

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2010

OBSAH

02. 11. 2010	NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD ZAČNE PLATIT V PROSINCI, JÍZDENKY UŽ SE PRODÁVAJÍ	3
03. 11. 2010	CARGO TESTUJE BIONAFTU MÍSTO NAFTY.....	3
04. 11. 2010	DRÁHY OD PROSINCE ZDRAŽÍ O 22 PROCENT VÍKENDOVÉ JÍZDENKY (SONE+)	4
05. 11. 2010	OPRÝSKANÁ NÁDRAŽÍ POSTUPNĚ MIZÍ. V BOLESLAVI ZBOURAJÍ I CELOU BUDOVU	4
05. 11. 2010	SŽDC ZVEŘEJNILA TABULKY NOVÝCH JÍZDNÍCH ŘÁDŮ	5
05. 11. 2010	NĚMECKO ZVAŽUJE, ZDA CHCE NOVOU TRAŤ MNICHOV – PRAHA.....	5
05. 11. 2010	BRITSKÁ VLÁDA PRODALA ŽELEZNICI POD KANÁLEM. EUROSTAR DOSTANE KONKURENCI	6
07. 11. 2010	BÁRTA: KONKURENCE NA ŽELEZNICI MÁ BÝT DO ČERVENCE 2013	6
08. 07. 2010	V POLSKU SE SRAZILY VLAKY S PALIVEM, PO EXPLOZI VYPUKL OBROVSKÝ POŽÁR	7
09. 11. 2010	ŽLUTÉ RYCHLÍKY MAJÍ TVÁŘ, MAŠINY ČEKÁ ZRYCHLOVACÍ KÚRA.....	7
09. 11. 2010	SPOJENÉ STÁTY SE MAJÍ STÁT VELMOCÍ RYCHLOVLAKŮ	8
10. 11. 2010	NOVÁ ZASTÁVKA V DESNÉ JE O ŠEST METRŮ KRATŠÍ NEŽ VLAK, DRÁHY ŽÁDAJÍ NÁPRAVU (DESNÁ-RIEDLOVA VILA).....	8
10. 11. 2010	ČESKÉ DRÁHY SLAVNOSTNĚ PODEPSALY SMLOUVU NA DODÁVKU 62 JEDNOTEK REGIONOVA	9
10. 11. 2010	DRÁHY PŘIJDOU O DOTACE NA VLAKY EUROCITY A INTERCITY	9
10. 11. 2010	SPRÁVNÍ RADA SŽDC SE ZMĚNÍ, MÍŘÍ DO NÍ NÁMĚSTEK MD HODINÁŘ	10
11. 11. 2010	SYN BÝVALÉHO VÝROBCE PAŠTIK HAMÉ SPOUŠTÍ VLAKY LEO EXPRESS ..	10
11. 11. 2010	TRAŤ VOLARY – NOVÉ ÚDOLÍ – PASOV SLAVÍ 100 LET	11
11. 11. 2010	PLZEŇSKÝ KRAJ DAL LETOS ČD UŽ DRUHOU POKUTU.....	11
11. 11. 2010	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ OPTIMALIZACE TRATI BENEŠOV – STRANČICE	12
12. 11. 2010	MEZI DĚČÍNEM A BAD SCHANDAU BUDOU CESTUJÍCÍ JEZDIT PRAVIDELNĚ VLAKY DESIRO	13
12. 11. 2010	ČD CHTĚJÍ SEDM PANTOGRAFŮ PRO ÚSTECKÝ KRAJ	14
12. 11. 2010	MD CHCE PŘESUNOUT DEVĚT MILIARD Z PENĚZ EU Z ŽELEZNICE NA SILNICE	14
13. 11. 2010	VLAKEM NA MOŠNOVSKÉ LETIŠTĚ AŽ V ROCE 2013.....	15
14. 11. 2010	STĚBLOVÁ – JMÉNO SMRTI (14. LISTOPADU 1960)	15
15. 11. 2010	ZVÝŠOVÁNÍ EFEKTIVITY NA ŽELEZNICI: ÚSPORA 500 MILIONŮ KORUN A ZVÝHODNĚNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY	17
16. 11. 2010	BRUSEL SE PTÁ KRAJŮ, PROČ PŘIKLEPLY DOTOVANÉ VLAKY ČESKÝM DRAHÁM	18
16. 11. 2010	ČÍNA PLÁNUJE VLAK, KTERÝ NIKDY NEZASTAVÍ, I MAŠINU S RYCHLOSTÍ TISÍC KILOMETRŮ/HOD.	18
17. 11. 2010	DRÁHY NECHAJÍ ZMODERNIZOVAT RESTAURAČNÍ VOZY ZA 730 MILIONŮ KČ.	19
18. 11. 2010	RODINÁM ZDRAŽÍ VÍKENDOVÉ JÍZDY VLAKEM. DRÁHY JIM V PROSINCI VÝRAZNĚ ZVÝŠÍ CENY	19

18. 11. 2010	TRAŤ Z LOKTE DO KRÁSNÉHO JEZU CHCE VZKŘÍSIT VÝROBCE LOKOMOTIV A VAGÓNŮ	20
19. 11. 2010	DRÁHY ČEKÁ NA PŘELOMU ROKU DALŠÍ PROPOUŠTĚNÍ. ODEJDOU HLAVNĚ ÚŘEDNÍCI	21
19. 11. 2010	PŘÍŠTÍ ROK BUDE DODÁVAT ELEKTŘINU ČESKÉ ŽELEZNICI SKUPINA ČEZ .	22
19. 11. 2010	ČESKÉ DRÁHY OPRAVILY NÁDRAŽÍ V ČESKÉM BRODĚ	22
19. 11. 2010	Z BECHYNĚ DO TÁBORA POJEDE MODERNĚJŠÍ VLAK, ZKRÁTÍ SE I ČEKÁNÍ	23
19. 11. 2010	POLSKÉ ŽELEZNICE PŘIPRAVILY AKCI ČISTÝ VAGON	23
21. 11. 2010	ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ ŠLUKNOVSKÉHO VÝBĚŽKU S NĚMECKEM JE OHROŽENO (DOLNÍ POUSTEVNA – SEBNITZ)	23
22. 11. 2010	NOVINKY V JÍZDNÉM OD PROSINCE 2010	24
22. 11. 2010	Z AŠE DO SELBU OPĚT POJEDOU VLAKY, BAVORSKO MÁ ZÁJEM O OBNOVENÍ TRATĚ.....	25
22. 11. 2010	NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD 2011 V DÁLKOVÉ DOPRAVĚ.....	25
22. 11. 2010	NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD 2011 V MEZISTÁTNÍ DOPRAVĚ	26
23. 11. 2010	VYSOČINA NEBUDE DOPLÁCET ZTRÁTOVOST VLAKŮ	27
24. 11. 2010	ČESKÉ DRÁHY KONČÍ S PŘEVÁŽENÍM ZVÍŘAT JAKO ZÁSILEK.....	28
25. 11. 2010	ŠIROKOROZCHODNÁ DRÁHA NA SLOVENSKU NEBUDE.....	28
25. 11. 2010	ČD SKONČILY PO 3. ČTVRTLETÍ SE ZISKEM 48 MILIONŮ KČ	28
25. 11. 2010	BRITSKÁ VLÁDA BUDE INVESTOVAT DO ŽELEZNIC PŘES 20 MILIARD LIBER	29
26. 11. 2010	ČD: PENDOLINO LETOS SNÍŽÍ ÚČETNÍ ZTRÁTU NA POLOVINU	29
27. 11. 2010	VELKÉ HAMRY MAJÍ NOVOU ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKU	30
27. 11. 2010	PARDUBICE PŘIPRAVUJÍ PROMĚNU NÁDRAŽÍ – JAKO PRVNÍ VYMĚNÍ FOTOGRAFIE	30
27. 11. 2010	Z HELSINEK DO PETROHRADU ZAČNE JEZDIT PENDOLINO.....	30
29. 11. 2010	HALA PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ JE HOTOVA, STĚHUJÍ SE SEM OBCHODY	31
29. 11. 2010	ZAČÍNÁ OPRAVA DVORANY PRAŽSKÉHO MASARYKOVA NÁDRAŽÍ, HALA SE UZAVŘE	31

02. 11. 2010 Nový jízdní řád začne platit v prosinci, jízdenky už se prodávají

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/105689-novy-jizdni-rad-zacne-platit-v-prosinci-jizdenky-uz-se-prodavaji/>)

Evropské železnice jsou připraveny k přechodu na nový jízdní řád. Dnes začíná předprodej rezervací na mezistátní vlaky, které pojedou po 12. prosinci, kdy nový grafikon začne platit. Rezervace pro vnitrostátní vlaky nabízely České dráhy se standardním 60denním předstihem, jízdenky přes hranice však jsou k dispozici až nyní, 40 dnů před začátkem platnosti nového jízdního řádu. Současně je nově možné zakoupit na termíny po změně jízdního řádu vnitrostátní lístky i v Německu nebo Rakousku. Problémy však mohou nastat v Česku i v zahraničí při nákupu místenek přímo na termín celoevropské změny grafikonu.

Tentokrát jsou ČD napřed

Termín zahájení prodeje na 2. listopadu stanovila německá Deutsche Bahn, která spravuje rezervační systém rozšířený i v řadě dalších zemí. Naproti tomu České dráhy, které používají jiný systém, tak na tento termín čekaly pouze se zahájením prodeje mezistátních rezervací, zatímco vnitrostátní místenky už mohli cestující sehnat v minulých týdnech. "Jsme o 20 dní před Deutsche Bahn," podotkl mluvčí ČD Petr Štáhlavský. Právě na webu Deutsche Bahn zjistí od 2. listopadu cestující jízdní řády, podle nichž vlaky budou od 12. prosince jezdit. Naproti tomu český vyhledávač zatím nový jízdní řád nezná, není proto také možné nakupovat elektronické jízdenky ani na e-shopu Českých drah.

Den po změně bude krušný

Ani nákup u pokladen však nemusí být zcela bezproblémový. V první den platnosti nového jízdního řádu a také v poslední den platnosti toho stávajícího totiž budou některé vlaky jezdit po Evropě v neobvyklém řazení. Mluvčí Štáhlavský poukázal například na soupravu vlaku Slovenská strela, který má v sobotu večer jet z Prahy do Bratislavy jako klasická souprava vozů s lokomotivou, zatímco v neděli ráno by měla vyrazit jednotka Pendolino – a dráhy zatím nevědí, jak to vyřeší. "Nechceme nabízet rezervace do vozů a souprav, které v důsledku změny jízdního řádu a přesunu vozů a celých souprav mezi starými a novými cílovými stanicemi nemusí být mimořádně do daného spoje zařazeny," uvedl Štáhlavský.

Do Polska ano, do Rakouska ne

Železniční jízdní řád, který začne platit 12. prosince, přinese do přeshraniční dopravy z Česka několik novinek, například bude prodloužen stávající vlak Praha – Berlín až do polského Štětína, posíleno bude také spojení Pardubického kraje a polského Kladska. Naproti tomu zanikne večerní rychlík do Salcburku včetně přímých vozů Praha – Curych, nebude jezdit ani lůžkový vůz Praha – Vídeň.

03. 11. 2010 Cargo testuje bionaftu místo nafty

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cargo-testuje-bionaftu-misto-nafty/551390>)

Dieselové lokomotivy ČD Cargo budou možná brzy jezdit na bionaftu. Dominantní nákladní dopravce už palivo testuje na deseti lokomotivách z depa Ústí nad Labem a do konce roku rozhodne o jeho plošném využití. ČTK to dnes potvrdil mluvčí společnosti Roman Jandík. Pokud se Cargo pro biopaliva rozhodne, měly by mu snížit náklady na pohonné hmoty až o třetinu. Bionafta je totiž osvobozená od spotřební daně. Ústecké depo testuje kapalná biopaliva z kategorie metylesterů mastných kyselin (FAME) už od začátku letošního roku. Zatím je tankuje jen do starších lokomotiv řad 730 a 742, které pocházejí ze 70. a 80. let minulého století a jsou vybaveny motory z produkce někdejšího ČKD. "V průběhu provozu nebyla na testovaných strojích zaznamenána žádná porucha, která by byla zaviněná novým druhem paliva. Žádné připomínky nejsou ani z pohledu provozního," řekl ČTK Jandík.

O plošném využívání bionafty podle mluvčího představenstvo společnosti rozhodne do konce roku. "V případě, že se prokáže ekonomický přínos, pokračovali bychom v tom v mnohem větším rozsahu. Rozhodnutí padne určitě do konce roku, možná už během listopadu," prohlásil Jandík. Předností bionafty jsou sice i nižší emise, mnohem zásadnější přínos pro dopravce ovšem spočívá v daňových předpisech. Bionafta osvobozují od spotřební daně, a tak se podle informací ČTK většinu letošního roku prodával litr FAME za méně než 20 korun. "Je možné, že cena (pro kalkulaci) je někde kolem této částky. Úspora bude v řádu stokorun na 100 kilometrů," řekl Jandík. Nafta je mnohem dražší, například mateřské ČD mají ve smlouvách o odběru nafty cenu 28 korun za litr.

Pohonné hmoty se podle běžných předpokladů na finančních nákladech železničních dopravců podílejí 20 až 30 procenty. V tomto rozsahu se podíl pohybuje i u ČD Cargo. "Je to okolo 25 procent," potvrdil Jandík. Celkové náklady podniku na přepravu obstarávanou dieselovými lokomotivami by mohlo nasazení bionafty snížit až o osm procent. Provoz ČD Cargo na neelektrifikovaných tratích je ovšem jen zlomkem její nákladní dopravy, protože pro firmu je zatím levnější elektrická energie. Pro masové využití biopaliv bude muset ČD Cargo vyřešit hlavně logistické problémy s jejich dodávkou a skladováním, ale v nedostatku vhodných lokomotiv problém zřejmě nebude. Testované lokomotivy řady 742 jsou vůbec nejrozšířenějším typem lokomotiv v Česku a Cargo jich má přes 200. Konstruktivně podobné motory navíc používají i další typy lokomotiv.

04. 11. 2010 Dráhy od prosince zdraží o 22 procent víkendové jízdenky (SONE+)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-od-prosince-zdrazi-o-22-procent-vikendove-jizdenky-pju-eko-doprava.aspx?c=A101104_150157_eko-doprava_fih)

České dráhy od 12. prosince výrazně zvýší cenu jízdenek SONE+. Lístek, na který mohou buď v sobotu, nebo v neděli cestovat ve všech vlacích dva dospělí a s nimi až tři děti, podraží ze 450 na 550 korun. "K této změně skutečně dojde, plošné zdražování jízdného se však nechystá," uvedl mluvčí drah Radek Joklík. SONE+ by nově měla platit nejen o víkendech, ale také ve státní svátky. Změny se dotknou také levnější varianty jízdenky SONE+, která stojí 150 korun a můžete na ni jet pouze v osobních a spěšných vlacích. Od 12. prosince, kdy začíná platit nový jízdní řád, tato jízdenka v současné podobě skončí a nahradí ji lístky, které umožní cestování v rámci jednoho kraje. Jejich cena, kterou dráhy zatím nesdělily, se bude lišit podle velikosti kraje.

Na 22procentní zdražení SONE+ doplatí zejména cestující na delších trasách, kteří ji využívali například při dojíždění za prací či studiem do hlavního města. Zakoupení SONE+ namísto skupinové jízdenky pro dva cestující se vyplatilo už při cestě z Olomouce. Na trase mezi Ostravou a Prahou už vyšla SONE+ pro dva lidi o dvě stovky levněji. Na SONE+ je možné cestovat i pendolinem, podmínkou je však nákup místenky. Ta stojí 100 Kč pro zákazníky s In-kartou, dvojnásobek pro ostatní cestující.

Dráhy se snaží nalákat na zákaznické jízdné

Zdražení SONE+ je o to pikantnější, že ještě v září vyšla tato jízdenka při nákupu v řetězci Kaufland na stokorunu. Původně prodával hypermarket tzv. Elfíkovu krabičku, která kromě dvou SONE+ obsahovala také magnetky či plyšového slona, za 890 Kč. Kvůli malému zájmu zlevnil na 500 korun, ve finále pak balíček přišel na dvě stovky. Dráhy v posledních letech citelně omezují nabídky, které umožňují výrazně levnější cestování než při využití zákaznického jízdného. Mezi lety 2007 a 2008 postupně zdražila kilometrická banka (doklad s kreditem 2 000 kilometrů, z něž si cestující ukrajuje podle projeté trasy) z 1 400 na 2 000 Kč. Loni pak stouply ceny jízdenek eLiška, které umožňují levnější cestování mezi vybranými městy. Dříve stály 160 korun bez ohledu na délku cesty, nyní už jejich cena zohledňuje vzdálenost. Na delších trasách tak výrazně vzrostla.

05. 11. 2010 Oprýskaná nádraží postupně mizí. V Boleslavi zbourají i celou budovu

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/opryskana-nadrazi-postupne-mizi-v-boleslavi-zbouraji-i-celou-budovu-1ih-praha-zpravy.asp?c=A101104_1477325_praha-zpravy_ab)

Ze zanedbaných budov vlakových nádraží ve Středočeském kraji se postupně stávají moderní haly. Proměnou prošlo nádraží v Českém Brodě, Hostivici a plánuje se přestavba nádraží v Mladé Boleslavi. Kraj chce zřídit také víc parkovišť, aby cestující měli kde odstavit auto a dál jeli vlakem. Kdyby filmaři potřebovali natočit záběry vlakového nádraží do filmu z doby před padesáti a více lety, stačilo by jim přijet do Mladé Boleslavi. Hlavní nádraží s oprýskanou omítkou, odpudivou čekárnou a starými toaletami se snad nikdy ani nově nevymalovalo. České dráhy nyní přicházejí s radikálním řešením. Budovu zbourají a postaví novou.



Město s tím nesouhlasí a místní o této variantě diskutují i na internetu. "Mám rád historii a podle mě by budova měla být zachována. Byl nás navštívit ministr dopravy Vít Bárta a má podobný názor. Snad s tím něco udělá," uvedl primátor Raduan Nwelati. "Každá varianta bude lepší než současný stav. Nevěřím však, že novostavba bude levnější než rekonstrukce," míní na internetovém serveru místní obyvatel. "Jako člověk, který již několik let pracuje přímo na hlavním nádraží, si dovoluji říct, že nová budova je nejlepší řešení," oponuje jiný diskutující. Jde o budovu Českých drah, které už se pro demolici rozhodly. Začít chtějí příští rok, jak potvrdil mluvčí Radek Joklík. Náklady odhadují

do devadesáti milionů. Do jednání se vložil i Středočeský kraj. "Považujeme Mladou Boleslav za zásadní město. I když trať není nejvytíženější, chci prosadit, aby tu vznikl pátý koridor," řekl náměstek hejtmána pro dopravu Robin Povšík.

Zaparkujte na nádraží a dál jed'te vlakem

Jinde v kraji České dráhy v poslední době několik nádraží opravily. Například v Českém Brodě na Kolínsku nově zrekonstruovanou halu otevřou 19. listopadu. Cestující mají nové lavičky, pokladny, obchod, informační systém, kde jsou uvedené i autobusové spoje. "Budova byla ve špatném stavu. Pochází někdy z počátku minulého století a významné opravy se tam nedělaly. Příjemné je i to, že podchod vymalovaly děti obrázky," podotkl starosta Jakub Nekolný s tím, že existuje několik projektů, jak se nádraží vylepší. Chtějí například prodloužit podchod, aby lidé nemuseli nádraží obcházet, nebo postavit nové parkoviště. A právě na parkovací plochy u nádraží se chce zaměřit i kraj. "Zatím máme vytipované tři lokality, ještě Lysou nad Labem a Řevnice," potvrdil Povšík. "Představa je, že lidé z okolí přijedou k nádraží autem, zaparkují a do Prahy odcestují vlakem. Tím se uvolní silnice," popsal Povšík. Před několika lety přišly České dráhy s projektem Živá nádraží. Slibovaly, že je zmodernizují poté, kdy je pronajmou obchodníkům. V kraji se však projekt nezdařil a byl přerušen.

