

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2007

OBSAH

01. 12. 2007	PŘI SRÁŽCE VLAKŮ V CHICAGU OSM VÁŽNĚ ZRANĚNÝCH.....	4
01. 12. 2007	PENDOLINO V PRAZE VYKOLEJILO NA POŠKOZENÉ KOLEJNICI (SC 507, KYJE – DOLNÍ POČERNICE)	4
02. 12. 2007	OBRAZEM: PENDOLINO VYKOLEJILO, ZAČALY MANÉVRY.....	5
02. 12. 2007	NA NÁDRAŽÍ U PRAHY SE PŘEKLÁDAL RADIOAKTIVNÍ MATERIÁL (MĚSÍCE U PRAHY)	6
03. 12. 2007	NÁHRADNÍ SOUPRAVA NA VLACÍCH SUPERCITY (SC 509 A SC 512, 2. – 8. PROSINCE 2007).....	6
03. 12. 2007	NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ V PRAZE POKRAČUJE REKONSTRUKCE.....	6
03. 12. 2007	ŽELEZNICE DESNÁ KOUPILA SOUPRAVU REGIONOVA.....	7
03. 12. 2007	OD 9. PROSINCE BUDOU VŠECHNY VLAKY NEKUŘÁCKÉ	7
03. 12. 2007	DRÁŽNÍ INSPEKCE: NEHODU PENDOLINA ZŘEJMĚ ZPŮSOBILA PRASKLÁ KOLEJ	8
03. 12. 2007	V ROUDNICI NAD LABEM VYKOLEJIL VLAK	9
04. 12. 2007	ČESKÉ DRÁHY NABÍDNOU SERVIS „VYŠŠÍ“ PRVNÍ TŘÍDY SC CLASS VE VYBRANÝCH VLACÍCH INTERCITY	9
04. 12. 2007	KOLEJ NIKDO NENAŘÍZL, TVRDÍ DRÁŽNÍ INSPEKCE O NEHODĚ PENDOLINA.....	10
04. 12. 2007	ČD PŘESTANOU SPRAVOVAT KOLEJE, SCHVÁLILA VLÁDA	10
05. 12. 2007	SE ZÁKAZNICKOU KARTOU ČESKÝCH DRAH BUDOU TRAŤOVÉ JÍZDENKY O ČTVRTINU LEVNĚJŠÍ	11
05. 12. 2007	INVESTICE DO ŽELEZNICE VZROSTOU PŘÍŠTÍ ROK O 7,5 NA 25 MLD. KČ.....	11
06. 12. 2007	FITTIPALDI ŘÍDIL PENDOLINO PROTI PŘEDPISŮM, ZJISTILA INSPEKCE	12
06. 12. 2007	PŘES INTERNET A TELEFON KOUPI ZÁKAZNÍCI NOVĚ JÍZDENKY NA RYCHLÍKY A EXPRESY, MÍSTENKA JE ZDARMA.....	13
06. 12. 2007	NA ADVENTNÍ KŘIVOKLÁT PARNÍM VLAKEM ČESKÝCH DRAH (8. PROSINCE 2007).....	13
07. 12. 2007	VLAKY POJEDOU OD NEDĚLE JINAK.....	14
07. 12. 2007	NOVÝ CITYELEFANT PRO MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ A ZAHÁJENÍ PROVOZU NA ZASTÁVCE OSTRAVA CENTRUM.....	14
07. 12. 2007	O VÍKENDU ZAČNOU NA NÁDRAŽÍ V HAVLIČKOVĚ BRODU FUNGOVAT NOVÉ POKLADNY	15
07. 12. 2007	ESKO JAKO SPOJENÍ PRO MĚSTO, NOVÉ OZNAČENÍ A LINKOVÝ SYSTÉM VLAKŮ PRAŽSKÉ PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY.....	15
08. 12. 2007	DOPRAVU VE FRANCII OPĚT NARUŠÍ STÁVKY (12. – 13. PROSINCE 2007).....	17
08. 12. 2007	VEDLEJŠÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ V ČESKU DOPLÁCEJÍ NA MODERNIZACI HLAVNÍCH KORIDORŮ.....	17
09. 12. 2007	ODE DNEŠKA PLATÍ NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD ČD.....	18
09. 12. 2007	ZKRAT V PRAZE ZPOZDIL VLAKY AŽ O DVĚ HODINY	18
09. 12. 2007	ČESKÉ DRÁHY POVEDE PETR ŽALUDA (OD ÚNORA 2008)	18
10. 12. 2007	POŠLETE LETOS DÁRKY VLAKEM (ČD-KURÝR, 100 KČ, 9. – 31. PROSINCE 2007).....	19
10. 12. 2007	ČESKÉ DRÁHY ZRUŠILY NA ÚSTECKU DESÍTKY SPOJŮ.....	19

11. 12. 2007	SEVERNÍ A JIŽNÍ KOREU SPOJUJE PRAVIDELNÁ VLAKOVÁ LINKA.....	20
11. 12. 2007	VLAKY SE ŠEDESÁT LET PROHÁNĚLY NAD GRANÁTY (BŘECLAV).....	20
11. 12. 2007	OPERAČNÍ PROGRAM DOPRAVA SCHVÁLEN	20
11. 12. 2007	BETLÉMSKÉ SVĚTLO ROZVEZE VLAK	21
11. 12. 2007	TRAŤ Z BUDĚJOVIC DO H. DVOŘIŠTĚ ČEKÁ OBNOVA ZA 1,77 MILIARDY KČ	21
11. 12. 2007	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU (PRAHA – HAVLÍČKŮV BROD – BRNO)22	
12. 12. 2007	ZAHÁJENÍ KOLAUDAČNÍHO ŘÍZENÍ: ELEKTRIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU VČ. PEŮ ŠATOV – STÁTNÍ HRANICE	22
12. 12. 2007	ČD YETTI BUDE VOZIT LYŽAŘE NA ŠUMAVU (15. PROSINCE 2007 POPRVÉ) .	22
12. 12. 2007	DRÁHY NEZVLÁDLY JÍZDNÍ ŘÁD, ZPOŽDĚNÍ JSOU HODINOVÁ (PRAHA)	23
13. 12. 2007	PO VČEREJŠÍM KOLAPSU JEZDÍ VLAKY OPĚT VČAS (PRAHA)	23
13. 12. 2007	NAŠI STROJVEDOUČÍ JEZDÍ S TAURUSY AŽ DO BRNA	24
13. 12. 2007	AUTOMAT UMOŽNÍ PLATBU IN-KARTOU.....	24
13. 12. 2007	TAKÉ ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY MODERNIZUJÍ.....	25
13. 12. 2007	CHEB ČTYŘIKRÁT JINAK (HISTORIE VÝPRAVNÍ BUDOVY).....	25
13. 12. 2007	DRÁHY CHYSTAJÍ VLASTNÍ RESTAURAČNÍ SÍŤ POD ZNAČKOU LA ROCKET (PARDUBICE, PRAHA-LIBEŇ).....	27
13. 12. 2007	ŽELEZNIČNÍ ODBORY CHTĚJÍ 15PROCENTNÍ RŮST MEZD.....	27
14. 12. 2007	VRACENÍ JÍZDNÉHO ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKU? POČKÁME SI	28
14. 12. 2007	ZMĚNA NÁZVU ZASTÁVEK: BOCANOVICE (BOCONOWICE), VENDRYŇĚ (WĘDRYNIA)	28
14. 12. 2007	ZMĚNA NÁZVU STANIC: ČESKÝ TĚŠÍN (CZESKI CIESZYN), BYSTRICE (BYSTRZYCA), NÁVSÍ (NAWSIE)	28
14. 12. 2007	SŽDC ZAHÁJILA REKONSTRUKCI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BŘECLAV	28
14. 12. 2007	V PONDĚLÍ ZAČNE ČASOVĚ NEOMEZENÁ STÁVKA MAĎARSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ	29
16. 12. 2007	V ITÁLII STRÁVILI CESTUJÍCÍ KVŮLI PORUŠE NOC VE VLAKU	30
17. 12. 2007	V PRAŽSKÉM DEPU FUNGUJE JEDNA Z NEJMODERNĚJŠÍCH MYCÍCH LINEK V EVROPĚ.....	30
17. 12. 2007	STÁVKA PROTI ZMĚNĚ POJIŠTĚNÍ ZASTAVILA VLAKY V MAĎARSKU.....	31
17. 12. 2007	DRÁHY NAHRAZUJÍ NÁDRAŽNÍ BUFETY NOVÝMI RESTAURACEMI (LA ROCKET).....	31
18. 12. 2007	ČESKÉ DRÁHY POSÍLÍ PŘED VÁNOCI DÁLKOVÉ SPOJE, UŽ TEĎ JE ALE ŘADA VLAKŮ V PODSTATĚ VYPRODÁNA	32
18. 12. 2007	STÁVKA V MAĎARSKU SKONČILA, NEPŘINESLA VŠAK OČEKÁVANÝ VÝSLEDEK	32
18. 12. 2007	ČD MAJÍ NOVOU KOLEKTIVNÍ SMLOUVU, MZDY VZROSTOU O 7,6 PROCENT	33
19. 12. 2007	VLAKOVÉ NEŠTĚSTÍ V PÁKISTÁNU SI VYŽÁDALO NEJMÉNĚ 58 OBĚTÍ.....	34
19. 12. 2007	MEZI ŽENEVOU A PAŘÍŽÍ SE SRAZIL VLAK TGV S KAMIONEM	34
19. 12. 2007	PASOVÉ KONTROLY VE VLACÍCH BUDOU MINULOSTÍ, V PÁTEK VSTOUPÍME DO SCHENGENSKÉHO PROSTORU.....	35
19. 12. 2007	MŮŽETE ZA SRÁŽKY NA PŘEJEZDECH, TVRDÍ INSPEKTOŘI. DRÁHY NESOUHLASÍ.....	35
19. 12. 2007	DO ROKU 2010 MŮŽE ŽELEZNICE PROPUSTIT AŽ 4000 ZAMĚSTNANCŮ	37
20. 12. 2007	VOZÍČKÁŘŮM SLOUŽÍ DALŠÍ MOBILNÍ PLOŠINA PRO SNADNÝ NÁSTUP DO VLAKU, TENTOKRÁT VE VESELÍ NAD LUŽNICÍ	37

20. 12. 2007	OBCE SI OBJEDNAJÍ VLAK, KTERÝ ÚSTECKÝ KRAJ JIŽ NECHTĚL DOTOVAT (DĚČÍN – OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	38
21. 12. 2007	PROVOZ VLAKŮ NA ŠTĚDRÝ DEN A O VÁNOČNÍCH SVÁTCÍCH.....	38
21. 12. 2007	POSILOVÝ VLAK „SNĚHULÁK“ (PLZEŇ HL.N. - ŽELEZNÁ RUDA).....	39
21. 12. 2007	DRAHÁM HROZÍ POKUTY OD STŘEDOČESKÉHO KRAJE	39
21. 12. 2007	V KOLÍNĚ VYKOLEJIL VLAK EUROCIITY, NIKDO NEBYL ZRANĚN	39
22. 12. 2007	REKONSTRUKCE HL. NÁDRAŽÍ V PRAZE: PRVNÍ OBCHOD OTEVŘEN.....	39
27. 12. 2007	STUDENT AGENCY PODRAŽÍ, VLAK DO BRNA ZLEVNÍ.....	40
27. 12. 2007	ČESKÉ DRÁHY INVESTUJÍ V ROCE 2008 TĚMĚŘ O MILIARDU VÍCE DO OBNOVY VOZOVÉHO PARKU.....	40
28. 12. 2007	NA SILVESTRA NEPOJEDE VĚTŠINA REGIONÁLNÍCH VLAKŮ	42
31. 12. 2007	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI STŘÍBRO – PLANÁ U MARIÁNSKÝCH LÁZNÍ	42
31. 12. 2007	DRÁHY NABÍDNOU LEVNÉ JÍZDENKY Z PRAHY DO BRNA A CHOMUTOVA	42
31. 12. 2007	SILVESTROVSKÝ VLAK Z VIMPERKA OBSADILI SKŘETI, KOSMONAUT I ELFOVÉ.....	43

01. 12. 2007 Při srážce vlaků v Chicagu osm vážně zraněných

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zesveta/index_view.php?id=242485)

Chicago - Srážka osobního a nákladního vlaku v Chicagu si v pátek vyžádala osm těžce zraněných a nejméně 70 pasažérů z celkem asi 190 cestujících bylo podle listu The New York Times posláno na kontrolu do nemocnice. O příčině nehody zatím nejsou známy podrobnosti, místní úřady ale vyloučily terorismus, napsala agentura AP.



Nehoda se stala v pátek před polednem místního času, když vlak, který převážel cestující z Michiganu do Chicaga, narazil v jižní části města do nákladního vlaku. Nejvážnější zranění utrpěli zřejmě zaměstnanci dopravní společnosti Amtrak, jež v USA provozuje meziměstskou vlakovou dopravu, kteří byli v době nehody v lokomotivě. Nejméně jedna osoba musela být z poškozeného vlaku vyprošťována těžkou technikou.

Podle mluvčího Amtraku zatím není jasné, co nehodu způsobilo. Není ani jisté, který z vlaků byl na špatných kolejích. Nehodu nyní na místě vyšetřuje skupina expertů.

01. 12. 2007 Pendolino v Praze vykolejilo na poškozené kolejnici (SC 507, Kyje – Dolní Počernice)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/pendolino-sjelo-v-praze-z-koleji-nikomu-se-nic-nestalo-ppd-domaci.asp?c=A071201_122543_domaci_ton)

Rychlovlak Pendolino vykolejil v Praze-Kyjích. Mimo trať se dostalo všech sedm vozů soupravy, oznámila Drážní inspekce. Pravděpodobnou příčinou nehody je podle ní poškozená kolejnice. Někdo ji zřejmě nařízl. Vlak jel naštěstí pomalu, takže se nikomu nic nestalo.



Vlak SuperCity 507 vyjel před polednem z hlavního města směrem na Ostravu. Mezi zastávkami Praha-Kyje a Praha-Dolní Počernice ale jeho cesta předčasně skončila, když souprava "vyskočila" z kolejí.

"Nikdo nebyl zraněn. Trať je zde dvoukolejná, takže provoz mezi Libní a Běchovicemi je omezen na jednu kolej," potvrdil iDNES.cz náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera.

Vlak jel zrovna poměrně pomalu, když se ozvala rána. Strojvůdce proto okamžitě použil rychlobrzdu, uvedl mluvčí drah.

Lidé si po chvíli přestoupili do vlaku EuroCity směřujícího na Brno.

"Než vlak zcela zastavil, jel po pražcích, takže celkem dlouhý úsek tratě je zničený," popsal iDNES.cz jeden z cestujících. Pendolino jelo po pražcích asi 400 metrů.

Nehodu mohla způsobit naříznutá kolejnice

Zpočátku nebylo jasné, kolik vozů "vyšinulo". Drážní inspektor později sdělil iDNES.cz, že se mimo koleje dostala celá souprava. V místě nehody je kolejnice v délce zhruba dvou metrů rozlámaná na několik částí (viz následující foto).

Kolejnice byla v místě nehody rozlámaná na několik částí. Inspektoři dokonce našli opracovaný řez.

Není vyloučeno, že se snažil někdo vlak vykolejit úmyslně. "Na jednom kusu kolejnice se našel opracovaný řez, takže je pravděpodobné, že šlo o úmysl," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Jan Kučera z Drážní inspekce ale volil opatrnější slova. "Zatím víme, že na kolejnici je lom, vše se teprve vyšetřuje. Rozhodně už nejde jednoznačně potvrdit, že to byl úmysl."

Policie vyšetřuje obecné ohrožení

Všechny poničené části poslali inspektoři na expertizu, která objasní příčinu nehody. Na místo dorazili také policejní pyrotechnici, aby zjistili, zda se někdo nesnažil do kolejiště umístit nálož. "Je to úsek, na kterém dříve došlo k sabotážím," podotkl mluvčí drah.

Policie však pokus o explozi předběžně vyloučila. "Pyrotechnik prvotním ohledáním nezjistil jakékoliv známky po trhavině či výbuchu jako takovém. Nicméně zajistil na místě stopy, které budou podrobeny znaleckému zkoumání v oboru chemie pro případné zjištění přítomnosti povýbuchových zplodin," sdělil iDNES.cz policejní mluvčí Tomáš Hulan.

Kriminalisté podle něj případ vyšetřují pro podezření z trestného činu obecné ohrožení.

Škoda jde do desítek milionů

Kučera odhadl, že kolej musela prasknout již před příjezdem vlaku nebo těsně po příjezdu prvního vozu. Pokud by se tak stalo až pod dalšími vagony, následky by mohly být mnohem horší. Strojvůdce by tak mohl zareagovat mnohem později a vykolejené vozy za sebou vléci.

Trať je v místě nehody v terénním zářezu, takže přístup k vykolejenému vlaku byl komplikovaný. Na místo přijeli vyšetřovatelé ve speciálním vlaku. Škodu na soupravě předběžně odhadli na 25 milionů. Zhruba sto tisíc bude stát oprava kolejí.

