽDC a senátor za TOP09 Adolf Jílek. Komárek svou rezignaci potvrdil. "Jsem přesvědčen, že v současné době bude nutné přenastavit některé dosavadní strategické záměry. Cítím se s nimi za ty roky osobně příliš spjatý, takže jsem dospěl k závěru, že je správné umožnit přenastavení některých funkcí v rámci dopravního systému někomu jinému," dodal.

Správní rada SŽDC následně pověřila dočasně řízením Pavla Habarta, kterého na SŽDC dosadil jako náměstka pro audit ministr dopravy Vít Bárta. Komárek je tak po Alfredu Brunclíkovi z Ředitelství silnic a dálnic druhým šéfem velké státní organizace, která ročně prostaví desítky miliard korun. V čele Správy železniční dopravní cesty byl ale podstatně delší dobu: od jejího založení v roce 2003 až dosud. Přišel z firmy ŽPSV, jež patří pod OHL-ŽS, která získává dlouhodobě na železnici obří zakázky. O odchodu Komárka se mluvilo od nástupu ministra dopravy Víta Bárty. Správce železnic se nejprve příliš neměl k dojednávání slev u stavebních firem na výstavbách nových tratí, ale nakonec SŽDC našlo větší slevy než silničáři. Jednání o slevách ale vedl více právě Habarta. SŽDC má na starosti provoz většiny železničních tratí v Česku a také jejich rekonstrukci a výstavbu nových úseků. Právě za některé úseky čelí velké kritice, že se staví zbytečně a drazé. Jen letos dostane od státu a evropských fondů dohromady přes 35 miliard korun.

01. 10. 2010 Vlaky mezi Náchodskem a Hradcem Králové jen za 10 Kč (5. října 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8287/>)

V úterý 5. října můžou obyvatelé a další zájemci z Hronova a Náchoda využít mimořádné akční nabídky Českých drah a vyzkoušet vlaková spojení mezi těmito městy a Hradcem Králové. České dráhy tak chtějí umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet železniční dopravu tam, kde je k dispozici široká nabídka spojů a pohodlné cestování. Cestovat se zpáteční jízdenkou za 10 Kč můžou zájemci kdykoli v úterý 5. října kterýmkoli směrem na trati Hronov – Hradec Králové a zpět. Stačí si v tento den zakoupit u pokladní přepážky ČD ve stanicích Hronov nebo Náchod zpáteční jízdenku za 10 Kč do stanice Hradec Králové hlavní nádraží a vyrazit například do práce, do školy nebo jen za zábavou do krajské metropole. Odpadnou tak potíže s hledáním místa na zaparkování nebo s dopravní zácpou. Pokud cestující nastoupí ve stanici Náchod zastávka, ve které není k dispozici pokladní přepážka ČD, zpáteční jízdenku za 10 Kč do stanice Hradec Králové hl.n. si zakoupí u průvodčího přímo ve vlaku. Pro cestu zpět lze jízdenku za 10 Kč využít až do půlnoci následujícího dne, tj. do 24:00 hodin dne 6. října 2010. Královéhradecký kraj je dalším regionem České republiky, kde se taková propagační akce koná. Jejím cílem je umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet vlakovou dopravu tam, kde je kvalitní spojení.

01. 10. 2010 Stavba III. koridoru má problémy s majiteli pozemků poblíž Plzně (Rokycany – Plzeň)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stavba-iii-koridoru-ma-problemy-s-majiteli-pozemku-pobliz-plzne/536063>)

Stavba západní části III. železničního koridoru z Prahy do Chebu má na úseku Plzeň – Rokycany problémy s několika majiteli pozemků. Koridor přitom ministr dopravy Vít Bárta před týdnem označil za strategickou stavbu, která musí být bez úseku Praha – Beroun hotová do tří let. V okolí obce Kyšice u Plzně ale nyní majitelé pozemků požadují za ornou půdu výrazně více peněz, než kolik jim stát může ze zákona dát. Investor, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), proto nevyklučuje vyvlastnění. ČTK to řekl Ladislav Seemann z plzeňské SŽDC. "Je to největší problém, s nímž jsme se zatím na celé trase západní části koridoru setkali," uvedl ředitel oblasti SŽDC Václav Šťastný. Podle něj už investor jedná s vlastníky pozemků na připravované trase Plzeň – Rokycany čtyři roky a podařilo se vykoupit půdu anebo uzavřít smlouvu o smlouvě budoucí s téměř všemi z více než 400 vlastníků. V katastrálním území Kyšic ale zatím zůstává posledních několik nedorozhodnutých majetkoprávních vztahů. Tito vlastníci nepožadují směnu půdy, ale chtějí více peněz nebo odkoupení

celého pole anebo chtějí vybudovat od SŽDC na svých zbylých pozemcích silnice nebo jiné stavby. SŽDC se obává, aby případné soudní spory s nimi nezpозdily termín dostavby úseku.

Investor majitelům před dvěma lety nabídl za ornou půdu znaleckou cenu 138 Kč/m² a už tehdy mu někteří z nich části potřebné pro stavbu prodali. Obec si poté na doporučení SŽDC nechala zpracovat cenovou mapu, z níž vyšla nová cena 540 Kč/m² a mapu schválilo ministerstvo financí. Na novou sumu kývli další majitelé ploch, a SŽDC tak už vykoupilo v Kyšicích půdu za 50 milionů korun. Větší sumu než 540 Kč/m², kterou požadují zbylí majitelé, jim nemůže SŽDC podle svého náměstka Jana Veselovského uhradit a ani nemůže vykoupit větší pozemek, než potřebuje. To potvrdila také aktuální stanoviska ministerstev dopravy, místního rozvoje a financí, ale také policie i NKÚ, které SŽDC požádalo o vyjádření.

"Sejdeme se naposledy s majiteli. Zopakujeme jim cenu a předložíme stanoviska ministerstev. Ihned poté začne běžet 65denní lhůta pro vyvlastnění," uvedl právník SŽDC Petr Hocký. Podle Šťastného musí státní firma jednat rychle, protože ministr dopravy považuje stavbu za prioritu. Rychlost vyvlastnění bude záležet na vyvlastňovacím úřadu v Plzni. Proti jeho verdiktu se může protistrana odvolat u soudu, který pak rozhodne, o tom, zda SŽDC může stavbu zahájit, nebo ne. Stavba koridoru na dotčených pozemcích je v souladu s územním plánem kraje i obce. Úsek Plzeň – Rokycany, jemuž chybí kvůli nedohodě s vlastníky zbylých pozemků jedno ze tří stavebních povolení, si má vyžádat 9,7 miliardy korun, z toho téměř polovinu spolknou tunel. "Děláme úpravy projektu a cenu stavby tak snížíme minimálně o deset procent. O dalších pět procent klesne cena díky soutěži stavebních dodavatelů," řekl hlavní inženýr stavby Milan Majer. Patnáctiprocentní redukcí slíbila SŽDC ministru dopravy. Na III. koridoru běží stavby Zbiroh – Rokycany, Beroun – Zbiroh, Stříbro – Planá a Planá – Cheb. Před zahájením je Rokycany – Plzeň a průjezd uzlem Plzeň; hotová je část Plzeň – Stříbro.

01. 10. 2010 U norskó-švédské hranice vykolejil vlak, 37 lidí je zraněných

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/u-norsko-svedske-hranice-vykolejil-vlak-37-lidi-je-zranenych-p43-zahranicni.asp?c=A101001_220545_zahranicni_vel)

Na trati mezi skandinávskými metropolemi Oslem a Stockholmem vykolejil dálkový vlak. Lékaři museli ošetřit 37 lidí, většina z nich ale vyvázla jen s lehkým zraněním. Pouze jeden cestující je zraněný vážně. Neštěstí se stalo u norského příhraničního města Skotterud. Zatím není jasné, co vykolejení vlaku, ve kterém cestovalo 340 pasažérů, zapříčinilo. Svědci nehody ale uvedli, že stroj jel nezvykle rychle. Přesnou příčinu nehody, která uvěznila zraněné cestující v havarovaných vagonech, teď musí určit policie a švédská drážní inspekce.



02. 10. 2010 Po srážce dvou vlaků v Indonésii nejméně 36 mrtvých

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/103057-po-srazce-dvou-vlaku-v-indonesii-nejmene-36-mrtvych/>)

K tragickému železničnímu neštěstí došlo v provincii Střední Jáva v Indonésii. Nejméně 36 lidí zahynulo a dalších 50 utrpělo zranění, když na nádraží ve městě Petarukan narazila souprava jedoucí z Jakarty do stojícího vlaku. Nehoda se stala ve tři hodiny ráno místního času, většina cestujících proto spala. Podle zdravotníků mají lidé hlavně popáleniny a zlámané končetiny. Podle mluvčího ministerstva dopravy vyšetřovatelé zjišťují, zda svou roli sehrála lidská chyba. Podle něj mohlo jít o závadu mechanického rázu. "Zjišťujeme, zda správně fungovala signalizace stojícího vlaku," řekl mluvčí. Podle svědků jsou obě vlakové soupravy silně poškozené. Několik vagonů se převrátilo.



Místní a záchranáři dolovali mrtvé a zraněné z hromad šrotu několik hodin. Mezi mrtvými jsou údajně také děti. "Spal jsem v zadním vagoně. Probudil mě náraz a strašný křik. Lidé volali o pomoc. Vyběhl jsem ven a viděl, že předek vlaku je úplně zničený," řekl průvodčí. Vlaková neštěstí jsou v Indonésii běžná. Mohou za ně lidské chyby a špatně udržované tratě. S dopravou má země problémy téměř ve všech oblastech – obnovu potřebují silnice, letiště a pod vodou často končí i přeplněné trajekty. Nedostatek investic do dopravní infrastruktury za hospodářské krize v 90. letech omezují ekonomický růst Indonésie, která navzdory svému potenciálu zaostává za Čínou a Indií. Odborníci účet vyčíslili na miliardy dolarů a ty Jakarta nemá.

04. 10. 2010 SŽDC: Rychlíkem z Prahy do Mnichova do šesti let za tři hodiny

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-rychlikem-z-prahy-do-mnichova-do-sesti-let-za-tri-hodiny/536985>)

Cesta rychlíkem z Prahy do Mnichova by se mohla od roku 2017 zkrátit na tři hodiny a devět minut a měla by být o dvě hodiny kratší než po silnici. Umožnila by to modernizace trati Plzeň – Domažlice, jejíž investiční záměr předložila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ministerstvu dopravy. Vyšla by na 28 miliard korun. ČTK to řekl náměstek plzeňského SŽDC Jan Veselovský. "Odbočný koridor Plzeň – Domažlice chápe ministerstvo jako jednu z priorit. Známe náklady, trasu a vychází nám ekonomika," dodal. Ministr dopravy Vít Bárta předminulý týden v Plzni slíbil, že se na dokumentaci podívá. Chce přesunout větší část nákladní i osobní dopravy na železnici, která ale musí mít konkurenceschopná dálnicím.

Stavba nové trati o délce 65 kilometrů by byla rozdělena na tři úseky: Plzeň – Stod, Stod – Domažlice a Domažlice – státní hranice. "Pokud ministerstvo záměry schválí, bude v roce 2011 přípravná dokumentace a následně projekt. Při běžných lhůtách výkupů pozemků je reálné začít v roce 2013 a skončit 2016; u posledního úseku na státní hranici v roce 2017 a 2018," řekl náměstek. Záleží také na rychlosti německé strany, která požaduje pětikilometrový tunel kvůli překonání hraničních hor. Ministr Bárta chce jednat o tomto koridoru v Mnichově i Bruselu. Díky tomu, že současný německý ministr dopravy je z Dolního Bavorska, mohla by se příprava urychlit. Němce údajně nyní tolik nezajímá III. koridor, tedy část Plzeň – Cheb, ale atraktivnější pro ně je moderní trať na Mnichov, kde je obří letiště, kam hojně jezdí také Češi, protože zájezdy přes německé cestovní kanceláře jsou často levnější. Po dvou kolejích elektrizované trati Praha – Domažlice by vlaky jezdily rychlostí až 200 km/hod. Koridor z Prahy do Plzně by měl být hotový do konce roku 2013, ale zatím bez úseku Praha – Beroun, kde SŽDC hledá levnější varianty. Z centra Prahy do centra Plzně se bude podle Bárty jezdit za hodinu až hodinu a deset minut.

Na odbočné trase Plzeň – Domažlice je s přípravami nejdále první úsek do Stodu za 5,8 miliardy korun. Podobně jako druhá část do Domažlic by vedl mimo současnou stopu. Část Stod – Domažlice, kde je plánován kilometrový ražený tunel, má stát 8,5 miliardy Kč. Náklady poslední linie z Domažlic za státní hranici se odhadují na 14 miliard korun. "Intenzivně jednáme s hospodářskou komorou v Řezně. Vydáme společný propagační materiál, který oni použijí jako politický pro ústřední vládu," řekl Veselovský. Němci, jejichž investiční náklady jsou, zejména kvůli lepšímu stavu tratí, podstatně nižší než na české straně, musí hlavně vybudovat u Mnichova letištní spojku a upravit část tratě na Řezno. "Spolu s nimi bychom žádali o evropské fondy. Přestože končí financování v roce 2015, tak na stavby tohoto charakteru bude EU dále přispívat," řekl ředitel SŽDC Plzeň Václav Šťastný.

Pokud bude úsek Plzeň – Domažlice modernizován, byla by trať z Prahy na hranice podle Šťastného nejrychlejší v Česku. Navíc by se na ní dalších 150 let nemuselo nic budovat. Nynější železnici by využila regionální doprava. Koridor je v územním plánu kraje a obce už začaly projednávat své územní plány, aby se území budoucí trasy chránilo.

04. 10. 2010 České dráhy získaly už půl miliardy z fondů EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8295/>)

Evropské dotace znamenají pro řadu firem, obcí či celých regionů zajímavý zdroj příjmů na investice nebo opravy a uchází se o ně i národní železniční dopravce. Úspěšnost žádostí Českých drah o dotace je zhruba 60 %. Z celkových 67 žádostí podaných od roku 2005 schválil Brusel 40, a České dráhy tak získaly již půl miliardy korun. Roky 2009 a 2010 jsou z tohoto hlediska nejúspěšnějším obdobím. České dráhy se prosadily v národních i mezinárodních projektech a byly jim přiznány dotace na investiční akce a výzkumné projekty řešící provozní problémy. Příkladem může být žádost o příspěvek na odstranění ekologických zátěží v lokalitě Brodek u Přerova s celkovými náklady 230 milionů korun a dotací 82 %. Další půl miliardy chce dopravce získat na ekologické projekty, opravy a zateplení železničních stanic a na snižování emisí. Zcela samostatnou kapitolou jsou pak Regionální operační programy, kde se České dráhy ucházejí celkem o 2,5 miliardy na nákup vozidel pro regionální dopravu.

Kromě vlastních projektů se ale v poslední době České dráhy podílejí i na přípravě společných žádostí. „Příkladem je rekonstrukce pardubického přednádraží, která bude stát 105 milionů korun a 85 % z toho zaplatí Evropská unie městu Pardubice jakožto žadateli. Dalším takovým projektem je pořízení infopanelů se sdruženými informacemi o veřejné dopravě v Plzeňském kraji, kde míra dotace činí 92,5 % a žadatelem je Plzeňský kraj,“ uzavírá Martina Mannová, ředitelka Projektové kanceláře ČD, a.s.

04. 10. 2010 RegioJet bude na Ostravsku nabírat desítky lidí pro nové vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-bude-na-ostravsku-nabirat-desitky-lidi-pro-nove-vlakovy/537121>)

Firma RegioJet podnikatele Radima Jančury chce v Moravskoslezském kraji nabrat asi 50 nových zaměstnanců pro vlakové spojení Praha-Ostrava, které začne fungovat v první polovině příštího roku. Dceřiná firma Jančurovy společnosti Student Agency chce nabrat nové palubní stevardy především na Ostravsku. ČTK o tom dnes informoval mluvčí firmy Aleš Ondrůj. "Budeme oslovovat zejména mladé, aktivní lidi, kteří bydlí nebo studují v Moravskoslezském kraji," sdělil Ondrůj. Náběr se má na starosti nově ustavená manažerka palubního personálu Markéta Hrmová.

Společnost už má v Česku většinu lokomotiv pro dálkové tratě, které nakupuje od italského dopravce Ferrovie Nord Milano. Firma v současnosti vybírá mezi dvěma zahraničními firmami dodavatele vagonů. Podle rumunských médií se tendru účastní i rumunská společnost Astra Vagoane Calatori (AVC), RegioJet žádné informace nepotvrdil, vítěze tendru chce oznámit až v listopadu. Vagony mají být firmě dodány ve třech etapách. Prvních 20 vozů chce firma získat do dubna 2011. Po trati Praha – Ostrava, v jejímž rámci budou Jančurovy vlaky zajíždět i na Slovensko, chce firma provozovat vlakovou dopravu i na dalších tratích v ČR. Podle Ondrůje se chce RegioJet inspirovat politikou britských dopravních firem jako Virgin Trains podnikatele Richarda Bransona nebo letecká společnost easyJet. RegioJet chce podle mluvčího lákat zákazníky na otevřenost, kreativitu, "stoprocentní čistotu a úsměv pro zákazníka".

04. 10. 2010 Mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem za 1 korunu (7. října 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8296/>)

Ve čtvrtek 7. října mohou všichni zájemci využít mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem mimořádnou akční nabídku Českých drah a vyzkoušet vlaková spojení mezi těmito městy za 1 korunu. České dráhy stejně jako v ostatních regionech republiky chtějí umožnit lidem snadno a rychle vyzkoušet železniční dopravu tam, kde nabízejí kvalitní spojení vlakem. V letošním roce pořádají České dráhy tyto akce na celkem 14 místech. Cílem této speciální jednodenní nabídky je propagovat regionální železniční dopravu a motivovat nové zákazníky k cestě vlakem.

„Cestovat se zpáteční jízdenkou za 1 korunu mohou zájemci kdykoliv ve čtvrtek 7. října kterýmkoliv spojem mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem. Stačí si v tento den zakoupit u pokladních přepážek ČD v Jihlavě městě, Jihlavě a Havlíčkově Brodě zpáteční jízdenku za 1 korunu a vyrazit například do práce, školy, k lékaři nebo třeba jen za zábavou vlakem. Zpáteční jízdenka se vztahuje na spoje z Jihlavy do Havlíčkova Brodu a zpět nebo v opačném směru, tedy z Brodu do Jihlavy a zpět. Akční korunová zpáteční jízdenka bude platit i z nebo do stanice Jihlava město,“ uvádí Lenka Horáková, ředitelka Krajského centra osobní dopravy ČD v Jihlavě. Zpáteční jízdenku za 1 korunu lze využít až do půlnoci následujícího dne, tj. do pátku 8. října do 24:00 hodin.