Opravy nádraží

Opravená nádraží

- Český Brod – otevře se 19. listopadu
- Hostivice – dokončení v prosinci
- Lysá nad Labem – část. v listopadu

Plánované opravy

- Poříčany – začne se ještě letos
- Mladá Boleslav – nová budova
- Poděbrady – plánovaná na příští rok (projekty se budou ještě předkládat dozorčí radě ČD)

05. 11. 2010 SZDC zveřejnila tabulky nových jízdních řádů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/106385-szdc-zverejnila-tabulky-novych-jizdnich-radu/>)

Definitivní podobu tabulek jízdního řádu, podle kterého budou jezdit vlaky od 12. prosince, zveřejnila na svém webu Správa železniční dopravní cesty. Jeho součástí není několik tratí, kde už kraje neobjednávají dopravu a které mají v brzké době zaniknout. Státní organizace, která spravuje infrastrukturu a organizuje provoz, připravila grafikon už potřetí, do roku 2008 ho sestavovaly České dráhy. V novém jízdním řádu už nebudou trati 017 Heřmanův Městec – Chrudim, 088 Rumburk – Ebersbach, 296 Velká Kraš – Vidnava, na kterých dosud jezdí pravidelné vlaky. Nepočítá se ani s některými tratěmi, po kterých už vlaky nejezdí – například Vranovice – Pohořelice – nebo po nich jezdí pouze příležitostné výletní vlaky – například Krupá – Kolečovice.

Další trati jsou sice v novém jízdním řádu uvedeny, ale provoz na nich nebude mít dlouhého trvání. Na konci letošního prosince dojezdí vlaky z Moravských Budějovic do Jemnice, před koncem února vyjede poslední spoj na lokálku Dívčice – Netolice. Data jízdního řádů vlaků, který bude platit do 10. prosince 2011, jsou od úterý k dispozici také na vyhledávací spojení Deutsche Bahn a během týdne je začal nabízet také portál českého Idosu. Naproti tomu vyhledávač Českých drah zatím vlaky na 12. prosinec a následující dny nezobrazuje, ačkoli dráhy už delší dobu v předprodeji nabízejí jízdenky pro vlaky jedoucí podle nového grafikonu.

05. 11. 2010 Německo zvažuje, zda chce novou trať Mnichov – Praha

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/106396-nemecko-zvazuje-zda-chce-novou-trat-mnichov-praha/>)

O osudu plánované rychlodráhy mezi Mnichovem a Prahou, o jejíž stavbu usiluje české i bavorské ministerstvo dopravy, nemá jasno spolkové ministerstvo. Zda se trať, která by zkrátila cestování mezi oběma metropolemi zhruba na polovinu, začne stavět, rozhodne během příštího měsíce. Zatím nová trasa není zařazena v německém plánu dopravních cest, spolková vláda navíc oznámila, že chce v příštích letech výrazně šetřit. "Do třech, čtyřech týdnů bude mít spolková vláda zpracovanou ekonomickou analýzu trati, podle níž se rozhodne, zda stavbu zařadí do plánu stavby německých

dopravních cest. Dříve než po roce 2015 by ale stavba nezačala," řekl vedoucí odboru dopravy Bavorského státního ministerstva hospodářství, infrastruktury, dopravy a technologie Hans Peter Göttler. Ačkoli Bavorsko po trati touží, financovat by ji musel Berlín.

Podle rozhodnutí spolkového ministerstva se zařídí i české ministerstvo dopravy. To sice počítá s tím, že trať mezi Plzní, Domažlicemi a hranicemi u německého města Furth im Wald zrekonstruuje poté, co bude dokončena modernizace dráhy Praha – Plzeň, případná německá liknavost by ale mohla stavbě zamezit. "Za dva roky chceme být v Rokycanech a do čtyř let v Plzni. Pokud německá strana řekne ano, tak začneme příští rok projektovat trasu Plzeň – Domažlice – státní hranice," řekl náměstek ministra dopravy Ivo Toman.

V případě, že všechny strany najdou dobrou vůli a především peníze, projdou stávající neelektrizované jednokolejky, po kterých se jezdí z Plzně do německého Schwandorfu, resp. Regensburgu, zásadní modernizací – celý úsek by měl být zdvoukolejněn a elektrizován. Neměla by ale vzniknout úplně nová trasa. "Chceme, aby byla výkonná s rychlostí do 200 kilometrů za hodinu," řekl jednatel průmyslové a řemeslnické komory IHK Regensburg Alfred Brunnbauer. Rychlíkům z Prahy do Mnichova trvá dnes jízda po trase dlouhé 440 kilometrů necelých šest hodin. Na cestě se v čele každého vystřídají čtyři lokomotivy, souprava dvakrát mění směr jízdy.

05. 11. 2010 Britská vláda prodala železnici pod kanálem. Eurostar dostane konkurenci

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-47853900-britska-vlada-prodala-zeleznici-pod-kanalem-eurostar-dostane-konkurenci>)

Britové o privatizaci rozhodli v rámci svých plánů snižovat velký státní deficit. Krok zřejmě přiláká pod moře další dopravce. Britská vláda Davida Camerona uskutečnila první významnou privatizaci od začátku svého zformování v květnu letošního roku. V pátek rozhodla o prodeji práva na provoz vysokorychlostní železnice v tunelu La Manche známou jako High Speed one (HS1), a to na celých třicet let. Za více než 3 miliardy dolarů (zhruba 59 miliard korun) ho odkoupí dva kanadské penzijní fondy. Podle Financial Times jde o vyšší částku, než se dosud spekulovalo. Prodej koncese zároveň zahrnuje i provoz londýnského nádraží St. Pancras a terminálů ve Stratfordu, Ebbsfleetu a Ashfordu. Trasu dlouhou 109 kilometrů, kterou doposud spravovaly britské státní dráhy London & Continental Railways, používá společnost Eurostar, která zde provozuje spojení mezi Londýnem, Paříží a Bruselem. O dopravě pod kanálem ale nyní začínají uvažovat další společnosti.

Privatizace bude pokračovat

Britská vláda o privatizaci rozhodla v rámci svých plánů snižovat velký státní deficit. Analytici také soudí, že krok přiláká do Británie nové investory. Privatizační plány rozjela již předchozí vláda Gordona Browna. Ta mj. měla v plánu privatizovat částečně velké banky a uvažovala také o odstátnění nejvytíženějšího evropského přístavu Dover. Nová vláda sice prodej přístavu nevyloučila, chce jej ale ponechat v rukou britských soukromníků. Letos na jaře se spekulovalo o tom, že by ho mohli odkoupit francouzští investoři.

07. 11. 2010 Bárta: Konkurence na železnici má být do července 2013

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/barta-konkurence-na-zeleznici-ma-byt-do-cervence-2013/553140>)

Podmínky pro České dráhy a soukromé železniční dopravce by se měly začít narovnávat o něco dříve, než se dosud předpokládalo. Konkurence na železnici by se měla objevit nejpozději od 1. července 2013. V diskusním pořadu televize Prima Partie to dnes prohlásil ministr dopravy Vít Bárta. Podle dosavadních informací se měli alternativní dopravci na tuzemských tratích objevit od jízdního řádu 2013/2014, tedy od prosince, případně o rok později. "Jsem přesvědčen, že 1. července 2013 nejpozději konkurence na železnici bude," řekl Bárta. Počítá přitom s tím, že se objeví daleko dříve. Nechává si však určitou rezervu pro nepředvídané komplikace.

První kroky k uvedení konkurence na tuzemskou železnici ministerstvo dopravy (MD) podniklo v říjnu, kdy požádalo o zveřejnění záměru v úředním věstníku Evropské unie. Součástí záměru je 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. Bárta při zveřejnění záměru tisku sdělil, že na zmíněných spojích by se mohli alternativní dopravci objevit od jízdního řádu 2013/2014, případně o rok později.

Rychlíky provozují nyní výhradně České dráhy, které mají od loňska s ministerstvem desetiletou smlouvu. Předchází 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. Rychlíky na stejné trati chce podle informací tisku od prosince 2012 provozovat také společnost Rapid Expres. Vlaky RegioJetu a Rapid Expresu nebudou ale jezdit ve "veřejném závazku", nedostanou proto žádné dotace.

08. 07. 2010 V Polsku se srazily vlaky s palivem, po explozi vypukl obrovský požár

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/216175-v-polsku-se-srazily-vlaky-s-palivem-po-explozi-vypukl-obrovsky-pozar.html>)

K explozi a obrovskému požáru po srážce dvou nákladních vlaků přepravujících naftu a benzín došlo v pondělí ráno kolem půl šesté v blízkosti železničního uzlu v Bialymstoku na východě Polska, informovala polská televize TVN24. Kolem deváté hodiny se 30 hasičským jednotkám podařilo obrovský požár dostat pod kontrolu.



Sedm cisteren s benzínem a ropou dohořívá, což může trvat ještě několik hodin. Další 14 cisteren, v nichž se také nachází palivo, se povedlo před ohněm uchránit, sdělil TVN24 velitel hasičů Jan Grawkowski. Zároveň uvedl, že hasiči zabezpečili před požárem i nedaleko stojící soupravu cisteren s propan-butanem.

Podle předběžných informací polské železniční policie, která explozi vyšetřuje, do stojícího vlaku s palivovými cisternami narazil zezadu druhý nákladní vlak, jenž rovněž vezl palivo. Strojvedoucí druhého vlaku nerespektoval znamení stop, a způsobil tak srážku, jejíž výsledkem byl obří požár. Zraněny byly dvě osoby, strojvedoucí obou havarovaných vlaků. Evakuováni byli pracovníci dvou blízkých budov. Obyvatelstvo ohroženo není, protože srážka vlaků s palivem se odehrála za městem. Hrozily ovšem další požáry, protože nedaleko exploze se nacházejí vlakové soupravy naložené uhlím.

Nad Bialymstokem se vznášel velký černý mrak škodlivých spalin. Policie vyzvala obyvatelstvo, aby v průběhu pondělka neotvírali okna na svých příbytcích a také, aby se nezdržovali v blízkosti železničního uzlu, kde k havárii došlo. Záhy po výbuších byla zastavena veškerá železniční doprava vedoucí do města i z města Bialystok. Přerušeny byly také dodávky elektrické energie. Podle předběžných odhadů může trvat výměna zničené železniční tratě i elektrického vedení až třicet dní. Paralyzovanou železnici v místě havárie nahradila autobusová doprava.

09. 11. 2010 Žluté rychlíky mají tvář, mašiny čeká zrychlovací kúra

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=682275>)

Lokomotivy, které budou na českých železnicích konkurovat na rychlíkových tratích dosud monopolním Českým drahám, dostaly první firemní žlutý převlek. Společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury představila vítězný návrh ze soutěže, kterou na podobu lokomotiv vypsal. Do soutěže přišlo 31 návrhů na podobu žlutých rychlíků. RegioJet chce začít jezdit nejpozději do konce června příštího roku na trati Praha – Ostrava.



Lokomotivy za půl miliardy

"Za nejlepší vybrala návrh Petra Študenta z Brna. Ten do soutěže zaslal několik návrhů, které se vyznačovaly zajímavým grafickým řešením," uvedla firma na svém webu. Návrh není pro firmu závazný, grafici se jím ale mohou nechat inspirovat. Kvůli vstupu na dálkové tratě RegioJet již nakoupila devět rychlíkových lokomotiv za více než půl miliardy korun. Do Česka v říjnu firma dovezla tři lokomotivy vycházející z československé typové řady 163.

Od června z Ostravy

"Lokomotivy zakoupila společnost RegioJet od italského dopravce Ferrovie Nord Milano, který s nimi doposud částečně provozuje osobní dopravu v oblasti Milána (vlaky jezdící pod obchodní značkou LeNord). Poslední tři lokomotivy, které zatím stále zajišťují vozbu osobních vlaků v severní Itálii, dorazí do České republiky do konce letošního roku," uvedl mluvčí Jančurovy firmy Student Agency Aleš Ondrůj. "Lokomotivy před zahájením provozu v Česku projdou technickými úpravami tak, aby

vyhovovaly podmínkám pro provoz v České republice a současně dojde ke zvýšení jejich rychlosti ze 120 na 140 km/hodinu," uvedl Ondrůj.

09. 11. 2010 Spojené státy se mají stát velmocí rychlovlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/106624-spojene-staty-se-maji-stat-velmoci-rychlovlakuv/>)

Americká železniční společnost Amtrak chce do modernizace trati mezi Bostonem a Washingtonem, která přepraví třetinu všech cestujících, v příštích 30 letech investovat téměř 120 miliard dolarů. Podle CNN má jít o největší inženýrský projekt ve Spojených státech od výstavby 75 tisíc kilometrů dlouhé dálniční sítě. Spojené státy už vyčlenily i na stavbu vysokorychlostních kolejí 10,5 miliardy dolarů. Americký vysokorychlostní vlak Acela provozovaný národní železniční společností Amtrak dokáže jet i 240 km/h, ale kvůli špatné infrastruktuře jezdí v průměru o sto kilometrů za hodinu pomaleji. Spravit to má přes 100 miliard dolarů. Jednotky rychlovlaku Acela Express jsou nasazovány na tzv. Severovýchodním koridoru (Northeast Corridor), tj. mezi městy Washington, D.C. a Boston. Jsou vyráběny ve spolupráci kanadské společnosti Bombardier Inc. a francouzské Alstom.

"Jde o velice dlouhodobý projekt, který se bude stavět minimálně 25 let, takže na rok to vychází jen na pět miliard. A když se podíváme na hrubý domácí produkt regionu, který se pohybuje kolem 3 bilionů dolarů ročně, tak 120 miliard je jen malý zlomek," uvedl viceprezident oddělení vysokorychlostní dráhy společnosti Amtrak Al Engel. Amtrak je americká státní železniční společnost provozující osobní dopravu. Oficiální název společnosti je The National Railroad Passenger Corporation. Amerika by se měla díky modernizaci tratí postavit po bok Francie, Japonska nebo Číny, která má největší vysokorychlostní síť na světě a je také jednou ze zemí, odkud amerika zvažuje nakoupit nové vlaky. "Čína, kde služba začala teprve před dvěma lety, by mohla mít více vysokorychlostních tras než jakákoliv jiná země za pouhých pět let," uvedl (hybrid.cz) před časem americký prezident Barack Obama. Celkem se v současnosti pracuje v USA na 54 projektech, přitom americké ministerstvo dopravy už obdrželo přes 130 žádostí, na které ale nejsou peníze. Největším problémem proto bude v projektu Amtraku podle CNN sehnat peníze.

10. 11. 2010 Nová zastávka v Desné je o šest metrů kratší než vlak, dráhy žádají nápravu (Desná-Riedlova vila)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nova-zastavka-v-desne-je-o-sest-metru-kratsi-nez-vlak-drahy-zadaji-napravu-1re-domaci.asp?c=A101110_1480720_liberec-zpravy_alh)

Na nové železniční zastávce Riedlova vila v Desné v Jizerských horách musejí cestující dávat pozor, kde vystupují. Zastávka, která prošla 27. října kolaudací, je totiž o šest metrů kratší než vlak. Průvodčí proto musí upozorňovat cestující, aby nevystupovali zadními dveřmi. "Tuto praxi zavádíme jen v mimořádných situacích nebo u zastávek, které byly postavené před sto lety. Rozhodně by se to nemělo dít u nové stavby," konstatuje mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Pětačtyřicetimetrová souprava, která se k nástupišti dlouhému 39 metrů nevejde, jezdí několikrát denně z Liberce na Harrachov a zpět. Její zadní dveře jsou ke všemu určené pro vozíčkáře a kočárky. České dráhy mají navíc pro tuto trať připravené nové speciální soupravy o délce padesáti metrů. "Požadavek z naší strany bude, aby zastávka byla upravená do normového stavu. Tedy aby odpovídala délce vlakových souprav," tvrdí Štáhlavský. Zastávku využívají i žáci tamní základní školy. O víkendu na ní vystupuje okolo šedesáti lidí, často turistů, kteří místní zvláštnost neznají.



Zastávka byla řádně schválená

"Stavba proběhla podle dokumentace, která je odsouhlasená. Nicméně kvůli délce vlakové zastávky Desná-Riedlova vila máme příští týden schůzi," připustil starosta města Desná Marek Pieter. Stavbu zastávek má na starosti Správa železničních dopravních cest. "Není to tak, že si řekneme tady postavíme zastávku o osmdesáti metrech a tady o třiceti. Jednání při přípravě se účastní i dopravce," zmínil mluvčí správy Pavel Halla. Celou stavbu pak schvaluje Drážní úřad. Štáhlavský upozornil, že chyba mohla vzniknout tak, že se o zastávce začalo uvažovat před mnoha lety, kdy Desnou projížděly kratší soupravy.

Problémy mají dráhy i jinde

Desná-Riedlova vila není jediná nová zastávka, kde se vyskytly problémy. Mezi Dolním Polubným a Kořenovem vznikla nová železniční zastávka Pustinská, která je svým způsobem unikátní. Je totiž

v nejstrmějším úseku železnice na běžné neozubnicové trati. Vlak se rozjíždí do nejstrmějšího kopce na běžných tratích v České republice. "Zatím jsme museli zvýšit tlak brzdy, aby souprava vydržela stát ve sklonu a zároveň se dokázala rozjet," poznamenal mluvčí drah Šťáhlavský. I v této části by měly začít jezdit v příštím roce nové motorové soupravy, které jsou již ve výrobě.

10. 11. 2010 České dráhy slavnostně podepsaly smlouvu na dodávku 62 jednotek Regionova

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8754/>)

Dnes 10. listopadu podepsal generální ředitel Českých drah Petr Žaluda společně s generálním ředitelem Pars nova Tomášem Ignačkem smlouvu na dodávku celkem 62 kusů dvoudílných jednotek řady 814, známých jako Regionova. Dvouvozové jednotky budou vyrobeny do dvou let od podpisu smlouvy, tj. do podzimu roku 2012. Hodnota kontraktu je necelých 1,6 mld. Kč a znamená práci pro přibližně 250 zaměstnanců společnosti Pars nova v Šumperku. V Parsu byly zároveň předány poslední dvě třívozové jednotky Regionova Trio z předešlého kontraktu.

Na základě podepsaného kontraktu dojde k přestavbě 62 kusů motorových vozů řady 810 a 62 přípojních vozů řady 010 v majetku Českých drah na 62 dvouvozových motorových jednotek včetně dodávky náhradních dílů prvního vybavení. Šumperská firma Pars nova dodala Českým drahám už 137 dvouvozových jednotek Regionova a 24 kusů v třívozové verzi. Poslední dvě z uzavřeného kontraktu byly právě dokončeny a byly předány Českým drahám. Symbolicky se tak Pars nova rozloučil s posledními třívozovými jednotkami, jejichž výroba končí. Zůstanou v domácím Olomouckém kraji, kde posílí počet provozovaných jednotek Regionova na dvanáct.