Cestujícím zastavilo u nehody EuroCity

Zhruba 150 cestujících z pendolina si přestoupilo hned na místě, protože u nehody zastavilo EuroCity Hungaria. Pasažéry směřující na Olomouc a Ostravu ovšem čekaly ještě dva neplánované přestupy, protože EC v České Třebové uhýbá na jih.

V Pardubicích si přestoupili na mezinárodní rychlík, který je dovezl do Hranic na Moravě, kde na ně počkal osobní vlak. Vlaková četa z pendolina jim pomohla se zavazadly až do cílové stanice.

O štěstí mohou mluvit fotbalisté pražské Sparty, kteří se dnes přesouvali také pendolinem do Ostravy, kde zítra sehrají ligový zápas s Baníkem. Fotbalisté si ale koupili jízdenky až na odpolední spoj.

02. 12. 2007 OBRAZEM: Pendolino vykolejilo, začaly manévry

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/obrazem-pendolino-vykolejilo-zacaly-manevry-fn7-/domaci.asp?c=A071202_103624_domaci_jan)

Sobotní nehoda pendolina v Praze se obešla bez zranění, její následky jsou ale i tak vážné. Až do noci desítky zaměstnanců drah a hasičů vracely rychlovlak na koleje. Zbývá opravit trať. Dráhy věří, že se to stihne do pondělního rána, kdy by výluka způsobila komplikace v opravě.

Všech sedm vykolejených vozů se podařilo vrátit na koleje v půl jedné v noci. "Nehodový vlak pak odtáhl pendolino do depa, kde se momentálně na prohlídkovém kanále prohlížejí podvozky," popsal iDNES.cz osud rychlovlaku mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.



Stavební firma nyní opravuje trať. Vážně poškozený je zhruba čtyřsetmetrový úsek. Musí se opravit kolejnice a vyměnit velké množství pražců, které po vykolejení plnou vahou vlaku poznamenala ocelová kola.

Místo je navíc obtížně dostupné a trať tu vede v oblouku. Vlaky zatím jezdí po jedné koleji, mírnější víkendový provoz tak nehoda nenarušila. Problémy by mohly nastat v pondělí ráno, kdy tudy osobní vlaky a rychlíky projíždějí doslova jeden za druhým.

"Pevně věříme, že zítra už bude všechno v pořádku. Pokud by se to nestihlo do rána, tak by mohlo docházet na zbývající koleji v ranní špičce k určitým zpožděním," připouští mluvčí Českých drah. Dotklo by se to cestujících ve směru od Kolína, Pardubic a prakticky z celé Moravy, kteří ráno pojedou do hlavního města.

Dráhy měly při této nehodě smůlu na druhou. Vykolejila totiž jedna ze dvou souprav, které již absolvovaly velkou opravu podvozků. Ta čeká na všech sedm pendolin v okamžiku, kdy mají ujetu 600 tisíc kilometrů.

"Je to tak, bylo to první opravené pendolino, mělo teprve dva měsíce úplně nové podvozky," lituje Kubala. Dráhy odhadují škodu na rychlovlaku na 25 milionů korun, s přesným vyčíslením se čeká na výsledek prohlídky. Oprava tratě bude podle Drážní inspekce stát zhruba sto tisíc korun.

Až do příští neděle, kdy začne platit nový jízdní řád, bude místo jednoho pendolina nasazována na vlak SuperCity běžná souprava. Kdo si chce užít jízdu vlakovou lodí Českých drah, neměl by zvolit spoj odjíždějící ve 13:26 z Prahy-Holešovic a v 17:11 z Ostravy.

"Zaměstnanci dostali pokyn, aby cestující při nákupu jízdenek upozornili na to, že bude nasazena náhradní souprava," ujistňuje Ondřej Kubala. V novém jízdním řádu je jedno z pendolin trvale nahrazeno vlakem InterCity, takže rozbitá souprava už nebude tak chybět.

02. 12. 2007 Na nádraží u Prahy se překládal radioaktivní materiál (Měšice u Prahy)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/prima-na-nadrazi-u-prahy-se-prekladal-radioaktivni-material-p4q-domaci.asp?c=A071202_200050_domaci_mia)

Na nádraží v Měšicích u Prahy byl v sobotu za přísného policejního dohledu překládán radioaktivní materiál. Uvedla to televize Prima. Náklad mířil na východ, cílovou stanicí by podle televize mohlo být Rusko.

Zástupci policie, Českých drah i Státního úřadu pro jadernou bezpečnost mimořádnost akce nepřímo potvrdili, nic bližšího o ní ale nesdělili.

Na nádraží večer přijelo několik kamionů naložených kontejnery se žlutým znakem označujícím jaderný materiál. Pracovníci je postupně přemístili na připravený nákladní vlak.

"Je to vnitřní záležitost policie a mám zakázáno cokoli k tomu říkat," uvedla mluvčí středočeské policie Soňa Budská. Podobně se vyjádřil i mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Předsedkyně Státního úřadu pro jadernou bezpečnost Dana Drábová pouze řekla, že informace poskytne až v okamžiku, kdy bude náklad přepraven na určené místo.

03. 12. 2007 Náhradní souprava na vlacích SuperCity (SC 509 a SC 512, 2. – 8. prosince 2007)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=50946>)

Ve dnech 2. 12. 2007 až 8. 12. 2007, budou na spojích SuperCity 509 a 512 z provozních důvodů místo jednotky pendolino nasazeny vozy odpovídající standardu vlaku EC. Jménem akciové společnosti České dráhy se za tuto skutečnost omlouváme a děkujeme za pochopení.

03. 12. 2007 Na hlavním nádraží v Praze pokračuje rekonstrukce

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_rekonstrukce_praha_hl_nadrazi_3_12_2007)

V polovině listopadu byly na hlavním nádraží v Praze zahájeny práce na 1. etapě rekonstrukce nádražní budovy. Zhotovitel už převzal uvolněné prostory, aktuálně však dochází k uzavření další části odbavovacích hal. Pro cestující je ve stanici připraven přehledný orientační systém, aby vždy našly služby a pokladny, které potřebují.

"Nově je uzavřena celá levá část dolní haly a levá část galerie v prvním patře. Úschovní skříňky teď najdou cestující v prvním patře na galerii," říká Tomáš Nachtman, vrchní přednosta hlavního nádraží v Praze. "Jsme rádi, že se oproti původnímu plánu kvůli stavbě neuzavře celý levý podchod, ale jen malá část při vyústění do horní haly. Díky vstřícnému přístupu zhotovitele tak nejsou cestující zatím omezeni v přístupu k nástupištím."

Před časem už byly vnitrostátní pokladny pro denní provoz (5:30 - 20:00) přesunuty z levé části dolní haly na pravou, kde se dříve prodávaly mezinárodní jízdenky. Vnitrostátní pokladny s nepřetržitým provozem pak cestující najdou v pravé části haly bezprostředně u vchodu z parku (bývalé Infocentrum). Tam je také možné vyřídít průkazy a In-karty. Další změnou je přemístění mezinárodních pokladen do pravé části horní haly.

"Informace o spojích a službách Českých drah lidé dostanou v Infocentru, které je aktuálně umístěno v pravé části dolní haly, několik metrů od vnitrostátních pokladen. Informace u prostředního odjezdového tunelu jsou na původním místě," dodává vrchní přednosta Tomáš Nachtman.

V průběhu roku 2008 proběhne na hlavním nádraží také rozsáhlá rekonstrukce prvních čtyř nástupišť, která budou zcela uzavřena a všechny vlaky budou odjíždět z nástupiště pět, šest nebo sedm. Na jaře 2008, od 5. května do 28. června, bude také zcela uzavřen železniční tunel z hlavního nádraží na Smíchov, všechny vlaky od Plzně a Berouna budou v tomto období končit ve stanici Praha-Smíchov, jako náhradní doprava bude sloužit pražská MHD.

Aktuální informace o změnách na pražském hlavním nádraží jsou průběžně zveřejňovány i s přehlednými nákresy na www.cd.cz/praha. Pro vozíčkáře je k dispozici telefonní linka 972 241 140, kde mohou před cestou zjistit všechny potřebné informace.

03. 12. 2007 Železnice Desná koupila soupravu Regionova

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=242727)

Petrov nad Desnou (Šumpersko) - Železnice Desná se stala prvním soukromým železničním dopravcem, který disponuje vlakovou soupravou řady 814-914 známou pod názvem Regionova. Na trati ze Šumperku do Koutů nad Desnou a zpět motorová jednotka bude jezdit pod označením Desná. Nákup soupravy si vyžádal 21 milionů korun. Část nákladů uhradilo ministerstvo dopravy, které poskytlo vlastníkovému železnici, Svazku obcí údolí Desné, dotaci. Novinářům to řekl předseda svazku obcí Vladimír Mikulec.

Souprava Desná vznikla stejně jako Regionovy, které dodává šumperská společnost Pars nova Českým drahám, přestavbou starých kolejových vozidel řady 810 a 010. "Od Regionovy se liší pouze několika drobnostmi. Regionova je ale obchodní značkou, kterou používají ČD společně s námi. Po dohodě s vlastníkem Železnice Desná nová souprava dostala název Desná," řekl ČTK generální ředitel firmy Pars nova Tomáš Ignačák.

Svazek obcí se rozhodl podle Mikulce investovat do pořízení nové vlakové soupravy proto, aby omladit zastaralý vozový park. Soupravy, které jezdí na soukromé železniční trati, jsou zhruba 30 let staré. "Těžko se na ně shánějí díly, opravy jsou drahé. Díky nové jednotce se zvýší komfort cestování a její pořízení je výhodné i z ekonomického hlediska," uvedl předseda svazku obcí. Doplnil, že vlastníci železnice chce v obměně vozidel pokračovat v následujících letech. Očekává, že na nákup získá dotace z evropských fondů.

Za částečně nízkopodlažní motorovou jednotku svazek obcí zaplatil 21 milionů korun. Osm milionů dostal formou dotace od ministerstva dopravy, tři miliony svazek uhradil z vlastních zdrojů a zbylých deset milionů si půjčil. "Podle propočtů úvěr zaplatíme během deseti let. Půjčku budeme splácet z příjmů, které máme z pronájmu vozů. Pronajímáme je provozovateli trati, společnosti Connex Morava," upřesnil Mikulec.

Svazek obcí údolí Desné byl založen v roce 1997 za účelem obnovení železniční tratě mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou s odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína, kterou zničila katastrofální povodeň. Vlastníkem trati se svazek stal v roce 2003. Služeb soukromé železnice využívá zhruba 360.000 cestujících ročně. Novou motorovou jednotku Desná si budou moci poprvé otestovat v úterý.

Společnost Pars nova dodává ČD vlakové soupravy Regionova od loňského května. České dráhy využívají 46 těchto motorových jednotek. Celkově Pars nova dodá ČD stovku Regionov.

03. 12. 2007 Od 9. prosince budou všechny vlaky nekuřácké

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_od_9_prosince_vsechny_vlaky_nekuracke)

Ve všech vlacích v České republice, které jsou vedeny pod hlavičkou Českých drah, se nebude smět od nového jízdního řádu kouřit. České dráhy se tak připojují k ostatním evropským železničním dopravcům. V září se přestalo kouřit už ve vlacích v Rakousku a Německu.

„Vycházíme mimo jiné z marketingového průzkumu mezi cestujícími. 81 procent našich zákazníků odpovědělo, že by přivítali, kdyby byly vlaky zcela nekuřácké,“ říká Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy Českých drah. „Chceme jít stejným směrem jako ostatní evropské země. Když se dnes podíváte do vozu, kde se smí kouřit, zjistíte, že nekuřácká část je plně obsazena a v kuřácké je jen několik cestujících.“

Všechny vozy Českých drah jsou už v tuto chvíli označeny jako nekuřácké. Kuřácký oddíl se může ve vlaku ČD objevit pouze od některé ze zahraničních společností. Je to příklad maďarských vozů, řazených na vlaku EuroCity Hungaria, který spojuje Budapešť s Prahou a Hamburkem. Tyto vozy budou mít i po 9. prosinci vyznačené oddíly pro kuřáky, na území České republiky tam ale kouřit nebude možné, stejně jako je tomu už od září v Německu a Rakousku. V mezinárodních vlacích, které jezdí mezi Českem a Slovenskem a jsou sestaveny z našich nebo slovenských vozů, se už přes rok nekouří na základě oboustranné dohody.

Historie kuřáckých vozů na české železnici

Na počátcích existence železnice se kouřilo ve vlacích všude. Bylo nepsaným pravidlem, že pokud přisedl muž k dámě, zeptal se, zda ji nebude vadit, když si zapálí. Pokud muž dámy ve vlaku

nerespektoval, obracely se na průvodčího, který v této záležitosti rozhodl a kuřákov v přítomnosti dam kouřit zakázal. Krátce před koncem 19. století byla zavedena speciální dámská kupé, aby pánové neobtěžovali dámy dýmem z doutníků. Tato praxe k nám přišla z Německa. Šlo o speciální kupé, kam směly nastoupit pouze ženy a kde se nesmělo vůbec kouřit. Po první světové válce se podíl kuřáckých a nekuřáckých oddílů v železničních vozech ustálil na poměru 2:1 ve prospěch kuřáckých, v třicátých letech už to bylo přibližně 1:1. V šedesátých letech byly tehdejší dvounápravové vozy, kde se smělo kouřit, označovány cedulkami „Kuřáci“, poměr se ovšem už snižoval na 2:1 ve prospěch nekuřáckých. V 80. letech už jezdily masivně čtyřnápravové vozy, které známe z dnešní doby a podíl nekuřácké části ve voze se stále zvětšoval, přibližně na 3:1. Ve vlacích začala být zároveň naprostá většina vozů nekuřáckých. Na začátku jednadvacátého století kuřácké vozy postupně mizí. Od 9. prosince 2007 budou všechny vlaky provozované Českými drahami nekuřácké.

03. 12. 2007 Drážní inspekce: Nehodu Pendolina zřejmě způsobila prasklá kolej

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zdomova/index_view.php?id=242748)

Praha - Nejpravděpodobnější příčinou sobotního vykolejení soupravy Pendolina u Dolních Počernic zůstává podle Drážní inspekce zlomená kolejnice. České dráhy ale podle mluvčího Ondřeje Kubaly trvají na tom, že kolej pravděpodobně někdo nařizl. Možnost, že by nehodu způsobila poškozená kola vlaku, Kubala odmítá. Nepřiklání se k ní ani Drážní inspekce.

"Nemyslíme si, že by kolejnice praskla kvůli tomu, že se na kolech soupravy vytvořily brzděním plošky. Možné je však cokoliv," řekl mluvčí Drážní inspekce Jan Kučera. Pro inspekci podle něj zůstává hlavní variantou lom koleje. "Je to problémový úsek. Kolejnice již v těchto místech několikrát praskla," uvedl Kučera s tím, že důvody zlomení se nyní zkoumají. Podrobnosti však bude Drážní inspekce znát až za několik měsíců.

Podle odborníka, který si nepřál být jmenován, mohla nehodě napomoci zanedbaná údržba postiženého Pendolina. Naprasklou kolejnici prý mohl dolomit vlak, na jehož kolech se intenzivním brzděním vytvořily plošky. Takovou úvahu ale Kubala zcela odmítl s tím, že souprava dostala před dvěma měsíci nová všechna kola a nové podvozky. Podle odborníka je však vytvoření plošek záležitostí několika minut. A podstatná není výměna kol, ale to, jak často absolvují takzvané soustružení.

"Takové spekulace musím rezolutně odmítnout," prohlásil Kubala. Každých 5000 kilometrů se podle něj souprava kontroluje, včetně zmíněných plošek na kolech. "Tento vlak jezdí 160 kilometrů za hodinu. Pokud by tyto plošky na kolech byly, souprava by se tak klepala, že by si toho všiml nejen strojvedoucí, ale i všichni cestující," dodal mluvčí.

Kubala se nepřiklání ani k možnosti, že by za zlomení koleje mohl starý nebo poškozený materiál. Před měsícem byl podle něj prověřen stav trati speciálním zařízením, které odhalí i okem neviditelné vady materiálu. "Pravidelně kontrolují kolej opticky také pochůzkáři. Konkrétně tento úsek každý týden dvakrát," řekl Kubala. Naposledy ji podle něj prohlédli dva dny před nehodou.

Případem se zabývá také policie. Kriminalisté zahájili trestní řízení proti neznámému pachateli kvůli podezření z trestného činu obecného ohrožení.

Mluvčí pražské policie Tomáš Hulan řekl, že kriminalisté nechali zpracovat znalecké posudky na přítomnost povýbuchových zplodin na místě neštěstí. Objevily se totiž spekulace, zda vykolejení vlaku nemohla způsobit nastražená výbušnina. Výsledky expertíz budou známy nejdříve za deset dní.

Souprava Pendolino jedoucí z Prahy do Ostravy vykolejila u Dolních Počernic v sobotu před polednem. Mimo koleje se dostaly všechny vagony. Nikdo nebyl zraněn, škoda na vlaku se však odhaduje na 25 milionů korun. Cestující se do cílové stanice dostali náhradními spoji.

Rychlovlaky Pendolino začaly jezdit v pravidelném provozu podle jízdního řádu koncem roku 2005. České dráhy koupily od italského výrobce Alstom celkem sedm souprav rychlovlaků zhruba za 4,4 miliardy korun.