Kraj Vysočina je tak dalším regionem České republiky, kde se taková propagační akce koná. Jejím cílem je umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet vlakovou dopravu tam, kde je kvalitní spojení. České dráhy na daném úseku nasazují i modernizované motorové vozy a soupravu Regionova, která je konstruována jako částečně nízkopodlažní a umožňuje tím pohodlné cestování také vozíčkářům, maminkám s kočárky a cyklistům. Nechybí ani audiovizuální systém nebo moderní čalouněné sedačky.

05. 10. 2010 Správu železnic nuceně opustí do prosince 950 zaměstnanců

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/spravu-zeleznic-nucene-opusti-do-prosince-950-zamestnancu/537734>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) propustí k letošnímu 1. prosinci 950 zaměstnanců, což představuje zhruba desetinu současného počtu pracovníků firmy. Na dotaz ČTK to dnes uvedl mluvčí správy Pavel Halla. Odbory se k situaci chtějí vyjádřit za 14 dnů po jednání podnikového výboru. "Lidé již dostali výpovědi a v prosinci už u nás nebudou. Propouští se napříč všemi činnostmi, jen z ředitelství odejde 112 lidí," řekl Halla. SŽDC si od snížení stavů slibuje příští rok úsporu asi 500 milionů korun, tedy více než desetiny provozních nákladů. Správa nakonec upustila od "maximální varianty" snižování stavů, která počítala s odchodem až 1 200 lidí.

Z celkového počtu propuštěných má 250 nárok na odchodné z vládního Doprovodného sociálního programu, který se týká lidí v předdůchodovém věku. "Důchodový věk šel automaticky, to by ale v žádném případě nestačilo," uvedl Halla. Podle předsedy podnikového výboru Odborového sdružení železničářů Adolfa Hradílků se budou odbory situací podrobně zabývat za 14 dnů. "Stanovisko budeme mít za 14 dnů, až nám zaměstnavatel k tomu dá podrobné rozbor, odkud ti lidé odejdou," uvedl Hradílek. Předseda Svazu odborářů služeb a dopravy (SOSAD) Jaromír Dušek označil propouštění v SŽDC za hloupost státu. Propuštění zaměstnanci podle Duška nakonec budou pro stát dražší, než kdyby zůstali u státní organizace v pracovním vztahu. Železničáři mají ztížené uplatnění na trhu práce, zvláště v době krize, dodal Dušek.

Ke stovkám odcházejících zaměstnanců se před několika dny dobrovolně připojil i dlouholetý ředitel SŽDC Jan Komárek. Jako důvod uvedl, že je příliš spojen s dosavadním směřováním organizace, které bude třeba "předefinovat". Konkrétnější ale nebyl. Správa železnic vznikla v rámci liberalizace dopravního trhu oddělením od původní státní organizace České dráhy. Stará se mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železniční síť. Působí také jako investor do výstavby tratí, jen letos má v rozpočtu přes 35 miliard korun.

Šetřit musejí všechny podřízené organizace ministerstva dopravy. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a Správa železniční dopravní cesty by měly příští rok ušetřit na provozu dvě miliardy korun. Například z ŘSD odejde do konce roku 200 zaměstnanců z celkových 1 900, výpovědi dostali především úředníci.

05. 10. 2010 Vedení Českých drah chce snížit mzdy o 10 pct, odbory nesouhlasí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vedeni-ceskych-drah-chce-snit-mzdy-o-10-pct-odbory-nesouhlasí/537796>)

Vedení Českých drah letos zahájilo kolektivní vyjednávání dříve nevídaným návrhem, když ve své verzi kolektivní smlouvy žádá snížení tarifní mzdy o deset procent. Informaci ČTK dnes potvrdil mluvčí ČD Petr Štáhlavský i předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša. Odbory se snížením mezd nesouhlasí. "České dráhy s tím přijít mohou, ale to neznamená, že to takto skončí. Oni se inspirovali tím, co se odehrává ve státní sféře, ale já si myslím, že takto to nedopadne," řekl Pejša. Podle něj budou odbory žádat růst mezd alespoň ve výši inflace. Podle Štáhlavského musejí České dráhy snížit příští rok náklady o stovky milionů korun, při tvorbě návrhu vycházely z "ekonomické reality v České republice". "Zdůrazňujeme, že je to návrh kolektivní smlouvy, nyní čekáme na protinávrh odborů. Vlastní jednání budou jako vždy velmi tvrdá, neboť železniční odbory jsou silným partnerem," uvedl mluvčí.

Letos zůstávají tarify na dráze stejné jako loni, na minulý rok smlouva zajišťovala železničářům růst průměrné tarifní mzdy o 4,8 procenta. Tarifní mzda tvoří přes 80 procent mzdy, zbytek jsou příplatky. Průměrná mzda u Českých drah je 26.873 korun. České dráhy zaměstnávají ke konci srpna necelých 27.000 lidí, což je zhruba o tisícovku méně než počátkem roku. Kromě mezd půjde v kolektivním vyjednávání mimo jiné o délku dovolené, délku pracovní doby nebo uspořádání pracovních směn. Kolektivní vyjednávání obvykle končí kolem Vánoc.

06. 10. 2010 Ministerstvo dopravy chystá konkurenci na rychlíkových tratích

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonom.ihned.cz/c1-46873780-ekonom-ministerstvo-dopravy-chysta-konkurenci-na-rychlikovych-tratich>)

Vstup konkurentů Českých drah do železniční dopravy umožní tendry, jejichž vypsání se resort šéfovaný Vítem Bártou připravuje oznámit do Bruselu. Ministerstvo dopravy se v nejbližších dnech chystá učinit první krok k tomu, aby veřejnou dopravu na hlavních železničních tazích mohli zabezpečovat i jiní dopravci než státem vlastněné České dráhy. Vstup konkurence na rychlíkové tratě mají umožnit tendry, jejichž vypsání se resort šéfovaný Vítem Bártou právě chystá oznámit do Bruselu. „Připravili jsme panu ministru k podpisu materiál, který odstartuje proces notifikace v rámci Evropské unie,“ uvedl pro týdeník Ekonom náměstek ministra Ivo Toman (ODS). Jak upřesňuje, nutným předpokladem pro vypsání veřejných zakázek je uveřejnění záměru v Ústředním věstníku EU. Toto oznámení musí být zveřejněno minimálně jeden rok před zahájením tendrů.

První pilotní tendr by se měl týkat linky R 27 (Frýdek-Místek) – Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník, přičemž se uvažuje o tom, že by se veřejná zakázka týkala jízdního řádu pro období 2013/2014. Následovat mají ve stejném či následujícím roce linky R 5 Praha – Ústí

nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a linka R 20 Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín. O vstup do rychlíkového byznysu objednávaného státem se dlouhodobě zajímají například firmy Veolia Transport, RegioJet (dcera firmy Student Agency) či Arriva, nedávno ovládnutá německou Deutsche Bahn. „Vypadá to nadějně. Ministerstvo nás ujišťuje, že otevření trhu myslí skutečně vážně. Doufáme, že nebudeme opět zklamáni,“ říká Jiří Mužík, předseda Sdružení železničních společností.

06. 10. 2010 Vyplavená trať z Děčína do Rumburku se otevře možná až v létě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vyplavena-trat-z-decina-do-rumburku-se-otevre-mozna-az-v-lete/538357>)

Oprava železniční tratě z Děčína do Rumburka se protáhne možná až do konce června. Trať je mimo provoz už od začátku srpna, kdy její část zničily povodně. Na nejhůře postiženém úseku v okolí Kytlice ale opravy ani po dvou měsících nezačaly. Správa železniční cesty (SŽDC) stále vybírá dodavatele a hlavní práce začnou až v březnu, řekl dnes ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. SŽDC vyhlásila výběrové řízení na opravu tratě už krátce po srpnových povodních, ale pak ho zrušila a rozhodla se ho vypsát jinou formou. "V současné době se dokončuje příprava soutěží na několik samostatných opravných akcí. Do konce listopadu se předpokládá jejich ukončení výběrem zhotovitelů a podpisem smluv," řekl Halla.

Než SŽDC dodavatele vybere, bude zima, a tak lze říci, že administrativní průtahy zdržely opravu až o sedm měsíců. "Vzhledem k počasí, špatné přístupnosti některých lokalit a zejména nastávajícímu zimnímu období se předpokládá realizace hlavních stavebních prací až v období března až květen 2011 s tím, že nejpozději do 30. 6. 2011 by trať měla být opět zprovozněna," dodal Halla. Vlaky od Děčína tak budou zřejmě i nadále končit v České Kamenici a dál směrem na Rumburk cestující budou vozit náhradní autobusy. Z Kytlice a okolí sváží cestující speciální mikrobus. Původní odhad počítal se zprovozněním celé tratě v polovině října, kdy skončí opravy po povodních i v okolí. Místo toho ovšem podemleté koleje u Kytlice pořád visí ve vzduchu, na stržené náspe a mostky se zatím prakticky nesáhlo. "Zatím se tu dělaly jen kosmetické úpravy. O termínu zprovoznění vůbec nic nevíme," řekl na konci září ČTK starosta obce Zdeněk Janouškovec.

Zdemolovaná trať spojuje Děčín se severovýchodem okresu, kde se nachází třicetitisícové souměstí Rumburku a Varnsdorfu. Ústecký kraj považuje trať za strategickou a dopravu na autobusy převést nehodlá. "Ta trať je jednoznačně potřeba, vlaky na ní budeme objednávat dál. Právě proto bychom uvítali, kdyby byla trať opravená co nejdřív," řekl mluvčí kraje Zdeněk Rytíř. Podle informací ČTK byl kraj dokonce s Českými drahami domluven na tom, že od jara na osobní vlaky vyjedou skutečně nová nízkopodlažní vozidla. Měla nahradit stávající jednotky typu Regionova, které jsou pro zdejší podmínky kapacitně i trakčně poněkud poddimenzované.

07. 10. 2010 Některé tratě bez vlaků se možná změní na vlečky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/103582-nektere-trate-bez-vlak-u-se-mozna-zmeni-na-vlecky/>)

Možnou cestou, jak zachránit alespoň část z několika desítek železničních tratí určených ke zrušení, je jejich přeměna na vlečky. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a dopravce ČD Cargo o tom v těchto dnech jednaly, konečné rozhodnutí zatím nepadlo, informaci potvrdili mluvčí obou organizací Pavel Halla a Roman Jandík. "Je to možné, je to v jednání, ale konkrétní informace k tomu zatím žádné nejsou," uvedl Jandík. Podle něj je nejprve třeba zvážit ekonomickou návratnost případného provozu vleček, obecně je ale ČD Cargo proti rušení tratí. Odstranění kolejí by podle Jandíka zabránilo jejich budoucímu využití v případech, kdy by kolem nich například vznikly nové továrny.

Převodem na vlečky by se mohla zachránit necelá desítky tratí. Jak uvedl Halla za správu železnic, kategorie vleček je nejnižší úrovní železniční cesty, údržba je proto mnohem levnější než na tratích s pravidelnou osobní dopravou. Nemusí se například udržovat nástupiště nebo odklízet sníh, vlaky ČD Cargo v zimě tahá lokomotiva s pluhem. Seznam regionálních tratí určených ke zrušení je zatím neveřejný, což někteří úředníci připisují předvolebnímu období. Kraje se se státem dohodly na postupném zániku asi 25 nejméně využívaných kolejí. Na původním seznamu SŽDC přitom bylo až 60 železničních spojení. Ohrožené železniční úseky

Prvním krokem bude, že si kraje na vybraných tratích neobjednají žádné vlaky. Trať bez vlaků pak správa železnic pošle do správního řízení, ve kterém by koleje byly zcela zrušeny a vymazány ze sítě SŽDC. Řada krajů už zrušení některých tratí potvrdila. Například v jižních Čechách zřejmě zanikne spojení Dívčice – Netolice, kraj s tím souhlasí. Vedení kraje Vysočina informovalo již dříve o zrušení lokálky Moravské Budějovice – Jemnice na Třebíčsku.

07. 10. 2010 Vlaky z Liberce do Žitavy dostanou název Trilex

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/103599-vlaky-z-liberce-do-zitavy-dostanou-nazev-trilex/>)

Německý železniční dopravce Vogtlandbahn, který bude od prosince zajišťovat dopravu na trati z Liberce přes německou Žitavu do Rybníště, jež prochází i polským územím, dal novému spojení název Trilex. V Německu je zvykem dávat významným regionálním železničním linkám jména, svá spojení pojmenovávají i soukromí dopravci. Vogtlandbahn, který je členem skupiny Arriva, požádal o pomoc s hledáním vhodného názvu i cestující, od kterých dostal 250 návrhů.

Název Trilex odkazuje svou první částí na fakt, že vlaky budou projíždět třemi státy. "Bylo pro nás důležité vybrat jméno, které zdůrazňuje sounáležitost lidí v oblasti," upozornil ředitel dopravní společnosti Hartmut Schnorr. Ve druhé části název odkazuje na další linku, kterou Vogtlandbahn provozuje a která nese označení Alex. Vlaky Trilex začnou jezdit 12. prosince s počátkem platnosti jízdního řádu pro rok 2011. Spoje vyjedou na trať každou hodinu, v ranní a odpolední špičce budou jezdit mezi Libercem a Hrádkem nad Nisou vlaky každou půlhodinu. Vedle zastávkových spojů soukromého dopravce zůstanou na trati také rychlé vlaky z Liberce do Drážďan, které budou nadále společně provozovat České dráhy a Německé dráhy. Společnost Arriva-Vogtlandbahn získala kontrakt na zajištění dopravy na přeshraniční trati ve výběrovém řízení, které loni vyhlásil Liberecký kraj společně s Ústeckým krajem a německým dopravním organizátorem ZVON. Arriva se zúčastnila také soutěže na provoz na tzv. Jizerskohorské dráze z Liberce do Tanvaldu a Harrachova, v ní ale neuspěla.

07. 10. 2010 Eurostar se připravuje na konkurenci a kupuje nové rychlovlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/103609-eurostar-se-pripravuje-na-konkurenci-a-kupuje-nove-rychlovlaky/>)

Společnost Eurostar, která provozuje rychlovlaky jezdící tunelem pod kanálem La Manche z Londýna do Paříže a Bruselu, nakoupí deset nových souprav od Siemensu. Dosud se přitom nadnárodní dopravce spoléhal na jednotky vyráběné konkurenčním Alstomem. Vlaky typu Velaro D, které Siemens představil na konci září, nahradí nejstarší soupravy. Eurostar chce v příštích letech svoji flotilu čítající 28 rychlovlaků postupně obměnit a také rozšířit.

Vlaky Eurostar jezdí od roku 1994. Postupně přetáhly řadu cestujících, kteří dříve mezi Londýnem a Paříží resp. Bruselům létali nebo jezdili lodí a autem. V současnosti má na obou trasách asi 80procentní přepravní podíl. V příštích letech by chtěla společnost, o jejíž akcie se dělí Francouzská národní železniční společnost (SNCF) a Belgická národní železniční společnost (SNCB) svoji nabídku dále rozšířit. "Náš pohled je nyní zaměřen na expanzi našich služeb po celé Evropě," uvedl generální ředitel Eurostaru Nicolas Petrovic. Podle platných unijních pravidel může železniční společnost jezdit v některém ze států EU provozovat mezistátní spoje i v dalších zemích. Díky tomu ale číhá na Eurostar vážná konkurence – Německé dráhy (DB). Společnost, která už podniká na britském železničním trhu, plánuje v příštím týdnu testovací jízdu vlastního rychlovlaku – rovněž typu Siemens Velaro – pod kanálem. Připravuje totiž přímou linku z Německa do Londýna.

08. 10. 2010 Cestujících na železnici dál ubývá, tržby Českých drah rostou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cestujicich-na-zeleznici-dal-ubyva-trzby-ceskych-drah-rostou/539349>)

Čeští železniční dopravci přepravili za prvních šest měsíců roku 82,6 milionu cestujících, což je o 1,6 procenta méně než před rokem. Absolutně je to úbytek 1,3 milionu pasažérů. Vyplývá to z aktuální statistiky ministerstva dopravy. Podle Českých drah ale není statistika zcela vypovídající, tržby podniku z jízdenek v pololetí vzrostly o dvě procenta. "Statistický pokles je dán jednak přechodem zákazníků do integrovaných dopravních systémů, kde se počet uskutečněných cest nedá přesně zjistit. Lidé také častěji využívají skupinové a síťové jízdné, kde na jednu jízdenku může cestovat více osob, respektive na jednu jízdenku uskuteční více cest," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Podle něj se zároveň stále více prosazuje trend, kdy lidé využívají železnici jako páteřní dopravu na delší vzdálenost. To potvrzují i ministerské statistiky. Zatímco loni v pololetí průměrná délka cesty vlakem byla 38,7 kilometru, letos to je 39,3 kilometru. V srpnu se meziročně průměrná cesta prodloužila o pět procent na více než 44 kilometrů, drahám přitom tržby z jízdného do srpna meziročně vzrostly o 112 milionů, což jsou necelá tři procenta.

České dráhy jako dominantní přepravce na českých kolejích loni přepravil 163 milionů lidí, meziročně o sedm procent méně. Další necelé dva miliony pasažérů připadají na alternativní dopravce. Například na Karlovarsku a Sokolovsku jezdí už delší dobu společnost Viamont, na šumavský Špičák zajíždějí motoráky společnosti Waldbahn. S novým jízdním řádem by se měl jejich podíl mírně navýšit. Na frekventované trati z Liberce přes Žitavu a dál do Varnsdorfu a Rybníště v Ústeckém kraji bude dopravu nově zajišťovat společnost Vogtlandbahn ze skupiny Arriva, která zvítězila ve veřejné soutěži vypsané Libereckým a Ústeckým krajem. Svě rychlíky chce v polovině roku začít provozovat společnost RegioJet ze skupiny Student Agency.

Řada spojů naopak zmizí. V souvislosti s úspornými opatřeními státu a krajů se nyní jedná o zrušení provozu na některých regionálních tratích, nejčastěji se mluví o 20 až 30 lokálkách. Nahradit je mají levnější autobusy nebo mikrobuses, ani ty ovšem neprožívají nejšťastnější období. V pololetí využilo veřejnou autobusovou dopravu 187,5 milionu lidí, což je meziročně o šest procent méně.