„Zakázka na nové jednotky Regionova znamená pro České dráhy finančně výhodné a rychlé řešení zkvalitnění našeho vozového parku, a tím zvýšení komfortu cestování v regionální dopravě. Ve velmi krátké době se tak dočkají cestující ve Středočeském, Jihočeském, Plzeňském, Libereckém a Ústeckém kraji výrazně vyšší kultury cestování. Kromě modernizace starších vozidel zvyšují České dráhy kvalitu cestování v regionální dopravě i nákupem zcela nových souprav, například již uzavřely kontrakt na dodávku 33 motorových vozů Regio Shuttle od společnosti Stadler, vyhlásily výběrové řízení na nákup nových patrových vlaků pro Středočeský a Moravskoslezský kraj a připravují vyhlášení výběrových řízení na nákup zcela nových motorových a elektrických regionálních vlaků pro ostatní kraje České republiky,“ uvádí Petr Žaluda, generální ředitel ČD.

Třetí série dvouvozových Regionov nabídne řešení vratné dvoudílné motorové jednotky, kdy jeden z vozů bude řešen jako nízkopodlažní. To umožní snadné cestování vozíčkářům, maminkám s kočárky a dalším osobám se sníženou možností pohybu. Ve voze bude vyhrazený prostor pro přepravu jízdních kol a samozřejmě bude bezbariérové WC s uzavřeným systémem. Součástí soupravy bude audiovizuální informační systém, který bude cestující informovat o zastávkách, průběhu cesty a umožní také informovat o případných mimořádnostech. Podstatnou změnu a zvýšení kultury cestování dozná interiér, kde nízké koženkové lavice až pro 5 osob na šířku soupravy nahradí moderní čalouněné sedačky s loketními opěrkami a podhlavníky.

Základní parametry Regionov Českých drah:

	Dvoudílná jednotka	Trojdílná jednotka
Provozní označení	814 (814 + 914)	814.2 (814.2 + 014 + 814.2)
Počet míst k sezení / stání	84 / 105	135 / 151
Délka soupravy	28 440 mm	42 410 mm
Hmotnost soupravy	39,6 t	62,3 t
Výkon	242 kW	2 x 242 kW
Rychlost	80 km/h	80 km/h

10. 11. 2010 Dráhy přijdou o dotace na vlaky EuroCity a InterCity

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-prijdou-o-dotace-na-vlak-y-eurocity-a-intercity-f9q-eko-doprava.aspx?c=A101110_163152_eko-doprava_vem)

České dráhy přijdou příští rok o zhruba čtvrt miliardy korun, které jim stát posílá na dorovnání ztrát z provozu vlaků vyšší kvality kategorie EuroCity a InterCity. "Je to typ dopravy, na kterou by si měly umět vydělat dráhy samy," zdůvodnil změnu náměstek ministra dopravy Martin Sýkora, podle kterého

je už o zastavení peněz za vlaky EC/IC rozhodnuto. ČD provozují letos 28 různých vlaků této kategorie. Většina spojů nabízí větší komfort než například rychlíky či expresy, často jde o mezinárodní vlaky s vozy od zahraničních dopravců. Zejména na trase mezi Prahou a Ostravou však dráhy nasazují z důvodu nedostatku moderních vozů starší vagony. Od nového jízdního řádu vlaků EC/IC ubude. Právě část spojů na Ostravsko přejde do kategorie expres, kterou bude ministerstvo dotovat i nadále.

Vlaky začal dotovat Bazala

Dotace na vlaky EC/IC fungují v Česku od roku 2007, kdy si je prosadil tehdejší šéf ČD Josef Bazala. Do té doby provozovaly dráhy tyto vlaky na vlastní pěst, cestující k ceně jízdného doplácet 60 korun. Po zavedení dotací byl příplatek zrušen. Dotování těchto vlaků je evropský unikát, ostatní železnice je provozují bez příspěvků. Proti dotacím dlouho vystupují alternativní dopravci, kteří chtějí jezdit vybrané tratě na vlastní riziko. Dráhy chtějí výpadek peněz pokrýt ze svých úspor. "Loni jsme ušetřili 700 milionů korun a letos to bude zhruba jedna miliarda. A právě díky těmto masivním vnitřním úsporám, se kterými počítáme i v připravovaném podnikatelském plánu na rok 2011, pokračující modernizaci vozového parku a aktivní obchodní politice, dokážeme provozovat vlaky EC a IC na vlastní podnikatelské riziko," uvedl šéf drah Petr Žaluda.

10. 11. 2010 Správní rada SŽDC se změní, míří do ní náměstek MD Hodinář

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spravni-rada-szdc-se-zmeni-miri-do-ni-namestek-md-hodinar>)

Personální obsazení správní rady Správy železniční dopravní cesty se změní. Vláda dnes na návrh ministerstva dopravy schválila výměnu čtyř členů vrcholného sedmičlenného orgánu firmy, úřad mimo jiné nominoval nového náměstka ministra dopravy Jakuba Hodináře. Vedle Hodináře, který se stal náměstkem ministra Víta Bárty tento týden, v radě zasedne také vrchní ředitel úseku ekonomiky a evropských fondů ministerstva dopravy Lukáš Hampl, náměstek hejtmána kraje Vysočina Libor Joukl a poslanec za Věci veřejné Radim Vysloužil. Podle informací ČTK radu opustí bývalý poslanec Vlastimil Aubrecht (ČSSD), podnikatel Václav Janout, poslanec Josef Smýkal (ČSSD) a poslanec František Sivera (ODS).

Správní rada SŽDC jmenuje a odvolává generálního ředitele organizace. Po nedávném odchodu Jana Komárka vede správu železnic prozatím Pavel Habarta, kterého do organizace dosadil ministr Bárta. Podle Dombrovského je pravděpodobné, že i po výměně členů správní rady bude na nejbližší dobu zachován současný stav. Habarta přitom nesplňuje kvalifikační požadavky pro řádné jmenování do pozice generálního ředitele. „Ministerstvo tu situaci vnímá, firma ale nyní potřebuje krizového manažera a pan Habarta má v tomto směru naši podporu,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Pro práci ve vedení drážních společností zákon vedle příslušného vzdělání vyžaduje i potřebnou délku praxe.

11. 11. 2010 Syn bývalého výrobce paštik Hamé spouští vlaky Leo Express

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/syn-byvaleho-vyrobc-pastik-hame-spousti-vlaky-leo-express-pqg/eko-doprava.aspx?c=A101110_185915_eko-doprava_ve)

Do dvou let vyjedou na železnici vlaky Leoše Novotného mladšího. Soupravy, které po svém majiteli ponese jméno Leo Express, budou vozit cestující na trati mezi Prahou a Ostravou. Syn bývalého majitele Hamé věří, že uspěje v konkurenci Českých drah i vlaků RegioJet Radima Jančury. "Vidím v železnici velkou perspektivu. Chceme nabídnout kvalitní vlaky, které na koleje přilákají nové cestující jezdící dosud auty nebo autobusy," komentoval Leoš Novotný v rozhovoru pro MF DNES vytvoření společnosti Rapid Express. Projekt vyjde zhruba na 1,5 miliardy korun. Novotný přišel na nápad podnikat na železnici díky častým pobytům v cizině, kde poznal různé koncepty soukromých vlaků i to, jak fungují. "Říkal jsem si, proč něco takového nemůže vzniknout u nás?" Pěťadvacetiletý podnikatel mluví sedmi jazyky. Podle něj projekt Leo Express nekopíruje žádného konkrétního dopravce, avšak vezme si to nejlepší od více společností na trhu. Věřící, že železnice má velký potenciál. "Ve srovnání s jinými zeměmi u nás lidé jezdí vlakem ještě málo," míní Novotný.

Soukromí dopravci mají šanci

Bývalý šéf Českých drah Emanuel Šíp je přesvědčen, že soukromí dopravci mají na trati z Prahy do Ostravy šanci. "Všechny analýzy a propočty to ukazují. Je to trať, kde je vlak rychlejší než auto, navíc mají soukromí dopravci výrazně nižší režijní náklady než České dráhy," vypočítává Šíp. Vstupu

do nedotované železniční dopravy už několik let formálně nic nebrání, přesto jsou jediným komerčním projektem na české železnici osobní vlaky mezi Libercem a Žitavou společnosti RailTransport. Ty navíc letos končí.

Stát chce však vstup konkurence ještě usnadnit. Celkem půjde zhruba o čtvrt miliardy a dráhy tím přijdou o konkurenční výhodu v podobě dotace. "Je to typ dopravy, na kterou by si měly umět vydělat samy," uvedl náměstek ministra dopravy Martin Sýkora. Novotného Rapid Express už má vlaky objednané a začínají se vyrábět. Bude to celkem pět pětivozových souprav Stadler Flirt. Ve špičkách mají jezdit dvě soupravy spojené s celkovou kapacitou 480 lidí. Tento typ vlaků byl původně určen pro příměstskou dopravu, Rapid Express si jej nechává postavit na míru podle svých požadavků. Novotný o nových vlcích mluví jako o švýcarských mercedesech.

"Lokomotivy? Ty jsou zastaralé"

Novotný nemá obavy ani o to, že by lidem název vlaku, který využívá jeho křestní jméno, evokoval jméno erotického časopisu Leo. Ceník ani jízdní řád nemá zatím firma postavený. Už teď je však část trati mezi Prahou a Ostravou značně vytížená. Třeba vlaky InterCity budou muset od nového jízdního řádu před Prahou na chvíli zastavit a pustit před sebe pendolino. I když se nabízí srovnání s konkurenčním projektem RegioJet, rozdílů mezi oběma společnostmi je několik. Nejen v tom, že Novotný o vlcích dlouho dopředu nemluví, aniž by nějaké měl objednané. Vlaky nepotáhne jako u RegioJetu lokomotiva, ale souprava bude mít dva řídicí vozy, takže se nebude muset na konečné složitě přepřahat. "Lokomotivy jsou staromódní koncept, souprava nám vychází investičně i provozně výhodněji," říká Novotný. Podle něj například soupravy lépe zrychlují nebo je možné začít brzdit později než s lokomotivou a vagony.

Expres mezi Prahou a Ostravou má být pro Novotného pilotním projektem, firma analyzuje i nasazení vlaků na jiné tratě u nás i v okolních zemích. Pokud stát skutečně vypíše soutěž na provoz dotovaných rychlíků, chce se do ní také přihlásit. Projekt Novotný financuje částečně z peněz otce Leoše Novotného staršího, který dříve vlastnil potravinářský kolos Hamé, částečně z peněz dalších investorů pod firmou Aakon Capital. Jejich jména tají. Další peníze poskytly banky. Aakon má podle něj investovanou zhruba miliardu korun v různých projektech po celém světě. "Vlaky jsou dlouhodobější projekt, návratnost je spočítaná na sedm až deset let," dodal.

11. 11. 2010 Trať Volary – Nové Údolí – Pasov slaví 100 let

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8761/>)

Přesně 100 let existuje železniční trať Volary – Nové Údolí – Pasov. Zahájení dopravy se vztahuje k 12. červnu 1910, pravidelné železniční spojení Čech a Bavorska přes Nové Údolí a Borský Mlýn (Haidmühle) začalo 15. listopadu téhož roku. Proto si příznivci železniční historie a přátelé pošumavských tratí tuto událost připomenou na oslavách, které se uskuteční tuto sobotu 13. listopadu po celý den v Novém Údolí.

„Připravili jsme celodenní program, i když v komornějším provedení. Na návštěvníky čekají soutěže, třeba na koloběžkách, občerstvení či jízdy drezíny na nejkratší mezinárodní železnici na světě. Po celý den bude jezdit na trati Volary – Nové Údolí souprava Regionova i za přítomnosti slona Elfíka, který bude rozdávat dětem dárky,“ uvádí Pavel Kosmata z Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích a doplňuje: „Sto let znamená v den oslav například 100 piv zdarma, 100 placek z lenorské pece zdarma, 100 točených kofol zdarma a také 100 jízdenek Volary – Nové Údolí či zpět zdarma.“

První zvláštní spoj Regionova přijede do stanice ČD v Novém Údolí v sobotu v 11:49 hod. a bude jezdit mezi Novým Údolím a Volary až do 17:52 hod., kdy odjede poslední z Nového Údolí zpět do Volar. Oslavy se konají za přispění Českých drah, Spolku Pošumavské jižní dráhy i Velké lóže pecařské z Lenor. Více informací je k dispozici na webových stránkách Českých drah v záložce Vlakem po ČR – ČD v regionech – ČD v Jihočeském kraji.

11. 11. 2010 Plzeňský kraj dal letos ČD už druhou pokutu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-dal-letos-cd-uz-druhou-pokutu/555362>)

Po zářijových 40.000 korunách uložil Plzeňský kraj Českým drahám (ČD) už druhou letošní pokutu za nedodržení smluvních podmínek závazku veřejné služby, tentokrát za druhé letošním čtvrtletí. Pokutu 20.000 Kč dnes schválili radní po kontrole zpoždění vlaků, dodržení přípojů či řazení vlaků,

řekla ČTK mluvčí kraje Petra Jarošová. ČD ji, podobně jako minulou sankci za prohřešky v prvním čtvrtletí, uhradí. Podle regionální mluvčí drah Radky Pistoriusové zavinila chyby zejména starší technika, hlavně poruchové motorové vozy. Podle radního Ivo Grünera je to sice pro ČD symbolická suma, ale jde prý o "zdvižený prst", protože každé varování je v konkurenčním prostředí důležité. Kraj totiž hodlá v průběhu deseti let vypsát výběrová řízení na jednotlivé tratě. Cílem kontrol je zvýšení kvality služeb dopravce, a tím zvýšení spokojenosti cestujících. "Situace se bude zlepšovat, protože po včerejším (středečním) podpisu kontraktu ČD s firmou Pars nova nakoupí dráhy do roku 2012 do Plzeňského kraje sedm nových jednotek Regionova (motorový dvoudílný vlak s 200 místy)," řekla mluvčí ČD. V regionu už jich jezdí deset.

Kontrolu plnění závazků ČD provedl pracovník krajské firmy POVED přímo v provozu. Původní výše pokuty byla 30.000 Kč, ale kraj ji po doplnění údajů drah snížil. Maximální sankce je podle kraje věcí obou smluvních stran, které v roce 2008 smlouvu uzavřely. ČD letos dostanou od Plzeňského kraje na zajištění základní obslužnosti 372 milionů Kč. Podle informací ČTK odbory dopravy v krajích stále více spolupracují a předávají si informace o plnění podmínek dopravcem. Díky tomu, že sankce už využil například Olomoucký kraj, se dá očekávat jejich častějších využití při neplnění závazků ze strany ČD.

Plzeňský kraj se v březnu 2008 s ČD dohodl na tom, že 90 procent všech vlaků musí celý rok jezdit včas. Zástupci obou stran tehdy pouze uvedli, že sankce za zpoždění jednotlivých vlaků budou ve výši tisíců korun, při dlouhodobém výraznějším zpoždění skupin spojů až statisíce. Ve smlouvě není dáno žádné maximální překročení časů v minutách. ČD dále dostaly od Drážní inspekce a ministerstva dopravy za první pololetí za špinavé vlaky pokuty v rekordní výši 4,5 milionu korun. Dráhy se brání tím, že značná část příčin pokut jde na vrub vandalství.

11. 11. 2010 Slavnostní ukončení optimalizace trati Benešov – Strančice

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

Odhalením pamětní plakety byl dnes slavnostně ukončen projekt Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice. Železniční úsek z Benešova u Prahy do Strančic leží v km 133,270 157,220 a je důležitou součástí IV. tranzitního železničního koridoru v úseku - státní hranice s Rakouskem Praha. Stavba je v rámci Operačního programu Doprava spolufinancována z Fondu soudržnosti Evropské unie.

Investorem stavby byla státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Ing. Pavel Habarta, MBA za SŽDC při dnešní příležitosti uvedl: „Díky optimalizaci úseku tudy mohou osobní vlaky projíždět rychlostí až 135 kilometrů v hodině. Došlo také ke zvýšení kapacity potřebné pro příměstskou osobní dopravu. Pro nákladní dopravu je důležité zvýšení traťové třídy zatížení a prostorové průchodnosti. Úsek tak splňuje podmínky pro převedení nákladní dopravy z přetížených silnic na železnici.“ Odpovídajícího komfortu se dočkala cestující veřejnost. Nová nástupiště ve stanicích a zastávkách jsou 550 mm nad temenem kolejnice pro lepší nástup a výstup cestujících. Konstrukce nástupišť splňují požadavky na bezpečný pohyb slabozrakých osob a osob se sníženou schopností pohybu. Přístup na nástupiště je zabezpečen bezbariérově, bez přecházení přes hlavní dopravní kolej.

V rámci umělých staveb bylo rekonstruováno 47 mostů, 40 propustků a jedna lávka pro pěší. Dominantou je bezesporu nový železniční most v Čerčanech přes řeku Sázavu. Jde o trémovou spráženou ocelobetonovou konstrukci o šesti polích s horní železobetonovou mostovkou. Délka mostu je téměř 182 m, šířka 12,3 m a výška 14,3 m. Dále proběhla modernizace sdělovacího zabezpečovacího zařízení 3. kategorie – staniční zabezpečovací zařízení elektronické (elektronický autoblok) bylo provedeno ve 3 železničních stanicích, traťové zabezpečovací zařízení stejné kategorie bylo realizováno v celé délce stavby. V Benešově byla namísto staré nevyhovující měřírny vybudována zcela nová trakční měřírna a transformovna. Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bylo provedeno v počtu 10 ks. V železničních stanicích byl zřízen nový elektrický ohřev výhybek. Zhotovitelem stavby bylo Sdružení Koridor IV., Benešov – Strančice, jehož členy jsou akciové společnosti Skanska (vedoucí sdružení), EUROVIA CS a Metrostav. Projektantem stavby byl SUDOP PRAHA a.s.

Stavba je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU v míře spolufinancování 70,16 % ze způsobilých nákladů stavby. Příspěvek EU na tuto stavbu činí v maximální míře 2 800 660 283,- Kč. Stavební náklady jsou 3 808 905 725 Kč bez DPH.

Technické údaje

- Délka rekonstruovaného úseku 23,95 km

- Zřízení koleje UIC 60	46,9 km
- Zřízení koleje S 49	5,96 km
- Rekonstruované železniční mosty	46 ks
- Rekonstruované propustky	41 ks
- Rekonstruované železniční přejezdy	3 ks
- Realizované přejezdové zabezpečovací zařízení	3 ks
- Nové podchody pro pěší	5 ks
- Nové výhybky celkem	56 ks
- Realizace elektrického ohřevu výhybek	53 ks
- Trakční vedení v délce	60,7 km
- Protihlukové stěny	17,8 km
- Individuální protihluková opatření	18 objektů
- Termín zahájení	říjen 2006
- Termín dokončení	srpen 2010

12. 11. 2010 Mezi Děčínem a Bad Schandau budou cestující jezdit pravidelně vlaky Desiro

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8778/>)

České dráhy nabídnou od platnosti nového jízdního řádu od 12. prosince 2010 více vlaků mezi Děčínem a Bad Schandau. Všechny spoje zajistí nízkopodlažní jednotky Desiro, čímž se výrazně zvýší komfort cestování. Za přítomnosti náměstka generálního ředitele Českých drah Antonína Blažka, hejtmanky Ústeckého kraje Jany Vaňhové a dalších hostů se dnes uskutečnila prezentační jízda jednotkou Desiro na zmíněné trati.

„Tři soupravy Desiro zajistí stoprocentní pokrytí spojů mezi Děčínem a Bad Schandau, tedy na lince U23,“ upřesňuje Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu a dodává: „České dráhy se zavázaly k výrazné modernizaci vozového parku v Ústeckém kraji a činí postupné kroky směřující ke zvýšení kvality cestování. Vyhlásili jsme výběrové řízení na osm moderních motorových jednotek. Rovněž je vyhlášený tendr na sedm úplně nových klimatizovaných a nízkopodlažních pantografů pro páteřní trasu Děčín – Ústí nad Labem – Kadaň a Ústí nad Labem – Litvínov. V současné době běží lhůta pro zpracování nabídek.“ Do tří až čtyř let tak pořídí České dráhy pro Ústecký kraj nové soupravy v hodnotě více než jedna miliarda korun.