V lednu loňského roku musely rychlovlaky několikrát přerušit jízdu kvůli technickým závadám. Ve všech případech šlo o poruchu softwaru. Zatím poslední závadou byl letos v listopadu zkrat v brzdovém odporu na soupravě jedoucí do Bratislavy.

03. 12. 2007 V Roudnici nad Labem vykolejil vlak

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zdomova/index_view.php?id=242768)

Roudnice nad Labem - V Roudnici nad Labem dnes odpoledne vykolejil osobní vlak. Nehoda se stala, když vjížděl do stanice. Nikdo nebyl zraněn. Škoda na kolejích činí 2,5 milionu korun, na vlaku zatím nebyla vyčíslena. ČTK to sdělil mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Podle něj vykolejily dva zadní vozy pantografické jednotky. Vykolejené vagony překřížily koleje na koridoru mezi Prahou a Ústím nad Labem. Asi po hodině a půl se železničářům podařilo zprovoznit jednu kolej. Druhou se snaží zprovoznit, aby vlaky mohly jezdit v obou směrech.

V sobotu u Dolních Počernic vykolejilo Pendolino. Drážní inspekce se domnívá, že za nehodu může zlomená kolejnice. České dráhy ale podle mluvčího Ondřeje Kubaly trvají na tom, že kolej pravděpodobně někdo nařízнул. Tři vozy nákladního vlaku vykolejily 19. listopadu v Leštině u Světlé na Havlíčkovobrodsku. Nehoda přerušila na 19 hodin provoz na trati z Havlíčkova Brodu do Kolína.

04. 12. 2007 České dráhy nabídnou servis „vyšší“ první třídy SC Class ve vybraných vlacích InterCity

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp servis tridy sc calss ve spojich intercity>)

Od soboty 9. prosince nabídnou ČD z Prahy do Pardubic, Olomouce, Ostravy, Bohumína a zpět dva páry vlaků InterCity, ve kterých budou moci cestující nově využít nabídky „vyšší“ první třídy SC Class. Ta bude rozsahem a standardem poskytovaných služeb odpovídat 1. třídě vlaků SC Pendolino. Vlaky IC Leoš Janáček (odjezd z Bohumína 14:50 a z Prahy-Holešovic 11:23) a IC Manažer (odjezd z Bohumína 03:50 a z Prahy-Holešovic 19:23) budou mít ve vozech první třídy business oddíl SC Class, ve kterém zákazníci dostanou servis jako v první třídě rychlovlaků SC Pendolino.

„Zavedením SC Class na dvou párech vlaků InterCity reagujeme na přání našich zákazníků zejména z řad korporátní a byznys klientely. Oddíl SC Class najdou cestující ve velkoprostorových plně klimatizovaných vozech první třídy SIEMENS, které představují evropskou špičku v oblasti vozového parku. Využít služeb SC Class bude možné s dokladem SC Net Business Sever, případně se zákaznickou kartou In-gold All Inclusive s bezplatným rezervačním dokladem,“ vysvětluje Aleš Ondrůj, ředitel Odboru marketingu v osobní dopravě ČD. „Jedná se o pilotní projekt, na jehož základě budeme posuzovat možnost rozšíření konceptu SC Class i na další spoje.“

Zákazník si předem vybírá místo, kde si přeje sedět; v rámci jízdného dostane občerstvení, denní tisk a využít může i elektrickou přípojku na 230 V. Zároveň má nárok na využití slevových a bonusových nabídek v rámci programu ČD Bonus vázaných na cestování vlaky SuperCity, jako je například nabídka půjčovny automobilů Alimex.“

Popis nabídky občerstvení SC Class v ceně jízdného

Cestující v oddíle SC Class dostávají bezplatně sendvič, teplý a studený nápoj (včetně nealkoholického piva) a sladký dezert; další objednané placené občerstvení mu stevardi přinesou přímo na místo. Nabídka denního tisku je totožná s 1. třídou vlaků SuperCity.

Přepravní doklady SC Net Business pro oddíl „SC Class“ je možné zakoupit nejen ve stanicích, ale také prostřednictvím služby eTiket na internetovém eShopu ČD a služby TeleTiket na lince Kontaktního centra ČD – 840 112 113. Cestující s dokladem pro cestování v rámci „SC Class“ mají při odbavení nárok na využití přepážek přednostního odbavení, ČD Lounge a dalších služeb standardu SuperCity.

Jízdní doba obou vlaků InterCity mezi Ostravou a Prahou je přibližně 3 hodiny 30 minut; vlaky zastavují pouze ve stanicích, kde zastavují vlaky SC Pendolino a současně ve stanici Bohumín. Díky tomu budou České dráhy moci nabídnout rozšířený servis SC Class také cestujícím jedoucím přímo z a do Bohumína, aniž by museli v Ostravě přestupovat na některý z vlaků SuperCity. Spoj IC Manažer navíc svou časovou polohou tvoří první ranní a poslední večerní spoj vyšší kvality na trase z Ostravy do Prahy a zpět.

SC Class jako součást nabídky pro korporátní klientelu

Zavedením SC Class doplňují České dráhy nabídku určenou zejména klientům z řad manažerů a byznysmenů využívajících stále více služby rychlé a pohodlné železniční dopravy. Součástí této nabídky jsou následující produkty:

- Nabídka spojení vlaky pod produktovou značkou SC Pendolino s nadstandardním rozsahem služeb
- SC Class ve vybraných spojích InterCity
- Telefonický prodej dokladů TeleTiket a internetový prodej eTiket s kompletní nabídkou vnitrostátních dálkových spojů
- Zákaznická karta In-gold Standard a In-gold All Inclusive s možností neomezeného cestování spoji ČD (včetně bezplatného odběru místenek pro vlaky SC v případě verze All Inclusive)
- Zvýhodněná množstevní nabídka Kilometrických bank pro časté cestování například na služební cesty
- Doplnkové služby – v rámci programu ČD Bonus: slevy na ubytování, půjčení automobilu a další

04. 12. 2007 Kolej nikdo nenařízl, tvrdí Drážní inspekce o nehodě pendolina

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/kolej-nikdo-nenarizl-tvrdi-drazni-inspekce-o-nehode-pendolina-puh-/krimi.asp?c=A071204_100147_krimi_cen)

Sabotáž, anebo šlendrián? Mezi těmito mantinely už druhý den osciluje vyšetřování příčin vykolejení rychlovlaku Pendolino u pražských Dolních Počernic. České dráhy trvají na tom, že kolejníci někdo nařízl. Alespoň to tvrdí jejich mluvčí Ondřej Kubala.

"Naši inspektoři našli opracovaný řez. Kolejníci jsme poslali do Výzkumného ústavu železničního, ale ani tam nedoputovala. Zabavili ji kriminalisté," argumentuje Kubala.

Právě ti teď zjišťují, zda byla kolejnice skutečně nařiznutá, nebo praskla sama. Tuto teorii totiž zastává nezávislá Drážní inspekce a jakoukoliv zmínku o tom, že by někdo kolejnici úmyslně poškodil, kategoricky odmítá.

"Ani na vteřinu jsme si nemysleli, že je za vykolejením pendolina sabotáž. Platilo to bezprostředně po nehodě i nyní. Šlo o klasický lom kolejnice," prohlašuje náměstek šéfa Drážní inspekce Jan Kučera.

Inspektoři nenašli ani piliny, které by svědčily o řezání kolejnice. I proto se drží varianty, že praskla vlivem výkyvu teplot. Ostatně jen pár dnů před tím – 25. listopadu – se na stejné trati vlivem prudké změny teploty zlomila jiná kolejnice.

České dráhy zodpovídají jako provozovatel železniční trati za stav kolejnic. Právě to může být důvod, proč nyní tolik trvají na tom, že kolejníci někdo nařízl. V takovém případě by totiž za škodu místo drah byl zodpovědný neznámý pachatel.

V minulosti se již stal případ, kdy České dráhy věděly, že je na trase zlomená kolejnice, a přesto na ni pustily vlak. Vínou za jeho vykolejení pak svedly na zlom kolejnice.

Verdikt Drážní inspekce byl opačný: mohly za to České dráhy, protože výpravčí neměl vlak pouštět na kolej, o níž mu už dva strojvedoucí hlásili, že je poškozená. Třetí souprava zabrzdila jen kousek od trhlíny při nájezdu na most.

V jednom se ale České dráhy s Drážní inspekcí přece jen shodují – vyšetřování příčin vykolejení pendolina se může táhnout měsíce. Se stejnou pozorností, jakou věnuje příčinám zlomení koleje, totiž Drážní inspekce prověřuje úroveň obsluhy na trati či to, nakolik funkční byl bezpečnostní systém.

"Je to pro nás stejně důležité jako nehoda," dodává náměstek Kučera.

04. 12. 2007 ČD přestanou spravovat koleje, schválila vláda

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=243013)

Praha - České dráhy přestanou plnit funkci provozovatele železničních cest. Péči o koleje a s ní i 10.000 zaměstnanců od 1. dubna převezme státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Převod dnes schválila vláda, informoval tiskový odbor vlády.

Podle ministerstva dopravy se tímto krokem zprůhlední podnikatelské prostředí na české železnici, neboť jeden dopravce nebude zároveň zajišťovat provoz a funkčnost kolejí. "Pro všechny železniční dopravce se vytvoří zcela jednoznačně rovné, prokazatelné a nediskriminační podmínky přístupu na železniční dopravní cestu," psalo v materiálu pro vládu MD.

Nyní SŽDC plní funkci vlastníka železniční dopravní cesty. Organizace je tak zodpovědná za správné fungování kolejí, sama ale nemá povolení k provozování dráhy a kapacity na zajištění provozuschopnosti. Jde například o údržbu tratí, zabezpečovacích zařízení nebo trakčního vedení. Proto se o koleje starají na základě smlouvy České dráhy, což by mělo skončit právě v dubnu.

SŽDC bude zároveň v budoucnu sestavovat a vydávat jízdní řád platný pro českou železnici. Dosud tak činí České dráhy, ačkoli nejsou provozovatelem všech vlaků. Kromě tisíců zaměstnanců převezme SŽDC od drah i majetek v odhadované hodnotě 9,5 miliardy korun.

Oddělení funkcí provozovatele dráhy a dopravce se v železničářské hantýrce nazývá "vznik mrtvé dopravní cesty". Celý proces začal v lednu 2003, kdy vláda rozdělila státní organizaci České dráhy na dnešní ČD a.s. a SŽDC. Od roku 2004 zajišťuje SŽDC i výstavbu a modernizaci nových tratí a vedle Ředitelství silnic a dálnic je v České republice největším investorem do dopravní infrastruktury.

K dnešnímu rozhodnutí vláda přistoupila tři dny po oddělení nákladní dopravy Českých drah od samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo.

05. 12. 2007 Se zákaznickou kartou Českých drah budou traťové jízdenky o čtvrtinu levnější

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_se_zakaznickou_kartou_budou_jizdenky_levnejsi)

Devátého prosince začne platit nový tarif Českých drah a s ním se mění i ceny jízdného ve vlacích. Lidé, kteří si koupí In-kartu/Rail plus s některou z zákaznických aplikací, však budou cestovat o čtvrtinu levněji. Sleva platí nově také na traťové jízdenky.

„Naším cílem je posílit výhody pravidelných zákazníků. Každý, kdo si koupí In-kartu/Rail plus dostane od neděle slevu 25% i na traťové jízdenky. Když například vezmeme měsíční traťovou jízdenku na 57 km, tak podle nového tarifu stojí 2 128 korun, držitel In-karty/Rail plus s aplikací In-zákazník za ni ale zaplatí jen 1 596 Kč,“ vysvětluje výhody zákaznické karty Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Důležité je také to, že držitel In-karty/Rail plus může využít i při jiných příležitostech, například při cestách za rodinou, na výlety a podobně. Pořízení zákaznické karty se tak vyplatí ještě výrazněji.“

Zhruba dvě třetiny cestujících, kteří dnes jezdí na traťové jízdenky, In-kartu/Rail plus Českých drah již vlastní, a mohou tedy slevu uplatnit rovnou. Noví zákazníci zaplatí za In-kartu/Rail plus s některou z aplikací In-zákazník 600 korun na tři roky. O kartu lze požádat v každé osobní pokladně ČD se zařízením pro elektronický výdej jízdenek UNIPOK. Do doby, než dostane zákazník bezkontaktní čipovou kartu, obdrží předběžnou In-kartu (na tiskopisu běžné jízdenky), která umožňuje okamžité používání zaplacené aplikace (slevy) In-zákazník.

Veškeré informace o In-kartě/Rail plus najdou cestující na webových stránkách www.cd.cz pod záložkou Cestování vlakem – Jízdné a slevy ve vnitrostátní přepravě.

České dráhy prodávají traťové jízdenky do vzdálenosti 120 km. Většina cestujících, kteří je využívají, přitom dojíždí na vzdálenost do 50 km. Nad 70 km se vyplatí síťová roční jízdenka In-gold (nově o 2 000 Kč levněji, tedy za 20 000 Kč).

05. 12. 2007 Investice do železnice vzrostou příští rok o 7,5 na 25 mld. Kč

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=243151)

Praha - Investice do železniční infrastruktury vzrostou v příštím roce na 25 miliard korun, což je ve srovnání s letoškem o 7,5 miliardy korun více. Na výročním setkání představitelů českého železničního průmyslu to řekl náměstek generální ředitele Správy železniční dopravní cesty Miroslav Konečný. Za růstem investic stojí především evropské fondy.

Velká část peněz poskytne české železnici Evropská unie v rámci operačního programu Doprava, kde je celkově připraveno pro Českou republiku zhruba 150 miliard korun do roku 2013. Železnice by v tomto období měla obdržet celkem 70 miliard. Operační program Doprava by měla Evropská komise

schválit v nejbližších dnech. "Rok 2007 je prvním rokem, kdy dochází ke znatelnému nárůstu investic," řekl Konečný.

Například v roce 2002 šlo do železniční infrastruktury 15,5 miliardy korun, po vzniku SŽDC v lednu 2003 investice klesly zhruba na 13,5 miliardy korun ročně. Letos to je 17,5 miliardy. Jak ale dnes uvedl Konečný, vnitřní dluh na železniční dopravní cestě je 1,2 bilionu korun, pro uvedení infrastruktury do normového stavu je potřeba 30 miliard korun ročně.

V dalších letech by se investice na železnici měly této částce blížit, nebo ji překročit. V roce 2009 půjde zřejmě o 30 miliard, v roce následujícím ještě o dvě miliardy více. "Toto na nás bude klást velké nároky jako na investora," řekl Konečný. Investice půjdou například na modernizaci tratí z Prahy do Českých Budějovic nebo z Prahy do Plzně, což jsou koridory evropského významu.

Peníze na dopravní stavby rozděljuje Státní fond dopravní infrastruktury. Ten bude příští rok hospodařit s rekordními 88 miliardami. Samotný rozpočet fondu počítá s příjmy a výdaji 45 miliard korun, dalších 32 miliard přiteče z fondů Evropské unie. Největší část spolknou dálnice a silnice první třídy, kromě železnice rozpočet malou částkou pamatuje i na vodní dopravu.

Délka železnic v České republice je 9500 kilometrů; průměrnou délkou 0,12 kilometru na čtvereční kilometr plochy státu je česká síť, spolu s německou a belgickou, nejhustší na světě.

06. 12. 2007 Fittipaldi řídil pendolino proti předpisům, zjistila inspekce

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/fittipaldi-ridil-pendolino-proti-predpisum-zjistila-inspekce-pbv-domaci.asp?c=A071206_123846_domaci_adb)

České dráhy porušily předpisy, když brazilskému závodníkovi Emersonu Fittipaldimu umožnily řízení pendolina. Tak podnět redakce iDNES.cz uzavřela Drážní inspekce, když vyslechla některé zaměstnance. Závodník neměl oprávnění k řízení vlaku, což mohlo vážně ohrozit cestující.

Slavný pilot formule Brazilec Emerson Fittipaldi vyměnil 11. října kokpit formule za kokpit vlakové soupravy Pendolino.

Při jízdě z Prahy do Vídně si na několik minut vyzkoušel řízení vlaku SuperCity. "Snad mne nikdo u řízení neviděl, nechtěl bych tu rozpoutat paniku," řekl Fittipaldi bezprostředně po řízení.

Spolu s ním se u páky vystřídali i čeští závodníci Tomáš Enge a Erik Janiš. Enge už dříve iDNES.cz prozradil, že při řízení ujel několik kilometrů a že přidával a ubíral rychlost. - více zde

"Závodníci prokazatelně manipulovali s pákou, která má i v režimu autopilota vliv na jízdu vlaku," uvedl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera.

I takový úkon Drážní inspekce považuje za řízení vlaku. Z provedených státních dozorů pak inspekce zjistila, že závodníci "neměli zdravotní ani odbornou způsobilost" k řízení soupravy.

"Jízda vlaku tak byla provozována v rozporu s platnými předpisy Českých drah a právním řádem České republiky," uzavřel Kučera. Inspekce nyní případ předá Drážnímu úřadu.

"Pokud Drážní inspekce tvrdí, že manipulace s pákou v režimu autopilota má na řízení vlaku vliv, pak lže a mate veřejnost," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. "Když je zapnutý autopilot, může se pákou výkonu pohybovat jakkoli, na jízdu pendolina to vliv nemá," upřesnil.