10. 10. 2010 Regiojet bude ČD konkurovat, chtěl by však i spolupráci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/103834-regiojet-bude-cd-konkurovat-chtel-by-vsak-i-spolupraci/>)

Železniční dopravce Regiojet loni usiloval o přidělení zakázek od krajů na zajištění regionální dopravy. Nakonec ale všechny kraje přidělily dlouhodobé zakázky Českým drahám. Nyní chystá dálkové spoje z Prahy do Ostravy, kterými bude konkurovat pendolinům a také vlakům Intercity Českých drah, na rozdíl od nich ale nebude soukromý dopravce dostávat příspěvek na provoz od státu. V souvislosti s plánovaným rušením lokálek se ale začalo hovořit také o spolupráci obou společností, které by ještě společně s Jindřichohradeckými místními drahami místní trati udržovaly a jezdily po nich. Předseda představenstva Regiojetu Radim Jančura by chtěl krajům nabídnout, že jeho firma společně s drahami a JHMD zajistí i nákladnou údržbu tratí, pokud o to ovšem úřady budou mít zájem. "Jediný kraj, se kterým aktivně komunikujeme, je Karlovarský," podotkl Radim Jančura v Otázkách Václava Moravce. Zároveň by chtěl dát krajům třicetiprocentní slevu na současné platby, kterými uhrazují tzv. prokázanou ztrátu. "Pronajali bychom si motoráčky, které tam nyní jezdí, a sami bychom si je rekonstruovali," popsál Jančura, jak by mohl vypadat provoz na tratích, kterým hrozí zrušení.

ČD s lokálkami stále počítají

Podle generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy ale zatím nevznikla ani žádná dohoda o spolupráci mezi třemi železničními společnostmi. "Že už je dohoda mezi námi, Regiojetem a provozovatelem JHMD, to se nezakládá na pravdě," řekl. Dráhy navíc počítají s tím, že se lokálky rušit nebudou. Podle Petra Žaludy dosud nikdo společnosti nesdělil, že by s některou místní drahou neměla počítat. "Grafikon, který připravujeme, počítá s tím, že ty tratě budou zachovány," poukázal generální ředitel. Petr Žaluda o osudu lokálek: "Dodnes nepadlo finální rozhodnutí. Diskuse pořád probíhá a my pracujeme s variantou, že tratě budou zachovány."

Spolupráce obou dopravců, případně také JHMD, ale je možná. Regiojet si to ověřil na jaře, kdy s vypůjčenými motoráky podnikal reklamní jízdy postupně v několika krajích. Vlaky přitom jezdily z nádraží, která patří – na rozdíl od kolejí – právě ČD. Personál Regiojetu však podle Jančury nezaznamenal žádné větší problémy – s výjimkou ojedinělých "naschválů". "Děkuji Českým drahám, že vše proběhlo tak, jak mělo," komentoval to Radim Jančura.

Soukromé expresy vyjedou, zatím se ale neví kdy

I kdyby spolu železniční společnosti začaly spolupracovat na nejmenších lokálkách, vypukne v příštím roce boj na nejvytíženější trati v republice mezi Prahou a Ostravou. Regiojet nakoupil lokomotivy a probíhá výběrové řízení na vagony. Správa železniční dopravní cesty přidělila dopravci dopravní cestu pro devět párů vlaků. "Ve špičkách budou jezdit každou hodinu, mimo špičku co dvě hodiny," přiblížil Jančura. Radim Jančura o cenách jízenek: "Ceny budou od 260 korun z Prahy do Ostravy, což kopíruje ceník Českých drah. Není naším cílem vyvolat cenovou válku. Půjdeme s vyšší kvalitou, než na této trati existuje." Kdy soukromé expresy začnou jezdit, společnost zatím nechce prozradit. Podobně jako ceny jízenek nebo ceník chce Regiojet termín začátku provozu prozradit až před Vánoci. "Vyjedeme do první poloviny příštího roku," prozradil pouze Jančura.

Odjezdy vlaků IC Regiojet (návrh jízdního řádu)

- z Prahy hl. n.: 5:27 (prac. dny), 7:27, 9:27, 11:27, 13:27, 14:27 (prac. dny), 15:27, 17:27, 19:29, 20:27 (neděle)

- z Ostravy hl. n.: 4:49 (prac. dny), 5:41 (prac. dny), 6:48, 8:48, 10:48, 12:48, 14:48, 15:48 (neděle), 16:48, 18:48

Zruší komise smlouvy? Dráhy věří, že ne

V příštích měsících se může také ukázat, zda si budou České dráhy a Regiojet konkurovat také na regionálních tratích – přinejmenším na těch, kde nebudou spolupracovat. Společnost Radima Jančury totiž usiluje o zrušení desetiletých smluv krajů s ČD. Poslala stížnost Evropské komisi a poukazuje na to, že většina smluv byla podepsána bez výběrového řízení, podle Regiojetu se tak kraje zbytečně připravily až o tři miliardy korun. Práci bruselských úředníků podle Radima Jančury zpomalily prázdniny. "Teď se to zase začíná hýbat," řekl. České dráhy však považují stížnosti konkurence za nesmyslné. Petr Žaluda si nepřipouští možnost, že by Evropská komise smlouvy s kraji zrušila.

Za vlaky IC stát už asi platit nebude

Naproti tomu ředitel drah počítá s tím, že stát přestane platit za provoz vlaků Eurocity a Intercity. ČD za ně dostávají úhradu od roku 2008, kdy zrušily šedesátikorunové příplatky. "Jsme připraveni, že to tak bude," řekl Žaluda. Naznačil ovšem, že je možné, že vlaky tzv. vyšší kvality potom budou projíždět některé stanice, kde dnes staví.

10. 10. 2010 Historické jízdy lokomotiv na Kolečovce možná skončí. Ministerstvo ruší trať

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/historicke-jizdy-lokomotiv-na-kolesovce-mozna-skonci-ministerstvo-rusi-trat-1hz/-praha-zpravy.asp?c=A101007_150350_praha-zpravy_ab)

Na dvou ze čtyř tratí, které ministerstvo dopravy hodlá v kraji zrušit, provozují občanská sdružení historické jízdy. Provozovatelé nostalgických jízd třeba na trati Krupá – Kolečovice na Rakovnicku nemají peníze na to, aby trať sami udržovali. A s tratěmi se už nepočítá ani pro nákladní dopravu. "Zdá se nám, že ministerstvo, potažmo Správa železniční dopravní cesty, nemá zájem o to, abychom na tratích dál tradici jízd udržovali. Pro ně je jediným partnerem kraj, ale ten tady žádné vlaky neobjedná," uvedl Jaroslav Křenek ze sdružení. Jízdy parních vlaků dělají už čtyři roky. Tehdy kraj na nevyužívané trati přestal spoje objednávat.

Křenek napsal dopis ministru dopravy Vítu Bártovi. Navrhuje, aby ministerstvo trať zvanou Kolečovka převedlo místnímu svazku obcí. Ten by mohl najít soukromníka, který by se o trať dál staral. "Mám známé, kteří se v tomto oboru pohybují patnáct let. Například svazek Desná takto funguje. Tam trať smetla povodeň, oni ji opravili a provozují ji. Model funguje. Projevili už zájem o nás," vysvětlil Křenek. Původně ministerstvo uvedlo, že rušené tratě nabídne sdružením či starostům, aby je využili podle svého. Teď se ministerstvo k převodům podle Křenka nemá. Sdružení už požádalo o zanesení jízd historických vlaků do jízdního řádu na příští rok. Ten se bude měnit v polovině prosince, ale zatím se jeho spoje v návrhu nového řádu neobjevily. "Tlačí na nás, aby naše vlaky v jízdním řádu nebyly. Odmítají nám přidělit kapacitu dráhy, nechťejí je tam zanést. Nevíme, jak to s příští sezonou dopadne," podotkl Křenek.

Krajský úřad chce nostalgické jízdy podporovat

Obrátil se už také na krajský úřad, který každoročně dává sdružení příspěvky na muzejní provoz, s tím, že je to oblíbená turistická atrakce. "Takové akce chceme podporovat," řekl náměstek hejtmana Marcel Chládek. Podle něj kraj pošle na ministerstvo dopravy dopis. "Doufáme, že na tratích se bude jezdit alespoň v tomto duchu. Budeme ještě vyjednávat, nic není u konce," podotkl i náměstek hejtmana pro dopravu Robin Povšík. Sdružení chce o Kolečovku bojovat. Proces rušení tratí tak zřejmě nebude jednoduchý. "Musí projít správním řízením. Budou přizvány obce i vlečkaři. Budeme proti tomu. Třeba nakonec rezignují," doufá Křenek.

Historické linky

Provoz nostalgických jízd není levný. Sdružení má parní i motorové vlaky, dohromady sto vozidel, z toho polovina je provozuschopných. Vše stojí miliony korun, přitom tržby jsou třetinové. Zrušení tratě je navrženo také v úseku Čelákovice – Mochov a Bošice – Bečváry. V tomto úseku ministerstvo počítá s nákladní dopravou, a tak se o trať postará. Podobně je na tom i úsek Bakov nad Jizerou – Kopidlno.

11. 10. 2010 Mezi Chrudimí a Pardubicemi za 1 korunu (13. října 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8333/>)

Ve středu 13. října mohou všichni zájemci využít mezi Chrudimí a Pardubicemi mimořádnou akční nabídku Českých drah a vyzkoušet vlaková spojení mezi těmito městy za 1 korunu. České dráhy,

po dohodě s Pardubickým krajem, chtějí stejně jako v ostatních regionech republiky umožnit lidem snadno a rychle vyzkoušet železniční dopravu tam, kde nabízejí kvalitní spojení vlakem. V letošním roce pořádají České dráhy tyto akce na celkem 14 místech, poslední z nich právě v Pardubickém kraji. Cílem této speciální jednodenní nabídky je propagovat regionální železniční dopravu a motivovat nové zákazníky k cestě vlakem. „Cestovat se zpáteční jízdenkou za 1 korunu mohou zájemci kdykoliv ve středu 13. října kterýmkoliv spojem mezi Pardubicemi a Chrudimí. Stačí si v tento den zakoupit u pokladních přepážek ČD v Pardubicích, Pardubicích-Rosicích nad Labem nebo Chrudimí zpáteční jízdenku za 1 korunu a vyrazit vlakem například do práce, školy, k lékaři nebo třeba jen za zábavou. Akční zpáteční jízdenka platí i pro jízdy jen mezi Chrudimí a Rosicemi. Pro cestu opačným směrem je platná až do půlnoci následujícího dne,“ uvádí Michal Štěpán, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Pardubicích.

Jízdu vlakem z Pardubic do Chrudimí za 1 Kč si také vyzkouší hejtman Pardubického kraje Radko Martínek a další pozvaní hosté. Z Pardubic do Chrudimí pojedou osobním vlakem v 13:55. Před odjezdem se bude ve 13:15 v prostorách ČD Lounge na pardubickém hlavním nádraží konat krátká tisková konference. Za České dráhy přislíbil účast náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek. Tématem diskuze bude rozvoj regionální vlakové dopravy v Pardubickém kraji a společně připravované projekty v oblasti veřejné dopravy v kraji.

Pardubický kraj je tak posledním regionem České republiky, kde se taková propagační akce koná. Jejím cílem je umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet vlakovou dopravu tam, kde je kvalitní spojení. České dráhy na daném úseku nasazují převážně modernizované soupravy Regionova, které jsou konstruovány jako částečně nízkopodlažní a umožňují tím pohodlné cestování také vozíčkářům, maminkám s kočárky a cyklistům. Nechybí ani audiovizuální systém nebo moderní čalouněné sedačky. V nejbližších letech se počítá s nasazením zcela nových vozidel.

11. 10. 2010 ČD Cargo: Audit prokázal ekonomické poškození společnosti

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-cargo-audit-prokazal-ekonomicke-poskozovani-spolocnosti/540572>)

Šetření auditorů KPMG ve společnosti ČD Cargo prokázalo "závažné skutečnosti ekonomicky poškozující ČD Cargo". V pozvánce na úterní tiskovou konferenci to napsal mluvčí firmy Roman Jandík. Podrobnosti zveřejní vedení firmy na konferenci. Podle dosud známých výsledků společnost pod vedením ředitele Josefa Bazaly například nabízela některým zákazníkům slevy v řádech desítek procent, kvůli čemuž často přepravovala zboží pod vlastní náklady.

Jak napsal nedávno deník Mladá fronta Dnes, ztráta z těchto smluv od loňského ledna do letošního května má činit 2,8 miliardy korun. Bazala se hájil tím, že v době krize mu šlo v první řadě o udržení zákazníků a pokrytí variabilních nákladů. Bazalu odvolaly mateřské České dráhy v červnu, jako důvod uvedly neuspokojivé výsledky a špatnou komunikaci obou firem. Nový ministr dopravy Vít Bárta se navíc rozhodl do celého případu zapojit policii, když na základě některých výstupů z auditu podal na Bazalu trestní oznámení. Podle informací ČTK vrátilo státní zastupitelství ministři oznámení k doplnění. ČD Cargo loni hospodařilo se ztrátou před zdaněním 378 milionů korun. Výsledek znamená meziroční propad o 850 milionů korun. Provozní výsledek před započtením odpisů byl kladný a činil 741 milionů korun.

11. 10. 2010 Jemnice chce převzít "svoji" lokálku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/103369-jemnice-chce-prevzit-svoji-lokalku/>)

Lokálka z Moravských Budějovic do Jemnice byla první, o které úřady oficiálně oznámily, že letošní rok je pro ni poslední. Kraj na trati pro rok 2011 už neobjedná dopravu a Správa železniční dopravní cesty ji formálně zruší. Koleje zůstanou na svém místě, ale napospas přírodě a zlodějům – pokud ji někdo nezachrání. O to se chce pokusit město Jemnice společně s Jindřichohradeckými místními drahami, úspěšným provozovatelem jihočeských úzkokolejek. Na zániku trati dlouhé 21 kilometrů má zájem především stát. Peníze, které dává na její údržbu, se ani zdaleka nevracejí, lokálka se tak ocitla na seznamu prodělečných regionálních železnic, které v prosinci zaniknou. Podle jemnické radnice je ale sedm párů spojů, které po trati denně jezdí, důležitých. "Jsme ochotni jednat o tom, že s provozovatelem budeme trať provozovat v naší režii," řekl starosta Miloslav Nevěčný.

Od příštího roku by měly dopravu na lokálce zajišťovat Jindřichohradecké místní dráhy – pokud ovšem vyhrají ve výběrovém řízení, které musí případný nový provozovatel trati vypsát. Společnost má bohaté zkušenosti s dopravou i provozováním infrastruktury – JHMD spravují úzkokolejně trati

z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a Obrataně a zajišťují na nich dopravu. V letní sezoně potom jezdí na objednávku severočeských obcí po tzv. Švestkové dráze, která má normální rozchod. I když je převzetí dráhy Jemnicí a případně dalšími obcemi, které u trati leží, pravděpodobné, nejméně na tři měsíce vlaky po ní přesto jezdit nebudou. Problémem jsou totiž zdlouhavé úřední procedury. Vlaky JHMD by se tak mohly na lokálce objevit se změnou jízdního řádu v březnu. Do té doby bude kraj Vysočina platit náhradní autobusovou dopravu.

12. 10. 2010 Bárta chce snížit dopravcům poplatek za užívání kolejí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-chce-snit-dopravcum-poplatek-za-uzivani-koleji/540891>)

Ministr dopravy Vít Bárta chce podpořit přesun nákladní dopravy ze silnic na koleje mimo jiné snížením poplatku za použití kolejí a zvýšením a rozšířením mýta na silnicích. Snížení poplatku za koleje by mělo vstoupit v platnost nejpozději začátkem roku 2012. Bárta to dnes uvedl na tiskové konferenci. Ministr zatím neví, v jaké míře se poplatky sníží. "Musíme vážit všechny faktory tak, aby se náš záměr naplnil," uvedl. Podle něho je zároveň nutné, aby se snížily náklady na údržbu kolejí, které se hradí právě z poplatků od dopravců. Jen letos Správě železniční dopravní cesty na tuto činnost chybělo 1,4 miliardy korun. S tím souvisí mimo jiné převod všech činností, které s provozem dráhy souvisejí (takzvaná živá dopravní cesta), z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Například výpravčí nebo výhybkáři by přešli pod SZDC rovněž k 1. lednu 2012.

Podle šéfa společnosti ČD Cargo Jiřího Vodičky tvoří poplatek za užívání kolejí desítky procent nákladů firmy. Ročně prý firma na poplatcích zaplatí 2,5 miliardy korun. V případě snížení železničního poplatku o polovinu by se podle Vodičky vlaky dostaly na úroveň kamionů, pokud by se zároveň o polovinu zvýšilo mýtné. Kamiony platí mýtné na 1300 kilometrech dálnic, rychlostních silnic a malé části silnic první třídy, vlaky musejí platit na všech zhruba 9500 kilometrech tratí.

Ministr chce rozšířit mýtný systém na velkou část silnic první třídy a některé silnice druhé třídy, kde hrozí objíždění zpoplatněných úseků. Kraje mají předložit své návrhy ministerstvu za týden. "Dostali jsme z ministerstva dopravy poptávku navrhnout zpoplatnění vybraných přibližně 2500 kilometrů silnic první třídy, na kterých se odehrává největší dopravní provoz kamionů. Z naší dodané rozvahy vyplývá, že je možné tyto 'jedničky' pokrýt rozšířením stávajícího mýtného systému," sdělil ČTK ředitel firmy Kapsch Karel Feix. Kapsch postavil současný mýtný systém. "Nabídka je dobrá, nám se líbí, ale musíme ji porovnat s jinými návrhy," řekl ČTK Bárta. V úvahu prý připadá i satelitní mýtné, nyní v ČR funguje jen mikrovlnná technologie s mýtnými branami. Podle Feixe by se při využití mikrovln dal mýtný systém na "jedničkách" postavit za dobu v řádu měsíců.

Podle Bárty by se sazby mýtného měly lišit podle denní doby a místa, MD prý přihlédne i k ekologickým aspektům. Vyšší mýtné se zřejmě bude platit například na silnici číslo 11 z Ostravy směrem na Slovensko. Ministerstvo dopravy zároveň nyní vede debaty s dopravci, kteří po státu žádají kompenzace v podobě přímých dotací, množstevních slev na mýtném a úlev pro neekologičtější vozy. Zvýšení mýta by tak pocítila především tranzitní doprava.