Nově na trati Děčín – Bad Schandau pojedou celotýdenně 8 párů vlaků v pravidelném dvouhodinovém intervalu prakticky po celý den. Tyto spoje jsou proloženy v pracovní dny 7 páry vlaků mezi stanicemi Děčín a Dolní Žleb, čímž bude v tomto úseku zajištěno spojení v pracovní dny každou hodinu a o víkendy každé dvě hodiny. Regionální železniční doprava se v kraji realizuje na základě objednávky Ústeckého kraje. Nasazení nových vozidel na přeshraniční lince v labském údolí není prospěšné jen pro větší komfort. Cestující budou moci využít výhod nové koncepce jízdního řádu, na které se Ústecký kraj dohodl se sousedním objednatelem VVO (Verkehrsverbund Oberelbe).

Díky vyšší maximální rychlosti a dobré dynamice nových vozidel vlaky projedou trasu o 6 minut rychleji a v Děčíně tak budou zajištěny lepší přípoje. Vlaky budou v Děčíně v obou směrech navazovat na rychlíky z Ústí nad Labem a Prahy i na osobní vlaky z Ústí nad Labem a Mostu. Cestujícím se zkrátí cesta regionálními vlaky z Ústí nad Labem ve směru do Drážďan o půl hodiny. Nový večerní pár vlaků umožní návrat večer z Drážďan ještě ve 20 hodin, zatímco dnes jezdí poslední vlak s přestupem do Děčína z Drážďan o hodinu dříve.

Ústecký kraj se kromě dopravní obslužnosti svého území věnuje i spojení s okolními regiony. „Spojení s částí Saska v okolí Drážďan je pro nás důležitým úkolem, což nám prokazuje celoroční zájem o cesty do Drážďan. Před Vánoci se zájem o cestování do Německa ještě zvyšuje a proto jsme cestujícím připravili kromě nových vozů na této lince ještě jedno předvánoční překvapení,“ uvedla hejtmanka Ústeckého kraje Jana Vaňhová. O tom se cestující dozví na začátku prosince, kdy bude Ústecký kraj spolu s Českými drahami představovat nový jízdní řád jako celek.

Přibývá modernizovaných vlaků

Kromě nových vlaků vyjedou na tratě Ústeckého kraje desítky dalších modernizovaných vozidel, především regionální nízkopodlažní soupravy Regionova. Do roku 2012 se počet Regionov v kraji navýší o dalších 25 dvouvozových jednotek. Žlutozelené soupravy přispěly ke zvýšení úrovně služeb již v uplynulém období a rozšířily počet bezbariérových spojů na území celého kraje v letošním jízdním řádu. Regionovy jsou v provozu jak v severní části regionu, například na tratích z Děčína do České Lípy nebo do Rumburku, tak v jeho jižní části z Mostu do Loun a Rakovníka, z Jirkova a Chomutova do Žatce a Rakovníka nebo mezi Jirkovem, Chomutovem a Kadaní. Na trati Ústí nad Labem – Lovosice – (Praha) a o víkendech také na přibližně polovině spojů mezi Děčínem a Mostem jezdí moderní bezbariérové a klimatizované soupravy CityElefant. Jednotky Desiro, zapůjčené Českými drahami od partnerských Německých drah, pak o víkendech obsluhují spoje ze SRN, které v Česku jezdí mezi Děčínem a Litoměřicemi nebo z Vejprtu do Chomutova.

Regionální operační program podpoří modernizaci vlaků na Ústecku

K modernizaci vozového parku přispějí i prostředky z Regionálního operačního programu. Na společné lince mezi Karlovými Vary a Chomutovem pořídí České dráhy dvě dvoučlankové jednotky. Evropské fondy přispějí i na pořízení už výše uvedených 7 elektrických souprav pro tratě Děčín – Kadaň a Ústí nad Labem – Litvínov.

12. 11. 2010 ČD chtějí sedm pantografů pro Ústecký kraj

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-chteji-sedm-pantografu-pro-ustecky-kraj/555823>)

České dráhy (ČD) chtějí obměnit zastaralé soupravy, které vypravují na osobní vlaky v Podkrušnohorské pánvi. Pro páteřní linku Ústeckého kraje z Děčína do Chomutova chtějí nakoupit sedm nízkopodlažních elektrických jednotek a na jejich nákup vypíší v nejbližších dnech výběrové řízení. ČTK to dnes řekl náměstek ředitele ČD Antonín Blažek. Podle informací ČTK by se kvůli nim měly elektrifikovat krátké tratě Kadaň – Kadaň město a Louka u Litvínova - Litvínov. Kromě toho chtějí ČD koupit i osm menších motorových jednotek.

ČD zatím vypravují na linku z Děčína do Chomutova soupravy sestávající z elektrické lokomotivy a tří až čtyř osobních vozů, vyrobených v rozmezí let 1970 až 1986. Sama lokomotiva přitom váží zhruba stejně jako vozy, což výrazně zvyšuje spotřebu elektřiny a zhoršuje jízdní vlastnosti souprav. Už od roku 2012 by to mohly změnit třívozové elektrické jednotky. "Budou to nízkopodlažní jednotky pro 160 cestujících s jedním napájecím systémem," řekl Blažek. "V současné době běží lhůta pro zpracování nabídek," dodala mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Ústecký kraj, který osobní dopravu objednává, s nimi chce jezdit až do centra Kadaně a do Litvínova, kam zatím troleje nevedou. "Elektrifikace obou tratí patří mezi naše priority. Rádi bychom, aby se to podařilo co nejdříve," řekl ČTK vedoucí oddělení dopravní obslužnosti Ústeckého kraje Jakub Jeřábek.

Dosavadní linka z Děčína do Chomutova by se měla prodloužit až do centra Kadaně a kromě toho by ji měl v nejexponovanějším úseku doplnit i spoj Ústí nad Labem - Teplice - Litvínov. Úprava obou tratí ovšem závisí na Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), která na ně možná nebude mít peníze kvůli rozpočtovým škrtnutím. "S realizací se zatím podle plánu počítá v období od ledna 2014 do prosince 2015. V současné době ale probíhá v celém resortu revize plánu investic s cílem nalezení úspor. Nelze tedy zatím přípravu těchto dvou projektů brát jako stoprocentně jistou," řekl dnes ČTK mluvčí SŽDC Pavel Halla. Kapacita 160 míst odpovídá jednopatrové a třívozové jednotce, jakou nabízí hned několik zahraničních výrobců a o jejichž výrobě uvažuje i plzeňská Škoda. Cena takové jednotky se podle informací ČTK pohybuje kolem 100 milionů korun. Kromě toho plánují ČD nakoupit pro Ústecký kraj osm nízkopodlažních motorových jednotek s kapacitou 120 cestujících, což odpovídá dvouvozové soupravě. Jejich ceny se na trhu pohybují kolem 60 až 80 milionů korun. To odpovídá i vyjádření ČD. "České dráhy pořídí pro Ústecký kraj do tří až čtyř let nové soupravy v hodnotě více než jedna miliarda korun," uvedla Pistoriusová.

12. 11. 2010 MD chce přesunout devět miliard z peněz EU z železnice na silnice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-chce-presunout-devet-miliard-z-penez-eu-z-zeleznice-na-silnice/555827>)

Ministerstvo dopravy by rádo prosadilo změnu v rozdělení peněz z evropských fondů. V rámci Operačního programu Doprava chce úřad přesunout 360 milionů eur (téměř devět miliard korun)

z železničních projektů na silnice. Na dotaz ČTK to uvedl ředitel Státního fondu dopravní infrastruktury Gustav Slamečka a potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Ministerstvo nyní spolu s fondem zpracovává takzvanou superkonceptci dopravy, která mimo jiné vymezí hlavní priority českého státu ve výstavbě železnic a dálnic. Superkonceptce má následně posloužit jako podklad pro Evropskou komisi, která musí přesun peněz v rámci operačního programu schválit. Žádost zatím na komisi neodešla.

"Je to jedna z variant, kterou zvažujeme, oficiální žádost ještě podána nebyla. Pan ministr v minulosti několikrát deklaroval, že jednou z jeho hlavních priorit je výstavba obchvatů," řekl Hanzelka. Právě projekty obchvatů na hlavních tazích v rámci celoevropské sítě TEN-T by si měly případným přesunem peněz nejvíce polepšit.

Zkrátka naopak přijde především čtvrtý železniční koridor, který vede z Prahy do Českých Budějovic. Odložila by se například modernizace úseku z Doubí u Tábora do Nemanic u Českých Budějovic, kde je dodnes převážně jednokolejná trať, nevyhovující mezinárodní ani vnitrostátní dálkové dopravě.

"Je naprosto absurdní, aby peníze určené na modernizaci železnice byly převedeny na budování silnic. Čtvrtý železniční koridor by měl být prioritou, protože mimo jiné nabízí daleko větší časovou úsporu, než tolik protěžovaný třetí koridor do Plzně a Chebu," uvedl šéf občanského sdružení Svaz cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka. Podle něj se obcím uleví od automobilů právě investicemi do modernizace železnice.

Na snížení evropských dotací by doplatila i regionální železnice. "Největší projekty, které by nebyly realizovány jsou zřejmě úseky Brno - Zastávka u Brna, Otrokovice - Zlín a České Budějovice - Volary," řekl ČTK Slamečkův náměstek Tomáš Čoček. Celková hodnota tří jmenovaných projektů včetně národních peněz přesahuje sedm miliard korun.

Operační program Doprava je největším českým operačním programem. Poměr peněz mezi silnicí a železnicí je přitom dosud zhruba vyrovnaný, pro výstavbu silniční infrastruktury je v programu připraveno dle aktuálního kurzu asi 66 miliard korun, železnice může vyčerpat zhruba 64 miliard korun.

13. 11. 2010 Vlakem na mošnovské letiště až v roce 2013

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/107130-vlakem-na-mosnovske-letiste-az-v-roce-2013/>)

Roční zpoždění má stavba nové železniční trati ze Studénky na mošnovské letiště. Způsobilo ho hlavně výběrové řízení, které se kvůli odvoláním uchazečů o stavbu značně protáhlo. Podle náměstka hejtmána Moravskoslezského kraje Miroslava Nováka ale stavbě nic nestojí v cestě, stavět by se mělo příští rok. Napojení letiště Leoše Janáčka na železnici bude českým unikátem. Vlakové nádraží má stát nedaleko letištní haly. Obě budovy navíc propojí zastřešená chodba, takže cestujícím nebude znepríjemňovat život déšť ani sníh. Například z nádraží Ostrava-Svinov se vlakem na mošnovské letiště dostanou za dvacet minut. "Samotná železnice určitě ztraktivní letiště pro letecké společnosti, ať už v oblasti civilní nebo i nákladní dopravy. A není to jen letiště, ruku v ruce s tímto projektem jde i napojení na dálniční síť," hledí do budoucna s optimismem náměstek hejtmána Miroslav Novák.

Nová železnice se napojí na hlavní trať v Sedlnici nedaleko Studénky. Bude dlouhá tři kilometry a přijde na více než 1,5 miliardy korun. O tyto náklady se podělí stát, Moravskoslezský kraj a Evropská unie. "Rozpočet na příští rok počítá s touto stavbou. Je na ni vyčleněna částka 400 milionů korun," potvrdil náměstek ministra dopravy Ivo Toman. "Moravskoslezský kraj předpokládá investice v řádech stovek milionů korun. Neměly by ale překročit 900 milionů," dodává náměstek hejtmána Miroslav Novák. Až na 85 procent z této částky bychom mohli dosáhnout z evropských prostředků. Původně měl na letiště jezdit speciální vlak s velkým prostorem pro zavazadla. České dráhy ho chtěly pořídit za evropské peníze. Na poslední chvíli ale tuto objednávku stáhly. Kvůli nedostatku peněz ve státním rozpočtu se obávaly, že se stavba nové železnice může odložit i na neurčito. Nyní se zdá, že by se vlakem až na letiště cestující měli dostat v roce 2013, i to je ale o rok později, než bylo v plánu původně.

14. 11. 2010 Stéblová – jméno smrti (14. listopadu 1960)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/35802-steblova-jmeno-smrti/>)

Nejhorší ze všech a dodnes obestřená tajemstvím zůstává železniční nehoda u malé obce Stéblová mezi Hradcem Králové a Pardubicemi. Při čelní srážce dvou osobních vlaků a následném požáru v mlžný podvečer 14. listopadu 1960 zemřelo 118 lidí. Potrestáno bylo pět lidí, kteří pečovali o vlak

číslo 608 a vyrazili s ním proti návěsti stůj na jednokolejku, po níž se plnou rychlostí blížil jiný vlak. I když spravedlnosti bylo učiněno zadost, dodnes nebylo objasněno, čím celá tragédie začala – vlak odjel poté, co jeho průvodčí na okamžik spatřil tajemné zelené světlo, které mylně pokládal za signál k odjezdu.

Vlak 608, který jel z Liberce do Pardubic a byl sestavený z parní lokomotivy 354.7128 s tendrem a dvanáctivozovou soupravou, se každý den ve Stéblové křížil s motorovým osobním vlakem 653 z Pardubic do Hradce Králové. 14. listopadu však na křížení nepočkal. Starší průvodčí vypravil vlak k odjezdu, když spatřil tajemné zelené světlo. U soudu později vypověděl, že si myslel, že ho dával výpravčí, ten však byl v dopravní kanceláři. Strojvedoucí a jeho pomocník potom soupravu rozjeli a docela přehlédli návěstidlo, které jim zakazovalo opustit Stéblovou. Nevšiml si ho ani vlakvedoucí a ani jeden ze dvou průvodčích. Když výpravčí ve Stéblové zjistil, že mu vlak bez povolení odjel, volal na sousední stanoviště, aby tamní strážný zastavil alespoň protijedoucí vlak 653. Strážný ale už mohl jen bezmocně hledět za červenými svítilnami mizejícími v mlze...

Vlaky 608 a 653 se srazily krátce před 17:45. Strojvedoucí se kvůli špatné viditelnosti navzájem spatřili až v poslední chvíli a lokomotiva 354.7128 vrazila šedesátikilometrovou rychlostí do motorového vozu M131.1272. Lehoučkou konstrukci rozpárala a rozdrtila i další čtyři přípojné vozy. Pouze druhý motorový vůz M131.1327, který byl zařazen na konci soupravy, zkáze unikl. Už při nárazu zahynulo mnoho lidí, ještě hůře ale bylo, když od žhavého uhlí, které se vysypalo z parní lokomotivy, chytla nafta vytékající z havarovaného motoráku a začal strašlivý požár. Ačkoli bylo nejvíce mrtvých mezi lidmi cestujícími motorovým vlakem – včetně strojvedoucího – zahynula i řada cestujících ve druhé soupravě. Většina z nich byla v prvním osobním voze, který byl zařazen mezi dvěma služebními vagony, jejichž konstrukce dřevěný vagon rozdrtily.

Na místě nejprve pomáhali lidé, kteří srážku přežili, vzápětí dorazili zdravotníci, hasiči a vojáci. Nebylo to mnoho platné. Na místě zůstalo 110 mrtvých, dalších osm zemřelo v hradecké nemocnici. Zranění při nehodě utrpělo dalších 106 lidí. Ačkoli takové krveprolití nešlo ututlat, snažily se úřady totalitního státu podávat o události, která svými rozměry překonala i srážku vlaků v Šakvicích, k níž došlo o sedm let dříve, co nejstručnější zprávy. Dobový tisk se tak omezil na stručné sdělení o nehodě a počtu mrtvých. Později informoval také o trestech, které dostali lidé, kteří tragédii způsobili. Nejvyšší trest čtyř až pět a půl roku vězení dostali vlakvedoucí, strojvedoucí a starší průvodčí, kteří vypravili vlak, když neměli, projeli návěst stůj, a doslova tak rozpohybovali kola osudu. Rok a půl strávil ve vězení pomocník strojvedoucího, který měl upozornit na návěstidlo. Roční podmíněný trest udělil soud mladšímu průvodčímu, který přispěl k vypravení vlaku podle pokynu staršího průvodčího, ačkoli tajemné světlo, které bylo na počátku, sám neviděl.

Ke světlu samotnému uvedli vyšetřovatelé: "Příčinou nehodové události bylo použití zeleného světla za tmy nevhodnou manipulací nepředpisové svítilny, která měla červenou, modrou a zelenou clonu. Tato manipulace se zeleným světlem, dávaná průvodčím, uvedla v omyl strojvedoucího, který jeho pohyb považoval za návěst "odjezd" dávanou výpravčím." Kdo se svítilnou "nevhodně manipuloval", se nejspíš už nikdy nikdo nedozví. Po 40 let připomínal největší tragédii, která se kdy na českých kolejích stala, pouze nenápadný křížek. Až v roce 2000 ho nahradil důstojný pomník a na místě se konala vzpomínka. Dodnes k němu přicházejí lidé a na připomínku 118 životů planou svíčky a přibývají květiny.

Nejtragičtější železniční nehody:

- 118 obětí – 14. listopadu 1960 – Dosud největší železniční neštěstí v historii českých zemí se stalo u Stéblové na Pardubicku. Nehoda si vyžádala 118 obětí, zhruba sto osob utrpělo zranění.
- 103 obětí – 24. prosince 1953 – Při srážce rychlíku a osobního vlaku u stanice Šakvice na trati Brno – Břeclav zahynulo 103 lidí a 83 utrpělo zranění.
- 34 obětí – 21. prosince 1950 – U Podivína na Břeclavsku se na přejezdu srazil rychlík s autobusem ČSAD; zahynulo 34 osob, 56 utrpělo zranění.
- 31 obětí – 11. prosince 1970 – Při srážce expresu s vykolejenými vagony u stanice Řikonín u Tišnova na Brněnsku zemřelo 31 lidí, 18 bylo zraněno.
- 24 obětí – 18. září 1928 – Srážka rychlíku s nákladním vlakem ve stanici Zaječí na Břeclavsku nepřežilo 24 lidí (jiný zdroj uvádí 26 mrtvých).
- 23 obětí – 28. července 1969 – Srážka osobního vlaku s autobusem ČSAD na chráněném železničním přejezdu v obci Bezděčín u Mladé Boleslavi stála život 23 osob, 29 lidí utrpělo zranění.
- 19 obětí – 24. června 1995 – Osobní motorový jednovagonový vlak se srazil se čtyřmi nákladními vagony u obce Krouna na trati mezi Poličkou a Skutčí na Chrudimsku. Nehodu nepřežilo 19 lidí a čtyři utrpěli zranění

- 14 obětí – 21. září 1965 – Srážka nákladního vlaku s osobním vlakem na zastávce Praha-Hloubětín si vyžádala 14 mrtvých a 70 zraněných.
- 14 obětí – 25. srpna 1990 – Osobní vlak se střetl s manipulační soupravou u Spálova na Semilsku. Nehoda si vyžádala 14 mrtvých a 32 zraněných.
- 12 obětí – 26. srpna 1952 – V železniční stanici Suchdol nad Odrou vykolejil rychlík. Nehoda si vyžádala 12 mrtvých a 108 zraněných.
- 11 obětí – 23. února 1970 – Nedaleko Valašského Meziříčí se srazil osobní vlak s lokomotivou – 11 mrtvých a 15 zraněných.
- 10 obětí – 2. května 1966 – Srážka nákladního automobilu s lokomotivou na chráněném železničním přejezdu v Deštnici na Lounsku si vyžádala deset mrtvých a 37 zraněných.
- 10 obětí – 2. července 1932 – Čelní srážka dvou osobních vlaků v silné bouři u zastávky Znosim mezi Domašínem a Vlašimí si vyžádala deset mrtvých a 15 zraněných.
- 10 mrtvých – 27. dubna 1957 – Srážka osobního vlaku s ujetým nákladním vagonem mezi Brumovem a Bylnicí si vyžádala deset mrtvých a šest zraněných.
- 8 obětí – 8. srpna 2008 – Vlak EuroCity Comenius jedoucí z Krakova do Prahy narazil do ocelové konstrukce silničního mostu, která se krátce předtím zřítily na trať. Na místě zahynulo šest lidí, další dvě osoby zemřely v nemocnici. Při nehodě bylo také zraněno 90 lidí, z toho deset těžce.