Mluvčí navíc uvedl, že v daném úseku zařízení monitorující vlastnost jízdy naměřilo naprosto konstantní rychlost. "Nebyly tam žádné rychlostní výkyvy. Na naprosto stejné úrovni přitom dokáže rychlost držet jen autopilot nebo velice zkušený strojvedoucí," doplnil Kubala. Tato "extrémní dokonalost" jízdy tak dokazuje, že vlak v tu chvíli neřídil nikdo neoprávněný.

ČD věc zlehčovaly, pak inspekci radily

Dráhy se od počátku tvářily, že problém neexistuje. Nejprve tvrdily, že šlo pouze o předstírané řízení kvůli fotografiím, později obvinily Drážní inspekci, že problém medializuje. Až poté připustily, že vlak jel v režimu autopilota.

Drážní inspekce proto vyslechla dva svědky z řad zaměstnanců Českých drah, kteří se akce zúčastnili. Strojvedoucí potvrdil, že závodník manipuloval s pákou. Ta, třebaže je vlak v režimu autopilota, slouží k regulaci výkonu vlaku včetně jeho rozjetí.

Kontrolor vozby naopak tvrzení popřel. Třetího svědka, zaměstnankyni generálního ředitelství Českých drah, která akci organizačně zajišťovala, Dráhy ani po třech urgencích neuvolnily. Drážní inspekci pouze vzkázaly, ať raději vyslechne samotného Fittipaldiho. Tím porušily dříve veřejně deklarovaný příslib, že jsou kdykoliv připraveny svá tvrzení prokázat.

Na stránkách týdeníku Železničář dokonce inspekci, která na ně má dohlížet, Dráhy vzkázaly, že měla o případu mlčet. "Domníváme se, že by bylo lépe, kdyby Drážní inspekce reagovala na dotaz novináře stručně tak, jak se obvykle vyjadřuje např. policie ČR, pokud je dotazována: Nemáme o tom žádné informace, váš podnět bude vyšetřen."

06. 12. 2007 Přes internet a telefon koupí zákazníci nově jízdenky na rychlíky a expresy, místenka je zdarma

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nove_jizdenky_pres_internet)

Od 9. prosince už nebudou muset cestující čekat v řadě případů u pokladen, rozšiřuje se nabídka spojů Českých drah, na které je možné koupit ve vnitrostátní dopravě jízdenku přes internet. K současným vlakům vyšší kvality teď přibudou všechny rychlíky a expresy. Navíc získá cestující ke každé jízdence u těchto nových vlaků zdarma místenku. Celkem tak bude možné nově koupit v eShopu ČD (www.eshop.cd.cz) jízdenky na 527 vlaků, místo dosavadních šedesáti. Na všechny tyto spoje je nově možné koupit také jízdenku přes telefon.

„Zájem o nákup jízdenek přes internet je letos obrovský. Za celý rok 2006 se prodalo přes internet 11 806 jízdenek, za prvních deset měsíců letošního roku je to 59 123,“ upozorňuje Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy Českých drah. „Cestující nakupují přes internet především proto, že nemusí stát u pokladen. Hodně tento způsob využívají také studenti.“

Jízdenku přes internet si cestující kupuje na konkrétní místo k sezení. Zdarma tak získává místenku a jistotu, že bude mít rezervované místo. U vlaků SuperCity je nezbytné povinnou místenku zakoupit. Jízdenka přijde zákazníkovi emailem, ten stačí vytisknout a s tímto dokladem nastoupit do vlaku. Platba se provádí jako ve standardních internetových obchodech platební kartou.

Teletiket – nákup přes telefon

Na všechny vlaky z eShopu si mohou cestující kdykoliv a odkudkoliv koupit jízdenky také po telefonu. Stačí zavolat operátorovi na linku 840 112 113 a přes telefon koupit jízdenku, včetně zaplacení platební kartou. Zákazníkovi přijde jízdenka buď emailem, nebo pro něj bude přichystána k vyzvednutí ve vybrané stanici. Přes telefon začaly České dráhy prodávat jízdenky v srpnu, od té doby tuto možnost využilo přes 1300 zákazníků. Tato nadstandardní služba je zpoplatněna částkou sto korun.

eLiška – za 140 i za 35 Kč mezi krajskými městy

Jízdenka eLiška umožní zákazníkům Českých drah cestovat za 140 Kč mezi libovolnými krajskými městy. Pro každou relaci je vyčleněn za tuto cenu konkrétní počet míst. eLišky, které se nevyprodají, jsou k mání v den odjezdu za speciální zvýhodněnou cenu. Například pro trasy Praha – Brno, Pardubice – Hradec Králové a Zlín – Olomouc stojí jen 35 Kč.

Tato jízdenka je k dostání pouze přes internet, je určena pro držitele zákaznické In-karty/Rail plus a cestující si ji vyzvedne před nástupem do vlaku u pokladny.

06. 12. 2007 Na adventní Křivoklát parním vlakem Českých drah (8. prosince 2007)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_na_adventni_krivoklat_parnim_vlakem)

Tuto sobotu (8. prosince) vyjede z Prahy na Křivoklát poslední letošní parní expres tažený lokomotivou Albatros. Cestující poveze na tradiční akci Advent na Křivoklátě. Vlak bude sestaven z historických vozů třetí třídy s dřevěnými lavicemi a nebude chybět ani bufetový vůz.

Na hradě Křivoklát bude připraven bohatý program, při kterém na všechny dýchne předvánoční atmosféra. Návštěvníci hradu se mohou těšit na vystoupení kejklířů, divadelní představení, adventní koncerty a mše. Chybět nebude ani řemeslnický jarmark, kde mohou nakoupit nejrůznější vánoční dárky pro své blízké. Na trhu budou zastoupeni mistři kováři, hrnčíři, skláři, svíčkaři a mnoho dalších. Ti, kteří raději posedí, budou mít příležitost ochutnat svažené víno a medovinu v hradním šenku.

Jako upomínku na tento den bude vlaková četa parního vlaku rozdávat pamětní razítka.

Jízdní řád parních vlaků

TAM	Sobota 8. prosince	ZPĚT
9:24	Praha-Braník	17:31

9:46	Praha-Vršovice	17:17
9:57	Praha-Smíchov	17:07
10:46	Beroun	16:33
11:18	Křivoklát	15:36

Podrobnější informace získáte na telefonních číslech 972 228 853 a 972 228 851 nebo na emailové adrese pavlik@epos.cd.cz.

07. 12. 2007 Vlaky pojedou od neděle jinak...

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-pojedou-od-nedele-jinak-jizdni-rady-najdete-na-idnes-cz-pl7-ekonomika.asp?c=A071206_152747_ekonomika_vem)

Už od této neděle začínají platit nové jízdní řády Českých drah. Pro cestující přinesou několik změn. Dráhy od 9. prosince například nasadí více dálkových spojů, zároveň ale zdraží traťové jízdenky a zruší měsíční jízdenku pro studenty a žáky.

Jízda vlakem se prodraží lidem, kteří s ním dojíždějí do práce. S novým grafikonem totiž zdraží traťové jízdenky, někde až o polovinu.

Změny čekají také studenty a žáky. ČD totiž s novými jízdními řády zruší výhodnější měsíční jízdenky, budou platit pouze týdenní. Mladé lidi tak čeká častější čekání ve frontách u pokladen.

Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah před časem uvedl, že dráhy zrušením měsíční jízdenky vyhovely požadavkům rodičů. Ti si prý stěžovali, že tyto jízdenky nezohledňují všechny prázdniny a volné dny. Jinými slovy, že platí i za dny, které neprojezdí.

Další velkou změnou je, že vlaky budou nově na zpožděné spoje čekat maximálně pět minut. České dráhy s touto novinkou přišly kvůli hrozbě sankcí ze strany ministerstva dopravy. Kvůli tomu se ale pravděpodobně řada lidí nedostane včas tam, kam potřebuje.

Zdražování jízdenek ani limit na čekání spojů se nelíbí některým cestujícím. Ti zvažují, že vlakem přestanou jezdit úplně.

07. 12. 2007 Nový CityElefant pro Moravskoslezský kraj a zahájení provozu na zastávce Ostrava centrum

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_novy_city_elefant_pro_moravskoslezsky_kraj)

Už třetí moderní patrová klimatizovaná jednotka CityElefant začala jezdit na tratích Moravskoslezského kraje. Dnes dopoledne byla slavnostně pokřtěna na ostravském hlavním nádraží, nese název a logo kraje. Předchozí dvě jednotky se jmenují Ostrava a Opava. Zároveň byl slavnostně zahájen provoz na zastávce Ostrava centrum, která je přímo v centru města. Nový CityElefant bude jezdit od neděle 9. prosince také na nových rychlých spojích mezi Ostravou a Havířovem, centra obou měst spojí vlaky za 18 minut.

„V listopadu byla definitivně ukončena elektrifikace tratě Ostrava hlavní nádraží – Ostrava-Kunčice, díky tomu můžeme zavést nové přímé vlaky od Českého Těšína a Havířova přímo do centra Ostravy. Navíc tyto spoje nebudou nikde mezi Havířovem a Ostravou střed zastavovat a jízdní doba se tak zkrátí na 18 minut. To v minulosti nebylo nikdy možné,“ říká Luďka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy Českých drah. „Stávající vlaky mezi Českým Těšínem, Ostravou a Opavou přes Vítkovice a Svinov zůstávají zachovány a tyto nové rychlé spoje je doplní.“

CityElefanty jezdí už tradičně z Českého Těšína do Ostravy a Opavy, nově budou jezdit na těchto rychlých spojích přes zastávku Ostrava centrum a vyrazí také na trasu z Bohumína přes Přerov a Olomouc až do Zábřehu na Moravě. Z Bohumína pojedou CityElefant do Zábřehu v 5:18 a zpět ze Zábřehu odjede v 8:45.

„Celkem už České dráhy nakoupily od Škody Transportation 33 CityElefantů, tři z nich jezdí právě tady, v Moravskoslezském kraji. Letos jich přibýlo na českých kolejích 9, podnikatelský plán pro příští rok počítá s nákupem dalších osmi souprav. Jen pro zajímavost, jedna jednotka stojí více než 200 milionů korun,“ doplňuje náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Kolář. „Každý CityElefant je vybaven háky pro jízdní kola a především nástupní plošinou pro vozíčkáře, včetně speciálně upraveného sociálního zařízení pro handicapované. Je to dnes standard u všech nových vlaků, které nakupujeme.“

CityElefant je nejmodernější vlakovou soupravou pro příměstskou dopravu, která kdy byla v České republice vyrobena. Oddíl první třídy, moderní pohodlné sedačky s opěrkami hlavy, klimatizace v celé soupravě, nízkopodlažní nástup, plošiny i sociální zařízení pro vozíčkáře, místo pro několik jízdních kol v každém voze soupravy, rychlost 140 km/h nebo moderní informační systém pro cestující. To vše řadí tyto vlaky k evropské špičce příměstské dopravy.

Na nové zastávce Ostrava centrum budou zastavovat kromě nových spojů od Havířova také všechny osobní vlaky od Valašského Meziříčí a Frýdlantu nad Ostravicí. Díky tomu bude pro obyvatele Moravskoslezského kraje centrum Ostravy mnohem dostupnější než dříve.

07. 12. 2007 O víkendu začnou na nádraží v Havlíčkově Brodu fungovat nové pokladny

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp rekonstrukce pokladen v havlickove brode>)

V létě zahájila společnost AŽD Praha práce na rekonstrukci vlakového nádraží v Havlíčkově Brodu. Firmu vybraly České dráhy jako partnera, který v rámci projektu Živá nádraží provede celkovou revitalizaci výpravní budovy. Jako první dělníci dokončili nové pokladny a klidovou zónu s čekárnou.

„Naši cestující byli dlouhá léta zvyklí na pokladny uprostřed výpravní haly, teď ale dostanou úplně nové prostory včetně moderní čekárny. Najdou je na pravé straně haly před schodištěm do podchodu,“ vysvětluje vrchní přednostka ÚŽST Havlíčkův Brod Zdeňka Prokešová. „Když přijdou do haly od města, narazí nejprve na úschovnu zavazadel, kde mohou zároveň podávat zásilky ČD kurýr. Hned vedle si přes den koupí jízdenku u přepážky základního odbavení.“

V nové klidové zóně je potom umístěna mezinárodní pokladna komplexního odbavení, vnitrostátní pokladna komplexního odbavení a také dvě autobusové pokladny. Klidová zóna s čekárnou bude pro přejezd otevřena od 5:00 do 18:25 hodin, pokladna základního odbavení v hale má provozní dobu od 5:30 do 18:30 hodin. „Mimo tuto dobu bude fungovat jen univerzální mezinárodní pokladna, která je zároveň uzpůsobena tak, aby v době uzavření klidové zóny mohla pokladní prodávat jízdenky druhým okénkem do výpravní haly,“ dodává přednostka Zdeňka Prokešová.

Cestující také zaznamenají propojení informačního systému, které v těchto dnech dodala společnost AŽD Praha. „Cestující nyní mohou ve výpravní budově železniční stanice i na autobusovém nádraží sledovat související vlakové a autobusové spojení“, říká finanční ředitel AŽD Praha Ing. Miroslav Kozák.

Nové vlakové a autobusové pokladny jsou součástí první etapy rekonstrukce výpravní budovy Českých drah. Příští rok plánuje AŽD vybourat staré pokladny uprostřed haly, čímž se uvolní prostor pro moderní komerční prostory. Dojde také k budování nových komerčních prostor na středu haly, jejichž součástí bude i schodiště do prvního patra. Tam následně vzniknou v dalších etapách nové prostory pro obchod a služby. Revitalizace nádraží bude pokračovat do roku 2010.

07. 12. 2007 Esko jako spojení pro město, nové označení a linkový systém vlaků pražské příměstské dopravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp esko jako spojeni pro mesto>)

Od neděle 9. prosince, kdy vstupuje v platnost nový jízdní řád, budou vlaky pražské příměstské dopravy označeny novým modro-bílým symbolem „S“. Jedná se o začátek první etapy budování produktu aglomerační železnice Esko - „Spojení pro město“. Současně jde o projekt spolupráce Českých drah, pražského dopravního podniku, Ropid a Středočeského kraje. Vedle označení vlaků, nástupních a výstupních bodů symbolem „S“ je příměstská železniční doprava v okolí Prahy uspořádána do jednoznačného linkového systému a jednotlivé trasy byly označeny symbolem S a příslušným číslem linky. Posílena byla i vzájemná propagace přestupních uzlů MHD, příměstské dopravy a železnice a organizace lepší návaznosti vlaků s městskou hromadnou dopravou.

„Příměstské vlaky „S“ jsou bezkonkurenčně nejrychlejším spojením Středočeského kraje s hlavním městem, a při využití tarifních nabídek pražské integrované dopravy mohou cestující využívat železnici, MHD a příměstskou dopravu jako jeden systém,“ říká Aleš Ondrůj, ředitel Odboru marketingu v osobní dopravě. „Začínáme s první etapou, na kterou budou postupně navazovat další kroky, jejichž cílem je stejně výkonný systém aglomerační železniční dopravy, jaký znají cestující“

například z Vídně, či dalších měst. Hodláme pro tento systém získat také cestující z nově vzniklých obytných zón v okolí Prahy.

Kromě toho dále pokračuje tarifní spolupráce v rámci Pražské integrované dopravy, kdy na jeden jízdní doklad (ať jízdenka pro jednotlivou jízdu na většině tratí „S“, nebo předplatní kupony PID na všech tratích „S“) je možné jezdit jak vlaky v Praze a okolí, tak městskou hromadnou dopravou. Tato spolupráce by měla být od příštího roku posílena dalšími nabídkami – včetně sledované a zvažované akceptace SMS jízdenek ve vlacích „S“.

Vedení linek „S“

S1 Praha Masarykovo n. – Poříčany - Kolín

S2 Praha Masarykovo n. - Nymburk hl.n. - Kolín

S3 Praha-Vršovice - Všetaty

S4 Praha Masarykovo n. - Kralupy nad Vltavou

S5 Praha Masarykovo n.- Kladno

S6 Praha-Smíchov - Rudná u Prahy - Beroun

S7 Praha hl.n. – Karlštejn - Beroun

S8 Praha-Vršovice - Vrané nad Vltavou - Dobříš / Čerčany

S9 Praha hl.n. - Benešov u Prahy

S12 Poříčany – Nymburk hl.n.

S41 Praha-Libeň - Roztoky u Prahy

Moderní vozidla v Praze a okolí

CityElefant

Na linkách v Praze a Středočeském kraji je pravidelně nasazeno 25 moderních souprav CityElefant. Jde o nejmodernější vlakovou soupravu pro příměstskou dopravu, která kdy byla v České republice vyrobena. Oddíl první třídy, moderní pohodlné sedačky s opěrkami hlavy, klimatizace, nízkopodlažní nástup, plošiny i sociální zařízení pro vozíčkáře, místo pro několik jízdních kol v každém voze soupravy, rychlost 140 km/h nebo moderní informační systém pro cestující. To vše řadí tyto vlaky k evropské špičce příměstské dopravy. Cestující se se CityElefanty setkají na těchto tratích:

011 Praha – Český Brod – Kolín (100% spojů)

060 Poříčany – Nymburk (40% spojů)

231 Praha – Nymburk – Kolín (70% spojů, o víkendu 99%)

171 Praha – Beroun (50% spojů o víkendu)

090 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem (vybrané spoje)

Regionova

V Praze a Středočeském kraji jezdí tři dvouvozové nízkopodlažní jednotky Regionova a navíc ještě prototyp těchto souprav, který je až na drobné odlišnosti stejný jako Regionovy, ale je v zeleném nátěru.