12. 10. 2010 Horní nádraží v K. Varech bude mít po letech odkladů novou budovu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/horni-nadrazi-v-k-varech-bude-mit-po-letech-odkladu-novou-budovu/540929>)

Karlovy Vary se po letech dočkají nové výpravní budovy horního vlakového nádraží. Má stát 46,5 milionu korun a České dráhy ji dokončí v roce 2012. Nynější zdevastovaná budova bude zbourána a nahradí ji moderní dvoupodlažní objekt obličejového tvaru. Stavět se má začít zřejmě na jaře příštího roku, řekl dnes novinářům náměstek generálního ředitele Českých drah Milan Matzenauer. Podle něj jde o významnou událost, protože nová nádraží se v současné době prakticky nestaví. Současnou budovu měla původně rekonstruovat společnost Grandi Stazioni, která opravuje i Wilsonovo nádraží v Praze a nádraží v Mariánských Lázních. Z ekonomických důvodů ale od rekonstrukce v Karlových Varech ustoupila a dohodla se s Českými drahami na vyplacení odškodného 46,5 milionů korun.

Částka 46,5 milionu korun byla také zadáním pro projektanta. "Rekonstrukce staré budovy z přelomu 40. a 50. let minulého století by byla výrazně dražší. Proto jsme se rozhodli pro stavbu nové, moderní budovy, navazující na prostor před nádražím," uvedl autor projektu architekt Petr Franta. Dvoupodlažní budova má tvar připomínající ledvinu, oblé stěny, respektující klimatické podmínky



Karlových Varů. Uvnitř budovy vznikne podle projektu prosklená dvorana, osvětlená skleněným stropem, ve vyšším patře, odkud bude vstup na nástupiště, pak ČD centrum. Budova také nabídne prostory pro komerční služby, případně infocentrum a podobně. České dráhy také v rámci stavby zrekonstruují sousední budovy, kde je zabezpečovací zařízení Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).

Součástí projektu jsou i další investice v okolí, které ale už nebudou financovat České dráhy. Jde o lávku přes kolejiště k sídlišti Růžový vrch a úpravy před nádražím. Obě tyto akce by mělo realizovat město. Primátor Werner Hauptmann dnes řekl, se město k projektu určitě připojí, a to, jak věří, bez ohledu na to, jak dopadnou komunální volby. "Podporujeme tento plán od začátku. Jen škoda, že nepřišel před pěti lety," podotknul Hauptmann. Město by mělo do lávky a úprav okolí dát desítky milionů korun, nebudou ale zřejmě stát více než samotná budova nádraží.

Poslední částí úprav nádraží by měla být rekonstrukce kolejiště a nástupišť. Ty ale spravuje SŽDC a na úpravy peníze nemá. Jen v první etapě by modernizace stála asi 246 milionů korun a celkem téměř půl miliardy. Podle současných informací se úpravy určitě nebudou dělat do roku 2018. Ani pozdější termín ale není jistý. "Bohužel, rekonstrukce kolejiště by nebyla podle studie návratná. Není ji tak možné zařadit mezi projekty, financované z programů Evropské unie," řekl dnes ČTK náměstek ředitele plzeňské SŽDC Jan Veselovský. Podle náměstka hejtmána Karlovarského kraje Petra Navrátila by ale mohlo pomoci, pokud by rekonstrukci prosazovalo jak město, tak Karlovarský kraj. "Navíc věřím, že nová budova a nové vlaky přilákají více cestujících a ekonomické úvahy mohou být za pár let jiné," dodal Navrátil.

13. 10. 2010 Plzní jezdí městský vlak, zatím zdarma (13. – 15. října 2010)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/104091-plzni-jezdi-mestsky-vlak-zatim-zdarma/>)

Z Blovic do Kozolup napříč Plzní vyjel motorový vlak, který bude do pátku jezdit na tzv. plzeňské lince. Souprava bude mít dvouhodinové intervaly a celou trasu ujede za 53 minut. Jízdné bude zatím zdarma. První spoj vyjel dnes v 11:39, a to mimořádně až z plzeňského hlavního nádraží do Kozolup. Plzeňský kraj chce prezentačními jízdami představit linku, která má sloužit jako rychlá forma MHD. Od prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, budou vlaky na nové lince jezdit denně. "Železnice má svoji cestu, takže není odkázána na dopravní kongesce (zácpy)," poukázal na hlavní výhodu kolejové linky náměstek ředitele ČD Antonín Blažek.

Na všech spojích by se měla objevit diesellová jednotka Regionova, která zastaví v pěti zastávkách a stanicích v Plzni (Křimice, Skvrňany, Jižní předměstí, hlavní nádraží, Koterov). "Obsluhuje velkou část města," shrnula Zdeňka Kmochová, ředitelka společnosti POVED, která organizuje integrovanou dopravu na Plzeňsku. Ve všech zastávkách je možné přestoupit na další linky městské hromadné dopravy, přístup do částečně nízkopodlažní soupravy je v mnoha stanicích zcela bezbariérový. "V tomto úseku už je hotov III. koridor a všechny stanice už jsou vybaveny vysokým peronem," vysvětlil ředitel krajského centra ČD Vladimír Kostelný. Po koridorové trati ovšem Plzeňská linka jezdí pouze západně od hlavního nádraží. Na trati do Blovic je zatím situace horší.

Ve středu odpoledne a ve čtvrtek a v pátek celý den budou jezdit vlaky z Kozolup každou sudou hodinu čtyři minuty po celé (od 8:04 do 20:04). Ve čtvrtek a pátek pojedou také ranní vlak v 6:34, který ale skončí už na plzeňském hlavním nádraží. Spoje, které pojedou z Kozolup ve 14:04 a 16:04 skončí už v Nezvěsticích. V opačném směru budou jezdit každou lichou hodinu tři minuty po celé z Blovic (od 9:03 do 21:03), ovšem po 15. a 17. hodině pojedou spoje až z Nezvěstic. Z Nezvěstic navíc pojedou vlak v 5:05, další spoj vyrazí do Kozolup v 7:39 z hlavního nádraží. Poslední večerní spoj z Blovic naopak bude končit již na plzeňském hlavním nádraží. Pokud bude plzeňská linka úspěšná, kraj ji možná posílí. "V budoucnu bychom mohli takt snížit – to znamená, že vlaky by mohly jezdit každou hodinu nebo každou půlhodinu," slíbil náměstek hejtmána Plzeňského kraje Jaroslav Bauer.

13. 10. 2010 Obce u lokálky na Tachovsku nedostanou zdarma nádražní budovy (Pňovany – Bezdrůžice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/104165-obce-u-lokalky-na-tachovsku-nedostanou-zdarma-nadrazni-budovy/>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zamítla bezúplatný převod nádražních budov na obce a města u západočeské lokální trati Pňovany - Bezdrůžice. Budoucnost projektu, který počítal s využitím nádraží na malé penziony, infocentra, půjčovny kol, občerstvení pro turisty a podobně, je proto nejistá. Starostové tvrdí, že na koupi budov nemají a výhodný pro ně není ani dlouhodobý

pronájem. "Rozhodnutí zhatilo naše plány. Bylo nám slibováno, že by se to mohlo povést, takže nás trochu šokovalo, že stávající legislativa bezplatný převod neumožňuje," uvedl starosta Bezdržic a šéf mikroregionu Konstantinolázeňsko Jan Soulek. Podle něj jim SŽDC nabídlo jako jinou variantu dlouhodobý pronájem.

Pro radnice však není výhodný, když musejí samy do budov investovat větší peníze. "Zkusíme oslovit poslance a senátory, zda by nám nepomohli. Jestliže se SŽDC jako státní organizace chce majetku zbavit, tak by bylo rozumné pro všechny strany, aby se našla cesta a obce to získaly," doplnil. Zájem o nádraží a neudržované pozemky mají Bezdržice, Konstantinovy Lázně, Cebiv, Kokašice, Trpísty a Erpužice, pod něž patří Blahousty. Horní Kozolupy sice stanici Strahov nechtějí, ale převzal by ji mikroregion. V Břetislavi a Lomničce jsou jen plechové boudy, místo nich by obce navrhly jiné objekty.

Po státu chtěly obce celkem devět objektů, které měly pomoci rozvoji venkovské turistiky. Projektem se Bezdržicko chtělo přiblížit turistům vyhledávanému Jindřichohradecku, které láká na ubytování v nádražních penzionech, jízdy historických vlaků a další atrakce při tamní soukromé úzkokolejné trati. Města slibují, že se budou o nádraží starat, garantovala by zázemí pro cestující. Mají strach z toho, že stanice po prodeji soukromníkům zaniknou. "Podrobovali jsme to právní analýze a jako státní organizace nemůžeme majetek bezúplatně převést," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Podle něj nyní SŽDC zvažuje další varianty a analyzuje potřebnost majetku. O dalším postupu ze strany SŽDC by mohlo být jasno v listopadu.

13. 10. 2010 Bárta: České dráhy nebudou zvyšovat ceny jízdného

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-ceske-drahy-nebudou-zvysovat-ceny-jizdneho/541577>)

České dráhy nezvýší s novým jízdním řádem, který platí od prosince, ceny jízdenek, zhruba na stejné úrovni jako loni zůstane i počet vlakových spojení. Na dotaz ČTK to řekl ministr dopravy Vít Bárta. Růst cen podle něj nepřichází v úvahu ani v případě, že ministerstvo zruší dotace na vlaky InterCity a EuroCity. "Vážně se myšlenkou zrušení dotací na vlaky EuroCity a InterCity zabýváme," uvedl ministr. Zrušení dotace v rozsahu téměř 400 milionů korun by však podle ministra dráhy neopravňovalo ke zdražení. "To můžu všechny ujistit, že se zdražovat nebude," uvedl ministr. České dráhy naposledy zvyšovaly plošně jízdné s počátkem jízdního řádu 2008/2009.

Ministr si chce rovněž posvětit na hospodaření Českých drah ve vztahu k nádražím, které vlastní. Ministerstvo proto chystá audit smluvních vztahů, které dráhy uzavřely například na pronájem nádražních budov nebo přilehlých pozemků. "Otázka nádraží je škatulka, kterou chceme otevřít. Některá se například pronajala na dlouhá léta a jediným výsledkem je to, že se za ně musíme stydět," řekl ministr. Drahám se například většinou nedaří dodržovat své plány v projektu Živá nádraží, v jehož rámci podnik uzavíral dohody s developery. Firmy měly za dlouhodobé pronájmy opravit a spravovat nádražní budovu, rekonstrukce však zatím pokročila do konečné fáze pouze v Praze na Hlavním nádraží. Ostatní velká pražská nádraží chátrají, nejkřiklavějším příkladem je zřejmě Masarykovo nádraží, jehož dvoranu musejí podpírat provizorní sloupy.

MD zahájilo otevírání železnice konkurenci

Ministr Bárta zahájil proces otevírání české železnice konkurenci, když požádal o zveřejnění záměru v úředním věstníku Evropské unie. Oznámení, takzvaná notifikace, musí být podle unijních pravidel ve věstníku nejpozději rok před samotným vypsáním soutěže o provozování rychlíků. ČTK to sdělil mluvčí MD Karel Hanzelka. Bárta nahlásil bruselským úředníkům plán, podle kterého by se mělo za rok soutěžit o tratě Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín. Na zmíněných spojích by se mohli alternativní dopravci objevit od jízdního řádu 2013/2014, případně o rok později. "Proces otevírání trhu v železniční osobní dopravě patří mezi priority ministerstva v oblasti veřejné dopravy a je zakotven i v programovém prohlášení vlády," uvedl Hanzelka. První soubor tratí určených k výběrovému řízení zvolilo ministerstvo na základě doporučení pracovní skupiny, kde zasedají zástupci dopravců, Správy železniční dopravní cesty, odborů a krajů.

Rychlíky provozují nyní výhradně České dráhy, které mají od loňska s ministerstvem desetiletou smlouvu. Předchozí ministr Gustav Slamečka do ní ale prosadil klauzuli, podle které lze každý rok ze smlouvy vyjmout 15 procent výkonů, do deseti let by se tak mělo soutěžit až o 75 procent výkonů dálkové osobní dopravy. MD jako objednatel platí za rychlíky Českým drahám čtyři miliardy korun ročně. První soukromé rychlíky by se ovšem měly bez ohledu na časový harmonogram ministerstva objevit na české železnici už příští rok. Společnost RegioJet ze skupiny Student Agency chce začít jezdit do konce června na trati Praha – Ostrava. Vlaky RegioJetu nebudou ale jezdit ve "veřejném závazku", nedostanou proto příští rok žádné dotace.

13. 10. 2010 Chátrající nádraží v Ústí nad Orlicí se dočká opravy

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_13_09_2010.htm)

Ministr dopravy Vít Bárta a ministr kultury Jiří Besser se dohodli na řešení patové situace vlakového nádraží v Ústí nad Orlicí. Historická budova z roku 1874 měla ustoupit modernímu železničnímu tahu. Proti jeho zbourání se postavila odborná i široká veřejnost, kterou podpořilo ministerstvo kultury a vyhlásilo budovu kulturní památkou.

Po společném jednání ministrů Bárty a Bessera v koordinaci s Českými drahami, a. s. a Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) se shodli na vzájemné koordinaci dalších kroků, které povedou jak k modernizaci strategického železničního tahu, tak k zachování a restaurování vzácné historické budovy. SŽDC slíbila podporu při řešení za podmínky, že se pro rekonstrukci a restaurování nádraží získají finanční prostředky z fondů EU prostřednictvím ministerstva pro místní rozvoj a aktivní participace města Ústí nad Orlicí. Dohoda vzešla ze společné iniciativy senátorky za Orlickoústecko Ludmily Müllerové (TOP 09) a Marka Diana, lídra Věcí veřejných v Ústí nad Orlicí. Přešlé vedení ministerstva dopravy nemělo o budovu zájem a chtělo ji strhnout. Více než 18 000 občanů podepsalo pro zachování nádraží petici a když ho poté ministerstvo kultury prohlásilo za kulturní památku, dostala se situace na mrtvý bod.

Pro zajištění nutné komunikace mezi zúčastněnými subjekty vznikne mezirezortní komise, ve které budou zástupci všech zainteresovaných skupin. Garanty komise budou senátorka Ludmila Müllerová a lídr VV Marek Dian. Řešení přinese rozvoj regionu jak po kulturní stránce a v cestovním ruchu, tak i práci místním firmám a živnostníkům. Marek Dian k tomu řekl: „Jsem rád jak za ty občany, co dávali přednost historickému odkazu, tak za ty, co dávali přednost modernímu nádraží s rozvojem dopravy a dostupnosti.“

13. 10. 2010 Lokomotiva narazila v Žilině do rychlíku, tři lidé jsou zraněni

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/104217-lokomotiva-narazila-v-ziline-do-rychliku-tri-lide-jsou-zraneni/>)

Rychlík Skalica ujel dnes ze své trasy z Žiliny do Krakova jenom několik metrů. Při odjezdu z výchozí stanice do elektrické jednotky polského dopravce PKP IC narazila lokomotiva. Posunující stroj vykolejil stejně jako tři vozy elektrické soupravy. Při nehodě utrpěli zranění tři lidé. Uzavřeny byly po nehodě tratě z Žiliny na Čadcu a Ostravu i na Púchov a Bratislavu, respektive Vsetín. Tratě už jsou průjezdné, vlaky ze Žiliny ale jezdí s velkým zpožděním. "Lehce se zranila vlakvedoucí a průvodčí, záchranná služba odvezla jednu cestující, upřesnil mluvčí Železniční společnosti Slovensko Miloš Čikovský. Ve vlaku cestovalo asi 200 lidí.

Nehoda a následná uzavírka výrazně postihly vlaky, které jezdí z Česka na střední nebo východní Slovensko. Spoj Košičan z Prahy do Košic nabral tříhodinové zpoždění, o půl hodiny menší ztrátu oproti jízdnímu řádu má vlak Detvan z Prahy do Zvolenu. Téměř dvě hodiny zpožděn odjel z Žiliny večerní expres do Prahy. Velké zpoždění nabraly také vnitrostátní slovenské rychlíky na nejdůležitější trase Bratislava – Žilina – Košice. Podobná nehoda se letos v Žilině už stala. V únoru utrpěli zranění při srážce vlaků tři cestující a strojvedoucí lokomotivy, druhý strojvedoucí skončil s šokem v nemocnici.

14. 10. 2010 Výpravní budova v Bojkovicích v novém

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8371/>)

Dnes 14. října byla slavnostně ukončena rekonstrukce bojkovické výpravní budovy. Tímto dnem začíná sloužit všem cestujícím. Budova prošla kompletní přestavbou, do které investovaly České dráhy téměř 15 milionů korun. Objekt byl zmenšen a změněn doznal i interiér, včetně prostoru pro cestující veřejnost. „Výpravní budova v Bojkovicích byla k dnešním potřebám cestování předimenzovaná a z toho důvodu jsme přistoupili k zásadní změně, a to zmenšení budovy. Střecha budovy byla snížena, což přinese i podstatné úspory na provoz, nejvíce vytápění objektu. Změněno je i uspořádání interiéru budovy. Vznikla nová pokladna, nový vestibul pro cestující. Samozřejmostí jsou i nová sociální zařízení. Budova má zcela novou fasádu, vyměněna byla okna a dveře,“ uvádí Gabriel Jursa, ředitel Regionální správy majetku ČD v Olomouci. Komplexní rekonstrukce budovy stála necelých 15 milionů korun. Slavnostního otevření rekonstruované budovy se dnes zúčastnili

i představitelé Zlínského kraje a města Bojkovic. Nová výpravní budova zásadním způsobem zkvalitní cestování v regionu. Vedle rekonstrukce výpravní budovy probíhala i výstavba nového objektu Správy železniční dopravní cesty, která zajišťuje provoz tratí.

15. 10. 2010 Švýcaři dokončili ražení nejdelšího tunelu světa (Gotthard)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/svycari-dokoncili-razeni-nejdelsiho-tunelu-sveta/542217>)

Švýcarští horníci dnes prorazili posledních 180 centimetrů Gotthardského železničního tunelu mezi městy Faiedo a Sedrun. Dvoutubusový tunel, který má být zprovozněn v roce 2017, se s 57 072 metry stal nejdelším na světě. Primát dosud držel japonský železniční tunel Seikan dlouhý 53 850 metrů a spojující ostrovy Honšú a Hokkaidó. Plnoprofilový razicí štít přezdívaný Sissi prorazil poslední centimetry alpské horniny ve 14:17 SELČ. Slavnostní dokončení jedenáctileté ražby tunelu, jehož celková cena se vyšplhá na 9,83 miliardy švýcarských franků (zhruba 179 miliard korun), sledovali v říímém přenosu vedle televizních diváků i ministři dopravy zemí Evropské unie na svém zasedání v Lucemburku. Jako první otvorem ve štítu prolezl z jižního úseku tunelu do severního razič Hubert Bär s dřevěnou figurkou svatě Barbory, patronky horníků. Ta zde má být umístěna trvale jako symbol díky a žádosti o ochranu díla. Místo průrazu je v hloubce asi 800 metrů pod povrchem, 27 kilometrů od severního portálu tunelu a 30 kilometrů od jižního. Po dokončení zkrátí cestu mezi Curychem a Milánem o hodinu na celkové dvě hodiny a 40 minut. Také nákladní vlaky budou moci na trase jezdit rychleji, a to až 160 kilometrů za hodinu, což je dvakrát více než dosud.