15. 11. 2010 Zvyšování efektivity na železnici: úspora 500 milionů korun a zvýhodnění nákladní dopravy

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/%C3%9A%u009Aspora+na+%C5%BEe%u009Azeznici.htm)

Ministr dopravy Vít Bárta spolu se zástupci Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty dnes na tiskové konferenci představili plánované změny v tuzemské železniční přepravě. Hlavními cíli chystaných opatření jsou nezbytné úspory v rozpočtu, další zvyšování efektivity Českých drah a v neposlední řadě také podpora rozvoje kombinované nákladní přepravy. „Škrty ve státním rozpočtu dopadly nejvíce na resort dopravy. V roce 2011 budeme mít k dispozici o třetinu méně prostředků než letos. Důsledek je zřejmý – musíme šetřit, a to nejenom na silnicích,“ uvedl Vít Bárta, ministr dopravy ČR. „V příštím roce proto omezíme dotace a úhrady Českým drahám o 500 milionů korun. Nastavuji tím trend, který bude pokračovat i v dalších letech. Rozhodně si nepřeji, aby došlo k omezení služeb pasažérům – právě naopak. Úspory musí být vyváženy především zvýšením efektivity na železnici,“ dodal.

Ministerstvo dopravy pro příští rok nezvýší o 1% inflaci úhradu ztráty ze závazků ve veřejné drážní dopravě, čímž ušetří 66 milionů korun. Další změnou je zrušení úhrad Českým drahám za vlaky EC/IC ve výši zhruba 250 milionů korun. Omezení se dočká také doprovodný sociální program pro zaměstnance ČD – z původně plánovaných 248 na 63 milionů korun. „Loni jsme vykázali vnitřní úspory 700 milionů korun a letos to bude zhruba miliarda. S dalšími úsporami počítáme v podnikatelském plánu na příští rok. A právě díky těmto úsporám, pokračující obnově vozového parku a aktivní obchodní politice jsme schopni provozovat vlaky EC a IC na vlastní podnikatelské riziko. Nabídneme na nich zákazníkům kvalitní vozy a vyšší standard služeb,“ reagoval na vyjmutí vlaků vyšší kvality ze závazku veřejné služby generální ředitel ČD Petr Žaluda. „Vnitřními úsporami budeme řešit i další opatření ministerstva. Šetřit budeme hlavně v oblasti režijních a personálních nákladů. Nadále pokračujeme ve zvyšování efektivity, což nám umožní obstát v konkurenčním prostředí,“ dodal.

Další změny se týkají výše úhrad za využívání tratí Správě železniční dopravní cesty, čímž má dojít k postupnému narovnání vztahu mezi dosud silně dotovanou osobní vlakovou přepravou a relativně zatíženou dopravou nákladní. České dráhy v příštím roce SŽDC na poplatcích zaplatí cca o 270 milionů korun více. Nákladní železniční doprava naopak zlevní. ČD Cargo na poplatcích SŽDC ušetří zhruba 270 milionů korun, což představuje zhruba 11 %. Snížení těchto poplatků se týká zejména jednotlivých zásilek v kombinované přepravě. „Zatímco silniční mýtné v dalších dvou letech zdraží, na železnici dochází ke snižování poplatků za nákladní přepravu. Jsem přesvědčený, že firmy by si tuto příležitost neměly nechat ujít a investují do kombinované dopravy. Přínos bude nejen ekonomický, ale i s ohledem na naše životní prostředí,“ sdělil Vít Bárta. Rozvoj kombinované nákladní dopravy bude v dalších letech podpořen také dalšími opatřeními. Státní fond dopravní infrastruktury již ve svém rozpočtu na rok 2012 vyčlenil pro tyto účely prostředky ve výši 700 milionů korun. Stejnou částku na podporu multimodality dopravy vydá i v roce 2013.

16. 11. 2010 Brusel se ptá krajů, proč přikleply dotované vlaky Českým drahám

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/brusel-se-pta-kraju-proc-prikleply-dotovane-vlaky-ceskym-draham-pwh/eko-doprava.aspx?c=A101115_190325_eko-doprava_vel)

Těsně před koncem loňského roku uzavřely krajské úřady dlouhodobé smlouvy na provoz dotovaných regionálních vlaků s Českými drahami. Kdyby to o pár dnů nestihly, už by tak nemohly učinit bez výběrového řízení. Evropská komise nyní na podnět konkurenční firmy RegioJet žádá od krajů vysvětlení jejich kroku. Podle firmy RegioJet tím totiž kraje a stát zabránily vstupu konkurence na regionální tratě na dlouhou dobu dopředu. Úředníci Evropské komise teď poslali na antimonopolní úřad dopis, ve kterém požadují vysvětlení kroků krajů i ministerstva dopravy. Úřad zatím dopis přeposlal jednotlivým krajům. Stát a kraje teď mají evropským úředníkům vysvětlit, v čem je stížnost podle jejich názoru neoprávněná.

Na jednotlivých krajských úřadech nyní vymýšlejí, co do Bruselu napsat. A zřejmě nepůjde o úplně lehký úkol: termín vysvětlení do 1. listopadu si nechaly úřady prodloužit na konec listopadu. Dopis zatím neznamená, že kraje porušily zákon. "V zásadě je to standardní procedura. Vážné to je, až když se zahájí řízení," vysvětluje advokát Vlastislav Kusák, který se specializuje na soutěžní právo. Jinými slovy – je to podobné, jako když někdo podá trestní oznámení, policie zahájí vyšetřování, ale ještě nikoho neobviní. Samotné řízení pak může trvat několik let.

Každý kraj se bude hájit zvlášť

Podle RegioJetu smlouvy zabraňují vstupu konkurence do dotované regionální dopravy. "Smlouvy uzavřeli jen pár dnů předtím, než to nová směrnice zakazovala," připomíná Jiří Schmidt z RegioJetu. Podle něj tak jde o zvýhodnění Českých drah. RegioJet napadl smlouvy u tří krajů s výjimkou Libereckého, Středočeského a Prahy. Nejde o malé sumy, kraje ročně drahám pošlou kolem osmi miliard korun. Podle náměstka hejtmana Zlínského kraje Jaroslava Drozda, který šéfuje i dopravní komisi Asociace krajů, jsou odpovědi už připravené. "Každý kraj je bude posílat zvlášť, ale koordinovali jsme svůj postup. Stanoviska renomovaných právních kanceláří potvrdila, že jsme postupovali v souladu se zákony," uvedl Drozd. Kraje se hájí například tím, že na trhu stejně neexistoval jiný dopravce, který by mohl na regionálních tratích jezdit.

Každý kraj má smlouvu postavenou jinak, někde je možnost postupného otevírání lokálek konkurenci, jinde mají dráhy možnost jezdit bez soutěže i patnáct let. Ministr dopravy Vít Bárta chce s kraji vyjednávat o tom, aby otevření železničních lokálek soutěžemi urychlily. Z Bruselu přišla současně i žádost o vysvětlení převodu majetku drah na Správu železniční dopravní cesty za 12 miliard korun. Stížnost podalo Sdružení železničních společností, podle kterého tak došlo ke zvýhodnění ČD, jež měly peníze použít na nákup dosavadních vozů, a žádný jiný dopravce se k penězům dostat nemohl. K dohodě o převodu došlo v létě 2008. Pokud by Komise uznala stížnost jako oprávněnou, pocítily by to hlavně České dráhy. "U neoprávněných dotací se postupuje tak, že se peníze vrací do rozpočtu toho, kdo peníze poskytl," říká Jiří Mužík ze Sdružení železničních společností.

16. 11. 2010 Čína plánuje vlak, který nikdy nezastaví, i mašinu s rychlostí tisíc kilometrů/hod.

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/cina-planuje-vlak-ktery-nikdy-nezastavi-i-masinu-s-rychlosti-tisic-kilometru-18m-tec-technika.asp?c=A101114_225459_tec-technika_rja)

Pro čínské techniky jsou i nejrychlejší současné vlaky zastaralé. Plánují soupravy, které vůbec nebudou zastavovat a cestující se dovnitř i ven dostanou speciální kapslí. V tunelech s odčerpaným vzduchem by se měly prohánět vlaky neuvěřitelnou rychlostí 1 000 km/h. Zatím jsou to ale jen plány. Dopravní infrastruktura moderní Číny prochází doslova kulturní revolucí. Pomalé vlaky rychle stírají moderní rychlovlaky pro rychlosti nad 250 km/h. První z nich vyjely relativně nedávno, před olympiádou v Pekingu v roce 2008. Dnes délka čínských vysokorychlostních tratí (už téměř 2 000 km) rychle dohání tradiční zemi vysokorychlostní železnice Francii (něco málo přes 2 000 km). Do deseti let by se měla zpětinásobit.

Vlak, co nikde nestaví, má ušetřit hodiny času

Převratnou novinkou má být vlak, který nestaví na zastávkách. Nastupování a vystupování zajistí přestupní kontejner na střeše rychlovlaku (jak vidíte na přiloženém videu). Do kontejneru přestoupí pouze ti cestující, kteří mají vystoupit v následující stanici. Modul se tam odpojí a lidé pohodlně vystoupí. Místo něj se na opačném konci vlaku ve stanici připojí druhý přestupní kontejner, do kterého

předtím nastoupili cestující čekající na zastávce. Na každé stanici tak vlak ušetří čtyři až pět minut času. Na dlouhých vzdálenostech to budou hodiny.

Čína chce nejdřív pokořit japonský Maglev

Podle serveru Beijing Times se Čína údajně chystá pokořit rychlost 1 000 km/h. Čínský stroj tak má překonat rekord vlaku typu Maglev z roku 2003, který drží japonský superstroj JR-Maglev MLX01. Tehdy se i s posádkou podařilo dosáhnout rychlosti 581 km/h. Letos stejný vlak bez posádky uháněl rychlostí 587 km/h. Na tradičních kolejích drží rekord francouzské TGV s rychlostí 574 km/h. Odborníci z Čínské akademie věd (Chinese Academy of Sciences) a Čínská technická akademie (Chinese Academy of Engineering) musí nejprve vyřešit brzdění. Už ale pracují na prototypu, který bude speciálním tunelem uhánět na magnetickém polštáři rychlostí 500 až 600 km/h. Z tunelu bude odčerpán vzduch a vlak by se tak měl pohybovat téměř ve vakuu. Tím se značně sníží aerodynamický odpor i tření. Uvedený princip není nic nového, představil se už v roce 1960, ale nikdy se nedočkal komerčního využití. Číňanům pomáhá s vývojem přímo majitel amerického patentu na "vakuový vlak", Daryl Oster. Nasazení tohoto typu je plánováno do deseti let, po dokončení páteřní sítě pro tyto rychlovlaky. Kilometr tunelu vyjde na 31 milionů dolarů, což je jen o tři miliony víc než kilometr tradiční vysokorychlostní železnice.

17. 11. 2010 Dráhy nechají zmodernizovat restaurační vozy za 730 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-nechaji-zmodernizovat-restauracni-vozy-za-730-milionu-kc/557709>)

České dráhy nechají kompletně zmodernizovat 21 restauračních vozů ze 70. let, zakázku za 730 milionů korun získala slovenská firma ŽOS Vrútky. Další desítky milionů dráhy investují do vylepšení vnitřku klasických rychlíkových vagonů. ČTK to oznámil mluvčí dopravce Petr Šťáhlavský. "Chceme co nejvíce sjednotit podobu všech těchto vozů, které v minulosti prošly různým stupněm oprav a rekonstrukcí," řekl na adresu jídelních vozů Šťáhlavský. S výměnou interiérů dostanou vozy například novou klimatizaci, vybavení kuchyně, pro cestující budou osazeny elektrické zásuvky. Méně viditelnou změnou bude rekonstrukce podvozků, které se dočkají například nových kotoučových brzd místo nynějších špalíkových. "Tato změna umožní zvýšit rychlost vlaků, ve kterých jsou tyto restaurační vozy zařazeny, na české maximum, tedy 160 kilometrů za hodinu," uvedl mluvčí.

Modernizované vozy budou jezdit na trasách, kde jsou na pojezdě restaurace cestující zvyklí už dnes. Nasazeny budou především na vlaky EuroCity a InterCity z Prahy do Bohumína, Žiliny, Košic, Bratislavy, Budapešti nebo Vídně. Dalších téměř 130 milionů korun přidělily dráhy ve dvou zakázkách společnosti Janoza CZ, která provede obnovu interiéru u 110 klasických rychlíkových vagonů 1. i 2. třídy. Obnova má zahrnovat například výměnu podlah, opravy sedaček, vylepšení stolků a renovaci WC. Okna dostanou nová těsnění. Dráhy takovouto nepřilíš zásadní opravu vagonů nazývají humanizací.

První výsledky humanizace představily ČD v březnu v Praze na Masarykově nádraží. Cestující nečeká žádné zásadní překvapení, všechny původní prvky jako koše, sedačky, stolečky, okna nebo úložné prostory si uchovávají de facto stejný tvar, nový je pouze povrch. Vagony od Janozy budou k vidění například na rychlících z Prahy přes Tábor do Českých Budějovic, z Prahy do Chebu přes Ústí nad Labem a Karlovy Vary či z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic. Dráhy mají zhruba 2 000 klasických rychlíkových vagonů. Modernizované restaurační vozy budou dodávány postupně do podzimu 2013, humanizované vagony se objeví už příští rok.

18. 11. 2010 Rodinám zdraží víkendové jízdy vlakem. Dráhy jim v prosinci výrazně zvýší ceny

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rodinam-zdrazi-vikendove-jizdy-vlakem-drahy-jim-v-prosinci-vyrazne-zvysi-ceny-19e-/eko-doprava.aspx?c=A101118_1484511_eko-doprava_spi)

Od 12. prosince, kdy začíná platit nový jízdní řád, chystají České dráhy také změny v jízdném. Nové tarifní podmínky, které zatím dráhy oficiálně nezveřejnily, avšak MF DNES je má k dispozici, pocítí především rodiny s dětmi, které využívají vlaky pro víkendové výlety. Podraží však také například zpáteční jízdné. Naopak základní jednosměrné jízdné se nemění. Nejvýraznější zdražení nastane u slevy Sone+ pro cestování o víkendu. Jednodenní jízdenka až pro dva dospělé a tři děti nyní stojí v nejlevnější verzi 150 korun a můžete na ni jezdit všemi osobními a spěšnými vlaky po celém Česku.

Kdo vyjede z kraje, musí si připlatit

Od 12. prosince bude platit už jen na území jednoho kraje s mírnými přesahy do sousedních regionů. V závislosti na velikosti kraje bude stát od 200 do 275 korun. Bude ji však možné použít na všechny druhy vlaků. Jak citelné zdražení bude? Třeba rodina, která chce vyrazit na výlet z Pardubic do Prahy a spokojí se s pomalejšími vlaky, zaplatí nyní za cestu 150 korun. Nově bude potřebovat středočeské Sone+ za 275 Kč. Protože však Pardubice leží v jiném kraji, musí si výletníci dokoupit ještě jízdné z Pardubic do Přelouče, odkud už platí zmíněná Sone+. Více se bude platit i za dražší verzi Sone+, která umožňuje cestování všemi druhy vlaků. Ze současných 450 korun podraží o 22 procent na 550 korun.

Bývalý tvůrce drážních cen zdražení víkendových jízd křičí

Víkendové jízdenky přitom mají do vlaků přilákat nižší cenou než ve všední den nové cestující, protože zejména v sobotu jsou vlaky méně vytiženy. "Je to totální nepochopení původního záměru umožnit rodinám cestovat levně vlaky po mikroregionu bez ohledu na úřední hranice kraje," kritizuje změnu Tomáš Čech, který měl dříve na starosti v Českých drahách tvorbu cen, ale současným vedením byl odvolán. Podle něj tak dojde k nižšímu využití vlaků o víkendech, což může zapříčinit jejich rušení. Podle mluvčího drah Radka Joklíka však změny ve víkendových jízdenkách vycházejí z reakcí zákazníků. "Stěžovali si, že u regionálních síťových jízdenek mohou používat jen osobní a spěšné vlaky. Rozhodli jsme se proto zjednodušit systém a oba typy síťových jízdenek Sone+ i ČD Net (platí kterýkoliv den v týdnu, ale je dražší, pozn. red.) udělat ve variantě celostátní a regionální a platné ve všech vlacích," hájí změnu Joklík.

Dráhy: Nezdražíme, jen měníme slevy

Dráhy zdražují cestování i přesto, že ministr dopravy Vít Bárta při ohlášených škrtech v dotacích pro státního dopravce požadoval, aby se ceny nezvyšovaly. O tom, že dráhy v řadě případů mění ceny směrem nahoru, se dozvěděl až včera od MF DNES. "V pondělí budu mít od ČD detailní analýzu, v níž budu chtít vidět celkové zvýšení a zlevnění. Do té doby to nechci nějak zostra hodnotit," uvedl Bárta. Dráhy se brání tím, že nezdražují základní jízdné, ale jen mění slevy. Navíc argumentují tím, že nově zavádějí i garance odškodňování za zpoždění či nefunkční klimatizaci.

Podraží i zpáteční a mezinárodní spoje

Víkendové jízdenky nejsou jediné, které zdražují. Zvýší se také ceny zpátečních a mezinárodních jízdenek, v průměru o pět procent. Pro cestující bez slevové In-karty tak stále cesta vlakem zůstává do většiny míst výrazně dražší než autobus. "Zpáteční sleva je naše obchodní nabídka a její úprava rozhodně neznamená plošné zdražování, které jsme neprovedli loni a neplánovali ani letos," uvedl Joklík. Podle něj jde u zpátečních jízdenek o obchodní rozhodnutí na základě interního průzkumu drah. Ten měl ukázat, že pětiprocentní sleva namísto současné desetiprocentní je pro zákazníky stále dostatečně atraktivní. Cestujícím bez jízdenky se také zdraží případné odhalení jízdy načerno – pokuta stoupne z osmi set korun na tisícikorunu. Přírůstek k jízdence koupené ve vlaku ze stanice, kde je v provozu pokladna, pak zdraží ze třiceti na čtyřicet korun. Padesátikorunu nově zaplatí lidé za nákup jízdenky přes telefon, dosud to bylo zdarma.

Komu podraží cestování vlakem

- Zrušení jízdenky SONE+ pro osobní a spěšné vlaky – Stála 150 Kč, mohli na ni cestovat dva dospělí a až tři děti v sobotu nebo v neděli v osobních a spěšných vlacích po celé zemi. Nahradí ji SONE+ region, která umožní cestování všemi vlaky, avšak jen v jednom kraji a blízkém okolí a je dražší. Příklad: výlet (rodiče + dvě děti) z Kolína do Prahy a zpět. Dosud: 150 Kč. Nově: 275 Kč.

- Zdražení zpátečního jízdného – Dosud vyšla zpáteční jízdenka o 10 procent levněji než koupě jízdenky každým směrem zvlášť. Nově bude sleva 5procentní. Příklad: Olomouc – Ostrava a zpět. Dosud: 246 Kč. Nově: 260 Kč.