Regionovy jsou moderní motorové jednotky, které jsou částečně nízkopodlažní, mají speciálně upravené sociální zařízení pro vozíčkáře, pohodlné čalouněné sedačky s opěrkami hlavy i rukou a informační systém pro cestující uvnitř i vně soupravy. Cestující se s nimi setkají v rámci Prahy a Středočeského kraje na těchto tratích:

Městská linka Praha-Libeň – Roztoky u Prahy (100% spojů)

210 Praha – Dobříš/Čerčany (vybrané vlaky o víkendu)

120 Praha – Rakovník (vybrané spoje)

093 Kladno – Kralupy nad Vltavou (vybrané spoje o víkendu)

160 Rakovník – Blatno u Jesenice (vybrané spoje)

061 Nymburk – Jičín (25% spojů)

Kromě jednotek CityElefant a Regionova zajišťují dopravu v okolí Prahy také moderní čtyřnápravové motorové vozy řady 854 s rekonstruovanými vozy 054 a řidícími 954 (ty vznikají přestavbou nepotřebných poštovních vozů). Vznikají tak ucelené moderní motorové vlaky, které nabízí cestujícím

vysoký komfort cestování na regionálních tratích i v motorových rychlících. Cestující se s nimi setkají především na trase Praha – Všetaty – Mladá Boleslav a Praha – Kladno – Rakovník.

08. 12. 2007 Dopravu ve Francii opět naruší stávky (12. – 13. prosince 2007)

Autor: ČT24 (http://www.ct24.cz/zsveta/index_view.php?id=243646)

Paříž - Návštěvníci Francie by měli počítat s tím, že ve středu a čtvrtek bude v zemi narušena doprava, v Paříži možná hodně. Hlavní odborový svaz strojvedoucích dnes oznámil, že vyhlásil stávku železničářů na čtvrtek. Na středu plánují jednodenní stávku odbory v pařížské městské hromadné dopravě.

Odbory se domáhají zrušení či alespoň zásadní změnu vládního plánu, podle něhož by měly některé kategorie státních zaměstnanců například přijít o výhodu plného důchodu už po odpracování 37,5 let. Ostatní zaměstnanci na to musejí pracovat 40 roků. Ze stejného důvodu byly stávky již v listopadu, kdy byla doprava ochromena deset dní.

Vládní plán zrušit penzijní privilegia má podle průzkumů podporu většiny Francouzů, takže podobné stávky jsou nepopulární. Vedení většiny odborů si to uvědomuje. Kvůli radikalizaci části základny ale dále tlačí na vládu. Vláda je ochotna jednat jen o některých aspektech reformy, ale nemíní ustoupit od její podstaty.

"Víme, co je naše odpovědnost, není možné odmítat hnutí," prohlásil zástupce šéfa železničářských odborů CGT Laurent Russeil. Potvrdil, že cílem stávky je ovlivnit jednání o důchodové reformě.

Ministr dopravy Xavier Bertrand oznámené stávky v síti státní železnice SNCF a v hromadné dopravě metropole označil za "naprosto nepochopitelné".

08. 12. 2007 Vedlejší železniční tratě v Česku doplácí na modernizaci hlavních koridorů

Autor: ČT24 (http://www.ct24.cz/zdomova/index_view.php?id=243684)

Praha - V Česku existují dvě kategorie železničních tratí. Zatímco stát investuje hlavně do stavby koridorů, zbytek železniční sítě pouze udržuje v takovém stavu, aby se dala používat. Méně bezpečné jsou proto hlavně vedlejší tratě, kde chybí moderní technika.

Železniční koridory byly jedním z největších stavebních projektů 90. let, celkem za 190 miliard korun. Například cesta z Prahy do Ostravy se zrychlila o půldruhé hodiny, může na ní jezdit více vlaků a hlídá ji modernější technika. Po čtrnácti letech od zahájení stavby však koridor stále není kompletně hotový. Musí se ještě modernizovat železnice kolem velkých nádraží, ale třeba i frekventovaný úsek mezi Brandýsem nad Orlicí a Českou Třebovou. Ten nejdříve nebyl podle slov náměstka ředitele Správy železniční a dopravní cesty Bohuslava do modernizace zahrnut, a teď se postupně dodělává.

Ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým připouští, že část tratí je udržována pouze na provozní hranici. Právě na jednom z dosud nemodernizovaných úseků, nedaleko od Prahy, vykolejilo před týdnem Pendolino. Drážní inspektoři označili za pravděpodobnou příčinu zlomenou kolejnici a případ dále šetří. Mluvčí ČD Ondřej Kubala ubezpečuje, že k zanedbání pravidelné kontroly nedošlo: "Na takto vytížených tratích musí podle předpisů dvakrát ročně probíhat speciální defektoskopie, která odhalí skryté vady materiálu. Defektoskopie v tomto místě byla z října letošního roku, tedy velmi čerstvá."

Podle statistik drážní inspekce vykolejí každý rok zhruba 200 vlaků, technické příčiny jsou ale za tím jen v deseti procentech případů, přibližně v 70 procentech je na vině lidský činitel.

Špatná domluva mezi výpravčím a policisty zavinila letos v březnu nehodu nedaleko Vraňan, kdy rychlík vykolejil po nárazu do auta, které uvízlo na přejezdu. Podle drážní inspekce se na příčinách podílelo i to, že přejezdy neměly jednotná označení.

Lidský faktor hraje zásadní roli na vedlejších tratích, které jsou vybaveny podobně jako v polovině minulého století. Například přehlédnutí strojvedoucího v jízdním rozkaze způsobilo před třemi lety nehodu u Bavorova, při které zahynuli dva lidé. Ani dnes se toho na stavu regionálních tratí, především kvůli nedostatku finančních prostředků, příliš nezměnilo.

Ve statistikách jednoznačně dominují nehody na přejezdech, jejich počet pohybuje se kolem 250 ročně, a jen loni při nich zahynulo 45 lidí.

09. 12. 2007 Ode dneška platí nový jízdní řád ČD

Autor: ČT24 (http://www.ct24.cz/index_view.php?id=243709)

Praha – Na českých železnicích ode dneška platí nový jízdní řád i nové ceny. Většina zákazníků si za jízdenku připlatí v řádech desítek i stovek korun. České dráhy ale přichystaly i příjemnější novinky. Jízdenky si budou cestující moci koupit na internetu, všechny vlaky budou nyní nekuřácké, posíleno bude spojení mezi Prahou a Brnem. Zásadní změnou je omezení čekací doby návazných spojů na zpožděné vlaky na pět minut.

Důvodem zdražení většiny je mimo jiné změna výpočtu zákaznické slevy. Doposud měly ČD na výpočet zákaznického jízdného vlastní tarif, který byl asi o třicet procent nižší než základní jízdné. Ode dneška bude platit jen jediný základní tarif a zákaznické jízdné z něj bude o čtvrtinu nižší.

Podraží také zpáteční nebo traťové jízdenky. Připlatí si i opozdilci – přírážka za nákup lístku ve vlaku se zvýší z dvaceti na třicet korun. Jízdné se bude nově vypočítávat ne podle pásem, ale podle skutečně ujetých kilometrů. Dráhy také ruší příplatky na vlaky vyšších kategorií EuroCity a InterCity, takže tyto spoje zlevní.

České dráhy s novým jízdním řádem posílily linky mezi českou a moravskou metropolí. Bude mezi nimi jezdit šest expresů, které budou zastavovat pouze v Pardubicích. Expresy doplní vlaky EuroCity a SuperCity Pendolino. Mezi Prahou a Brnem tak bude vlak vyšší kategorie jezdit každou hodinu. Některé kraje naopak zaznamenají úbytek vlakového provozu.

Prosincové zdražení nemusí být na dlouhou dobu poslední. České dráhy nevyklučují, že v příštím roce zdraží jízdné plošně. Důvodem je zvýšení DPH, na které zatím dráhy nereagovaly.

09. 12. 2007 Zkrat v Praze zpozdil vlaky až o dvě hodiny

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vypadek-proudu-v-praze-zpozdil-vlaky-az-o-dve-hodiny-f9u-ekonomika.asp?c=A071209_134233_ekonomika_klu)

Vlaky jedoucí z a do Prahy nabraly v neděli až dvouhodinové zpoždění. Může za to výpadek proudu, který dopoledne vyřadil zabezpečení klíčových stanic v Praze, sdělil iDNES.cz mluvčí Českých drah. Po poledni se prý situace začala zlepšovat.

"V Praze došlo ke zkratu na kabelu vysokého napětí 6000 voltů, který má na starosti napájení zabezpečovacích zařízení klíčových stanic. Kvůli tomu se zastavil provoz ve všech nejdůležitějších stanicích v metropoli," vysvětlil mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Podobný výpadek se prý nestal posledních dvacet až třicet let. V čase od desáté hodiny do poledne se postupně rozsvítila červená cestou do Malešic, Vršovic, Libně, Holešovic i na Hlavní nádraží.

"Některé vlaky nabraly až dvouhodinové zpoždění, které si dovezou do cílové stanice," dodal Kubala. Nejhorší situace podle něj byla na tratích směrem na Kolín, Nymburk a České Budějovice.

Podle čtenářů iDNES.cz podle on-line služby sledování aktuální polohy vlaků v některých případech souprava přijela i o více než dvě hodiny později, například rychlík R675 z Prahy do Brna.

Technici pražské napájení kompletně opravili po poledni. Kolem půl druhé odpoledne mluvčí uvedl, že se situace uklidňuje a vlaky by se postupně měly vrátit k časům podle jízdního řádu. Ten shodou okolností ode dneška platí v nové podobě, najdete ho na adrese jizdnirady.idnes.cz. - více zde

"S novým jízdním řádem ale nemá výpadek nic společného, šlo o čistě technickou závadu, za kterou se cestujícím omlouváme," řekl iDNES.cz mluvčí Kubala.

Zkrat na kabelu vysokého napětí se zřejmě dotkl jen elektrického vedení Českých drah. Dispečink poruch Pražské energetiky neměl podle ČTK podobný výpadek hlášen.

09. 12. 2007 České dráhy povede Petr Žaluda (od února 2008)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=243764)

Praha - Šéf pojišťovací společnosti AXA Czech Republic Petr Žaluda nastoupí na místo generálního ředitele Českých drah. Do konce ledna dráhy povede Josef Bazala. Dřívější informace týdeníku Euro dnes v diskusním pořadu České televize Otázky Václava Moravce potvrdil náměstek ministra dopravy a šéf dozorčí rady Českých drah Vojtěch Kocourek. Dráhy by měl Žaluda vést od února.

"Nástup pana Žaludy na funkci je velmi aktuální, koneckonců se ví, že je to člověk pana ministra," uvedl Kocourek. "Předpokladem je, že ty personální změny by mohly proběhnout k prvnímu druhý příštího roku," dodal.

Změna pravděpodobně souvisí s vydělením nákladní dopravy z Českých drah do dceřiné společnosti ČD Cargo, kterou má podle Eura vést právě dosavadní generální ředitel drah Josef Bazala. Jeho přechod na ředitelský post ČD Cargo už dříve nevyloučil mluvčí drah Ondřej Kubala.

Bazala už je nyní předsedou představenstva ČD Cargo, v pětičlenném orgánu působí také Žaluda, Bazalův náměstek pro nákladní dopravu Rodan Šenekl, severomoravský podnikatel Bogdan Heczko a ředitel odboru strategie ČD Jaroslav Richter, který přípravu k založení dceřiné firmy vedl.

ČD Cargo vzniklo 1. prosince. Základní kapitál nové společnosti je 8,8 miliardy korun. Od mateřské firmy ČD Cargo dostane například třetinu všech lokomotiv Českých drah a všech 32.000 nákladních vagonů. Z mateřské firmy do dceřiné přejde 13.000 z nynějších asi 55.000 zaměstnanců ČD.

Od osamostatnění nákladní dopravy si ministerstvo dopravy slibuje zprůhlednění finančních toků v ČD, především konec křížového financování ztrátové osobní dopravy ze zisků nákladní dopravy, které ročně činí přes 600 milionů korun. Vláda navíc uvažuje, že bude jednat o propojení ČD Cargo se slovenskou železniční společností Cargo Slovakia, která vznikla v lednu 2005.

10. 12. 2007 Pošlete letos dárky vlakem (ČD-Kurýr, 100 Kč, 9. – 31. prosince 2007)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=51959>)

Od 9. prosince mohou všichni zákazníci využívat výraznou slevu při posílání kurýrních zásilek vlakem. Místo klasických 160 Kč (resp. 120 Kč v případě pravidelných zákazníků) bude možné posílat v rámci České republiky zásilky ČD-Kurýr až do konce letošního roku za pouhých 100 Kč. Poplatek za dobírku se do konce roku snižuje ze 30 na 20 Kč.

Zároveň ČD spustily na internetu (na adrese <http://ekuryr.cd.cz>) novou aplikaci, která zákazníkům výrazně usnadní posílání zásilek. Nově je možné vyřídít všechny dokumenty zásilky elektronicky přes internet, spuštěn byl také speciální vyhledávač, který zákazníkům přímo vyhledá spoje, kterými je možné zásilky ČD-Kurýr posílat. V praxi je to velmi jednoduché, zákazník se zaregistruje a po vyhledání spoje vyplní rovnou na internetu přepravní list. Při podeji zásilky na nádraží nahlásí už jen referenční číslo. Definitivně tak už nebude nutné vypisovat papírové doklady. Zároveň tato internetová aplikace velmi usnadní práci pravidelným zákazníkům, kteří posílají zásilky ve stejných relacích. Už jednou vyplněné přepravní listy se ukládají do historie a je možné je kdykoliv použít.

Zájem o služby ČD-Kurýr je rok od roku vyšší. Jen letos podali zákazníci Českých drah za prvních 10 měsíců k přepravě 238 494 zásilek, proti stejnému období loňského roku je to nárůst 15 %. Zásilky je možné podávat a vyzvedávat ve 243 stanicích v České republice.

Z České republiky na Slovensko je možné posílat zásilky InterKurýr. Přepravné se ale účtuje jinak než ve vnitrostátní přepravě. Stanice zařazené do systému InterKurýr jsou uspořádány podle vzdáleností do jednotlivých pásem. Na síti ČD jsou stanoveny 3 pásma, na tratích ŽSR 2 pásma. Za každé pásmo jsou účtována cena 3 EUR, %

10. 12. 2007 České dráhy zrušily na Ústecku desítky spojů

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=243969)

Ústí nad Labem – České dráhy zrušily ode dneška desítky vlakových spojů v Ústeckém kraji, neboť nechtěly ztrátové spoje dotovat. Provoz na některých regionálních tratích se zastavil úplně, na jiných byl omezen. Starostové ale chtějí spoje obnovit, jsou ochotni si je financovat i sami.

Doprava se úplně zastavila i na trati Lovosice-Most, citelně ubylo spojů na Žatecku. Z Chomutova do Vejprtu pak budou vlaky jezdit už jen o víkendech.

"Dopravu stejným směrem může nahradit až dvojnásobně levnější autobusová doprava," vysvětluje František Jančík z tiskového odboru krajského úřadu. Starostové ale s náhradním řešením spokojeni nejsou a chtějí tratě zachovat i za cenu, že by vlaky financovali sami. Víkendový provoz by je podle propočtů Českých drah stál asi 300 tisíc korun ročně.

Pokud se starostové s Českými drahami dohodnou, mohly by se vlaky na trať vrátit v březnu.

11. 12. 2007 Severní a Jižní Koreu spojuje pravidelná vlaková linka

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zsveta/index_view.php?id=244005)

Soul - Severní a Jižní Koreu ode dneška spojuje pravidelná nákladní vlaková linka. Po více než padesáti letech přešlo přísně střeženou hranici deset vagonů tažených lokomotivou vyzdobenou květinami. "Válečná sekera mezi oběma zeměmi byla konečně zakopána," říká Lee Jae-joung, ministr Jižní Koreje pro sjednocení obou zemí.



Pravidelná doprava je dalším krokem ve zlepšení vzájemných vztahů zemí, které spolu od konce korejské války v roce 1953 dosud neuzavřely mírovou smlouvu. Zatím budou oba státy spojovat nákladní vlaky. Obyvatelé doufají, že se brzy obnoví i osobní doprava.

Nákladní vlak má zajistit přepravu materiálu, výrobků a součástí mezi severokorejským továrním komplexem Kesong a Jižní Koreou. Dnes vagóny přepravily do KLDK obrubníky pro výstavbu silnic, zpátky do Jižní Koreje vezl vlak boty a prádlo.

Továrna v Kesongu je projektem Severní i Jižní Koreje, k obnově dopravy mezi příhraničními oblastmi došlo po jednáních na korejském summitu v říjnu. Tam se politici obou zemí dohodli i na dalších projektech, které podpoří zlepšení vztahů mezi KLDK a Jižní Koreou. Současný projekt mezistátní nákladní vlakové dopravy má zrychlit spolupráci států na hospodářských projektech.