Eurokomisař pro dopravu Siim Kallas již dříve stavbu, která se začala plánovat před 25 lety, označil za "mimořádný projekt". Evropští ministři dnes Švýcarsku k dokončení ražby blahopřáli a ocenili zejména "organizační talent" stavitelů a Švýcarsko jako zemi, která věří v budoucnost železniční dopravy v Evropě a jde příkladem v ochraně životního prostředí. Švýcarský ministr dopravy Moritz Leuenberger, který se dlouhodobě za tunel zasazoval a dnešní slavnosti se osobně účastnil, označil dílo za jeden z největších ekologických projektů Evropy a vyjádřil přesvědčení, že nový tunel bude mít v zemi brzy řadu následovníků, jako Zimmerberský tunel dlouhý 20 kilometrů a Cenerický tunel dlouhý 15 kilometrů.

Tunel byl projektován a stavěn společností AlpTransit Gotthard AG (ATG), která je společností plně vlastněnou Švýcarskými federálními železnicemi (Schweizer Bundesbahnen). Smlouva na provedení práce byla uzavřena švýcarskou vládou. Spojení povede ve dvou oddělených tunelech, vzdálených od sebe 40 metrů. Budou vzájemně propojeny u Sedrunu a u Faida. Vybudován má být také třetí, bezpečnostní tunel pro údržbu a jako rezerva.

První gotthardský tunel byl zprovozněn již v roce 1882, byl ale ve velké nadmořské výšce a železnice k němu musela vystoupat mnoha serpentínami. aby na druhé straně stejně složitě zase sestupovala. V roce 1980 byl zprovozněn dálniční tunel pod Gotthardským průsmykem. Dnes proražený úpatní tunel pod Gotthardem (vede od úpatí hlavního hřebenu k jeho úpatí na druhé straně a vyhýbá se tak složitěmu stoupání do vysokých výšek) představuje svou délkou a náročností naprostý unikát. Na 2 500 horníků muselo při ražbě, v některých místech až 2 500 metrů pod vrcholkem hory Piz Vatgira, vyrubat na 13 milionů krychlových metrů horniny. Spolu s bočními a spojovacími tunely je podzemní systém dlouhý 152 kilometrů.

Po položení odhadem 230 kilometrů kolejí bude za několik let tunelem jezdit na 300 osobních a nákladních vlacích denně rychlostí až 270 kilometrů za hodinu. Ekologové si od nového železničního spojení, které zkrátí cestu z Curychu do Milána o hodinu, slibují snížení počtu 1,2 milionu nákladních aut, jež každoročně používají alpské silnice.

Délka "tunelu století" je jako z Prahy do Příbrami

Dosud nejdelším tunelem světa je japonský železniční tunel Seikan, který v délce 53 850 metrů spojuje ostrovy Honšú a Hokkaidó. Dnes má být dokončeno ražení Gotthardského železničního tunelu ve Švýcarsku, který bude s 57 072 metry nejdelším na světě. První vlaky by tímto "tunelem století", jehož délka odpovídá asi vzdálenosti mezi Prahou a Příbramí, měly projet v roce 2017.

Rekordní tabulky tunelů se letos přepisovaly i v ČR. Nejdelším tunelem v ČR je silniční tunel Panenská v Krušných horách (2 160 metrů), za ním následuje Strahovský tunel v Praze (2 004 metrů). Letos v září byl na jihozápadní části pražského okruhu otevřen třetí a čtvrtý nejdelší silniční tunel v ČR – Komořanský tunel (také Cholupický; 1 937 metrů) a Lochkovský tunel (také Slivenecký; 1 661 metrů). Navíc ve výstavbě je tunelový komplex Blanka, který by se po dostavění měl stát s celkovou

délkou 5 502 metrů jasným králem tunelů v ČR. Nejdelším železničním tunelem v ČR je 1. dubna 2007 Březenský tunel na trati Chomutov – Praha, který měří 1 758 metrů. Je o 11 metrů delší než Špičácký tunel na trati Železná Ruda – Plzeň na Šumavě. Ten měří 1 747,25 metru a zprovozněn byl v roce 1876.

Přehled deseti nejdelších tunelů světa:

Pořadí	Název	Místo	Délka (m)	Typ	Otevření
1.	Gotthardský	Švýcarsko	57 072	železniční	2017
2.	Seikan	Japonsko	53 850	železniční	13. 3. 1988
3.	Eurotunnel	Francie – Británie	50 450	železniční	6. 5. 1994
4.	Lötschbergský	Švýcarsko	34 577	železniční	16. 6. 2007
5.	Guadarrama	Španělsko	28 419	železniční	22. 12. 2007
6.	Tchaj-chang	Čína	27 848	železniční	22. 12. 2007
7.	Iwate-Ičinohe	Japonsko	25 810	železniční	1. 12. 2002
8.	Laerdalský	Norsko	24 510	silniční	27. 11. 2000
9.	Daišimizu	Japonsko	22 221	železniční	15. 11. 1982
10.	Wu-šao-ling	Čína	21 050	železniční	30. 3. 2006

15. 10. 2010 ČD v prosinci vyřadí z provozu nejstarší motoráky zvané Kredenc (831 a 851)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-v-prosinci-vyradi-z-provozu-nejstarsi-motoraky-zvane-kredenc/542401>)

Milovníci železniční nostalgie si v prosinci mohou udělat do svých zápisů další černý křížek. Se začátkem nového jízdního řádu vyřadí České dráhy definitivně z pravidelného provozu nejstarší motoráky řad 831 a 851, kterým se někdy přezdívá Kredenc a Krokodýl. Na dotaz ČTK to potvrdil mluvčí drah Petr Štáhlavský. "Tyto řady už zůstanou jen jako záložní. Cestující se s nimi tedy v každodenním provozu již nesetkají, budou na ně moci ale narazit v případě nějaké mimořádnosti, posílení dopravy, závady jiného modernějšího vozidla a podobně," uvedl Štáhlavský. Všechny nejstarší motoráky dnes jezdí už jen v Olomouckém kraji, turnusová potřeba je pět vozů denně.

Obě řady patří k legendám českých kolejí. Kredence (řada 830/831) se začaly vyrábět už v roce 1949, na Olomoucku jezdí exempláře vyrobené koncem 50. let 20. století. "Jde o nejstarší dosud turnusově provozovaná vozidla Českých drah, respektive o nejstarší dosud provozovanou konstrukci," uvedl Štáhlavský. Mladší "osmsetpadesátjedničky" jsou z druhé poloviny 60. let. Pokud chce někdo zastihnout železniční dědečky ještě jako pravidelné vlaky, měl by do 12. prosince vyrazit na výlet po tratích Šumperk – Jeseník – Mikulovice (řada 831) nebo Olomouc – Uničov – Šumperk – Jeseník – Zlaté Hory (851). Českým unikátem přitom je – jak upozorňují mnozí fandové v internetových diskusích – že stejné typy vozidel jezdí na jednom konci republiky ještě v pravidelném provozu, zároveň ale jinde už slouží jako muzejní exponáty a tahají historické nostalgické vlaky. Jejich dlouhá životnost především na horských tratích se přitom připisuje dobrým jízdním vlastnostem, v mnohém prý předčí novější motoráky ze 70. let.

Staré vozy na českých, moravských a slezských lokálkách mizí především díky modernizaci vozového parku ČD. Dráhy do krajů posílají hlavně jednotky Regionova, které vznikají přestavbou klasických červených motorových vlaků řady 810. V Olomouckém kraji budou od prosince jezdit čtyři nové třívozové Regionovy. Kromě modernizací dráhy chystají nasazení zcela nových motorových vlaků. Celkový objem letos vybraných soutěží na nové vlaky pro kraje má být zhruba devět miliard korun. Například pro Liberecký kraj a Vysočinu už podnik objednal 33 motorových vlaků za 1,8 miliardy korun od společnosti Stadler Pankow. Ty by se měly objevit na tuzemských kolejích v letech 2011 a 2012.

Motorové vozy 810 jako další z ikon české železnice však jen tak z provozu nezmizí, dráhy jich stále na lokálkách provozují stovky. Vozy vyráběla Vagonka Studénka od poloviny 70. let minulého století, mezi lidmi se pro ně vžila řada přezdívek, například autobus, kufr nebo orchestrion. Po vyřazení Kredenců se nejstarším typem v síti ČD stane lokomotiva řady 705, která zajišťuje spojení na úzkorozchodné dráze mezi Třemešnou ve Slezsku a Osoblahou, z továrny vyjela už v polovině 50. let. Za železničním stářím ale není nutné cestovat do zapadlých koutů České republiky. Tisíce Pražanů denně cestují nejstaršími pantografy na českém území, jejich věk je kolem 40 let. Průměrné stáří vozidel ČD je kolem 26 let.

15. 10. 2010 Zloději barevných kovů v Ústeckém kraji ohrožují železnici

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zloději-barevných-kovů-v-ústeckém-kraji-ohrožují-železnici/542438>)

Až kalamitní stav způsobují na železničních tratích v Ústeckém kraji zloději barevných kovů. Ze zabezpečovacího zařízení kradou měděné transformátory, které kontrolují volnou cestu. Od března zmizelo v okolí Ústí nad Labem přes 60 takových transformátorů, řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. SŽDC je ani nestíhá obnovovat, a tak v některých místech musejí vlaky zbytečně stavět a čekat na výpravčí.

Stykové transformátory neboli tlumivky izolují jednotlivé úseky tratě. Jakmile chybějí, má zabezpečovací zařízení problém rozpoznat, zda je na trati vlak. Pokud transformátor zmizí, příslušné návěstidlo ukáže vjíždějícímu vlaku "červenou" a provoz musí začít řídit výpravčí. To s sebou ovšem nese zbytečné zastavování vlaků, provozní zdržení i určité snížení bezpečnosti. "Funkce zabezpečovacího zařízení pak přebírá často chybující lidský faktor. Dále je porušena zpětná trakční cesta, což může v krajním případě vyřadit ochranu při zkratu na trolejovém vedení," řekl Halla.

Nejčastěji se kradou transformátory na hlavních dvojkolejných tratích, což způsobuje značné komplikace. Nejvíce je postižená trať číslo 130 z Ústí nad Labem přes Teplice do Chomutova. "K postiženým oblastem patří nejvíce okres Teplice, dále pak oblast Lovosice - Litoměřice," uvedl Halla. Transformátory kradou zloději i v okolí České Kamenice. Nyní jsou kolejové obvody mimo provoz ve čtyřech železničních stanicích a v pěti traťových úsecích.

První krádeže se začaly odehrávat v jarních měsících. Tehdy ještě SŽDC zvládala doplňovat ze svých zásob, jenže to vydrželo jen chvíli. "Počet krádeží byl tak razantní, že náhradní transformátory došly včetně dovozu od jiných správ SŽDC a od druhé poloviny srpna již není za ukradené typy náhrada," popsal situaci mluvčí. Téměř výhradně se kradou starší transformátory, vyvinuté v 70. letech, které nejsou proti krádežím příliš zabezpečené. "Tyto tlumivky se dále již nevyrábí, a proto bylo nutno zadat jejich kusovou výrobu. Většinou je nelze nahradit jiným typem," dodal.

Jeden transformátor stojí od 50 000 do 90 000 korun, takže při celkových 60 ukradených kusech zatím přišla SŽDC až o 5,4 milionu korun. Každý transformátor obsahuje zhruba 25 kilogramů mědi, ve sběrných surovinách za ně zloději mohli při stávajících cenách suroviny utržit kolem 150 000 korun. "Krátkodobé řešení v rámci SŽDC je nechat vyrobit a osadit chybějící stykové transformátory a doufat, že nebudou ukradeny. Dlouhodobé řešení tohoto stavu je nad kompetence SŽDC a je to spíše v kompetenci výkupu druhotných surovin a represivních složek státu," řekl Halla. Pokud by "kalamita" pokračovala, drážní správu by v rizikových oblastech vyšly levněji sto let staré technologie, dodal v nadsázce.

18. 10. 2010 ČD a Jančura: Dosud nesmiřitelní nepřátelé začínají spolupracovat

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-47219570-cd-a-jancura-nepratelstvi-zapomenuto>)

Dopravci se budou na kolejích potkávat, musí spolu vycházet. Na Ostravsku by cestující mohli svážet žluté autobusy. Vzájemně se ostře kritizovali, teď ale začínají jednání o spolupráci. Šéf Českých drah Petr Žaluda a jeho rival ze společnosti RegioJet Radim Jančura postupně zasedají k jednacímu stolu. Přichází byznys. Podle posledních informací by měl žlutý vlak mezi Prahou a Ostravou vyjet v první polovině příštího roku, začala proto již jednání o prodeji a vzájemném uznávání jízdenek.

Jedna jízdenka

"Zpočátku byl sice přístup Českých drah k nám chladný, ale nakonec spolky, že vyjedeme a vychází nám hodně vstříc," popisuje Jančura. "Nijak jim nebráníme ve vstupu na železnici a nebráníme se ani jednání. Pokud to pro obě strany bude výhodné, dohodneme se," říká naopak Žaluda. RegioJet od Českých drah potřebuje, aby jeho cestujícím zpřístupnily čekárny a dokázaly prodávat i "žluté" jízdenky. Jednání mají vyřešit i vzájemné uznávání dokladů. I když by měl RegioJet, potažmo cestující, na řadu z těchto věcí podle evropské legislativy mít právo, k jednání nepřichází s prázdnou. "Drahám nabízíme, že budeme na pobočkách mateřské Student Agency prodávat jejich mezinárodní jízdenky," říká Jančura a předpokládá, že mu to jednání usnadní. Předpokládá, že jeho marketing a počet poboček může drahám pomoci s prodejem.

Ideální spolupráce by měla vypadat tak, že cestující nebude muset řešit, zda během cesty změní dopravce. Jízdní doklad koupený u Student Agency by tak mohl použít jak na žlutý vlak například z Ostravy do Prahy, tak na návazný spoj Českých drah do Plzně. Jednání mají vyřešit i to, co se bude

dít, když zákazník jedné společnosti zabloudí do vlaku konkurence. RegioJet chce, aby mohl i cestujícího s jízdenkou Českých drah odbavit a podíl z jízdného si pak vyfakturovat. Kvůli spolupráci se RegioJet již nebude vymezovat vůči Českým drahám a bude se snažit oslovit jen svou nabídkou služeb.

Ach, ta poruchová Škoda Plzeň

Blížící se Jančurův vstup na českou železnici mění i jeho přístup vůči plzeňské Škodě. Ještě před rokem si mohl dovolit v rozhovoru pro HN v souvislosti s nimi říci "Proč bych kupoval vlak, který stojí o třicet procent více a má tak velkou poruchovost?" Teď má ale jejich lokomotivy a vzájemné vztahy se postupně stávají "korektními". Se vstupem na železnici Student Agency omezí autobusovou dopravu mezi Ostravou a Prahou. Uvažuje se ale o tom, že by autobusy mohly na Ostravsku svázat cestující ke žlutému vlaku. "Jednou z variant je, že bychom autobusovými linkami na vlak vozili cestující například z Opavy nebo Frýdku-Místku, a ti by pak pokračovali dále do Prahy," popisuje mluvčí společnosti Aleš Ondrůj.

Tendry už za rok

Žluté vlaky mají mezi Prahou a Ostravou vyjet zhruba v polovině příštího roku, některé spoje budou zajíždět do Žiliny. RegioJet nadále usiluje o vstup na dotovanou dálkovou a regionální železnici. Zatím ale nebyly vypsány žádné tendry. Ministr dopravy Vít Bárta, pro kterého je otevírání trhu v železniční dopravě jednou z priorit, už ale požádal o zveřejnění záměru otevřít konkurenci některé spoje v úředním věstníku Evropské unie. Takzvaná notifikace musí být podle unijních pravidel ve věstníku nejpozději rok před samotným vypsáním soutěže o provozování rychlíků. Bárta nahlásil bruselským úředníkům plán, podle kterého by se mělo za rok soutěžit o tratě Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem – Děčín. Na zmíněných spojích by se mohli alternativní dopravci objevit od jízdního řádu 2013/2014, případně o rok později.

18. 10. 2010 Do likvidace míří zatím sedm tratí, některé obce to rozhořčilo

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/do-likvidace-miri-zatim-sedm-trati-nektere-obce-to-rozhorcilo/543799>)

Ministerstvo dopravy zahájilo rušení málo využívaných regionálních tratí. Do správního řízení o zrušení poslal úřad zatím sedm tratí, další tři se zřejmě na úřední desce MD objeví v příštích dnech. Celkem se počet železnic navržených na zrušení může zvýšit až na 13. Vyplyvá to z dokumentů, které má ČTK k dispozici. Podle náměstka ministra dopravy Iva Tomana seznamy vzešly z jednání zástupců ministerstva, Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a krajů. SŽDC si prý od zrušení tratí slibuje roční úsporu na údržbě zhruba 60 milionů korun.

Dotčené kraje jsou vesměs s možným zrušením vybraných tratí smířeny. Většinou jde o lokálky, kde pravidelný osobní provoz už skončil. "Na tratích se už nejezdí. Nepovede to k žádným změnám v regionální dopravě," řekl mluvčí Jihomoravského kraje Jan Chmelíček k rušení kolejí mezi Čejčí a Uhřetovicemi u Kyjova a Hrušovic nad Jevišovkou a Hevlínem. Podle něj byl provoz na těchto tratích zrušen kvůli nerentabilitě a v budoucnosti mohou být rozebrány.

Ve Středočeském kraji bude zrušena jediná trať. Vlaky přestanou jezdit na trati mezi Čelákovickami a Mochovem. Starosta Mochova Ladislav Marek ČTK řekl, že se zrušením tratě se víceméně počítalo. Vlakové nádraží se nachází na samém okraji obce, což prý většinu cestujících odradí. "Autobusy vyjíždějí přímo ze středu obce. Preferujeme spíše posílení autobusové dopravy směrem na Čelákovice a napojení na vlak tam," řekl Marek.

Naopak Karlovarský kraj se chce ještě pokusit trať z Aše na hranice zachránit. "Jsme v jednání s německou stranou, zda chtějí trať zrekonstruovat a zprovoznit na ní železniční dopravu. Pokud ano, objednáme zde dopravu v rámci základní dopravní obslužnosti, což napomůže snazší přepravě obyvatel v ašském výběžku. Závazné stanovisko bavorské vlády však obdržíme až v listopadu," uvedl náměstek hejtmána Karlovarského kraje Petr Navrátil.