- Dražší jízdenka ve vlaku – Pokud si nekoupíte jízdenku ve stanici s otevřenou pokladnou, ale až ve vlaku, zaplatíte příplatek 30 Kč. Ten se od poloviny prosince zvýší na 40 korun. Příklad: cesta Brno – Blansko, jízdenka koupená ve vlaku. Dosud: 65 Kč. Nově: 75 Kč.

18. 11. 2010 Trať z Lokte do Krásného Jezua chce vzkřísit výrobce lokomotiv a vagonů

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/trat-z-lokte-do-krasneho-jezu-chce-vzkrisit-vyrobce-lokomotiv-a-vagonu-1mx/-vary-zpravy.asp?c=A101118_091352_vary-zpravy_sou)

Ministerstvo dopravy chtělo historickou slavkovskou trať z Lokte do Krásného Jezua, která už třináct let chátrá, definitivně zrušit. Narazilo však na odpor kraje, měst i firem z regionu. Zvláště jedna z nich by

obnovení železnice uvítala. "S rušením nesouhlasíme. Teď má trať největší potenciál, jaký kdy od uzavření v roce 1997 měla," řekla starostka Horního Slavkova Jana Vildumetzová. Na tom se usnesla i městská rada a stanovisko poslala ministerstvu dopravy, které správní řízení o zrušení trati vede. Podobnou odpověď už resort dopravy dostal nebo dostane z radnic v Bečově nad Teplou, Lokti a od Karlovarského kraje.

Společnost Legios, přední evropský výrobce lokomotiv a vagonů, totiž vyjednává v Horním Slavkově o odkoupení průmyslového areálu firmy Stasis, kde je zatím v nájmu. A začala tady s výrobou železničních cisteren. "Ve Slavkově vyrábíme cisterny na vagony, které pak montujeme v Lounech na rámy a kompletujeme vagony. Pokud by sem vedla železnice, vyráběli bychom v Horním Slavkově celé vagony. Kdyby byla trať funkční, mohli bychom výrazně rozšířit výrobu, zdvojnásobit počet zaměstnanců a byl by to výrazný přínos pro celý region," uvedl generální ředitel Legiosu Radek Rybáček. Firma v Horním Slavkově zaměstnává asi 160 lidí a přijímá další, hlavně svářeče a zámečníky. Z Legiosu by mohlo vyjet kolem tisíce cisteren ročně.

Náklady na obnovu trati přesahují 150 milionů

Náklady na zprovoznění železnice z Horního Slavkova do Lokte odborníci vyčíslili už v roce 2007 na 150 milionů korun. Devastace však mezitím ještě postoupila. Nedá se čekat, že by stát rekonstrukci zaplatil teď v době razantních úspor a krize. "Podnikatelské aktivity Legiosu mohou ke zprovoznění přispět. Kromě toho by se dal po železnici vozit živec z firmy KMK Granit a písky, které chce začít těžit firma Sanaka Industry. Kdyby všichni spojili síly, mohly by tu zase začít jezdit i osobní vlaky," neztrácí optimismus člen dopravní komise při Hospodářské a sociální radě Sokolovska Robert Koutný. "Zpracujeme připomínky obcí a požadavky firem, které by chtěly trati využívat. Nic není rozhodnuté, nic není definitivní. Ministr dopravy Vít Bárta navíc prosazuje převod těžké silniční dopravy na koleje," připomněl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Jasněji by mohlo být příští týden.

19. 11. 2010 Dráhy čeká na přelomu roku další propouštění. Odejdou hlavně úředníci

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-ceka-na-prelomu-roku-dalsi-propousteni-odejdou-hlavne-urednici-1jy-ekoakcie.aspx?c=A101118_205723_ekoakcie_brm)

Při letošním velkém propouštění opustí českou železnici čtyři tisíce lidí. Na přelomu roku přijde další vlna, ve které budou muset ze železnice odejít hlavně úředníci. Důvodem je nedostatek peněz v resortu. Největší propouštění čeká Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), která se stará o železniční infrastrukturu. Její nový šéf Pavel Habarta chce příští rok snížit provozní náklady o 1,2 miliardy, což se projeví i na počtu zaměstnanců. Už k 1. prosinci má odejít zhruba tisíc lidí, dalších tisíc skončí v průběhu příštího roku. "Půjde většinou o lidi z administrativy, propouštět se bude na generálním ředitelství i všech krajských ředitelstvích," upřesnil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Počet zaměstnanců má u SŽDC klesnout zhruba na osm tisíc lidí. Během roku se sice opět zvýší zhruba na dvojnásobek, to však bude zásluhou převedení výpravčích a dalších profesí zajišťujících provoz od Českých drah k SŽDC. Plánuje to ministr dopravy Vít Bárta.

Propouštění je účelové a ne účelné, tvrdí odboráři

Propouštění se nelíbí odborářům. Ti si stěžují i na to, že mají o plánech zaměstnavatelů málo informací. "Poslední jednání s ministrem dopadlo tak, že nám nedodal odpovědi, které jsme požadovali," uvedl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Podle odborářů je propouštění účelové, nikoliv účelné. Výpovědi urychlují i České dráhy. Ty už letos zeštíhly zhruba o 1 100 lidí, do konce roku chtějí dát výpověď ještě zhruba 500 až 600 lidem. "Jde hlavně o úředníky," přibližuje šéf drah Petr Žaluda. Dráhy, které mají teď 26 815 zaměstnanců, mohou už příští rok přijít o post druhého největšího zaměstnavatele v Česku a jejich místo by mohla převzít Škoda Auto. Jedničkou je Česká pošta. Řez v administrativě se nevyhne ani nákladnímu ČD Cargo. Jeho šéf Jiří Vodička chce příští rok ušetřit čtvrtinu personálních nákladů na generálním ředitelství, kde pracuje zhruba 800 lidí. "Příští týden o tom budeme jednat," dodal Vodička.

Soukromí dopravci začnou najímat stevardky

Kdo skončí na české železnici ještě letos, má šanci na vyšší odstupné. Může totiž mít ještě nárok na tzv. doprovodný sociální program placený hlavně ze státních peněz. Železničáři podle něj v závislosti na délce zaměstnání na dráze dostávají například až 115 tisíc korun navíc a ještě desetinu platu za každý měsíc, který jim zbývá do důchodu. Vedení drah se s odbory dohodlo na "zastropování" odchodného na půl milionu korun. Stát už stálo odstupné přes dvě miliardy korun, ale příští rok na ně chce dát jen 63 milionů korun. I přes propouštění mají dráhy některých profesí nedostatek, což se týká především strojvůdců. Na dráze začnou i vznikat nová místa, především u alternativních dopravců. Například RegioJet přijme příští rok na své expresy 150 až 200 lidí. Firma

zatím jen obeslala ty, kteří se jí hlásili sami. Klasický nábor začne až příští rok. Dopracovatelé budou hledat hlavně stevardy.

Propouštění na dráze

- Správa železniční dopravní cesty: letos tisíc lidí, příští rok také zhruba tisíc lidí
- České dráhy: letos už 1 100, dalších 500 – 600 lidí do konce roku, příští rok zřejmě už bez propouštění
- ČD Cargo: snížení personálních nákladů o 25 % na generálním ředitelství, může jít zhruba o 200 lidí, zatím nerozhodnuto

19. 11. 2010 Příští rok bude dodávat elektřinu české železnici skupina ČEZ

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/pristi-rok-bude-dodavat-elektřinu-ceske-zeleznici-skupina-cez/558612>)

Příští rok bude dodávat elektřinu pro českou železnici společnost ČEZ, která zvítězila v elektronické aukci Českých drah. Na dotaz ČTK to dnes potvrdili mluvčí obou firem Ladislav Kříž a Petr Štáhlavský. Hodnotu podepsaného kontraktu nezveřejnily. Dráhy energetickou firmu vybíraly podle výše poplatku za poskytnuté služby spojené s dodávkou elektřiny, cena samotné silové elektřiny bude vázána na vývoj na energetické burze. "V minulosti byl vždy nakoupen celý objem energie na plánované období předem a za fixní cenu platnou k datu podání nabídky, do které obchodník zahrnul i vlastní rizika budoucích pohybů na burze," upřesnil mluvčí drah Petr Štáhlavský.

Dráhy předpokládají, že oproti letošku ušetří na elektřině až 200 milionů korun. Podnik příští rok hodlá postupně nakoupit 1,285.000 MWh elektřiny, při vypsání tendru přitom podle zápisu v Informačním systému o veřejných zakázkách kalkuloval s cenou 1,85 miliardy Kč bez daně z přidané hodnoty. Situace kolem dodávek elektřiny pro železnici se v posledním roce značně zamotala. Od ledna z dodavatelského řetězce vypadla státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), kterou řada dopravců pranýřovala za údajně příliš vysoké ceny proudu. Správa nakoupila proud na tři roky za fixní cenu od firmy ČEZ těsně předtím, než ceny na burze klesly.

V první polovině roku dráhy nakupovaly proud provizorně přímo od společnosti ČEZ, stejná firma následně vyhrála i řádný tendr. S platností ke konci třetího čtvrtletí ale ČEZ smlouvu s drahami vypověděl, pro poslední tři měsíce roku dodává elektřinu pro ČD v rámci provizoria firma E.ON. Dráhy budou podle takzvaného francouzského modelu dodávat elektřinu i všem ostatním dopravcům na české železniční síti. Spory o naplnění stále platné smlouvy mezi SŽDC a ČEZ řeší nyní soud, SŽDC totiž po změně situace odebírá pouhých dvě procenta nasmlouvaného množství.

19. 11. 2010 České dráhy opravily nádraží v Českém Brodě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8844/>)

České dráhy dokončily celkovou rekonstrukci výpravní budovy v Českém Brodě. Investice do obnovy fasády, oken, dveří i renovace WC dosáhla téměř 20 milionů korun. Opravy se dočkala také střecha. V rámci rekonstrukce doznaly změny i interiéry nádražní budovy. Nové jsou toalety pro veřejnost, které mohou bez potíží využívat také občané se sníženou pohyblivostí. Na střeše jsou nové klempířské prvky, komínové lávky a svody napojené do městské kanalizace. Nová je i vodovodní přípojka. „Souběžně s opravou naší výpravní budovy nechala Správa železniční dopravní cesty natřít zábradlí v podchodu a sloupy zastřešení na druhém a třetím nástupišti. Učitelé a žáci 2. základní školy v Českém Brodě pak vymalovali stěny podchodu. Místo nevzhledných čmáranic vandalů jsou tu třeba obrázky českobrodských památek,“ říká ředitel Regionální správy majetku Praha Jan Skalický.

Současná výpravní budova v Českém Brodě byla postavena v letech 1928 až 29 podle plánů architekta Františka Kouly ve slohu geometrické moderny s ohlasy kubismu. Pro objekt jsou charakteristické výrazné plastické omítkové pásy na průčelí a dvoupatrový střední trakt se třemi tympanony, z nichž největší spočívá na čtyřech pilastrech. Teprve po dokončení nové budovy, byl snesen původní objekt z roku 1845, který už nevyhovoval tehdejšími požadavkům. Ke stavebnímu rozšíření objektu do dnešní podoby pak došlo v padesátých letech v souvislosti s elektrizací trati Česká Třebová – Praha, kdy byla zbourána bývalá výtupna, provedeny úpravy kolejiště a vybudována nástupiště s podchodem.

19. 11. 2010 Z Bechyně do Tábora pojede modernější vlak, zkrátí se i čekání

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/clanek.asp?c=A101119_124513_budejovice-zpravy_pp)

Rychlejší a pohodlnější má být brzy cestování po železnici mezi Tábořem a Bechyní. České dráhy v těchto dnech testují na nejstarší elektrifikované trati v českých zemích dieselovou soupravu Regionova, která od prosince nahradí dosavadní elektrické. Ty nově vyjedou na trať pouze v ranní špičce. "Hlavním důvodem této změny je zkrácení doby jízdy vlaku až o deset minut, které se získá tím, že nebude nutné v Bechyni složitě měnit lokomotivu. Strojvedoucí pouze přejde na druhou stranu soupravy a může jet. Díky tomu se zlepší přestupování na Prahu i České Budějovice," tvrdí Pavel Kosmata, vedoucí Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích.

Namísto současných 40 minut budou cestující od nového jízdního řádu čekat na přípoj na Prahu jen 17 minut. Směrem na Budějovice se čekání zkrátí ze současných 32 minut na pouhých pět. "Další výhodou je i ekonomická stránka věci. Regionova je lehčí a má proto nižší spotřebu, méně náročná je i na údržbu," vysvětluje Kosmata. Cestujícím nabídne i komfortnější jízdu. "Sedadla jsou plyšová, k dispozici je informační panel a toalety je možné díky uzavřenému systému, kdy odpad nepadá na koleje, používat i ve stanicích," dodal Kosmata. Přesto ne všichni cestující jsou z nasazení modernějšího vlaku nadšeni. "Možná je Regionova pohodlnější, ale na tuhle trať nepatří. Křížík se musí obracet v hrobě. Nafta na první elektrifikované trati u nás, to je ostuda," míní cestující Jarek Novák. Podobně jako on se v internetových diskusích vyjadřují i další lidé. Kosmata je však uklidňuje. "Až se nám podaří sehnat lehké elektrické soupravy, nasadíme je právě na tuto trať."

19. 11. 2010 Polské železnice připravily akci Čistý vagon

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/107703-polske-zeleznice-pripravily-akci-cisty-vagon/>)

Polské dálkové vlaky budou čisté. Společnost PKP Intercity, která zajišťuje rychlé meziměstské spojení, zareagovala na nespokojenost cestujících, kteří si stěžují na znečištěné sedačky nebo toalety. Právě cestující mají ke zvýšení čistoty přispět, v rámci akce nazvané Čistý vagon mají dopravci posílat fotky a videa se záznamem nečistot ve vlacích. Pasažéři, kteří nejsou spokojeni s podmínkami, v jakých musejí cestovat, mají ke svým snímkům a filmům dodat popis, kdy a kterým vlakem jeli a v kolik hodin záznam vytvořili. "Chceme se měnit a přizpůsobovat očekáváním cestujících," uvedla Malgorzata Sitkowská z PKP Intercity.

Ačkoli vozový park PKP Intercity sestává především z poměrně nových nebo zrekonstruovaných vagonů, jednou z jeho slabín jsou toaletní buňky. Bývají špinavé, často v nich chybí toaletní papír nebo mýdlo, stává se, že neteče voda. Na delších trasách si cestující často stěžují na přeplněné odpadkové koše, které nikdo nevyprázdňuje. Společnost PKP Intercity vznikla v roce 2001 jako dceřiná firma původního státního dopravce. Zajišťuje dálkové spojení, v současné době mezistátní vlaky Eurocity (EC), Euronight (EN) i mezistátní rychlíky (kategorie M) a vnitrostátní spoje kategorií Ekspres Intercity (EIC), Ekspres (Ex) a také oblíbené nízkonákladové spoje Tanie Linie Kolejowe (TLK).

21. 11. 2010 Železniční spojení Šluknovského výběžku s Německem je ohroženo (Dolní Poustevna – Sebnitz)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-spojeni-sluknovskeho-vybezku-s-nemeckem-je-ohrozeno/559348>)

Vizionářský projekt vlaků jezdících ze Šluknovského výběžku přes německé území je v ohrožení. Zatímco česká strana dostala svým závazkům už vloni a chybějící koleje položila, na německé straně se ještě pracovat nezačalo. A možná ani nezačne, protože v Sasku se letos tvrdě škrtají výdaje na dopravní obslužnost a Němci dokonce přemýšlejí, že by na celé trati ze Sebnitz do Bad Schandau zrušili dopravu, shodují se ČTK oslovení odborníci. Česká strana tak možná vyhodila miliony za obnovu tratě zbytečně.

Úvaha na spojení Šluknovského výběžku se zbytkem Čech přes Německo je už pět let stará. Podle původního návrhu měly vlaky jezdit okolo Česko-saského Švýcarska po trase Děčín – Česká Kamenice – Rumburk – Sebnitz – Děčín. Cesta z okolí Šluknova by se díky tomu zkrátila zhruba na polovinu. "Té myšlenky se zatím nevzdáváme, kraj má o toto spojení dál velký zájem," řekl dnes ČTK vedoucí oddělení dopravní obslužnosti Ústeckého kraje Jakub Jeřábek. Obě strany po vstupu Česka do Schengenského prostoru podepsaly memorandum o společném postupu, které dávalo naději na zprovoznění linky během roku 2010. Splnila to jen česká strana. Velká nádražní budova v Dolní Poustevně prošla stavebními úpravami a až na hranici byly položeny zbrusu nové kolejnice,

vyroběné stejnou technologií jako na koridorech. "Stavba byla zkolaudována 29. března 2010. Na české straně bylo investováno asi 35,5 milionu korun," řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla.

Němci se do projektu tolik nehrnuli, přestože na jejich straně chybí maximálně 200 metrů kolejí. Trať, která do Sebnitz vede od Bad Schandau, navíc letos v létě poničily povodně. A v Sasku se začaly připravovat škrty v rozpočtu na dopravní obslužnost, které mají dosáhnout 7,5 procenta. Už v červnu napsal list Sächsische Zeitung, že peníze se nejspíš ušetří zastavením provozu na třech lokálkách, včetně takzvaného Saského Semmeringu z Bad Schandau do Sebnitz. "Teď vše závisí na saském parlamentu, zřejmě jediná šance, jak projekt zachránit, je snížení plánovaných úspor," řekl ČTK zdroj blízký německým dopravcům.

Původní plán počítal s tím, že by odjeté kilometry na německém území platili Němci, a tak by neobjednání dopravy na jejich úseku plány Ústeckého kraje zřejmě zhatilo. A i když se podle Halla přes obnovený hraniční přechod, který je mimo provoz už od roku 1945, plánoval i provoz nákladních vlaků, jen kvůli nim budou Němci potřebné peníze, údajně až 100 milionů korun, investovat jen stěží. I Halla připustil, že by investice mohly přijít vniveč. "Částečně to možné je, i když se krom přechodu dělaly i další práce," uvedl Halla. Němci o svých plánech zatím nemluví. Jasně o budoucnosti přechodu může přinést až jednání zúčastněných stran, které je zatím předběžně naplánováno na 29. listopadu do Dolní Poustevny.

22. 11. 2010 Novinky v jízdném od prosince 2010

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-8862/>)

Od 12. prosince 2010 dochází ke změnám v jízdném a přepravních podmínkách u Českých drah...

- Mění se názvy zákaznických slev na In-kartách tak, aby bylo jasné, na kolikprocentní slevu má zákazník nárok. Koupit si tak můžete In-kartu s aplikací IN senior, IN business a IN 25, IN 50 nebo IN 100. In-karta s 50% slevou je novinka. Držitelé stávajících In-karet se slevou 25 % si mohou tuto vyšší slevu do konce platnosti staré karty dokoupit. Nově bude možné si zákaznickou slevu koupit i na jeden nebo dva roky. Ceny zákaznických slev zůstávají zachovány, rozšiřuje se ale jejich nabídka.

- Nově vznikají elektronické jízdenky SporoTiket Česko a SporoTiket Evropa. SporoTiket Česko v sobě slučuje bývalé nabídky eLiška a SporoTiket. SporoTikety Česko si mohou koupit i lidé bez In-karty. SporoTikety budou v prodeji ve třech cenových úrovních, nejlevnější budou jízdenky koupené 60 až 6 dnů předem, o něco dražší budou jízdenky zakoupené 6 až 2 dny dopředu a nejméně ušetří ten, kdo si jízdenku koupí těsně před odjezdem. Se zákaznickou slevou na In-kartě budou ceny ještě nižší.