"Zahájení provozu nákladních vlaků je významnou událostí, která představuje novou stránku našich dějin," tvrdí šéf vyjednávacího týmu Severní Koreje Kwon Ho-ung. Prezident jihokorejské státní železnice Korail I Čchul by chtěl nyní šestnáctikilometrovou trať protáhnout až do Číny a Ruska, Pchjongjang tyto plány ale zatím nepodporuje.

11. 12. 2007 Vlaky se šedesát let proháněly nad granáty (Břeclav)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlaky-se-sedesat-let-prohanely-nad-granaty-fiq-/krimi.asp?c=A071211_095301_krimi_itu)

Pod vlaky, které jezdily skrz břeclovské nádraží, číhala časovaná bomba. Přes šedesát let tu u koleje na třetím nástupišti ležely nevybuchlé granáty z druhé světové války.

Nad čím se vlaky tak dlouho proháněly, odhalili zaměstnanci Českých drah teprve před pár dny.

Granáty našli dělníci při výkopových pracích. K nečekanému nálezu přivolali policii.

"Policejní hlídka místo nálezu zajistila a přivolala pyrotechnika. Ten určil, že jde o dělostřelecké granáty ráže šestasedmdesát milimetrů, a odvezl je k odborné likvidaci," potvrdil Milan Janůvka z břeclovského policejního ředitelství. Doplnil, že nikdo nebyl zraněn.

11. 12. 2007 Operační program Doprava schválen

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_11_12_2007.htm)

Brusel, Praha, 11. prosince – Evropská komise včera (10.12.2007) definitivně schválila Operační program Doprava (OPD). Dnes zároveň v Praze proběhne za účasti zástupců EK slavnostní podepsání programu a jeho předání zástupcům Ministerstva dopravy. Schválením OPD ze strany EK byl úspěšně završen více jak dvouletý proces přípravy programu.

„Jsem rád, že se schválením OPD naplnila hodnocení, která jsem v Bruselu řadu měsíců slychal, totiž že jde o jeden z nejlépe připravených programů,“ komentuje schválení OPD ministr dopravy Aleš Řebíček, a dodává: „Chci tímto poděkovat všem kolegům na Ministerstvu dopravy, kteří do přípravy a prosazení OPD zasáhli, a také našim partnerům z dalších českých institucí, jejichž pomoci a spolupráce si velmi vážíme.“

Ministerstvo dopravy již 9. července 2007 vyhlásilo první výzvy k předkládání žádostí o čerpání z OPD v němž je pro celé programové období 2007-2013 k dispozici celkem téměř 5,8 mld EUR. Většinovými příjemci dotací budou především státní investorské organizace Správa železniční dopravní cesty,

Ředitelství silnic a dálnic a Ředitelství vodních cest. Výzvy budou otevřeny bez přerušení do konce programového období.

V listopadu byla dále vyhlášena výzva pro oblast podpory, kde je hlavním příjemcem hl. m. Praha. Na začátku roku 2008 se předpokládá vyhlášení dalších výzev.

OPD je největším operačním programem v České republice. Jeho celková alokace pro programové období 2007-2013 činí 5,774 mld. EUR, což je cca 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU. Řídícím orgánem OPD je Ministerstvo dopravy, výkonem této funkce je pověřen Odbor fondů EU MD.

OPD je zaměřen na naplňování dopravních priorit evropského a nadregionálního významu a zároveň na realizaci priorit a cílů daných Dopravní politikou České republiky na léta 2005-2013 a dalšími strategickými dokumenty. Kromě prostředků z OPD bude sektor dopravy přijímat prostředky z EU také prostřednictvím Regionálních operačních programů, jejichž cílem je financování rozvoje dopravní infrastruktury zejména v majetku krajů. Naplňování všech zmíněných priorit a cílů bude samozřejmě provázeno i respektováním cílů udržitelného rozvoje.

Na základě vyhlášených výzev mohou žadatelé předkládat projektové žádosti, které jsou následně hodnoceny a schvalovány. Po schválení projektů může být následně zahájeno financování z prostředků EU, faktická realizace projektů však může být zahájena i před datem vyhlášení výzvy. Projekty jsou spolufinancovány nejčastěji z národních veřejných zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Uznatelnost výdajů pro refundaci prostředků z fondů EU byla stanovena od 1. 1. 2007.

Více informací o OPD naleznete na www.opd.cz.

11. 12. 2007 Betlémské světlo rozveze vlak

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=51998>)

Rozvážení Betlémského světla se již stalo novodobou tradicí českých Vánoc. Velkou zásluhu na tom mají brněnští skauti, kteří stáli v roce 1990 u zrodu celé akce. S myšlenkou Betlémského světla se ve zmíněném roce seznámili na vídeňské jamborce - mezinárodním setkání skautů a skautek z celého světa a již na podzim téhož roku začali připravovat českou verzi.

Z mnoha nápadů se jeví dva jako velmi nosné a životaschopné. Jednak ukázat členům skautských oddílů, že o vánocích nejde ani tak o kupu dáreků a cukroví, ale o to, prožít vánoce v klidu a pohodě s těmi, které máme rádi a oni nás, že mnoho radosti mohou udělat i bez peněz svou chutí k této atmosféře přispět. A když ještě k tomu přidají skautskou službu a roznesou Betlémské světlo ve svém okolí sousedům, zjistí, kolik zajímavých lidí s různými životními příběhy kolem sebe mají.

Prvním průběžným kamenem byla první jednání s železničáři o tom, zda skauty s lucernami do vlaku budou vůbec ochotni vzít. A protože při prvním rozvozu ani žádný vagon nezapálili, mohli jezdit i v dalších letech. Ohlasy na cestu prvních skautských kurýrů byly velmi potěšující. Skauti a skautky musely celou cestu vysvětlovat a vykládat nejen o Betlémském světle, ale i skautingu jak společníci, tak průvodčí. Jejich nadšení a zapálení pro věc se přenášelo na okolí a jejich zásluha na rozšíření této akce je nesporná.

Letos přiveze Betlémské světlo z Vídně na brněnské hlavní nádraží souprava pendolino. Stane se tak v sobotu 15. prosince v 17.05 hodin na vleku SuperCity 74 Smetana. Z Brna pak skauti 22. prosince rozvezou novodobý symbol Vánoc vlaky po celé republice. Ve vtipovaných stanicích bude možno připálit si plamínek od místních členů Junáku.

Seznam vlaků rozvázejících Betlémské světlo a další informace najdete na internetové stránce www.betlemskesvetlo.cz.

11. 12. 2007 Trať z Budějovic do H. Dvořiště čeká obnova za 1,77 miliardy Kč

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=244129)

České Budějovice - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) začne koncem roku obnovovat trať z Českých Budějovic do Horního Dvořiště. Jednokolejný, zhruba šedesátikilometrový úsek je součástí IV. železničního koridoru, který má vést z Prahy do rakouského Lince. Stavba přijde na 1,77 miliardy Kč. ČTK o tom informoval Ondřej Šuch z firmy Skanska CZ. Práce mají skončit do července 2009.

Hlavní část prací se dotkne trasy z Omlenic do krajského města. Stavbaři vymění železniční svršek i spodek, obnoví odvodnění, přestaví 19 mostů a zpevní propustky. Stavbu má na starost sdružení stavebních firem Jižní koridor vedené firmou Skanska DS.

"Trať se dočká druhé zásadní přestavby, které předcházela elektrizace včetně modernizace zabezpečovacího zařízení v letech 2001 až 2002," uvedl generální ředitel SŽDC Jan Komárek. Rekonstruovat tak zbývá už jen některá místa, například stanici Holkov, a zejména většinu mezistaničních úseků. Někde trať oddělí od okolí protihlukové stěny. Opravy se dočká i most, kde se rozchází trať z Českých Budějovic do Českých Velenic a Horního Dvořiště.

"Po dokončení rekonstrukce zde budou moci vlaky jezdit až stokilometrovou rychlostí. Své možnosti tak lépe využijí mezinárodní rychlíky a zlepší se také spojení jihočeského regionu s Prahou," řekl Jan Zemánek ze společnosti Skanska DS. Nyní zde vlaky smějí jezdit maximálně sedmdesátkou.

Trasa z Horního Dvořiště do Českých Budějovic byla navržena Františkem Antonínem Gerstnerem jako koněspřežka. Do provozu byla uvedena v roce 1828. V letech 1868 až 1871 na ní začaly jezdit parní vlaky. Nyní je trať součástí jedné z hlavních evropských železničních tras spojujících IV. a X. Panevropský koridor, tedy významným spojením severní a jižní Evropy.

11. 12. 2007 Mimořádná změna jízdního řádu (Praha – Havlíčkův Brod – Brno)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52008>)

Dne 12.12. začne rozsáhlá stavební příprava hlavního nádraží v Praze na plánovanou rekonstrukci. Z tohoto důvodu dochází od dnešního rána ke změně jízdních řádů některých rychlíků, které jezdí mezi Prahou, Kolínem, Havlíčkovým Brodem a Brnem. Vybrané spoje mimořádně nepojedou do a ze stanice Praha hlavní nádraží, ale budou z Prahy-Vršovic odkloněny do stanice Praha-Smíchov. Mimořádné opatření trvá od včerejší půlnoci do nedělního večera. Níže uvedené spoje pojedou ve směru z Prahy v celé trase přibližně s 20 minutovým zpožděním.

Od 4. ledna začne na hlavním nádraží rekonstrukce třetího a čtvrtého nástupiště, ještě předtím je nezbytné provést rozsáhlou stavební přípravu. V následujících pěti dnech bude nutné snést část trolejí při napěťové výluce, vybudovat u nástupišť 5, 6 a 7 provizorní kolejové mosty pro budoucí kolektory a provést úpravy kolejiště u prvního a druhého nástupiště. Provoz ve stanici tak bude částečně omezen.

Všichni cestující získají veškeré potřebné informace o svých spojích 24 hodin denně v kontaktním centru Českých drah na lince 840 112 113.

12. 12. 2007 Zahájení kolaudačního řízení: Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Šatov – státní hranice

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cislocclanku=2007120001>)

Drážní úřad, jako drážní správní úřad ve smyslu ust. § 54 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění a současně jako speciální stavební úřad pro stavby drah a stavby na dráze podle ust. § 7 odst. (1) zákona o dráhách a § 120 zákona č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) v platném znění obdržel dne 29. listopadu 2007 od stavebníka Správy železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správy Olomouc, Nerudova 1, Olomouc 772 58 žádost o vydání kolaudačního rozhodnutí na stavbu.

12. 12. 2007 ČD YETTI bude vozit lyžaře na Šumavu (15. prosince 2007 poprvé)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_cd_yetti_bude_vozit_lyzare_na_sumavu)

V sobotu 15. prosince vyjede z Tábora první vlakový spoj ČD YETTI, který bude pravidelně vozit lyžaře na sjezdovky ve Skiareálu Lipno. Cestující mohou zároveň využít výhodnou sezónní nabídku Českých drah YETTI voucher, díky které dostanou slevu 30% na celodenní skipas.

„Vlak bude jezdit o víkendech a ve vybraných dnech pokud budou na horách dobré sněhové podmínky. Podle našich informací je ve Skiareálu Lipno 30 centimetrů sněhu a mrzne. Lyžařská sezóna tak může začít už tuto sobotu,“ vysvětluje Pavel Kosmata z Krajského centra ČD v Českých Budějovicích. „Vlak odjíždí z Tábora v 5:47 ráno, do Českých Budějovic přijede v 7:00 a do stanice

Lipno nad Vltavou dorazí v 9:05. Na vlak ČD Yetti navazují přípoje ze Strakonicka a Jindřichohradecka. V Lipně nad Vltavou bude na lyžaře čekat skibus, který je doveze až ke sjezdovkám. Odjezd zpět na vlakové nádraží je v 16:55 z parkoviště skiareálu. Na skibus pak budou navazovat pravidelné spoje Českých drah.“

Do a ze Skiareálu Lipno se pouze s jedním přestupem v Rybníku dostanou také lyžaři z Prahy a středních Čech expresem Jože Plečnik (odjezd z Prahy hl.n. 6:11, návrat do Prahy 21:55). Také v něm platí nabídka Českých drah YETTI voucher. Současně se zakoupením jízdenky SONE+ může cestující požádat o vystavení tzv. YETTI voucher, který ho opravňuje k bezplatnému použití skibusu od železniční stanice Lipno nad Vltavou ke Skiareálu Lipno a ke slevě 30 % na zakoupení celodenního skipasu. „Výše slevy na celodenní skipas pro dospělého je 140 Kč, což v podstatě znamená, že se lyžaři vrátí cestovné a do skiareálu jede vlastně zadarmo. Naše nabídka je tak zvlášť přitažlivá pro mladé lyžaře nebo snowboardisty,“ dodává Pavel Kosmata.

Jízdenky SONE + je možné koupit za 130 korun pro jednu osobu a s jedním YETTI voucherem nebo za 390 korun pro dva dospělé a až tři děti do 15 let se dvěma YETTI vouchery. Například čtyřčlenná rodina z Prahy za cestu Jože Plečnikem do Skiareálu Lipno a zpět tak díky slevě na dva skipasy ve skutečnosti zaplatí jen 110 korun!

Vzhledem k tomu, že vlak ČD YETTI bude jezdit v závislosti na konkrétních sněhových podmínkách, mohou si cestující ověřit jeho vypravení v železničních stanicích nebo na lince 840 112 113.

12. 12. 2007 Dráhy nezvládly jízdní řád, zpoždění jsou hodinová (Praha)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nezvladly-jizdni-rad-zpozdeni-jsou-hodinova-fwn-ekonomika.asp?c=A071212_140335_ekonomika_maf)

Už na začátku platnosti nového jízdního řádu nabírají vlaky několikahodinová zpoždění. V neděli stály kvůli výpadku zabezpečovacího zařízení. Vlaky se ale zpožďovaly i v dalších dnech. Tentokrát kvůli nedostatečné kapacitě tratě, která vede z pražského hlavního nádraží.

Zatímco podle starého jízdního řádu jezdily vlaky z hlavního nádraží na Moravu vítkovským tunelem, od neděle vyjíždějí z Prahy přes Vršovice a Malešice.

Důvodem jsou plánované stavební práce na novém spojení, které snižují kapacitu tratě přes Vítkov a Libeň.

Trasa přes Vršovice ale nebyla na takový nápor vlaků připravená. Na hlavním nádraží se navíc uzavírají některá nástupiště kvůli rekonstrukci, proto zde nemůže najednou stát takové množství vlaků jako dřív.

Chcete vědět více? Více o tom, proč se vlaky zpožďují a jak to chtějí dráhy řešit, čtěte ve čtvrté MF DNES.

Za zpoždění káva zdarma

"I proto jsme začali vypravovat rychlíky do Brna ze Smíchova, aby se hlavnímu nádraží alespoň trochu ulevilo," popisuje aktuální opatření mluvčí drah Ondřej Kubala. Zároveň slibuje, že situace by se postupně měla vracet k normálu a několikahodinová zpoždění by se neměla opakovat.

Do redakce iDNES.cz nicméně přišlo několik rozhořčených dopisů, ve kterých si čtenáři na zpoždění stěžují. "České dráhy nezvládají nový jízdní řád a za zvýšenou cenu jsme si koupili jen větší zpoždění," píše jeden z čtenářů, který si nepřál být jmenován.

Cestující si stěžovali i na nedostatečnou komunikaci ze strany drah.

"Všem cestujícím se jménem Českých drah omlouváme za způsobené nepříjemnosti," dal se slyšet Kubala. Lidé, kteří dnes uvízli ve více než hodinu zpožděných vlacích, navíc podle něj dostali jako omluvu od drah kávu zdarma. Ve vlaku však musel být řazen jídelní vůz.

13. 12. 2007 Po včerejším kolapsu jezdí vlaky opět včas (Praha)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/po-vcerejsim-kolapsu-jezdi-vlaky-opet-vcas-f2n-ekonomika.asp?c=A071213_122002_ekonomika_maf)

Situace na drahách se stabilizovala. Spoje, které v úterý jezdily i s několikahodinovým zpožděním, jezdí ve středu včas. Dráhy po kolapsu, který včera vyvrcholil, změnily systém sestavování souprav, stáhly záložní vozy z Bohumína a přidaly lokomotivy, které pomáhají s posunem souprav.

Většina vlaků už odjíždí z hlavního nádraží téměř načas, zpoždění jsou nanejvýš dvacetiminutová. Zatím největší zpoždění má na cestě z Prahy rychlík Hradišťan do Luhačovic, který jede zhruba o půl hodiny později. S problémy se naopak potýkaly některé spoje mezi Přerovem a Brnem, trojice rychlíků byla zpožděna téměř o dvě hodiny.

Dráhy se potýkaly s novým jízdním řádem. Zatímco podle starého jízdního řádu jezdily vlaky z hlavního nádraží na Moravu vítkovským tunelem, od neděle vyjíždějí z Prahy přes Vršovice a Malešice.