Veřejná doprava se má zastavit i na trati z Děčína do Oldřichova u Duchcova, na níž objednává víkendové vlaky svazek obcí. Jednoho z jeho představitelů, končícího starostu Telnice Jaroslava Doubravu, rozhořčilo nejen samotné řízení, ale i jeho načasování. "V načasování je jednoznačný úmysl, protože během 14 dnů po volbách se jim z obcí nikdo nemůže vyjádřit," řekl Doubrava. O zahájení řízení se prý dozvěděl teprve při rozhovoru pro ČTK.

Kritici také namítají, že SŽDC objednává údržbu dráze, než by to udělal soukromník, a kvalita přitom pokulhává. "Existují nákladní dopravci, kteří by po jen částečných úpravách začali trať využívat

mnohem více a mohli by její hospodaření posunout do úplně jiných čísel," řekl ČTK Karel Mikolášek, který koordinuje víkendovou dopravu na trati z Lovosic do Mostu. Příležitostně trať využívá například společnost Unipetrol, ačkoliv vlaky zde musejí každých pár kilometrů zvolnit skoro do kroku kvůli neprosekáným přejezdům. Mikolášek navíc viní SŽDC, že dodala ministerstvu o trati Lovosice – Most chybné podklady o skoro nulových tržbách, přestože obce objednávají víkendové turistické vlaky.

Podle zjištění ČTK vede paralelní správní řízení Drážní úřad, na jehož seznamu je 13 tratí včetně sedmi z ministerského řízení. Na Drážním úřadu ale nejde o fyzickou likvidaci tratí, ale o zrušení veřejné železniční dopravy na trati a tím de facto i údržby kolejí. Likvidace nebo zkrácení tratě ale může být poté už jen formalitou. "Zatím je to ve stavu připomínek, těch námitek je poměrně hodně, takže těžko nyní předpovídat, jaký bude výsledek. Jsou to tratě, kde se v zásadě dnes nejedí," řekl ČTK ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým. Souběh dvou druhů řízení ale není obvyklý a podle některých odborníků může být i v rozporu s legislativou. "Rozhodně to není běžný postup. Podle mého názoru by mělo nejdřív proběhnout správní řízení o zastavení veřejné dopravy a až minimálně po roce, kdy by se vlaky objednávaly jen ad-hoc, by mělo následovat správní řízení o zrušení," řekl ředitel Jindřichohradeckých místních drah Jan Šatava.

Trať ve správním řízení	Trať ve správním řízení	Kraj
MD o likvidaci	DÚ o zastavení dopravy	
Čejč – Uhřice u Kyjova	Čejč – Uhřice u Kyjova	Jihomoravský
Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín	Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín	Jihomoravský
Bruntál – Malá Morávka	Bruntál – Malá Morávka	Moravskoslezský
Královec – Žacléř	Královec – Žacléř	Královéhradecký
	Broumov – Otovice zastávka	Královéhradecký
Aš – Aš státní hranice	Aš – Aš státní hranice	Karlovarský
	Loket předměstí – Krásný Jez	Karlovarský
Obrnice – Čížkovice	Obrnice – Čížkovice	Ústecký
Libochovice – Račiněves	Libochovice – Račiněves	Ústecký
	Kralovice – Mladotice	Plzeňský
	Čelákovice – Mochov	Středočeský
	Hněvčevy – Smiřice	Královéhradecký
	Děčín hl. n. západ – Teplice lesní brána	Ústecký

19. 10. 2010 Tunelem pod Lamanšským průlivem poprvé projel německý vlak

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/tunelem-pod-lamansskym-prulivem-poprve-projel-nemecky-vlak/544297>)

Tunelem pod Lamanšským průlivem dnes poprvé projel německý rychlovlak ICE společnosti Deutsche Bahn a dorazil na londýnské nádraží St. Pancras. Podle agentury AFP se tak stalo na pozadí napětí mezi Paříží a Berlínem v rámci konkurence na železnici. "První etapa k pravidelnému dopravnímu spojení je překonána," radoval se šéf Deutsche Bahn Rüdiger Grube, jehož ICE konkuruje francouzským rychlovlakům TGV. Grube oznámil, že od prosince 2013 by měly německé dráhy nabízet tři zpáteční cesty denně mezi Frankfurtem a Londýnem přes Kolín nad Rýnem, Brusel a Lille. Němci chtějí také jednou nabízet spojení Amsterdam – Londýn. Finanční německá metropole Frankfurt by tak byla pět hodin od londýnské City. "To by byl ohromný pokrok pro evropskou železniční dopravu," prohlásil německý ministr dopravy Peter Ramsauer.

V souladu s plánem ICE nyní tunelem neprojel vlastními silami, ale tažen lokomotivou. Deutsche Bahn podle agentury AFP uvedla, že ICE ještě pro tuto trasu není homologován. Společnost přitom ani nepočítá s homologací pro současnou generaci ICE, protože na trať do Londýna chce v ostrém provozu nasadit až příští model ICE. Vlak typu ICE 3 první testy v tunelu, který spojuje Francii s Velkou Británií, absolvoval už minulý týden. Provedeny byly evakuační zkoušky, které měly ukázat, že souprava složená ze dvou dílů dlouhých 200 metrů je pro provoz v tunelu vhodná.

Skupina Eurotunnel provozující podmořský tunel dnes podle agentury AP uvedla, že oba víkendové bezpečnostní testy byly úspěšné. Ukázaly, že zaplněný vlak ICE je v tunelu možné evakuovat za méně než 20 minut, uvedl mluvčí Eurotunnelu John Keefe. Všechny současné bezpečnostní normy

však tyto vlaky nesplňují a společnost Eurostar se chystá ke změně norem tak, aby tunelem mohly jezdit i německé rychlovlaky. Rychlovlaky ICE vyrábí německý Siemens ve spolupráci s kanadskou firmou Bombardier. Společnost Eurostar International Ltd., která provozuje vysokorychlostní železniční spojení mezi Londýnem a evropským kontinentem, nedávno oznámila, že od Siemensu koupí deset nových vlaků. Akvizice je součástí programu modernizace a expanze flotily za 700 milionů liber (asi 19,5 miliardy Kč). V současnosti Eurostar používá vlaky vyrobené francouzskou firmou Alstom.

Eurostar, v níž má většinový podíl francouzský provozovatel železnic SNCF a menšinové podíly britská LCR a belgická SNCB, si kromě toho přeje, aby se v budoucnu na provozu pod kanálem podílely i jiné společnosti. Nabídku zatím vyslyšela jen německá Deutsche Bahn, která chce od roku 2013 zajišťovat spojení hlavně mezi Frankfurtem nad Mohanem a Londýnem. Na dnešní odpoledne byla přichystána slavnost přivítání německého rychlovlaku za účasti šéfa Deutsche Bahn Rüdiger Grubeho, německého ministra dopravy Petera Ramsauera či náměstkyně britského ministra dopravy Theresy Villiersové. Francouzská vláda tvrdí, že pouze vlaky vyrobené firmou Alstom splňují bezpečnostní normy stanovené pro provoz v tunelu. Berlín postoj Paříže považuje za protekcionistický.

20. 10. 2010 Bárta nařídil přesun 9 500 zaměstnanců ČD na správu železnic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-naridil-presun-9500-zamestnancu-cd-na-spravu-zeleznic/544988>)

Ministr dopravy Vít Bárta nařídil přesun zhruba 9 500 zaměstnanců Českých drah, kteří se starají o provoz na železnici, na státní Správu železniční dopravní cesty. Bárta dnes ČTK sdělil, že přesun by se měl uskutečnit co nejdříve, podle ministra jde o další krok v transformaci české železnice. Dráhy nyní zaměstnávají přibližně 27.000 lidí, SŽDC zhruba 9 500. Odbory označily informaci za šok. Rozhodnutí se týká například výpravčích, signalistů, hláskářů, hradlářů nebo závorářů, naopak pokladní zřejmě zůstanou pod křídly Českých drah. V úředním žargonu se profese, kterých se ministrovo rozhodnutí týká, nazývají "živá dopravní cesta". Mrtvá dopravní cesta, tedy samotné koleje a údržba, přešla pod SŽDC už v létě 2008, správa za to drahám zaplatila 12 miliard korun.

"Pověřil jsem ředitele SŽDC Pavla Habartu a šéfa Českých drah Petra Žaludu, aby celou transakci začali připravovat," řekl Bárta. Podle něj se tak zefektivní provoz na železnici a státní pokladna ušetří. Dnes totiž správa železnic za některé služby spojené s obsluhou dráhy platí Českým drahám každoročně miliardové částky, letos 5,2 miliardy Kč, ministr přitom toto financování považuje za neprůhledné. "My jsme samozřejmě rádi, vítáme krok současného ministra, protože tím dojde k dokončení transformačního procesu. Očekáváme od spojení činností na infrastruktuře do jednoho logického celku budoucí zprůhlednění a možná i zlevnění činností," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Správa podle něj bude zároveň zkoumat, zda potřebuje všechny nabízené lidi. Jak Halla dodal, po přesunu zaměstnanců by mělo přijít na řadu dořešení majetkových vztahů například k pozemkům pod kolejemi.

Odbory ministrovo dnešní prohlášení rozhořčilo. "Vedení Odborového sdružení železničářů (OSŽ) je šokováno touto tiskovou informací, protože v pondělí na jednání dopravní komise tripartity pan ministr nic takového nesdělil a nyní vydává zcela nečekané prohlášení bez projednání se sociálními partnery. Považujeme to za porušení pravidel sociálního dialogu," řekl ČTK předseda OSŽ Jaroslav Pejša. Odboráři dodali, že považují za žádoucí okamžité jednání s předsedou vlády Petrem Nečasem za účasti ministra dopravy s ohledem na závažnost možných dopadů avizovaného kroku do systému veřejné dopravy v Česku. "Pan ministr dopravy při svém rozhodnutí zřejmě vychází z neúplných a účelově zkreslených informací, které možná dodávají různé lobbistické skupiny, proti nimž pan ministr dopravy bojuje," uvedli odboráři.

Ministrův mluvčí Karel Hanzelka označil plán za strategické rozhodnutí, které je teprve na počátku. "Zřídili jsme pracovní skupinu a podrobnosti teprve doladíme, zkoumá se například, zda nebude nutné sáhnout do legislativy," uvedl Hanzelka. Mluvčí ČD Petr Štáhlavský nechtěl záměr MD příliš komentovat, podle něj je transformace železnice věcí politického rozhodnutí.

SŽDC se v Česku stará o 9 500 kilometrů kolejí. Od roku 2004 správa zajišťuje výstavbu a modernizaci nových tratí. Na významu nabyla správa předloni v červenci, kdy převzala od Českých drah starost o koleje a s ní 10 000 zaměstnanců. Oddělení obsluhy dráhy od dopravce považuje Bárta za důležité i v souvislosti s otevíráním železničního trhu konkurenci. Zatím přitom není úplně jasné, zda si České dráhy budou moci ponechat nádražní budovy. Podle informací ČTK zřejmě ano.

20. 10. 2010 Několik vlakových nádraží v Olomouckém kraji se asi dočká oprav

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nekolik-vlakovych-nadrazi-v-olomouckem-kraji-se-asi-docka-oprav/545097>)

České dráhy chtějí v následujícím období opravit za desítky milionů korun několik nádraží v Olomouckém kraji. Rekonstrukce by se mohly dočkat výpravní budovy v Lipníku nad Bečvou, Přerově, Prostějově či Šternberku. ČD budou dále pokračovat v modernizaci olomouckého a jesenického nádraží, řekl dnes novinářům náměstek generálního ředitele ČD Milan Matzenauer. Rekonstrukci výpravní budovy v krajském městě zahájily ČD loni. Investice zatím zahrnovala opravy vstupu do haly či střechy. V budově dále vznikla nová restaurace, sociální zařízení a komerční prostory. Do konce roku plánují ČD opravu střechy nad prvním nástupištěm. "Během prvních měsíců příštího roku se vrátí práce do vestibulu, kde vznikne nové odbavení pro cestující," uvedl náměstek generálního ředitele ČD Antonín Blažek. Ukončení rekonstrukce nádraží v Jeseníku, která dosud zahrnovala opravu fasády, výměnu oken a dveří či vybudování nového komerčního prostoru, železničáři plánují na konec února 2011. V poslední etapě ČD nechají v budově odbourat část objektu, opravit kanalizaci a nádražní restauraci.

České dráhy připravují podle Matzenauera rekonstrukci i některých dalších nádraží v kraji. Například uničovskou výpravní budovu chtějí zmenšit a vybudovat v ní nové zázemí pro zaměstnance a komerční prostory. Nádraží v Lipníku nad Bečvou by se mělo dočkat opravy oken, zateplení fasády, vybudování nových sociálních zařízení pro cestující a přestavby čekárny a vestibulu. V Přerově železničáři chtějí mimo jiné obnovit původní fasádu výpravní budovy a opravit přístřešek nad prvním nástupištěm. Místní nádraží v Prostějově by se mělo dočkat například nových oken a opravy střechy. Rekonstrukce se dočkají i vnitřní prostory pro cestující. "Jestliže chceme dostat na železnici nové cestující, což je naším cílem, pak stejně tak důležité jako mít nové vlakové soupravy je také mít pěkná nádraží," uvedl Matzenauer. Investice do oprav jednotlivých nádraží v Olomouckém kraji si vyžádají podle něj řádově desítky milionů korun.

21. 10. 2010 Bárta se dohodl s odbory, že s nimi projedná převod zaměstnanců

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-se-dohodl-s-odbory-ze-s-nimi-projedna-prevod-zamestnancu/545408>)

Ministr dopravy Vít Bárta se dnes dohodl se zástupci Odborového sdružení železničářů, že bude s odbory konzultovat připravovaný projekt převodu 9 500 železničářů z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Uvedli to vpoledne ve společné tiskové zprávě. Odboráři chtěli o převodu jednat s Bártou a premiérem Petrem Nečasem, jinak hrozili razantním postupem. Podle Bárty má být převod "živé dopravní cesty" z Českých drah pod SŽDC koncepčním krokem, který má zlepšit transparentnost hospodaření na železnici. Změna se má týkat například výpravčích, signalistů a hradlářů. Cílem je budoucí uspořádání české železnice formou holdingového typu.

Ředitelé ČD a SŽDC nyní mají v krátké době připravit projekt převodu "živé dopravní cesty." Ředitelé dokument připraví a pak jej předloží k diskusi s odborovými organizacemi. Ministerstvo dopravy bude také iniciovat vytvoření specializované odborné platformy pro projednávání otázek spojených s českou železnici. Ještě dnes dopoledne odboráři hrozili razantními kroky, o stávce ale podle předsedy OSŽ Jaroslava Pejši nebyla řeč. Odboráři chtějí o problému diskutovat na pátečním jednání předsednictva tripartity. Odborářům nejvíce vadilo, že se s nimi Bárta dopředu neporadil. V následně vydaném prohlášení proto označili ministerské rozhodnutí za skandální a naprosto nepřijatelné. Ministr by prý neměl rozhodovat o osudu tisíců lidí bez dialogu se sociálními partnery. Ochotu zapojit se do jednání vyjádřil i premiér Nečas. "Předpokládám, že pan ministr Bárta už se zástupci železničářských odborů jedná nebo brzy jednat bude. Jsem samozřejmě připraven se jednání zúčastnit, bude-li to třeba," sdělil premiér ČTK. SŽDC se v Česku stará o 9 500 kilometrů kolejí. Od roku 2004 správa zajišťuje výstavbu a modernizaci nových tratí. Na významu nabyla správa předloni v červenci, kdy převzala od Českých drah starost o koleje a s ní 10 000 zaměstnanců. Oddělení obsluhy dráhy od dopravce považuje Bárta za důležité i v souvislosti s otevíráním železničního trhu konkurenci. Zatím přítom není úplně jasné, zda si České dráhy budou moci ponechat nádražní budovy.

22. 10. 2010 Zubrnická lokálka je zpět (Velké Březno – Zubrnice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105031-zubrnicka-lokalka-je-zpet/>)

Místní dráha z Velkého Března do Zubrnice na Ústecku opět existuje. Drážní úřad jí v polovině října přidělil status trati – formálně vlečky – o který přišla před sedmnácti lety. Znovu ji oživil nadšenci

ze spolku Zubrnické museální železnice, kteří ji budou nadále spravovat a také na ní jezdit se svými historickými vozidly. Poprvé svezou cestující 28. října.

Obnovit lokálku se soukromé společnosti podařilo v době, kdy chce stát zrušit řadu dosud existujících tratí, po některých z nich dodnes jezdí vlaky. Zubrnická museální železnice jezdila po trati na počátku 90. let, poté začali její členové trať opravovat. "Naše generace Husákových dětí tehdy neměla rodiny a hodně se stihlo," uvedl předseda Zubrnické museální železnice Martin Kašpar.

V polovině prvního desetiletí nového století se ale práce zasekly. Aby po opravené trati mohly začít jezdit vlaky, požadoval stát majetkoprávní vyrovnání. Správa železniční dopravní cesty ale dlouho neměla dobrou vůli zbavit se neprovozní trati – podobně jako se nechce zbavit staničních budov, které by chtěly spravovat obce. V případě zubrnické trati však nakonec železniční správa ustoupila a v roce 2008 lokálku prodala. "Jakmile jsme byli vlastníky, začali jsme jednat s ministerstvem o zařazení dráhy do nějaké kategorie. Potřebám muzejní lokálky nejlépe odpovídá režim vlečky, jiným kategoriím ji neodpovídá stavba dráhy," řekl Kašpar. I tak si obnova vyžádala z kapes nadšenců značné investice. Hodnota prací se odhaduje na 15 milionů korun, valnou většinu z nich dělali dobrovolníci.

První protokolární vlak vyjede na obnovenou trať 27. října, o den později svezou Zubrnická museální železnice první cestující. Svůj historický motoráček "Hurvínek" z 50. let minulého století pošle třikrát z Ústí nad Labem-západu do Zubrnice a zpět.