- Žakovské traťové jízdenky budou nově nejen týdenní, ale také měsíční a čtvrtletní.

- Síťové regionální jízdenky REGIONet se přejmenují na ČD Net region a bude vždy doplněn název příslušného regionu (př. Středočeský, Liberecký atd.). Jízdenky ČD Net budou nadále i ve variantě celostátní, nově za cenu 550 Kč. Ceny ČD Net region se budou lišit podle velikosti regionu. Nově platí všechny varianty ČD Net ve všech kategoriích vlaků ČD. U Pendolin je třeba dokoupit povinnou rezervaci.

- Jízdenka SONE+ bude existovat ve dvou variantách, síťová SONE+ a regionální SONE+ region (bude vždy doplněno o název regionu, pro který platí). U SONE+ (nově za 550 Kč) dochází ke změnám v platnosti, bude platit nejen v sobotu nebo v neděli, ale také o svátcích. Ceny jízdenek SONE+ region se budou lišit podle velikosti regionu. Nově platí všechny varianty SONE+ ve všech kategoriích vlaků ČD. U vlaků kategorie SC je třeba dokoupit povinnou rezervaci.

- Sleva u zpáteční jízdenky se snižuje z 10 na 5 %.

- Manipulační přírážka za nákup jízdenky ve vlaku (nástup v obsazené stanici) se zvyšuje na 40 korun.

- Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P nebudou platit manipulační přírážku ani po nástupu v obsazené stanici.

- Automatickou součástí našeho servisu se stává zajištění náhradní přepravy při ujetí posledního přípoje. Nadále bude platit celý systém odškodnění cestujících ve vlacích vyšší kvality.

- Nabídka VLAK+ Letiště Praha se stává standardní obchodní nabídkou dle tarifu TR 10.

- U průvodčích ve vlaku bude nově možný předprodej jízdenek.

- Prodej místenek pro kola do úschovy během přepravy bude možný až do okamžiku odjezdu vlaku ze stanice (v režimu tzv. expresní rezervace). Místenka bude stát 15 korun.

- S ohledem na platnou legislativu nebudou přepravována živá zvířata v rámci služby ČD Kurýr.

22. 11. 2010 Z Aše do Selbu opět pojedou vlaky, Bavorsko má zájem o obnovení tratě

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/z-ase-do-selbu-opet-pojedou-vlak-y-bavorsko-ma-zajem-o-obnoveni-trate-1pb-vary-zpravy.asp?c=A101122_094237_vary-zpravy_sou)

Železniční trať z Aše na státní hranici s Německem se po dlouhých letech možná dočká obnovení. Bavorská železniční společnost chce obsluhovat úsek mezi Selbem a Aší, na jeho zprovoznění přispěje dotací z Evropské unie. Železniční trať z Aše na státní hranice je zavřená od 50. let minulého století. Snahy o její obnovení se objevují v posledních letech celkem pravidelně, ale zatím vždy narazily na nezájem z německé strany. V tomto případě se tedy jedná o zajímavý obrat. Zemský rada okresu Vogtlandkreis Tassilo Lenk potvrdil, že je bavorská železniční společnost připravena obsluhovat úsek mezi Selbem a Aší v hodinovém taktu. "Z dopisu zemského rady také vyplývá, že chtějí zprovoznění infrastruktury podpořit dotací z Evropské unie ve výši 50 procent," uvedl náměstek hejtmana Karlovarského kraje Petr Navrátil.

Na českém území měří trať pouhé dva kilometry. Největší komplikací bude část železnice těsně před Selbem, kde chybí asi osmdesát metrů kolejí, které musely ustoupit nedávno vybudovanému obchvatu. "Zprovoznění železnice finančně podpoří i město Selb. Podmínkou bylo, že města a regiony přispějí alespoň desetinou z celkových nákladů," řekl ašský místostarosta Pavel Klepáček. Lidé v Selbu ale podle něho začali sepisovat petici proti obnovení trati. "Zřejmě se jedná o lidi, kteří u trati bydlí a nechtějí přijít o svůj klid," domnívá se Klepáček. Zástupci zemského okresu Vogtlandkreis už se přesto se svojí žádostí obrátili na české ministerstvo dopravy. To chtělo v Karlovarském kraji zrušit také železnici z Lokte do Krásného Jezu, ale i tady narazilo na odpor.

Příběh vlaku svobody

Trať z Aše do Selbu je známá i díky "Vlaku svobody". Tak je pojmenovaný vlak z Prahy do Aše, který 11. září 1951 rychle projel ostře střeženou česko-německou státní hranici a zůstal v americké zóně v Bavorsku. Sto deset českých cestujících se náhle ocitlo za železnou oponou, drtivá většina z nich neplánovaně. Čtyřiatřicet lidí se nakonec rozhodlo zůstat za hranicemi, zbytek se o dva dny později vrátil do své komunistické vlasti na ostnatém drátem. Příběh "Vlaku svobody", jak vlak číslo 3717 nazvali západní novináři, vzbudil pozornost celého svobodného světa. Železná opona byla proražena a studená válka měla rázem další hrdiny. Zatímco jedni se dostali na fotografie zahraničních časopisů, jejich příbuzní v Československu skončili potichu před soudem a později ve vězení.

22. 11. 2010 Nový jízdní řád 2011 v dálkové dopravě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8870/>)

Jízdní řád 2011 v dálkové vnitrostátní dopravě je charakterizován optimalizací nabídky bez výrazných koncepčních změn, podobně jako je tomu u mezistátních spojení. V některých případech byly doplněny chybějící vlakové spoje, v jiných je obvykle jen částečně omezena jízda některých vlaků vedených v přepravním sedle. Toto omezení se většinou týká jen vybraných dní v týdnu, kdy je menší zájem o cestování, a tyto spoje tak pojedou 5x nebo 6x v týdnu proti současnému celotýdennímu provozu. U řady spojů došlo k drobným časovým posunům v časech odjezdů a příjezdů, například vlaky EC, IC a Ex budou z Prahy hl.n. ve směru na Olomouc nově odjíždět v 17. minutu (nyní v 11. minutu), naopak vlaky SC Pendolino odjedou z Prahy o 13 minut dříve, nově ve 13. minutu lichých hodin (dosud v 26. minutu).

Na pátešní trase Praha – Olomouc – Ostrava /– Valašsko /– střední Morava bude o sobotách, nedělích a svátcích doplněn chybějící pár spojů SC Pendolino, které nově pojedou z Prahy hl.n. v 7:13 a z Ostravy hl.n. v 11:37 hod. Vnitrostátní spoje Landek a Leoš Janáček Bohumín – Praha – Bohumín pojedou nově přes Český Těšín až do Žiliny.

Vzhledem k zavedení nového páru mezistátních expresů z Prahy (odj. 11:17) přes Vsetín do Žiliny a zároveň k dřívějšímu odjezdu EC Košičan o dvě hodiny (nově z Prahy hl.n. v 9:17, dosud v 11:11 hod.) dochází ke zrušení souběžného expresu Velehrad v úseku Praha – Olomouc (nyní odjížděl z Prahy v 9:11). Spojení z Prahy do Luhačovic bude nově zajištěno přípojným rychlíkem Velehrad od EC Košičan z Olomouce do Luhačovic. Další nový vlak bude rychlík Buchlov ze Starého Města u Uherského Hradiště (odj. 4:20) do Prahy hl.n. (příj. 8:13), který doplní ranní spojení do Prahy a měl by nahradit zpoždovaný noční rychlík z Košic.

Další rozšíření nabídky na střední Moravu zajistí nové večerní rychlé spojení. Dosavadní vlak Ex 523 Zlínský expres do Zlína pojedí o dvě hodiny později a vytvoří dosud chybějící večerní spojení z Prahy hl.n. v 19:17 ve směru do Olomouce a Zlína. Místo něj pojedí z Prahy v 17:17 nový expres Buchlov do Starého Města u Uherského Hradiště s přímými vozy do Zlína. Náhradou za zrušený noční mezistátní vlak Amicus bude vytvořen na okraji dne nový pár rychlíků Praha – Pardubice, který zajistí dopravu lůžkových a lehátkových vozů pro EN Metropol ve směru do jižní Evropy. V rámci optimalizace nabídky byl na této trase naopak zrušen pár vlaků Praha – Luhačovice jezdící v sedlové době. Odjížděl z Prahy po půl jedenácté dopoledne a v opačném směru do Prahy přijížděl po 13. hodině.

Další pozitivní změnou v dálkové dopravě je změna na rameni Brno – Olomouc – Zábřeh na Moravě – Šumperk / Jeseník. Dochází zde k rozšíření počtu přímých celotýdenních spojů Brno – Jeseník ze dvou na čtyři páry vlaků, které mají vždy přímé vozy do Šumperka. Zachován je i posilový víkendový vlak Brno – Jeseník. Další změnou u vlaků z Brna je doplnění večerního spojení Brno (odj. 19:22) – Tišnov – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod (přij. 20:56 hod.). Rychlík pojedí v pracovní dny a v neděli.

K dalším změnám dochází ve spojení Prahy a východních Čech. Na této trati je zrušen sedlový pár spojů Praha hl.n. (odj. 11:10) – Hradec Králové (přij. 12:51) a Hradec Králové (odj. 11:08) – Praha hl.n. (přij. 12:47 hod.). V trase Praha – Hradec Králové – Letohrad bude zachováno již jen jedno přímé spojení s klasickou rychlíkovou soupravou. V ostatních případech budou zajištěny v Hradci Králové přípojné spěšné vlaky.

Mezi Prahou a Jihočeským krajem dochází k několika změnám na obou tratích, tedy jak přes Tábor tak přes Písek. Na koridorové trati přes Tábor bude zrušeno letní sezónní spojení Praha – České Budějovice – Nové Údolí a také spojení Matthias Braun Praha – České Budějovice – Salzburg, které bude nahrazeno pouze vnitrostátním vlakem do jihočeské metropole. U dvou párů rychlíků bude omezen rozsah provozu, v jednom případě na pracovní dny, ve druhém na 6 dní v týdnu. Doprava na tomto rameni bude významně ovlivněna plánovanou modernizací 4. koridoru a velkým množstvím výluk, které si vyžádají časté zavedení náhradní autobusové dopravy. Na trati přes Písek bude zrušen jeden sobotní vlak s odjezdem z Českých Budějovic do Prahy hl.n. v 9:07 hod.

22. 11. 2010 Nový jízdní řád 2011 v mezistátní dopravě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8871/>)

U denních mezistátních spojů Českých drah dochází od 12. prosince jen k minimálním změnám a k velké části z nich dojde na zahraničních úsecích vlaků. Větší úpravy čekají noční dopravu do Polska, Ruska a na Slovensko, kde je vytvořen nový úspornější koncept. Ten snižuje počet nočních rychlíků, ale zachovává všechny důležité přímé noční relace lůžkových a lehátkových vozů. Změny se ale dotknou také nočního spojení Prahy s Curychem přes Salcburk.

Ve směru do Rakouska je zachován stávající model jízdního řádu s vlaky EuroCity v cca dvouhodinovém intervalu na trase (SRN – Děčín –) Praha – Brno – Wien (– Wiener Neustadt – Villach / Graz) a dvou párů vlaků této kategorie na trase Warszawa – Ostrava – Břeclav – Wien (– Villach). Protože spoj SC Smetana vedený jednotkou pendolino jel na této trase ve stejných časech konvečních vlaků a nebylo dostatečně využito výhod této soupravy při rychlejší jízdě v obloucích, bude tento spoj převeden do kategorie EuroCity a bude sestaven z běžných vozů standardu EuroCity. Jednotka pendolino bude nově využita u vlaku SC Slovenská strela.

Na trase Praha – České Budějovice – Linz – Salzburg dochází ke zrušení přímého vlaku Matthias Braun Praha – Salzburg a ke zrušení přímých vozů Praha – Zürich přes Rakousko a Praha – Zagreb. Důvodem je pokračující výstavba 4. koridoru s velkým množstvím výluk doprovázených náhradní autobusovou dopravou. Ty mají značně negativní dopad na jízdy lůžkových a lehátkových vozů na této trase. Nadále je však v provozu vlak Anton Bruckner Praha – Linz, který bude nově veden v kategorii rychlík místo InterCity, ale se zachováním současných komfortnějších vozů v relaci do Rakouska.

Stabilní je také rozsah dálkové dopravy mezi ČR a Německem. Z Prahy do Plzně a dále do Bavorska zůstávají v provozu dva páry vlaků Praha – München a dva páry vlaků Praha – Nürnberg. Spoje jsou provozovány v kooperaci se společností Arriva, která zajišťuje jejich provoz v Německu a poskytuje pro jejich provoz dvě soupravy. Dvě soupravy sestavené z komfortních vozů využívaných v síti EuroCity / InterCity poskytují pro tyto spoje České dráhy.

Z Čech směrem do severního Německa je zachován současný model dopravy vlaky EuroCity ve dvouhodinovém intervalu v relaci (Budapest / Wien –) Brno – Praha – Děčín – Berlin (– Hamburg /

Stralsund). Novinkou je prodloužení trasy vlaku EC 178 z Prahy (odj. v 6:31) do Berlína (příj. v 11:14) přes Angermünde až do polského Štětína (příj. ve 13:46). V odpoledních hodinách jede tento spoj zpět s odjezdem ze Štětína ve 14:32 a do Prahy přijede ve 21:28 hod. Beze změn jsou i přímá noční vlaková spojení do Švýcarska a Nizozemí přes Německo. Cestující z Prahy do Curychu mohou nadále využít vlak EuroNight/CityNightLine Canopus Praha – Dresden – Basel – Zürich. V provozu je nadále také spoj EuroNight Phoenix s přímými vozy do Amsterdamu.

Nejrozsáhlejší změny v mezinárodních jízdních řádech čekají noční spoje do Polska a Ruska, Běloruska a na Ukrajinu. Rychlík Silesia Praha – Kraków pojedje jen v trase Bohumín – Kraków a rychlík Vltava bude zkrácen jen na úsek Bohumín – Moskva. Přímé vozy, především lůžkové a lehátkové, z Prahy do Varšavy, Krakova, Moskvy, St. Peterurgu, Kyjeva a z Karlových Varů do Moskvy však budou zachovány. Z Prahy do Bohumína budou připojeny k jiným soupravám, např. k rychlíku Šířava (odjezd z Prahy hl.n. ve 21:17) nebo EuroNightu Slovakia (odjezd z Prahy ve 22:09 hod.). Beze změn bude zajištěno denní spojení do Polska vlaky EuroCity Praha Praha – Warszawa, Sobieski Wien – Warszawa i Polonia Villach – Wien – Warszawa a rychlíkem Orlice Pardubice – Wrocław.

Stabilní zůstává také rozsah mezinárodního jízdního řádu vlaků na Slovensko, do Maďarska a dále na Balkán. Rozsah změn je zde minimální. Nejčastěji se týkají vzájemné záměny odjezdů vlaků mezi sebou, pravidelná intervalová doprava např. vlaky EuroCity do Žiliny přes Valašsko i Ostravsko je však zachována. Nově tak např. EC Košičan z Prahy do Košic pojedje přibližně o dvě hodiny dříve, již po deváté hodině, zatímco v jeho čase v 11:17 hod. odjede vlak Ex Detvan z Prahy do Zvolena. Vlak EC Košičan nabídne i v nadcházejícím jízdním řádu přepravu osobních aut v trase Praha – Košice. Ani u noční dopravy nedochází k zásadním změnám, a tak se cestující svezou vlakem EuroNight Slovakia z Prahy do Košic (je nově trasován přes Ostravsko). Tento spoj poveze tradiční autovozy Praha – Poprad a Praha – Košice. Zachovány jsou i další dva noční spoje rychlíky Šířava z Prahy do Humenného a Excelsior z Chebu do Košic i různé přímé vozy mezi krajskými městy v ČR a na Slovensku. Nejvýznamnější novinkou při cestování na sever Slovenska je každodenní prodloužení vlaku Ex Leoš Janáček až do Zvolena a ve vybrané dny se zvýšenou frekvencí, například na začátku prázdnin, o Vánocích a Velikonocích, prodloužení vlaku Ex Hradčany Praha (odj. 15:17) – Žilina až do Košic, kam přijede ve 23:15 hod.

Přibližně dvouhodinový interval vlaků EuroCity je zachován také na trase Praha – Brno – Bratislava s pokračováním většiny spojů dále do Budapešti, v případě vlaku EC Avala bude zachováno přímé denní spojení Prahy s Bělehradem. I zde, podobně jako u severní trasy, dochází při zachování dvouhodinového intervalu k některým záměnám času odjezdů u jednotlivých spojů. Např. EC Jaroslav Hašek Praha – Budapešť pojedje nově o cca 2 hodiny později (odj. z Prahy hl.n. v 9:39), zatímco spoj EC Slovan Praha – Bratislava vyrazí nově o cca 2 hodiny dříve (odj. z Prahy hl.n. v 7:39). Novinkou je opětovné zavedení velmi rychlého ranního spojení Bratislavy s Prahou vlakem SC Slovenská strela, který bude veden jednotkou pendolino a nabídne o cca 20 minut rychlejší spojení obu metropolí než běžné vlaky EuroCity na této trati. Doba jízdy bude přibližně 3 a ¼ hodiny. Pendolino se bude vracet z Prahy do Bratislavy večer. Zrušen bude sezónní noční rychlík Amicus. Přímé vozy z Prahy do Budapešti budou nově vedeny rychlíkem Praha (odj. 23:10) – Pardubice, kde budou připojeny ke spoji EN Metropol. Druhou novinkou v tomto směru bude prodloužení vlaku EC Moravia Bohumín – Nové Zámky/Bratislava až do Budapešti. Spoj poveze také přímé vagóny z Varšavy přes Bohumín a Břeclav na Slovensko a do Maďarska. Novinkou bude také rychlík Nesebar, který bude v letní sezóně od konce června do začátku září jedenkrát týdně spojovat Prahu s bulharským Burgasem a řeckou Soluní (Thessaloniki). Ve vlaku budou zařazeny lůžkové a lehátkové vozy a vozy 2. třídy.

V průběhu jízdního řádu 2011 se uskuteční modernizace 58 vozů 1. a 2. třídy. Vozy obdrží například nové WC s uzavřeným systémem, klimatizaci a ve 2. třídě budou dosazeny také zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky (PC, mobilní telefony). Tyto vozy budou postupně nasazeny na spoje EuroCity do Rakouska, Polska a na Slovensko.

23. 11. 2010 Vysočina nebude doplácet ztrátovost vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/108039-vysocina-nebude-doplacet-ztratovost-vlaku/>)

České dráhy (ČD) společně s krajem Vysočina se snažily jízdou zdarma přilákat cestující k železniční dopravě. V mimořádném vlaku mohli ochutnat i čerstvé koláčky, obdržet drobné dárky od kraje Vysočina a navíc se mohli potkat s krajskými politickými špičkami, na trati mezi Jihlavou, Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou totiž mimořádně zasedla také rada kraje Vysočina. Oznámili dnes, že Vysočina nebude platit vyšší doplatky na ztrátovost osobních vlaků. "Na rozdíl od ostatních krajů nám se už v loňském roce podařilo dojednat s našimi dopravci na železnici, že máme zafixovanou částku," řekl pro ČT náměstek hejtmana Vysočiny Libor Joukl (ČSSD). Správa železniční dopravní cesty

plánuje, že zvýší úhradu za použití kolejí. Přestože by se Vysočiny tento problém dotknout neměl, cestující zdražení pocítí. Základní jízdné se sice od 12. prosince nezvýší, nižší ale budou poskytované slevy – třeba za zpáteční jízdenku nebo pro cestování rodin o víkendech.