Důvodem jsou plánované stavební práce na novém spojení, které snižují kapacitu tratě přes Vítkov a Libeň. Trasa přes Vršovice ale nebyla na takový nápor vlaků připravená. - více zde

Aby dráhy ulevily přetížené trati přes Vršovice a Malešice, posílají některé vlaky přes vítkovský tunel, tedy stejnou trasou, jíž jezdily před začátkem platnosti nového jízdního řádu. Spoje však nepokračují na východ přes Libeň, ale do Kolína jedou po trati přes Nymburk. Dobu jízdy jim tato oklika prodlužuje nanejvýš o několik minut.

"Vedení Českých drah situaci monitoruje celou noc a zpřísněný dozor bude probíhat i v dalších dnech, aby se podobná situace již neopakovala," přislíbila společnost v tiskové zprávě.

13. 12. 2007 Naši strojvedoucí jezdí s taurusy až do Brna

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2007/7_50brno.htm)

Počátkem prosince začaly zkušebně jezdit v traťovém úseku Břeclav–Brno vícesystémové elektrické lokomotivy řady 1216 Rakouských spolkových drah ÖBB (taurusy), které vedou naši strojvedoucí.

Jedná se o další vozbu rakouských lokomotiv s českými strojvedoucími na našem území. Připomeňme již stávající z jihomoravského Šatova do dolnorakouského Retzu či z Českých Budějovic do Summerau v Horních Rakousích.

Lokomotivy řady 1216 budou během platnosti jízdního řádu jezdit pravidelně na třech párech rychlíků 270 až 275 v relaci Vídeň–Břeclav–Brno a zpět. Taurusy mají povolen zkušební provoz na rameni Břeclav–Brno do 31. prosince 2007, od 1. ledna 2008 se předpokládá již oficiální povolení jejich provozu, říká provozní náměstek vrchního přednosty Depa kolejových vozidel (DKV) Brno Michal Hušek.

Vícesystémové stroje „taurus“ tedy vedou naši strojvedoucí z DKV Brno, kteří se museli s těmito lokomotivami nejdříve seznámit. Třidenním teoretickým zácvikem a zkušebními jízdami na ÖBB prošli nejdříve tři vybraní pracovníci Českých drah – jeden strojvedoucí a dva kontroloři vozby. Všichni tři získali oprávnění jezdit na těchto strojích a zároveň i školit další české kolegy. Další potřebné strojvedoucí tedy školí podobným způsobem, jako byli proškoleni oni sami. To znamená tři dny teoretického kurzu a pak společná jízda ve dvou, dodává ing. Hušek.

Pro nás není vozba vícesystémovými stroji „taurus“ nic nového. Naši strojvedoucí ze Znojma na podobných lokomotivách řady 1116 už jezdí delší dobu. Takže vozbou na úseku Břeclav–Brno se jedná o plynulé rozšíření na další vozební rameno a zároveň navýšení počtu oprávněných strojvedoucích, kteří mohou vést rakouské stroje, potvrzuje provozní náměstek Hušek.

13. 12. 2007 Automat umožní platbu In-kartou

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2007/7_50auto.htm)

První dva prodejní automaty na Českých drahách, umožňující platit jízdné z elektronické peněženky na In-kartě/Rail plus, byly zaktivovány ve čtvrtek 29. listopadu na brněnském hlavním nádraží. Celý projekt realizuje „Tým In-karta“, složený ze zástupců odborů finančního, osobní dopravy a přepravy a také strategie a informatiky Českých drah. Pro zákazníka to znamená jediné – vlastnit čipovou In-kartu/Rail plus s některou z aplikací In-zákazník, In-junior nebo In-senior.

Podle jednoho z členů týmu Františka Szczyrby se jedná se o nový modulární prodejní automat jízdenek (UNIPAJ) pro držitele čipových In-karet/Rail plus. Kartu lze proměnit v elektronickou peněženku nabitím u pokladní přepážky. Na kartu lze vložit libovolné množství peněz, kde minimální vklad je 100 Kč a maximální okolo 4000 Kč, které lze využít při nákupu jízdenek nejen v automatu, ale také v zařízení na výdej jízdenek UNIPOK. Vlastní nákup jízdenek na UNIPAJ je velmi snadný – stačí položit platnou In-kartu na označené místo a dále se řídit pokyny na obrazovce. Automat se ovládá pomocí dotykové obrazovky, potvrzuje pan Szczyrba, který naší redakci celé zařízení v první den aktivace ochotně předvedl.

A proč byla zvolena pro pilotní provoz elektronické peněženky stanice Brno hlavní nádraží? Důvod je jednoduchý, neboť Brno je sídlem dodavatele zařízení, firmy OLTIS Group a dalších spolupracujících subjektů. V Brně bude v první etapě postupně nainstalováno šest kusů automatů UNIPAJ, další budou po vyhodnocení zkušeností postupně instalovány začátkem příštího roku do větších stanic Českých drah, jako je například Praha-Holešovice, Olomouc, Ostrava-Svinov či Ostrava hlavní nádraží a dalších. Mimo to budou průběžně instalovány i automaty, které budou přijímat nejenom zmíněnou kartu, ale také mince.

Podle členů „Týmu In-karta“ se automaty instalují v souladu se zaváděním komplexní strategie odbavování cestujících. Záměrem je cestujícím nabídnout možnost rychlého nákupu nejběžnějších typů jízdenek bez čekání ve frontách u pokladny. V dalších etapách bude následovat vývoj komplexního automatu, který nabídne cestujícím široké spektrum produktů a služeb.

V rámci zkušebního provozu je zatím možné v automatu nakupovat jednosměrné jízdenky pro 2. třídu do vzdálenosti 120 kilometrů. Ve výhledu si zákazník bude moci z automatu zakoupit jakoukoli jízdenku po celé síti českých železnic. Druh jízdného je vždy zvolen automaticky v závislosti na platné aplikaci na In-kartě/Rail plus (In-zákazník, In-junior a In-senior). Automat navíc umožňuje vyzvednutí jízdenky „eLiška“, zakoupené předem prostřednictvím internetu v eShopu Českých drah na adrese www.eshop.cd.cz.

Kromě toho lze v automatu získat informace o In-kartě – například zjistit druh zakoupené aplikace s dobou její platnosti nebo zůstatek elektronických peněz na kartě. V budoucnosti předpokládáme rozšiřování nabídky jízdních dokladů, dostupných v automatu, dodává na závěr člen „Týmu In-karta“ pan Szczyrba.

13. 12. 2007 Také šumavské lokálky modernizují

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2007/7_50suma.htm)

Na modernizaci koridorů a hlavních tratí jsme si již zvykli a bereme je jako průvodní jev jednadvacátého století. Potěšením je proto každá změna na lokálních (regionálních) tratích, kde jakoby se po dlouhá léta zastavil čas.

Pro šumavské tratě, provozované podle předpisu D3, to platí více než dvojnásob. Práce dirigujících dispečerů, odkázaná na kreslení grafikonu a telefon s kličkou, dostává nový kabát, moderní a důstojný dnešní době. Přejít na nové traťové telefonní spojení systému Inoma zlepšil a zkvalitnil komunikaci mezi strojvedoucím a dispečerem, osazování výhybek samovratnými přestavníky urychlilo křížování.

Od roku 2006 je stanice Prachatice vybavena staničním zabezpečovacím zařízením ESA 11 a již skoro rok vedou všichni šumavští dispečeré (Volary, Prachatice, Vimperk) elektronický dopravní deník. Pro někoho jsou výše popsané „novinky“ denní samozřejmostí, pro šumavské lokálky je to však probuzení po sto letech spánku.

Od 1. prosince přibyla na našich lokálkách další zdánlivá maličkost. Po zkušebním provozu byl zahájen rutinní provoz elektronického splněného grafikonu vlakové dopravy, takže u dispečerů zmizely „plachty“ a pracoviště se změnila v malý „Houston“, plný monitorů a počítačů.

Další modernizace se projevila v dopravně D3 Černý Kříž, ať samotnou celkovou rekonstrukcí tratě do Nového Údolí, tak i zabezpečením výhybek samovratnými přestavníky.

A co přinese budoucnost? Pokud se vyplní všechny plány, pak nás na Šumavě čeká zkušební provoz digitálního traťového systému, celková rekonstrukce stanice Volary, se změnou staničního zabezpečovacího zařízení na JOP (jednotné obslužné pracoviště) včetně zapojení dopravního Černý Kříž, vybudování nových přejezdových zabezpečovacích zařízení a rekonstrukce vozidlového parku. Všechny tyto změny přinášejí zkvalitnění výkonu dopravní služby a věřím, že přinesou též zkvalitnění cestování po krásném kraji, kde vlaky dávají dobrou noc, Šumavě.

13. 12. 2007 Cheb čtyřikrát jinak (historie výpravní budovy)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2007/7_50cheb.htm)

Na kalendáři zbývalo již jen několik málo lístků a osud starého roku se pomalu, ale jistě nacyloval. I nyní se železničáři z tisku dozvídali standardní, nepřekvapivé novinky: kladenští železničáři hrdě splnili své závazky a dostalo se jim rudého praporu Ústecké dráhy, v (tehdy Novém) Bohumíně pracuje již 23 hlídek bezpečnosti a 11 dobrovolných revizorů, mládežnický posunovačský kolektiv v Děčíně hl. n. obdržel titul brigáda socialistické práce. A tak dále.

Šedivý tok socialistického zpravodajství poněkud narušila jedna krátká zpráva ČTK. Oznámila světu, že „...dne 22. prosince 1962 byla otevřena nová výpravní budova železniční stanice Cheb. Slavnostního otevření se zúčastnil náměstek ministra dopravy a spojů soudruh František Dufek. Budovu, kterou navrhl kolektiv projektantů v čele s hlavním projektantem s. dr. inž. Josefem Dandou, postavilo Železniční stavitelství Praha pod vedením soudruha Sýkory...“

V předvánočním čase před 45 roky tedy dostal Cheb novou nádražní budovu; šlo v pořadí již o čtvrtou. V dobovém kontextu nepředstavovala zdejší novostavba ani zdaleka událost ojedinělou – srovnatelné staniční budovy se za uplynulé desetiletí objevily v Praze (Praha-Smíchov – 1956), Pardubicích (1958) či Klatovech (1960). Premiéra v adventním Chebu představila však dílo ve značně syrovém stavu: jinak vždy oficiálním optimismem sršící redaktor Vendler z měsíčníku „Železničář“ přiznal tehdejší situaci výstižnými slovy:

...stavba byla předána v termínu, díky závazkům stavbařů ke XII. sjezdu KSČ. Úplné dokončení celého komplexu chebského nádraží i s nástupišti se plánuje do roku 1965...

A skutečně bylo co dokončovat. Zcela dokončená centrální výšková hlavní budova poněkud kontrastovala s prozatímní fasádou obou křídel, chybějícím přístřeškem prvního nástupiště a rozestaveností podchodu včetně ostrovních nástupišť. I tak došlo v Chebu k historické proměně: vždyť to, co tady předtím dlouhých sedmáct roků fungovalo, lze nazvat staniční budovou jen s krajním sebezapřením. Historicky třetí chebské „nádraží“, dřevěné přízemní provizorium, skrývající jen nejnужnější provozní zázemí, zdobila tabule s všeřikajícím textem: PROZATÍMNÍ OSOBNÍ NÁDRAŽÍ V CHEBU.

Tuto bídu železnice měly na svědomí tři zničující nálety spojeneckých leteckých svazů na Cheb, které 25. března a 8. a 10. dubna 1945 těžce poškodily kolejíště a zruinovaly výpravní budovu. Z pohledu železniční architektury šlo o nenahraditelnou škodu: o druhé podobě chebské výpravní lze totiž bez nadsázky říci, že za pětáctilet existence (1910–1945) představovala perlu mezi nádražními budovami. Secesně pojaté architektuře vstupní budovy vévodily stylizované reliéfy Dopravy a Obchodu. Honosná odbavovací hala s pokladnami (zvláště pro české a zvláště pro německé dráhy), obložená leštěným vápencem a prosvětlovaná velkým půlkruhovým děleným oknem, patřila vůbec k největším u nás. Cestující tady vedle zmíněných pokladen našel i výdejnu zavazadel a spěšnin, knihkupectví, čekárny a pochopitelně i restaurační zařízení. Náklady na tohle vybavení pohltily přes jeden milion tehdejších říšských marek.

Stavebně vzato se přitom jednalo o pouhou rekonstrukci – druhá podoba chebské staniční budovy vyšla z její premiéry. Ta se představila v pozdním létu roku 1865, kdy s bavorskými a saskými železnicemi vkročilo do Chebu i nádraží. A s ním i německá železniční architektura. Měl ji na svědomí renomovaný mnichovský architekt Hügel, který za 1,5 milionu zlatých postavil v Chebu nádraží s velkým N. Reprezentativní, 173,5 metru dlouhá členěná architektura hostila ve svých prostorách mimo jiné tři poštovní úřady, pět celnic, tři čekárny, jeden velký restaurační sál a 80(!) obytných a 29 úředních místností. Však tady také fungovalo pět železničních správ – dvě bavorské, jedna saská a dráhy buštěhradská a císaře Františka Josefa...

Když 15. října 1865 první vlak z Waldsassenu otevíral zdejší železniční historii, vítalo jej nádraží Eger, nemající v okolí obdoby. Staniční budovou evropských parametrů se Cheb honosil v první polovině minulého století, než je v samém závěru války zničily letecké bomby. Následnou sedmáctiletou dřevěnou prozatímnost vystřídal v létech 1962–65 celkem 73 000 m³ prostoru, obestavěného modernou. Cheb čtyřikrát – a pokaždé jinak.



Nádraží Cheb (tehdy Eger) v roce 1910 s právě dokončenou zrekonstruovanou staniční budovou



Odbavovací hala předválečné výpravní budovy ČSD Cheb/Eger

13. 12. 2007 Dráhy chystají vlastní restaurační síť pod značkou La Rocket (Pardubice, Praha-Libeň)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=244475)

Praha - České dráhy se rozhodly obnovit zašlou slávu nádražních restaurací a pod značkou La Rocket hodlají provozovat vlastní restaurační síť. První dvě restaurace se otevřou v pondělí v Pardubicích a Praze Libni. Na dotaz ČTK to řekl mluvčí drah Ondřej Kubala. Klasické "nádražky" přitom v posledních letech mizí a jejich místo zaujímají stánky s rychlým občerstvením.

"V současnosti funguje na nádražích Českých drah 210 restaurací, které bychom rádi časem modernizovali," řekl Kubala. Část z nich se stane součástí sítě La Rocket, zbytek dráhy hodlají zrekonstruovat a pronajmout. Pronajaté restaurace budou mít podobný interiér a reklamní štít, nájemci budou muset dodržovat vyšší hygienické normy.

Název sítě zvolily dráhy podle jedné z prvních parních lokomotiv, kterou v roce 1829 sestrojil britský konstruktér Robert Stephenson. Restaurace La Rocket budou nabízet klasické pohostinské služby, jejich součástí však bude také rychlý pultový prodej. Kolik restaurací chtějí dráhy nakonec otevřít, výši investice a termíny otevření dalších hospod, firma zatím tají.

Podle údajů společnosti Data Servis - informace se tržní podíl restaurací v dopravních terminálech snížil od roku 2000 ze tří na 1,5 procenta. Drtivou většinu zmizelých restaurací představují právě "nádražky". "Největší změny v charakteru provozoven nastaly v posledních pěti letech," řekla Marcela Šimková z Data Servisu.

Podle ní na nádražích zanikají restaurace vyšších cenových kategorií a místo nich vznikají levné samoobslužné jídelny nebo stánky s horkými párky. "To souvisí se samotným posílením dostupnosti fast food na celém trhu," naznačila Šimková, kam restaurační trh směřuje. Rychlá občerstvení nyní představují na nádražích 42 procent všech občerstvoven, luxusních restaurací jsou pouhé dvě procenta.

"Jsou samozřejmě výjimky, kdy se na nádraží může objevit krásná a interiérem poutavá kavárna, ale jsou to výjimky," uvedla Šimková. Takovým místem je například nádražní restaurace v Českých Velenicích, jejíž vysoké stropy a secesní prvky ji řadí mezi nejhezčí "nádražky" v Čechách. Pod nánosy věků čeká na svou druhou šanci také Fantova kavárna v Praze na Hlavním nádraží. Ta by měla projít rekonstrukcí v nejbližších letech.

Naopak jiné známé restaurace z mapy zcela zmizely. Podobná nehoda, která stihla Švejka v Táboře, kdy pil jedno pivo za druhým a ujel mu poslední vlak do Budějovic, se dnešnímu cestujícímu již stát nemůže. Restauraci vystřídal nevábny bufet a nonstop herna. V Čerčanech zase dráhy restauraci rovnou zbouraly.

13. 12. 2007 Železniční odbory chtějí 15procentní růst mezd

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=244515)

Praha - Železniční odbory se zatím nedohodly s vedením Českých drah na mzdovém růstu pro příští rok. Odbory žádají 15procentní růst, vedení přišlo s nabídkou 8,5 procenta. Na dotaz ČTK to po dnešním setkání obou stran řekl mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček. Mluvčí drah Ondřej Kubala jednání nekomentoval. Letos mzdy rostly o 5,6 procenta.

"České dráhy nabídnou 8,5 procenta, ale nám se to zdá ještě málo. Požadujeme 15 procent," řekl Poláček. Podle něj žádné odborové centrály na železnici od požadavku zatím neustoupily. "Není pravda, že jenom strojvedoucí chtějí přidat, na tom mají zájem všechny odborové svazy," uvedl Poláček.