25. 10. 2010 S pendolinem bude soupeřit Rapid Expres

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/s-pendolinem-bude-souperit-rapid-expres>)

Českým drahám roste na trati z Prahy do Ostravy další konkurent, společnost Rapid Expres. Ta je vedle Student Agency druhým dopravcem, jenž si troufá soutěžit s pendolinem Českých drah. Podle dostupných informací už Rapid Expres nakoupil pět osobních vlaků od švýcarské společnosti Stadler, jezdit chce v pravidelných dvouhodinových intervalech od prosince 2012. Podrobnosti firma sdělit nechce. „Na nějaké detaily je ještě příliš brzy,“ sdělil Marek Guth z finanční společnosti Aakon Capital, která za projektem stojí. Jako první se s Českými drahami na železnici Praha – Ostrava utká Student Agency, která chce na této trati jezdit se svými soupravami v létě příštího roku. „V této chvíli jednáme o smlouvě s dodavatelem vlaků. Příští rok už budeme určitě jezdit,“ tvrdí Jiří Schmidt, manažer společnosti RegioJet, která se ve skupině Student Agency zaměřuje na železniční dopravu.

Trať z Prahy do Ostravy je jediná v Česku, kde jde o konkurenční boj bez finanční pomoci státu, a tedy i bez vypisování soutěží na dopravce. Zájemci stačí schválení drážního úřadu a přiděl časů v grafikonu od Správy železniční a dopravní cesty. Podle Schmidta jde ale teprve o začátek, protože cílem všech soukromých společností je podílet se na provozu dotovaných rychlíků. „Dnes je všechny provozují České dráhy a stát jim za to vyplácí čtyři miliardy. To je velmi lukrativní kšeft,“ řekl Schmidt. Proto také Student Agency vítá, že se nový ministr dopravy Vít Bárta rozhodl první várku tratí zpřístupnit i konkurenci. V minulých dnech totiž požádal o zveřejnění záměru v úředním věstníku EU. Konkrétně se má soutěžit o tři tratě: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb a Praha – Roudnice/Labem – Ústí/Labem – Děčín. Tendry může stát vypsat až za rok po oznámení. Na zmíněných spojích by se tak mohli alternativní dopravci objevit od jízdního řádu 2013/2014. „Samozřejmě, že se budeme o provoz na těchto tratích ucházet,“ dodal Schmidt. Zájem bude mít podle Tomáše Frančíka i společnost Viamont, sídlící v Ústí nad Labem, která už jedná s případnými výrobci vlaků. „V případě vyhlášení tendru na zmíněné tři tratě se do něj přihlásíme. Koupí či nájem vlaků budeme řešit, jakmile bude známá specifikace vlaků pro tyto tratě,“ prohlásil marketingový ředitel Veolie Transport Ivo Novotný.

Expert na železniční dopravu Igor Chovanec si myslí, že do soutěží se přihlásí i další železniční společnosti působící na českém trhu. „Počítal bych i se zájmem německých drah Deutsche Bahn,“ řekl. České dráhy se konkurence nebojí, ať už jde o dotované či nedotované tratě. „Dosud zveřejněné ceny společnosti RegioJet na trati Praha–Ostrava kopírují přibližně náš ceník obyčejného jízdného,“ sdělil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Dálkové rychlíky v ČR provozují nyní výhradně České dráhy, které mají od loňska s ministerstvem dopravy desetiletou smlouvu. Každý rok však lze ze smlouvy vyjmout 15 procent výkonů. Do deseti let by se tak mělo soutěžit až o 75 procent výkonů dálkové osobní dopravy.

25. 10. 2010 Němečtí železničáři hodlají v úterý stávkovat (26. října 2010)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecti-zeleznicari-hodlaji-v-utery-stavkovat/547239>)

Němečtí železničáři budou v úterý stávkovat kvůli sporům ohledně mezd. Uvedly to dnes odborové svazy Transnet a GDBA. Protestu by se měli zúčastnit zaměstnanci státní firmy Deutsche Bahn i soukromých přepravců. Podle agentury DPA se tak musí desetitisíce cestujících v Německu připravit na výpadky u regionálních vlaků. Protesty by mohly rovněž zpozdit dálkové vlaky, České dráhy narušení provozu mezi ČR a Německem nedokázaly potvrdit, ani vyloučit. "Po celé zemi lze očekávat značné narušení veškeré železniční přepravy," uvedly německé odborové svazy. Deutsche Bahn označila protest za "neodůvodněný a kontraproduktivní". Protesty podle agentury DPA začnou již kolem tří hodin ráno a budou trvat do pozdního dopoledne. Stávka je prozatím omezena pouze na úterý, není však vyloučeno její rozšíření. "Pokud bychom takto nedosáhli žádného pokroku, jsou další stávková opatření nevyhnutelná," uvedli odboroví předáci.

České dráhy o rozsahu stávky v Německu nemají žádné oficiální informace, sdělil dnes ČTK mluvčí společnosti Petr Šťáhlavský. Dodal, že pravděpodobně nebudou k dispozici ani v průběhu večera a noci. Zároveň vyzval cestující, aby se o aktuální situaci informovali během úterka a očekávali možné komplikace, a to především při cestě na území Německa. V Řecku byla železniční doprava zasažena stávkou již dnes. Zaměstnanci řeckých státních železnic totiž zahájili sérii protestů proti plánovaným reformám. Stávkovat budou také v úterý, ve středu a v pátek.

25. 10. 2010 Plánovaná rychlodráha Praha – Kladno by se měla stavět od Kladna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105310-planovana-rychlodraha-praha-kladno-by-se-mela-stavet-od-kladna/>)

Výstavba plánované rychlodráhy mezi Prahou a Kladnem, která by umožnila snazší cestování obyvatel největšího středočeského města za prací do metropole, by se podle hejtmana Davida Ratha (ČSSD) měla začít realizovat od Kladna. Podle Ratha je část mezi Kladnem a hlavním městem na rozdíl od pražského úseku technicky jednoduchá a mnohem levnější. Obrátil se proto na ministra dopravy Víta Bárta (VV) s žádostí, aby se právě na tuto část ministerstvo zaměřilo a přehodnotilo své dosavadní stanovisko. Výstavbu rychlodráhy mezi Prahou a Kladnem dlouhodobě blokuje nedostatek peněz. Podle původních požadavků by mohla v konečném součtu vyjít až na 45 miliard korun. "Nyní se hlavně řeší ten úsek v Praze, který je enormně drahý a komplikovaný, protože má být celý zahroubený do různých tunelů," uvedl Rath. Zatímco část mezi Kladnem a Prahou je podle něj technicky jednoduchá a v porovnání s pražským úsekem velmi levná. Měla by se podle něj udělat prioritně a pražskou část stačí řešit až po ní. Hejtman poukázal i na to, že v roce 2014 má být zprovozněno metro u vlakové zastávky Veveřská. Celé Kladensko by tak získalo přímé napojení na pražskou podzemní dráhu.

25. 10. 2010 České dráhy plánují další propouštění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/105324-ceske-drahy-planuji-dalsi-propousteni/>)

České dráhy propustí do konce roku 300 zaměstnanců. Mělo by jít především o staniční dělníky a údržbáře. Na bezpečnosti přepravy cestujících by se to ale podle vedení společnosti projevit nemělo. Celkem už ji letos v rámci úsporných opatření opustilo tisíc lidí, většinou úředníků. "Propouštění souvisí s předpokládaným snížením úhrady za řízení provozu, které si objednává Správa železniční dopravní cesty u Českých drah, a pro těchto 300 lidí bychom vlastně neměli peníze," zdůvodnil mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Odboráři chtějí propuštěné lidi převelet jinam

Odbory se teď snaží alespoň část z nich přeartovat na jinou práci, jak dokládá předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša: "Bud' na jinou práci, a nebo práci výpravčího třeba v naprosto vzdálené stanici, řekněme 200 kilometrů. S tím, že ten člověk by tam asi musel bydlet v nějakém podnájmu. A po čase, pokud by se uvolnilo místo blíže jeho bydlišti, tak by se přesunul." Odboráři přitom už minulý týden ostře odmítli stěhování 9,5 tisíce výpravčích a signalistů, kteří řídí pohyb vlaků na trati, z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. Během jednání padala silná slova a ministr dopravy Bárta nakonec slíbil, že Správa železniční dopravní cesty, tedy koleje, by se v budoucnu měly vrátit zase zpátky pod České dráhy. Vít Bárta, ministr dopravy: "Pro budoucí léta holdingová struktura Českých drah je nadějí na postavení silného podniku, který i proto, aby byl

v rámci EU dostatečně konkurenceschopný, si může některé profese ze Správy železniční dopravní cesty zase zpátky převzít." Bárta bude ale muset počkat, jestli takové propojení nebude vadit Bruselu. Unijní představitelé už šetří podobný případ v Německu.

25. 10. 2010 Železniční trať Kolečovka se možná rušit nebude, pomůže kraj i České dráhy (125)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/zeleznicni-trat-kolesovka-se-mozna-rusit-nebude-pomuze-kraj-i-ceske-drahy-1ru-praha-zpravy.asp?c=A101025_1471947_praha-zpravy_sfo)

Jezdí se po ní už 127 let a je to jedna z nejstarších železničních tratí ve Středočeském kraji. Parní vlak po ní měl jet o uplynulém víkendu naposledy, ministerstvo dopravy chtělo koleje zrušit. Po nedělních jednáních to ale vypadá, že trať má naději na záchranu. Historickou trať Kolečovka, která patří k nejstarším drahám ve středních Čechách, se díky iniciativě sdružení Klubu historie kolejové dopravy Praha (KHKD) pravděpodobně podaří zachránit. O plánu na záchranu Kolečovky se jednalo o víkendu při posledním výjezdu historických vlaků na této trati. Ve speciálně přistaveném salonním voze se v závěsu za parní lokomotivu domlouvali představitelé Středočeského kraje, Českých drah a KHKD, který je jejím provozovatelem.

Škrty v rozpočtu a málo peněz na provoz

V souvislosti se škrty ve státním rozpočtu hrozilo Kolečovce definitivní zrušení. Přitom se na ní dodnes konají nostalgické jízdy parními vlaky. Pokud by ministerstvo trať zrušilo, "odstříhlo" by historické lokomotivy Železničního muzea ČD v Lužné na Rakovnicku od "jejich" trati. Už by tak nebylo možné využívat je pro turistické účely. Provozovatelé trati ale nemají dostatek peněz, aby mohli Kolečovku sami financovat, a Správa železniční dopravní cesty neprojevila zájem o její další provozování. "Správa se tváří, jako by se jich to vůbec netýkalo. Jako by turistická doprava šla zcela mimo ně. Nevidí, neslyší, a ačkoliv v zákoně o veřejném zájmu je i podpora turistické dopravy, oni důležitost trati nevnímají. My na jízděném vybereme pouhých třicet procent nutných nákladů na provoz trati – a to je žalostně málo," stěžuje si předseda Klubu historie kolejové dopravy Praha Jaroslav Křenek.

Zástupci klubu proto začali bojovat za záchranu trati. Obrátili se na krajský úřad, České dráhy i na ministra dopravy Víta Bárta. "Ještě před víkendovým jednáním jsme měli pozitivní ohlasy, a tak jsme doufali, že nakonec dojdeme k rozumnému řešení a zabráníme zrušení trati," vysvětlil Jaroslav Křenek. A zdá se, že jednání bylo úspěšné, zájem na zachování trati má kraj i České dráhy. Definitivně by mělo být jasno do měsíce.

Kolečovku nedáme

"Tato dráha není významná z hlediska přepravy osob, ale je zajímavá v návaznosti na železniční muzeum v Lužné, které v letošním roce navštívilo třicet tisíc návštěvníků. Není příliš zábavné koukat se na nehybné exponáty lokomotiv. Navíc Rakovnicko je jedním z nejzaostalejších regionů ve středních Čechách a cestovní ruch oblasti velice prospívá," řekl náměstek středočeského hejtmána pro dopravu Robin Povšík. Kraj sice nežádá o převzetí trati, ale chce zajistit společně s Českými drahami její provoz. "Na setkání jsme předběžně vytvořili rámcový plán záchrany trati. Chceme zintegrovat nový model fungování v rámci muzea v Lužné u Rakovníka," doplnil náměstek generálního ředitele Českých drah Antonín Blažek.

Jméno Kolečovky, které se objevilo na černé listině ministerstva dopravy a bylo zařazeno do dlouhodobého plánu šetření státního rozpočtu a rušení tratí, by z něj mohlo být s konečnou platností vyřazeno. Možnost, že by se trať mohlo ještě podařit zachránit, naznačil také ministr dopravy Vít Bárta. "Trať nechceme rušit, ale nemůžeme je všechny dotovat jako dosud. Proto ty, které dotovat nezvládáme, nabízíme k provozování krajům, ale i soukromníkům. Jsem přesvědčen, že tato trať může být dál provozována," řekl Bárta.

Šťastný konec a atraktivní trať pro turisty

Příběh Kolečovky se šťastným koncem se zdá být v dohlednu. "Celý projekt by měl zajistit dlouhodobé, mnoholeté fungování Kolečovky. Nejde nám jen o rychlé řešení problému," vysvětlil Povšík. Součástí nového plánu je také oživení historických jízd parních lokomotiv. "Chceme vytvořit atraktivnější prostředí a lépe zorganizovat program pro návštěvníky ve spolupráci s Železničním muzeem Českých drah v Lužné u Rakovníka," řekl Blažek.

Železniční dráha Krupá – Kolečovice

Nejstarší dráha ve středních Čechách. Vznikla jako součást ambiciózního projektu podnikatelů Jana Muziky a Karla Schnabela, sdružených pod hlavičkou společnosti České obchodní dráhy, vybudovat

v Čechách souvislý systém vedlejších tratí pokrývající oblasti mimo hlavní železniční trasy. Koncesi k výstavbě trati z Krupé do Kolečovic obdrželi 17. května 1882. Nejlepší roky Kolečovky byly spojené s chmelařstvím, které vzrostlo za první světové války.

26. 10. 2010 O víkendu končí letní čas, změna se dotkne šestnácti nočních dálkových vlaků (31. října 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8486/>)

V noci ze soboty 30. na neděli 31. října končí letní čas a hodinové ručičky se posunou o hodinu zpět. Tato změna se dotkne celkem šestnácti dálkových vlaků Českých drah, které budou uprostřed noci čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože v době změny času žádné nejedou.

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

- R 400 „Silesia“ Krakov – Praha, čeká ve stanici Bohumín, odjezd ve 2:07 SEČ
- R 401 „Silesia“ Praha – Krakov, čeká ve stanici Ostrava-Svinov, odjezd ve 2:02 SEČ
- R 406 „Chopin“ Vídeň – Varšava, čeká ve stanici Bohumín, odjezd ve 2:54 SEČ
- R 407 „Chopin“ Varšava – Vídeň, čeká ve stanici Bohumín, odjezd ve 2:18 SEČ
- R 408 „Vltava“ Moskva – Praha, čeká ve stanici Olomouc hl.n., odjezd ve 2:05 SEČ
- R 409 „Vltava“ Praha – Moskva, čeká ve stanici Ostrava-Svinov, odjezd ve 2:53 SEČ
- EN 424 „Slovakia“ Košice – Praha, čeká ve stanici Horní Lideč, odjezdy ze stanic mezi Olomoucí hl.n. a Prahou hl.n. jsou již podle SEČ
- EN 425 „Slovakia“ Praha – Košice, čeká ve stanici Horní Lideč, odjezdy na slovenském území jsou již podle SEČ
- R 440 „Excelsior“ Košice – Cheb, čeká ve stanici Pardubice hl.n., odjezd ve 2:27 SEČ
- R 441 „Excelsior“ Cheb – Košice, čeká ve stanici Česká Třebová, odjezd ve 2:16 SEČ
- R 442 „Šírava“ Humenné – Praha, čeká ve stanici Čadca, na území ČR jede již podle SEČ
- R 443 „Šírava“ Praha – Humenné, čeká ve stanici Český Těšín, odjezd ve 2:11 SEČ
- R 470 „Amicus“ Břeclav – Praha, vyjede z Břeclavi již podle SEČ, tedy ve 2:00 SEČ
- R 471 „Amicus“ Praha – Břeclav, čeká ve stanici Brno hl.n., odjezd ve 2:44 SEČ
- EN 476 „Metropol“ Budapešť – Praha – Děčín, čeká ve stanici Poříčany, odjezdy vlaku jsou počínaje stanicí Praha-Holešovice již podle SEČ.
- EN 477 „Metropol“ Berlín – Praha – Budapešť, čeká ve stanici Brno hl.n., odjezd ve 3:24 SEČ.

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.

26. 10. 2010 Rychlodráha Kladno – Praha se odkládá, nejsou peníze

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rychlodraha-kladno-praha-se-odklada-nejsou-penize/547837>)

Stavba rychlodráhy mezi Kladnem a Prahou v roce 2011 nezačne. Ministerstvo dopravy nemá na výstavbu dráhy, která má podle původních předpokladů stát 45 miliard Kč, dostatek peněz. Mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka dnes ČTK řekl, že prioritou pro příští rok bude výstavba více než 1 000 kilometrů silnic, dálnic a modernizace stávajících železničních koridorů. Hanzelka uvedl, že je rozpočet ministerstva o třetinu nižší oproti minulosti a nyní nejsou peníze, aby stavba rychlodráhy mohla začít. "Zatím se vůbec neobjevuje v krátkodobém ani střednědobém plánu," uvedl Hanzelka.

Kladenský primátor Dan Jiránek (ODS) se s hejtmanem Davidem Rathem (ČSSD) shodl na tom, že by se stavba případně měla začít budovat od Kladna, jelikož to bude levnější. "Tato část trasy bude stát v řádech jednotek miliard korun, kdežto za pražský úsek se zaplatí několik desítek miliard korun," uvedl Jiránek. Navíc by podle Jiráneka mohla být velká část úseku z Kladna na okraj Prahy zaplacená

z evropských fondů. Podle Hanzelky se ale musí počkat na nové období čerpání peněz z evropských fondů, které začne po roce 2016. Další možnou variantou je podle Hanzelky to, že rychlodráhu bude financovat soukromý investor.

Projekt je navíc podle Jiráňka závislý na posouzení vlivu stavby na životní prostředí. Musí se ještě vyhotovit složité řešení týkající se hlukových norem ze silnice R6, nové přístávací dráhy letiště a rychlodráhy, což se v ČR doposud nikdy neřešilo, vysvětlil Jiránek. Zároveň se prý musí pracovat na některých stavbách, aby vyhovovaly parametrům budoucí rychlodráhy. "Musí se ještě změnit nádraží v Dubí, s nímž se na začátku počítalo jako s depem. Bude to ale konečná stanice," uvedl Jiránek. Středočeský kraj například zhruba před rokem dokončil rekonstrukci mostu v Kladně-Rozdělově. Jeho nová konstrukce kvůli tomu vyhovuje parametrům nové tratě.