24. 11. 2010 České dráhy končí s převážením zvířat jako zásilek

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-konci-s-prevazenim-zvirat-jako-zasilek/560511>)

České dráhy končí s převážením živých zvířat jako zásilek. Od 12. prosince, současně s novým jízdním řádem, bude možné živá zvířata po železnici převážet jen jako zavazadlo s lidským doprovodem. Uvedl to dnes Český rozhlas. Dráhy byly posledním přepravcem, který takovou službu umožňoval, už předtím podobnou službu přestala nabízet Česká pošta. Chovatelům tak podle rozhlasu nastávají těžké časy. Železnice své rozhodnutí brání tím, že musí respektovat nařízení Evropské unie, které přepravu živých zvířat zpřísňuje. "Před řadou let bylo možné posílat zvířata poměrně jednoduše – formou spěšnin. Později byl ten systém trochu složitější a přísnější na základě příslušné legislativy. I tehdy jsme zaznamenali kritiku a odpor ze strany chovatelů," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský.

Český svaz chovatelů zvířat se nyní obává o existenci některých výstav. Komplikovanější bude i výměna zvířat mezi chovateli z větší dálky. "Bylo to v normálních přepravkách, které se používaly na zvířata, nic zvláštního k tomu nebylo potřeba. Když chovatel potřeboval koupit nebo vyměnit zvířata, poslal je třeba z Čech na Moravu nebo jinam a bylo to bez problémů. A toto se ruší," uvedl předseda svazu Jiří Král. Svaz se pokusí s dráhami vyjednávat. Pokud se to nepodaří, majitelům zvířat nezbude, než své chovance vozit autem nebo je při cestách vlakem osobně doprovázet, dodal Český rozhlas.

25. 11. 2010 Širokorozchodná dráha na Slovensku nebude

Zdroj: E15.cz (<http://www.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sirokorozchodna-draha-na-slovensku-nebude>)

Plán širokorozchodné železnice na Slovensku se ruší. Uvedla to v rozhovoru pro týdeník Plus 7 dní slovenská premiérka Iveta Radičová. Projekt za 4,6 miliardy eur (113,6 miliardy korun), který měl zemi spojit s Ruskem, prosazovala bývalá vláda Roberta Fica. „Nebude. Překládka zůstane v Čierné nad Tisou,“ odpověděla Radičová na otázku týkající se plánované trati. Dodala, že plánuje návštěvu Moskvy, kde by chtěla debatovat i o výstavbě železnice a celé téma uzavřít. Širokorozchodná železnice měla vést z Ruska přes Ukrajinu a Slovensko do Rakouska. Moskva si od ní slibovala, že usnadní výměnu zboží mezi Asií a Evropou, která je nyní komplikována nutností překládky zboží na vagóny s normálním rozchodem kol.

Plán na výstavbu trati byl už dříve předmětem kritiky ze strany nyní vládnoucí středopravé koalice, která jej považovala za nevýhodný a obávala se propouštění v překladišti v Čierné nad Tisou. Zastánci projektu naopak tvrdili, že pokud se železnice nepostaví na Slovensku, vybuduje ji Maďarsko. Slovensko už jednu širokorozchodnou trať má, vede z Ukrajiny až ke Košicům. Železnici vybudovanou za socialismu využívá například společnost U.S. Steel Košice pro dopravu železné rudy. Železniční společnosti dotčených zemí se dohodly na vypracování studie proveditelnosti stavby, kterou zadaly konsorciu vedenému německou poradenskou firmou Roland Berger. Původní termín jejího dokončení, stanovený na polovinu října, byl podle slovenských Hospodářských novin prodloužen do 15. prosince.

25. 11. 2010 ČD skončily po 3. čtvrtletí se ziskem 48 milionů Kč

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-8908/>)

Ve třetím čtvrtletí vykázaly České dráhy kladný hospodářský výsledek, a to přes to, že na základě dlouhodobých smluv zaplatily kraje za zajištění osobní dopavy během prvních devíti měsíců o 52 milionů méně než loni. Za dobrým výsledkem jsou hlavně vnitřní úspory firmy v řádu stovek milionů a vyšší tržby za přepravu cestujících, především za prodej jízdních dokladů, které meziročně rostly o 2,7 % a dosáhly 4,5 miliardy Kč. Ke konci září tak ČD vykázaly kladný hospodářský výsledek 48 milionů Kč, což je o 548 milionů Kč lepší než za stejné období loňského roku. Provozní výsledek před započtením odpisů (EBITDA) dosáhl kladné hodnoty 1 196 milionů Kč.

„Celkové tržby za prvních devět měsíců dosáhly téměř 22 miliard korun. Velmi pozitivní je růst tržeb z přepravy cestujících, kde jsme od ledna do září meziročně utržili o 117 milionů víc. Tento výsledek je o to významnější, že jsme loni nezdražovali jízdné a v cenách jízdenek jsme nezohlednili ani lednové zvýšení sazby DPH z 9 na 10 %,“ doplňuje generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. „Oproti tomu náklady jsme udrželi na zhruba stejné úrovni jako loni, tedy na částce 21,9 miliard.“ V této oblasti se firmě daří snižovat především osobní náklady (meziroční pokles o 4 %, resp. 386 milionů) a náklady na trakční energii, které díky novému způsobu nákupu elektřiny klesly meziročně o 165 milionů Kč. „Díky těmto úsporám jsme naopak mohli za devět měsíců vynaložit mnohem více prostředků do oprav, především železničních vozidel. Tato položka nám meziročně vzrostla o 497 milionů na 1,4 miliardy korun,“ dodává Petr Žaluda.

25. 11. 2010 Britská vláda bude investovat do železnic přes 20 miliard liber

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/britska-vlada-bude-investovat-do-zeleznic-pres-20-miliard-liber/561367>)

Britská vláda bude investovat do železnic přes 20 miliard liber (přes 600 miliard Kč), odložila ale rozhodnutí, jak nahradit stárnoucí rychlíky Intercity. Plány mají uvolnit přeplněnou železniční dopravu, uvedlo dnes britské ministerstvo dopravy. Vládní kroky sklidily kritiku opozičních labouristů za to, že schválené výrazné zvýšení jízdného od ledna přijde roky před tím, než budou v dopravě vidět změny k lepšímu. Celková oprava trasy Thameslink, která spojuje jižní pobřeží Anglie s městy na severním okraji Londýna, pohlít šest miliard liber, uvedl dnes ministr dopravy Philip Hammond ve zprávě pro parlament. Investice má také téměř zdvojnásobit počet vlaků, které na trati projíždějí centrem Londýna v dopravních špičkách dne.

Ministerstvo posuzuje nabídky dvou konsorcií, která chtějí dodat kolem 1200 nových elektrických vozů pro program Thameslink. Jedno konsorcium vede německý Siemens, druhé kanadský Bombardier Transportation. Úřad chce oznámit na jaře, komu z nich dá přednost. Hammond dodal, že vláda poskytne během čtyř let společnosti Network Rail, která provozuje a udržuje železniční síť, 14 miliard liber. Další 750 milionů liber půjde během čtyř let na rychlíkové tratě. Rozhodnutí o výměně vlaků Intercity má padnout až v příštím roce. Analytici tyto náklady odhadují na 7,5 miliardy liber. Nové investiční plány příštího roku, co vláda minulý měsíc představila cíl snížit veřejné výdaje o 81 miliard liber, aby se vypořádala s obřím deficitem. Ten je nyní nad deseti procenty hrubého domácího produktu. Kabinet ale považuje investice do železnic za nezbytné pro budoucnost ekonomiky navzdory úspornému programu, napsala agentura Reuters.

26. 11. 2010 ČD: Pendolino letos sníží účetní ztrátu na polovinu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-pendolino-letos-snizi-ucetni-ztratu-na-polovinu/561721>)

Soupravy pendolino, které provozují České dráhy jako jediné vlaky na komerční bázi, sníží letos účetní ztrátu zhruba na polovinu. Zatímco v minulém roce generovalo sedm souprav téměř půlmiliardovou celkovou ztrátu, letos to bude zhruba 250 milionů korun. Na dotaz ČTK to řekl mluvčí drah Radek Joklík. Podle drah rychlovlaky vykazují ztrátu především kvůli odpisům a dluhům z 90. let, samotný provoz je ziskový v řádech desítek milionů korun. Jak uvedl Joklík, letos vzrostly tržby za jízdenky a rezervace, největší vytíženost – kolem 60 procent – vykazují vlaky na trase Praha – Ostrava. Pendolina začala jezdit v pravidelném provozu přesně před pěti lety mezi Ostravou a Prahou, zkušební provoz na trati Praha - Děčín začal už o rok dříve. Od jízdního řádu, který začal platit 11. prosince 2005, nesou vlaky produktové označení SuperCity Pendolino. Do vínku přitom dostaly rovnou miliardovou ztrátu, kterou zapříčinil krach ČKD, kde byly vlaky původně objednány. Místo deseti souprav tak podnik mohl koupit pouze sedm, což se prý dodnes projevuje v ekonomice pendolin.

Nižší než předpokládaný počet vlaků ovlivňuje jejich nasazení. Pendolina jezdí pouze na dvou koridorových větvích, z Prahy do Ostravy a z Prahy do Brna. Brněnská pendolina zajíždějí i do zahraničí, letos pouze do Vídně. V prosinci ovšem dráhy rychlovlaky z Vídně stáhnou a po roční pauze je pošlou opět jako Slovenskou strelu do Bratislavy. Původně se s rychlovlaky počítalo i na obsluhu trati Praha – Berlín, to se však nedá v blízké budoucnosti očekávat. "Pendolina budou prioritně nasazována na vnitrostátní spoje na trasách Praha – Ostrava a Praha – Brno – Bratislava. Tento model je v tuto chvíli ekonomicky nejzajímavější," uvedl Joklík. Dráhy pendolina přes jejich ztrátovost považují za svou vlajkovou loď, neboť nabízejí vyšší úroveň a kulturu cestování, než je

v tuzemsku obvyklé. "Na trase Praha – Ostrava se pendolino stalo fenoménem a přineslo nám o 35 procent více cestujících," dodal mluvčí.

27. 11. 2010 Velké Hamry mají novou železniční zastávku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/108406-velke-hamry-maji-novou-zeleznicni-zastavku/>)

Ve Velkých Hamrech u Tanvaldu zahájila Správa železniční dopravní cesty zkušební provoz nové zastávky. Zastávka Velké Hamry město leží na trati Tanvald – Železný Brod, v okolí Tanvaldu je to letos už čtvrtá nová železniční zastávka. Cena její stavby byla 6,5 milionu korun, informovala mluvčí mikroregionu Tanvaldsko Kateřina Preusslerová. Zastávka má podobu jednostranného 90metrového nástupiště s přístupovými rampami, opěrnou zdí a přístřeškem z ocelové konstrukce a kaleného skla. Během stavby nové zastávky se dočkala opravy přilehlá silnice, proběhla také oprava kanalizace.

První vlak zastavil na zastávce Velké Hamry město, která leží severně od hamerského nádraží, dnes ve 4:29. Prozatím zastavují pouze regionální spoje, zatímco rychlíky na lince Praha – Tanvald, které mezi Železným Brodem a Tanvaldem zastavují na všech ostatních místech, zatím budou novou zastávku projíždět. Stavět s nimi během zkušebního provozu není možné. Zkolaudována bude zastávka až 30. června 2011, poté by na ní rychlíky měly začít stavět.

Projekt Zlepšení dopravní obslužnosti území Mikroregionu Tanvaldsko zahrnuje výstavbu čtyř železničních zastávek a výměnu 18 čekáren na autobusových zastávkách v městech Desná, Smržovka a Velké Hamry. Jeho cílem je zkvalitnění dopravní obslužnosti obcí mikroregionu. Celkové náklady jsou zhruba 29 milionů korun, z toho 24,8 milionu pokryje dotace z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod.

27. 11. 2010 Pardubice připravují proměnu nádraží – jako první vymění fotografie

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/108407-pardubice-pripravuji-promenu-nadrazi-jako-prvni-vymeni-fotografie/>)

Dnes už historické fotografie míst bývalého Československa, které zdobí halu pardubického nádraží, zmizí v nejbližších dnech. Nahradit by je měly snímky nové, které však už budou představovat návštěvníkům pouze Pardubice a Pardubický kraj. Následovat budou i další úpravy stárnoucího nádraží, v příštích letech by měl vzniknout i autobusový terminál hned před staniční budovou. Současné pardubické hlavní nádraží bylo otevřeno v roce 1958, od té doby se nedočkalo mnoha změn a v hale je to poznat. "Fotografie staré desítky let jsou zažloutlé a poškozené. V nejbližších dnech budou nahrazeny fotografiemi novými," řekl krajský ředitel Českých drah Michal Štěpán. Další novinkou na nádraží budou informační kiosky, které už jsou cestujícím k dispozici na mnoha velkých stanicích.

Dráhy by chtěly návštěvníkům nádraží zpřístupnit ochozy, kde je vzduchotechnika zakrytá vzrostlými palmami v květináčích. "Máme připravenou studii, kterou představíme v polovině prosince," řekl Štěpán s tím, že by bylo možné využít po roce 2013 evropské dotace. Největší změnou v podobě stanice by měla být přístavba autobusového terminálu. "Město připravuje projekt a bude se ucházet o dotace ze švýcarských fondů. Teď probíhá taková ta rutinní fáze, projekt se bude připravovat deset až dvanáct měsíců," uvedl ředitel Štěpán.

27. 11. 2010 Z Helsinek do Petrohradu začne jezdit Pendolino

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/108425-z-helsinek-do-petrohradu-zacne-jezdit-pendolino/>)

Hodinu a půl uspoří lidé, kteří se v příštím roce vydají na cestu z Helsinek do Petrohradu. Se změnou jízdního řádu 12. prosince začnou mezi oběma severskými metropolemi jezdit rychlovlaky s naklápacím systémem Pendolino, které se šesti zastávkami ujedou celou trasu za 4 hodiny a 36 minut. Od prosince budou v provozu dva páry spojů, od léta přibudou další dva páry vlaků. Přes problémy, které měly Finské železnice (VR) s vlaky Pendolino, když je zaváděly do provozu na vnitrostátních linkách, koupily pro spojení nazvané Allegro další obdobné jednotky. V sedmivozových soupravách je řazen jeden vagon první třídy, jeden restaurační vůz a pět vozů druhé třídy. Jízdenka z Helsinek až do Petrohradu bude stát pro druhou třídu 84 eur, pro první třídu 134 eur. V současnosti jezdí z Helsinek do Petrohradu tři vlaky denně, jeden z nich však pokračuje do Moskvy a v Petrohradu zastavuje uprostřed noci. Každý spoj má jinou jízdní dobu, nejrychlejší z nich jede 5 hodin a 52 minut.

29. 11. 2010 Hala pražského Hlavního nádraží je hotova, stěhují se sem obchody

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/hala-prazskeho-hlavniho-nadrazi-je-hotova-stehuji-se-sem-obchody/562828>)

Odbavovací hala pražského Hlavního nádraží je po čtyřech letech prací kompletně zrekonstruovaná. Po krátkém úklidu zpřístupní dělníci cestujícím ještě tento týden poslední uzavřenou jižní část, kam se vzápětí začnou stěhovat obchodníci. Na dotaz ČTK to dnes řekl zástupce investorské společnosti Grandi Stazioni Martin Hamšík. "Stavebně je to hotové, nyní probíhá pouze závěrečný úklid, zábrany by se mohly odstranit možná už v úterý," řekl Hamšík. Prostor pro cestující se tak zvětší skoro na dvojnásobek, mimo jiné se rozjede druhý pár pohyblivých pásů mezi dolní a horní částí haly, budou zprovozněny výtahy a otevřen jižní tunel vedoucí k nástupištím.

Nové prostory postupně obsadí také obchodníci, podle Hamšíka jim bude stěhování trvat několik měsíců. "Jsou ale dva nebo tři nájemci, kteří chtějí stihnout ještě předvánoční období," řekl Hamšík. V nejbližších dnech by tak měla vítat první zákazníci například parfumerie Sephora. Delší dobu si naopak vzhledem k rozsahu sortimentu vyžádá nastěhování supermarketu Billa. Velikost obchodních ploch se na nádraží rozroste o 5 000 metrů čtverečních na téměř 10.000 metrů čtverečních.

Rekonstrukce největší železniční stanice v republice začala přesně před čtyřmi lety. Během této doby se z nevábně vyhlížející tmavé haly stalo moderní obchodní a dopravní centrum. Poslední fázi rekonstrukce za celkem miliardu korun bude oprava secesní Fantovy budovy, která ale ztratila svou původní funkci už v 70. letech minulého století po otevření nové budovy směrem do Vrchlického sadů. Grandi Stazioni nyní jedná s možnými nájemci Fantovy budovy, kde by měla vzniknout například restaurace nebo výstavní sál, aby jim rekonstrukci takřkajíc ušila na míru. Hlavní nádraží je nejméně navštěvovanější v ČR, měsíčně tudy projde až milion "vlakových" cestujících, další desítky tisíc lidí tudy projdou z metra nebo z ulice. Za svou investici má Grandi Stazioni celý areál v pronájmu na 30 let.

29. 11. 2010 Začíná oprava dvorany pražského Masarykova nádraží, hala se uzavře

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacina-oprava-dvorany-prazskeho-masarykova-nadrazi-hala-se-uzavre/562983>)

České dráhy ve spolupráci se společností Masaryk Station Development zahajují rekonstrukci historické dvorany pražského Masarykova nádraží. Dělníci v příštích hodinách uzavřou podstatnou část haly, stavební práce provede společnost Průmstav, sdělil dnes ČTK mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Ukončení prací se podle něj předpokládá na přelomu léta a podzimu 2011, výši investice neuvedl.

Dvorana, kterou měsíčně projde kolem 300.000 cestujících, je zřejmě nejzanedbanější částí nádraží. Litinovou konstrukci z 19. století a dřevěnou prosklenou střechu musejí od letoška podírat provizorní dřevěné vzpěry. "Během příštích hodin tak bude uzavřena podstatná část dvorany. Nebude možný například přímý průchod od nástupišť do Havlíčkovy ulice k zastávkám tramvají. Cestující budou muset procházet bočními východy," popsal Šťáhlavský.

V úvodní fázi rekonstrukce se v příštích týdnech uskuteční rozsáhlý průzkum historické dřevěné dvorany, která je podle Šťáhlavského v České republice zcela unikátní. "Podrobnou prohlídkou projde každý díl a bude rozhodnuto o způsobu jeho opravy, respektive náhrady tak, aby byla zachována maximální historická hodnota budovy," uvedl mluvčí. Následující stavební práce se podle něj dotknou střešních konstrukcí, sloupů a kanalizačního systému.

Masarykovo nádraží je nejstarší pražskou stanicí a hlavní objekty, výpravní budova či příjezdová hala, slouží svému účelu již od roku 1845, tedy již 165 let. Masarykovo nádraží tak patří mezi nejstarší stanice sloužící stále svému účelu nejen v České republice, ale v celé Evropě. Společnost Masaryk Station Development připravuje obnovu Masarykova nádraží a přilehlých nemovitostí od svého vzniku v roce 2004. Podle databáze Prodata v ní mají České dráhy 34 procent, zbytek vlastní společnost Masaryk Station Investment.

Odbavovací hala pražského Hlavního nádraží, které je největší železniční stanicí v republice, je naproti tomu po čtyřech letech prací kompletně zrekonstruovaná. Po krátkém úklidu zpřístupní dělníci cestujícím ještě tento týden poslední uzavřenou jižní část, kam se vzápětí začnou stěhovat obchodníci. Rekonstrukce začala před čtyřmi lety, investorem byla společnost Grandi Stazioni, která má celý areál v pronájmu na 30 let.