Výstavbu rychlodráhy mezi Prahou a Kladnem nedostatek peněz blokuje dlouhou dobu. Podle původních požadavků by mohla v konečném součtu vyjít až na 45 miliard korun. Současné železniční spojení se obecně považuje za nedostačující. Z Kladna a okolí do Prahy denně dojíždí za prací přes 20.000 lidí. Rychlodráha s odbočkou na ruzyňské letiště jim měla cestování usnadnit. O projektu se mluví už delší dobu také z toho důvodu, že Praha stále nemá vyhovující spojení centra města s letištěm.

26. 10. 2010 Čína má další vysokorychlostní trať i vlastní rychlovlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105436-cina-ma-dalsi-vysokorychlostni-trat-i-vlastni-rychlovlak/>)

Čína má další vysokorychlostní trať. Dráha spojující Šanghaj a hlavní město provincie Chang-čou je dlouhá 200 kilometrů, nová souprava CRH380 ji ujede za tři čtvrtě hodiny. Vlak jezdí cestovní rychlostí až 350 km/h, dokáže ale jet až 420kilometrovou rychlostí, nejrychleji ze sériově vyráběných vysokorychlostních jednotek. Významné je také další čínské nej – miliardová země má po pouhých dvou letech od otevření první vysokorychlostní železnice nejrozsáhlejší síť takových tratí. Soupravy CRH380 nezaprou svůj původ v jednotkách Siemens Velaro, které jezdí v Číně pod označením CRH3. Novou generaci už vyvinuli Číňané sami a odmítají, že by šlo o kopii německého rychlovlaku. "Všechno vybavení a technologie vlaku CRH je naše vlastní – i když jsme se neobešli bez spolupráce Japonska a dalších zemí. Jsme to ale my, s kým chtějí ostatní spolupracovat, chtějí naši technologii," řekl mluvčí čínského ministerstva drah Wang Yongping.



Rozvoj vysokorychlostní železnice v Číně s otevřením trati Šanghaj – Chang-čou zdaleka nekončí. Provoz na první vysokorychlostní trati byl v Číně zahájen před dvěma lety, kdy úřady oznámily, že na rozvoj železnice chtějí vydat do roku 2012 asi 300 miliard dolarů. Hovoří se také o rychlodráze vedoucí z Číny až do Evropy. Současně připravují čínští technici nové vysokorychlostní soupravy. Pracují na vlaku, který by dosáhl až tisícikilometrové rychlosti. Tím by výrazně překonal nejen dílčí rekord svého CRH380, který je nejrychlejší z běžně provozovaných jednotek, ale i absolutní rekord speciálně upraveného francouzského vlaku TGV, který před třemi lety dosáhl rychlosti 575 km/h.

27. 10. 2010 Do Zubrnice přijel po 17 letech vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105542-do-zubrnice-prijel-po-17-letech-vlak/>)

Po místní železniční trati z Velkého Března do Zubrnice na Ústecku projel po 17 letech vlak. Sdružení Zubnické museální železnice vypravilo svůj historický motorový vůz "Hurvínek" jako protokolární vlak, ve čtvrtek svezou první cestující. Příští rok o letních víkendech chce nový vlastník železnice, který ji sám opravil, vozit cestující pravidelně, provoz na dráze se tak obnoví po 33 letech. Motorový vůz z 50. let pojedje ve státní svátek do Zubrnice třikrát, vyrazí až z ústeckého západního nádraží. Odjedy jsou naplánovány na 9:03, 11:35 a 14:35. Cesta jedním směrem potrvá téměř hodinu, asi půl hodiny pojedje motoráček po čerstvě zprovozněné soukromé trati z Velkého Března do Zubrnice. Za zpáteční jízdenku zaplatí cestující 90 korun.

V příštím roce by chtěla Zubnická museální železnice jezdit na své dráze každý letní víkend. Není ale jasné, kolik vlaků každý provozní den vyjede, záleží to na tom, kolik bude mít sdružení peněz, a především na zájmu cestujících. "Denní náklady se pohybují kolem 20 tisíc korun, aby jízdné bylo na únosné úrovni," vysvětlil předseda sdružení Martin Kašpar. Skutečný zájem turistů potom ukáže, kam dál se bude lokálka ubírat. Kdyby cestujících jezdilo opravdu hodně, sdružení by chtělo obnovit i další část někdejší trati až do Úštěku. To by ale bylo ještě složitější než oprava čerstvě

zprovozněného úseku – za Zubrnici totiž už byly sneseny koleje. Zubrnická museální železnice musela v roce 2008 lokálku od státu koupit za 1,6 milionu korun, přestože tehdy byla trať 30 let úředně zrušena a na turistické vyjížďky na počátku 90. let bylo vydáno zvláštní povolení.

27. 10. 2010 Brusel odebral Česku dotace na železnici mezi Prahou a Berounem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/brusel-odebral-cesku-dotace-na-zeleznici-mezi-prahou-a-berounem/548374>)

Evropská komise dnes odebrala Česku příslibů 360 milionů korun (14,5 milionu eur) dotací pro přípravu projektu rychlejšího železničního spojení mezi Prahou a Berounem. Součástí stavby měl být i pětadvacetkilometrový tunel mezi oběma městy, vláda však projekt kvůli finanční úsporám zastavila. Ministerstvo dopravy proto dnes na rozhodnutí komise reagovalo vlažně. "Pan ministr (Vít) Bárta podle svých dřívějších vyjádření stejně s tunelem do Berouna nepočítá. Obecně probíhá revize všech připravovaných staveb a jejich objektové skladby s cílem nalézt úspory oproti původním finančním plánům," řekl mluvčí úřadu Karel Hanzelka.

Celkové náklady na výstavbu se měly podle odhadů "vyšplhat" až na 33 miliard korun. Peníze unijního rozpočtu měly plynout na podrobný geologický průzkum v oblasti a na přípravu samotného projektu. "Chceme aby finanční prostředky, kterých v současnosti není dostatek, byly naprosto jasně spravovány. Pokud existují projekty, které již déle neplní svůj cíl, unijní dotace musí být odebrány a přesunuty tam, kde je možné je co nejlépe využít," řekl novinářům eurokomisař pro dopravu Siim Kallas.

Železniční spojení mezi Prahou a Berounem je pouze jedním ze třech projektů, u nichž komise úplně zrušila financování. Projektů, které jsou součástí takzvaných transevropských sítí, je celkem 92. Mezi třemi zrušenými projekty se nachází hned dva české. Kromě spojení mezi Prahou a Berounem přišly o 25 milionů korun (zhruba jeden milion eur) i České dráhy. Unijní dotace tentokrát měly směřovat na vybavení, které je součástí evropského systému řízení železniční dopravy. Úplně o finanční prostředky přišel ještě jeden z německých projektů.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jako investor v současnosti hledá levnější řešení pro zrychlení železničního spojení mezi Prahou a Berounem. Náhradní projekt by měl být hotový poměrně rychle, ale dobu cesty mezi oběma městy výrazně nesníží. Samotná trať je součástí železničního koridoru z Prahy přes Plzeň do Chebu, který bude podle ministra dopravy Bárty hotový nejdéle do tří let a zkrátí jízdu centra Prahy do centra Plzně osobním vlakem i rychlíkem na polovinu.

28. 10. 2010 V Česku budou jezdit vlaky za zábavou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105332-v-cesku-budou-jezdit-vlaky-za-zabavou/>)

V Česku se začínají připravovat železniční spoje nového druhu, které v poslední době zažívají úspěch i jinde ve světě. Jde o speciální vlaky za zábavou. Od příštího roku by je mezi Prahou a Ostravou chtěla provozovat firma Student Agency. Spoje by například lidem z Prahy umožnily vyrazit za zábavou do proslulé ostravské Stodolní ulice. Podobný trend už se začíná objevovat také v jiných oborech dopravy. "Chceme vytvořit naprosto nový trh, a to jsou lidé, kteří jsou ochotni zajet zapařit na nejznámější zábavní ulici v této zemi," uvedl ředitel Student Agency Radim Jančura. "Já si myslím, že ten plán může být rozumný, může to přivést nové zákazníky na železnici," řekl analytik společnosti Cyrrus Karel Potměšil. Noví zákazníci jsou zapotřebí, protože popularita železnice v Česku setrvale klesá. Zatímco ještě v polovině 90. let přepravila ročně více než 220 milionů cestujících, loni už to bylo jen něco málo přes 160 milionů.

Průzkum Českých drah z roku 2008 na několika rychlíkových linkách ukázal, že třetina lidí využívá vlaky jen na dojíždění do práce nebo do školy. Právě propojení zábavního průmyslu s dopravou může do návyků pasažérů vnést revoluci. "Je to trend. To spojení zábavy, turismu a dopravy se nabízí, lidé mají tendenci stále více cestovat," doplnil Potměšil.

Podobný trend už se naplno začíná projevovat i v jiných oborech dopravy. Třeba z Kypru se létá "na otočku" do Egypta. Ráno se přistává v Káhiře a večer jsou turisté opět doma. Železniční doprava se do tohoto trendu zapojuje zejména v západní Evropě. Podle Potměšila jsou to země, které jsou schopny právě navazovat železniční přepravu na akce probíhající ve velkých městech. V popředí jsou země jako Německo nebo Francie se sítí rychlovlaků.

29. 10. 2010 17. listopadu na výlet za 199 korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8497/>)

České dráhy a obchodní řetězec Lidl Česká republika pokračují v úspěšné spolupráci a společně nabídnou lidem další výhodnou jízdenku ČD Net, tentokrát na státní svátek 17. listopadu. Za 199 korun s ní mohou zákazníci cestovat celý den vlaky Českých drah kamkoli po České republice. Jízdenka platí pro jednu osobu ve druhé vozové třídě. Pouze v Pendolinech je třeba dokoupit povinnou rezervaci. Poukázku na ČD Net za 199 korun si mohou zákazníci koupit v prodejnách řetězce Lidl od 4. do 16. listopadu, v prodeji je jich rovných 10 000. Zakoupenou poukázku si následně v pokladně nebo ve vlaku vymění za jízdenku ČD Net a mohou vyrazit na celodenní výlet kamkoliv budou chtít. České dráhy již uskutečnily se společností Lidl tři podobné akce, a získaly tak dodatečné tržby 1,6 milionu korun a reklamní plnění v hodnotě 2,7 milionu. Cílem těchto akcí je využít volnou kapacitu vlaků ve svátky, což se v minulosti vždy podařilo. Také proto je aktuální nabídka směřována na státní svátek Den boje za svobodu a demokracii.

Dosud realizované akce:

- 28. 10. 2009 – státní svátek Den vzniku samostatného československého státu
- 25., 26. a 27. 12. 2009 – vánoční svátky
- 4. 4. 2010 – Velikonoční neděle

Spolupráce s externími prodejci je jednou z možností, jak oslovit nové zákazníky, využít volnou kapacitu vlaků a získat dodatečné tržby. Díky prodeji akčních jízdenek přes externí prodejce (např. Lidl, Čedok, JP Servis) zatím České dráhy získaly dodatečné tržby ve výši 30 milionů korun. Celkově se tržby ČD ve vnitrostátní přepravě od ledna do srpna mezitím zvýšily o víc jak 110 milionů korun, aniž by dopravce zdražoval nebo zohlednil lednový růst DPH.

30. 10. 2010 Z českých kolejí zmizí i německá legenda (VT 95/795, VT 98/798)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105688-z-ceskych-koleji-zmizi-i-nemecka-legenda/>)

Poslední měsíce zbývají do razantního omlazení vozového parku na českých kolejích. Přispěje k tomu ukončení pravidelného provozu hned několika prastarých vozidel nejenom české výroby. Poté, co provoz na trati Liberec – Zittau – Rybníště převezme dopravce Arriva, zmizí z pravidelného provozu na českých kolejích německé motorové vozy "Uerdingen", které byly od 50. až do 90. let minulého století symbolem západoněmeckých lokálek. Na českých kolejích se objevovaly od roku 2004, kdy je společností Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft a Railtransport nasazovaly na linku Seifhennersdorf – Varnsdorf – Zittau – Liberec, na které ale letos v prosinci skončí. Dvounápravové červené vozy – tzv. kolejové autobusy – vyráběla vagonka v Uerdingenu a později i další strojírna od roku 1950. Vzniklo jich téměř 1 500 a byly k vidění nejenom na lokálkách, ale také na málo vytížených spojích na významnějších tratích. Ačkoli byly západoněmecké motoráčky podobně staré jako čeští "Hurvínci", nabízely mnohem vyšší komfort, cestující nebyli ani na lokálkách odkázáni na dřevěné lavice, kolejové autobusy byly oblíbené také díky tomu, že nebyl oddělen prostor pro cestující od prostoru strojvedoucího a cestující měli překrásný výhled na trať před vozem i za ním. Největší německý dopravce DB "Uerdingeny" – jak se motorovým vozům podle místa jejich vzniku přezdívá – postupně vyřadil z pravidelného provozu během 90. let, dodnes však jezdí ve službách menších společností.



Na českých kolejích se objevovaly od roku 2004, kdy je společností Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft a Railtransport nasazovaly na linku Seifhennersdorf – Varnsdorf – Zittau – Liberec, na které ale letos v prosinci skončí. Dvounápravové červené vozy – tzv. kolejové autobusy – vyráběla vagonka v Uerdingenu a později i další strojírna od roku 1950. Vzniklo jich téměř 1 500 a byly k vidění nejenom na lokálkách, ale také na málo vytížených spojích na významnějších tratích. Ačkoli byly západoněmecké motoráčky podobně staré jako čeští "Hurvínci", nabízely mnohem vyšší komfort, cestující nebyli ani na lokálkách odkázáni na dřevěné lavice, kolejové autobusy byly oblíbené také díky tomu, že nebyl oddělen prostor pro cestující od prostoru strojvedoucího a cestující měli překrásný výhled na trať před vozem i za ním. Největší německý dopravce DB "Uerdingeny" – jak se motorovým vozům podle místa jejich vzniku přezdívá – postupně vyřadil z pravidelného provozu během 90. let, dodnes však jezdí ve službách menších společností.

Kromě starých motoráček zmizí z pohraničních tratí i novější motorové vozy německé výroby, které Sächsisch-Böhmische Eisenbahngesellschaft používá. Místo nich a také místo motoráček Českých drah ze 70. let – které však jen stěží nabízejí cestujícím alespoň tolik, co prastaré "Uerdingeny" – se od prosince objeví moderní jednotky Siemens Desiro. Ty paradoxně vznikají v uerdingenské strojírně, kterou Siemens koupil. S pravidelným provozem na českých kolejích se po změně jízdního řádu 12. prosince rozloučí i další legendy – české motorové vozy řad 831 a 851 z 50. resp. 60. let.

31. 10. 2010 Kolín má nový železniční most

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105495-kolin-ma-novy-zeleznicni-most/>)

Stavba nového železničního mostu přes Labe v Kolíně dnes končí. Od pondělí po obou jeho částech začnou jezdít vlaky, které byly posledních 16 měsíců odkázány vždy pouze na jednu kolej. Zatěžové

zkoušky na novém mostě proběhly v uplynulém týdnu. Současně se stavbou nového mostu zmodernizovala Správa železniční dopravní cesty přilehlé tři kilometry kolejí, část kolínského nádraží, zabezpečovací zařízení, trakční vedení, dva přejezdy a postavila protihlukové stěny. Práce celkem přišly na 1,23 miliardy korun.

Stavbu nového železničního mostu si vyžádalo Ředitelství vodních cest. Původní most z roku 1908 s podjezdnou výškou 4,35 metru nevyhovoval jeho požadavkům, nová konstrukce dává prostor i lodím o 90 centimetrů vyšším. Součástí prací byla i rekonstrukce nástupišť číslo čtyři a pět na kolínském hlavním nádraží. Zvolený postup prací minimalizoval dopady na železniční dopravu. Po celou dobu stavby byla v provozu vždy nejméně jedna kolej. Díky rozdělení prací na dvě poloviny nemusela být přerušena železniční doprava a vlaky místem projížděly po jedné koleji. Projekt za 1,23 miliardy korun podpořila částkou 877 milionů korun Evropská unie, zbylé náklady uhradil Státní fond dopravní infrastruktury.

31. 10. 2010 Barta: Část SŽDC se možná vrátí pod dráhy, cargo musí expandovat

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-cast-szdc-se-mozna-vrati-pod-drahy-cargo-musi-expandovat/549803>)

Pod vedením ministra dopravy Víta Bárty se mohou uskutečnit největší změny v uspořádání české železnice za poslední léta. Ministr pro ČTK připustil opětovné propojení Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a Českých drah do jednoho holdingu, nákladní dopravce ČD Cargo by zase měl expandovat do zahraničí, především na východ. "Je to tak, určitě tu myšlenku máme a zabýváme se jí," řekl Bárta na dotaz k možnému propojení ČD a SŽDC. Obě firmy vznikly v roce 2003 rozdělením tehdejší státní organizace České dráhy.

Znovuspojení by ale podle Bárty nebylo úplné. Správa železnic by se rozdělila na dvě části. Menší z nich, která vlastní a staví koleje, by se mohla sloučit s Ředitelstvím silnic a dálnic, které má stejné úkoly v silniční výstavbě. "Logika je pořád stejná, chceme snížit počet organizací, které máme pod ministerstvem dopravy," uvedl Bárta. Druhá větší část SŽDC, která má na starosti provoz na tratích, by se mohla stát dcerou nebo divizí ČD. Podobný model funguje například u německých Deutsche Bahn. Fungováním Deutsche Bahn a jejich vztahy ke konkurenci se ale aktuálně zabývá Evropská komise, výsledek sporu bude podle Bárty směrodatný i pro Českou republiku.

Jak uvedl ministr, vše je zatím ve stadiu úvah. Jediným závazným rozhodnutím je převod zhruba 10.000 zaměstnanců, kteří zajišťují provoz na dráze, z Českých drah na SŽDC. Jde o takzvanou živou dopravní cestu, kam patří například výpravčí, signalisté nebo závoráři. "Je to naše priorita, začít z jednoho místa řídit provoz na železnici," uvedl ministr. Dnes totiž správa železnic za některé služby spojené s obsluhou dráhy platí Českým drahám každoročně miliardové částky, letos 5,2 miliardy Kč, ministr přitom toto financování považuje za neprůhledné a těžko kontrolovatelné.

Od převedení zaměstnanců si slibuje úsporu, o kterou chce poté snížit poplatek za přepravu nákladu po železnici. Právě s nákladním dopravcem ČD Cargo má Bárta velké plány. Firma by měla podle něj expandovat především na východ, například za pomoci akvizic jiných firem. "Je jednoznačné, že ČD Cargo přežije jedině díky expanzi," řekl Bárta. Český dopravce prý svede bitvu o západo-východní přepravní osu. "Prozradím důležitou informaci – moje zásadní zahraniční cesta povede do Ruska a do Polska," řekl ministr.