Dohady o růstu mezd patří tradičně mezi poslední problémy, které kolektivní vyjednávání řeší. Podle Poláčka se již obě strany shodly například na příplatcích za přesčasy nebo noční služby. Pokud se obě strany dohodnou, chtějí odboráři podepsat kolektivní smlouvu až po 19. prosinci, kdy by měla vláda schválit doprovodný sociální program pro propuštěné železničáře.

Jestliže se smlouva podepíše ještě před Vánoci, stane se tak potřetí za sebou. Před třemi lety se strany nedohodly a situaci musela řešit nezávislá zprostředkovatelka, rok předtím podepsaly odbory s vedením podniku kolektivní smlouvu až na Silvestra.

Kolektivní vyjednávání na železnici patří k nejsledovanějším, neboť dráhy s 55.000 zaměstnanci jsou největším zaměstnavatelem v zemi. Strojvůdci nedávno nevykloučily možnost, že si po vzoru německých kolegů vymohou své požadavky stávkou.

14. 12. 2007 Vracení jízdného za zpoždění vlaku? Počkáme si

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vraceni-jizdneho-za-zpozdeni-vlaku-pockame-si-fot-ekonomika.asp?c=A071213_203726_ekonomika_dp)

Provoz na železnicích se po čtyřdenní sérii několikahodinových zpoždění vrátil téměř do normálu. Většina vlaků na hlavních tratích dorazila do cíle nejvýše o čtvrt hodiny později. Vracení jízdného se ale nedočkáme. Evropské nařízení, které by k tomu dráhy nutilo, ještě není v platnosti.

"Mimořádná opatření jsou účinná," pochvaloval si mluvčí drah Ondřej Kubala. Zástupci ministerstva dopravy, které drahám za dálkové spoje platí, však byli v hodnocení opatrnější.

"Situace se lepší, ke spokojenosti je ale zatím daleko," uvedl Petr Šlegr, náměstek ministra dopravy, který má na starosti veřejnou dopravu. "Pokud během příštího týdne nedojde k dalším zlepšením, stanou se aktuálními případné sankce," varuje Šlegr.

Podle něj zůstává ve hře i možnost, že by ministerstvo dráhy nepokutovalo, místo toho by cestující odškodňoval přímo dopravce. Zákon ale zatím drahám nic podobného nepřikazuje.

I proto nedávno přijal Evropský parlament nařízení o právech cestujících v železniční přepravě. To mimo jiné určuje i výši odškodnění, které by dráhy v případě zpoždění cestujícím vyplatily. Pokud přijede vlak o více než hodinu později, vrátí dopravce čtvrtinu z ceny jízdného, pokud o více než dvě hodiny, vrátí se polovina.

Od stolu na dráhu však musí předpis urazit ještě dlouhou cestu. "Nařízení dosud nepodepsali příslušní evropští ministři, není tak jasné, kdy přesně vstoupí v platnost," uvedla tisková atašé Evropského parlamentu Radka Hejtmánková.

Je přitom velmi pravděpodobné, že řada zemí včetně Česka využije přechodné období, které oddálí začátek platnosti nařízení.

"Nejprve je nutné dobudovat kvalitní železniční infrastrukturu, protože velké množství zpoždění stále vzniká z důvodu závad na trati, za které ale dopravce nemůže," vysvětluje Šlegr. Za zpoždění přitom cestující zatím nemohou očekávat větší odškodnění ani v okolních zemích.

Slováci vrátí jen příplatek, Rakušané dávají slevy

Na Slovensku platí podobná pravidla, jaká byla před začátkem platnosti nového jízdního řádu i v Česku. Když má příplatkový vlak (např. IC/EC) vyšší než hodinové zpoždění, vrátí dráhy příplatek. Zpoždění ale nesmí vzniknout kvůli přírodní pohromě, nehodě či sebevraždě. Stejná omezení uplatňují i rakouské dráhy OBB, ty však odškodní cestující i na obyčejných spojích.

"Jízdenka ale musí stát více než dvacet eur. Cestující pak nedostanou peníze na ruku, ale mohou při další jízdě uplatnit dvacetiprocentní slevu," uvedla mluvčí rakouských drah Karin Gruberová. Polské dráhy zase mohou uhradit cestujícím případné finanční škody zaviněné zpožděním.

"Jsme proti těmto případům pojištění," dodává mluvčí drah PKP Michal Wrzosek.

14. 12. 2007 Změna názvu zastávek: Bocanovice (Boconowice), Vendryně (Wędrynia)

14. 12. 2007 Změna názvu stanic: Český Těšín (Czeski Cieszyn), Bystřice (Bystrzyca), Návší (Nawsie)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/search.php?rsvelikost=sab&rstext=all-phpRS-all&rstema=5>)

14. 12. 2007 SŽDC zahájila rekonstrukci železničního uzlu Břeclav

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=244713)

Židlochovice (Brněnsko) - Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) na zámku v Židlochovicích na Brněnsku poklepáním stříbrné kolejničky slavnostně zahájila rekonstrukci železničního uzlu Břeclav.

Na stavbě se pracuje již druhý měsíc, až tento týden byl ale schválen operační program Doprava, ze kterého se podnik bude snažit získat více než jednu miliardu korun, řekl ředitel SŽDC Jan Komárek. Rekonstrukce skončí v roce 2010 a bude stát 2,7 miliardy korun.

Největších změn dozná samotné nádraží v Břeclavi. Podchody pro pěší z počátku minulého století se zmodernizují a vybaví výtahy, počet nástupních hran se zvýší z dosavadních osmi na 12, čímž se zvětší kapacita spojů.

Výměna 21,7 kilometru opotřebovaných kolejí, zastaralých výhybek a asi 40 kilometrů trakčního vedení zase umožní rychlejší průjezd vlaků. Zatímco dosud musejí vlaky přes přednádraží projíždět osmdesátikilometrovou rychlostí, po rekonstrukci uzlu to bude 130 kilometrů v hodině. "Nejobtížnější částí této stavby je rekonstrukce pětikolejného mostu přes řeku Dyji," řekl Václav Bartoněk, člen představenstva firmy OHL ŽS, která je jedním ze tří zhotovitelů stavebních prací.

Podle hlavního inženýra projektu Radoslava Moláka z projektové firmy Sudop Brno by měly všechny úpravy především zvýšit komfort cestujících. Větší kapacita nádraží umožní, aby cestující, kteří přestupují na jiný spoj, nemuseli přecházet na jiné nástupiště. Čtyři nové nástupní hrany budou určeny především pro obsluhu spojů v rámci Integrovaného dopravního systému s rychlým přestupem na nedaleké autobusové nádraží.

Souběžně s rekonstrukcí kolejí se změn dočká také výpravní budova nádraží, která patří Českým drahám. V modernizované hlavní hale tak například přibude informační panel Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Větší komfort a zkrácení doby přepravy čeká i cestující jedoucí ve vlaku. Modernizovány budou také zabezpečovací a vyhřívací systémy u výhybek, v obydlených částech města oddělí koleje od zástavby nové protihlukové stěny.

Rekonstrukce uzlu v Břeclavi je první zahájenou stavbou po schválení operačního programu Doprava. Podle Jiřího Nováka ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) by z něj mohl stát na stavbu získat až 1,5 miliardy korun. "Dalších 800 milionů tvoří úvěry od Evropské investiční banky, zbytek uhradí SFDI," řekl dnes novinářům Novák.

Podle Komárka ale bude dotace z EU nižší, protože lze žádat jen o úhradu takzvaných uznatelných nákladů, které jsou nižší než celkové náklady na stavbu. Žádost o dotaci odešla SŽDC do Bruselu ještě do konce letošního roku. "Celkem může Česká republika vyčerpat na výstavbu a opravu železniční sítě v letech 2007 až 2013 asi 70 miliard korun. Velkou podporu unie směrem k české železnici dokládá i fakt, že na ni jdou stejné peníze, jako do výstavby a oprav silnic," řekl Komárek.

Zrekonstruovaný železniční uzel Břeclav propojí oba již hotové železniční koridory. První koridor vede z Děčína přes Prahu, Pardubice, Českou Třebovou a Brno do Břeclavi, druhý z Petrovic u Karviné přes Přerov do Břeclavi plus odbočka z Přerova na Olomouc a Českou Třebovou. Oba koridory byly dostavěny v roce 2004 a dohromady stály 73 miliard korun. Ve výstavbě jsou nyní třetí koridor z Chebu přes Plzeň, Prahu, Českou Třebovou, Přerov a Ostravu na slovenské hranice a čtvrtý koridor z Děčína přes Prahu, Tábor, České Budějovice a Horní Dvořiště na hranice s Rakouskem. Ty vyjdou celkem na asi 110 miliard korun a hotovy budou nejdříve v roce 2016.

14. 12. 2007 V pondělí začne časově neomezená stávka maďarských železničářů

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_stavka_na_madarskych_zeleznich)

Maďarští železničáři vstoupí v pondělí 17. prosince do časově neomezené stávky. České dráhy proto upozorňují cestující, že vlaky, které jezdí mezi Českou republikou a Budapeští, do Maďarska nedojedou a ukončí jízdu už na Slovensku. Stávka začíná v pondělí v 6:00 hod, dotkne se ale už nočních spojů z neděle na pondělí a některých nedělních vlaků. České dráhy proto přijaly níže uvedená mimořádná opatření, aby minimalizovali dopad na cestující v České republice. O tom, kdy by mohl protest skončit, nemají České dráhy zatím žádné informace.

Všichni cestující získají veškeré potřebné informace o svých spoích 24 hodin denně v kontaktním centru Českých drah na lince 840 112 113.

Vlaky kterých se dotkne stávka v Maďarsku:

Neděle 16. prosince

- EC 171 Hungaria (Berlin – Praha – Budapešť) - Mimořádný přestup do jiné soupravy na Slovensku ve stanici Štúrovo.
- EC 279 Jaroslav Hašek (Praha – Bratislava – Budapešť) - Souprava sestavena mimořádně z jiných vozů než obvykle.

- R 375 Pannonia (Praha – Budapešť – Bukurešť)- Vlak končí v Bratislavě.
- EN 377 Galileo Galilei (Františkovy Lázně – Budapešť) - Vlak končí ve stanici Štúrovo.

Pondělí 17. prosince – ukončení stávky

- Vlaky R 374, 375 (Pannonia) Praha – Budapešť - Bukurešť a zpět budou zkráceny do trasy Praha – Bratislava a zpět.
- Vlaky IC 130, 131 (Moravia) Bohumín – Budapešť a zpět budou zkráceny do trasy Bohumín – Štúrovo a zpět.

Ve Štúrovo na Slovensku budou mimořádně končit a začínat také následující spoje, které jedou za normálních okolností až do a z Budapešti:

- EC 170, 171 (Hungaria) Budapešť – Praha - Berlín a zpět
- EC 174, 175 (Jan Jesenius) Budapešť – Praha – Hamburg a zpět
- EC 279, 278 (Jaroslav Hašek) Budapešť – Praha a zpět
- EN 376, 377 (Galileo Galilei) Františkovy Lázně – Praha – Budapešť a zpět

16. 12. 2007 V Itálii strávili cestující kvůli poruše noc ve vlaku

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-italii-stravili-cestujici-kvuli-poruse-noc-ve-vlaku-pfq-zahranicni.asp?c=A071216_150848_zahranicni_dp)

Na 450 cestujících muselo na jihu Itálie strávit noc na neděli ve vlaku Eurostar. Souprava měla poruchu a lidé ve vagonech zůstali i bez topení. Venku se přitom teplota pohybovala kolem nuly.

Rychlík směřoval z Lecce na samém jihovýchodě Itálie do Říma. Cesta dlouhá 500 kilometrů se pro cestující ale změnila ve dvacet hodin trvající noční mŕu. Vlak se porouchal po pěti hodinách jízdy severně od Neapole. Příčina poruchy nebyla dosud vyšetřena.

Dráhy vyslaly k vlaku dvě lokomotivy, aby jej odtáhly, a cestující nastoupili do jiného rychlíku. Ten měl však brzy také poruchu a teprve brzy ráno mohli promrzlí pasažéři nastoupit do regionálního vlaku, který je odvezl do Říma.

Mezi cestujícími byla i žena s pětiměsíčním dítětem, oba byli preventivně hospitalizováni.

17. 12. 2007 V pražském depu funguje jedna z nejmodernějších mycích linek v Evropě

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nejmodernejsi_myci_linka_v_prazkem_dep)

České dráhy dnes spustily novou mycí linku v Depu kolejových vozidel na Praze 4. Zařízení vzniklo kompletní modernizací původní myčky, kterou provedla firma TCHAS, spol. s r.o. Náklady se vyšplhaly na 296 milionů korun včetně úpravy sanitárních kolejí. Provoz je velmi šetrný k životnímu prostředí a splňuje nejpřísnější nové normy.

„Abychom byli schopní umývat všechny typy vlaků, museli jsme prodloužit mycí tunel z původních 63 dokonce na 93 metrů, zcela změnit technologii a vytvořit myčku, kterou můžeme v rámci Evropy nazvat bez obav Rolls-Roycem mezi myčkami,“ vysvětluje Václav Sosna, vrchní přednosta pražského depa.

Původní myčka s italskou technologií Ceccato fungovala v Pražském depu od roku 1980 a už nevyhovovala současným požadavkům. Nová technologie KMS (Klaus, Müller, Schenk) byla objednána v Německu a jedná se o jednu z nejmodernějších linek v Evropě. Mycí programy se dají nastavit podle jednotlivých typů vozů, jednotek i celých vlaků a jeden z nich je dokonce speciálně sestaven pro známý Orient-Express.

Před samotným mytím dochází na pracovních plochách sanitárních kolejí k likvidaci odpadu z odpadkových košů, čištění interiéru vozů, doplnění vody do zásobníků pro umývárny a v neposlední řadě je odsáván obsah z WC kontejnerů.

„Proces mytí je obdobný jako u myček osobních automobilů a probíhá zcela automaticky. Použitou vodu samozřejmě recyklujeme. Pro snížení spotřeby pitné vody navíc svádíme z celého objektu

dešťovou vodu, kterou podle potřeby čerpáme přes provozní filtrační zařízení do provozu," dodává Václav Sosna.

17. 12. 2007 Stávka proti změně pojištění zastavila vlaky v Maďarsku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stavka-proti-zmene-pojisteni-zastavila-vlaky-v-madarsku-pev-ekonomika.asp?c=A071217_124227_ekonomika_jba)

Maďarské dráhy ochromila rozsáhlá stávka. Železničářům se nelíbí vládní nápad částečně privatizovat fondy zdravotního pojištění. Protest je časově neomezený a připojily se k němu i jiné profese. S odvoláním na tamější úřady to uvedly tiskové agentury.

Maďarský parlament má nyní v plánu projednat klíčovou reformu zdravotnictví, která má rozdělit státní zdravotní pojištění na dvaadvacet regionálních center.

Každé z nich se může otevřít do 49 procent soukromému kapitálu. Vládní koalice vedená socialisty to zdůvodňuje potřebou snížit zadluženost systému zdravotního pojištění.

Odbory se ale obávají, že částečná privatizace systému zdravotního pojištění zpochybní poskytování kvalitní lékařské péče chudým obyvatelům.

Dopoledne vyjelo jen 45 procent vlaků, oznámilo vedení maďarské železnice MAV. Desetitisíce učitelů a pracovníků ve zdravotnictví vyhlásily až šestihodinové varovné stávky.

17. 12. 2007 Dráhy nahrazují nádražní bufety novými restauracemi (La Rocket)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nahrazuji-nadrazni-bufety-novymi-restauracemi-p07-ekonomika.asp?c=A071217_154546_ekonomika_maf)

České dráhy v Pardubicích a Praze – Libni slavnostně otevřely dvě drážní restaurace. Jedná se o první restaurace nové sítě La Rocket. Ty by v budoucnu měly nahradit nevábně vyhlížející bufety.

LaRocket vzhledem připomíná McDonald's. Podobně funguje i obsluha. Celý prostor je rozdělen do tří částí - na prostor pro běžné návštěvníky, od toho je dřevěnou přepážkou oddělen kout pro manažery a samostatný koutek tu mají i děti.

Dráhy chystají tři typy restaurací: Classic s obsluhou, Expres bez obsluhy a stánky Cafe, kde bude také nabídka chudší o nabídku z grilu.

Snídaně v nádražním "meku" vyjde na 69 korun. Za tuto cenu zákazník dostane tři deci čerstvě připraveného džusu, espreso a croissant. Hranolky a tři deci kofoly vyjdou na 29 Kč.

Projekt má zvýšit kvalitu občerstvení na nádražích. Součástí sítě jsou dva typy jídelních zařízení. První se jmenuje La Rocket Restaurant a je to restaurace rychlého občerstvení. La Rocket Cafe představuje stánek s občerstvením.

Zatím fungují dvě restaurace. Během příštího roku by se jejich počet měl zvýšit o pět až deset. Vše záleží ale především na zájmu pasažérů.

V nabídce sítě La Rocket jsou steaky, sendviče, rozpékané bagety s náplní, saláty, masové a vegetariánské špízy a francouzské slané koláče quiches.

Z nápojů si mohou návštěvníci vybrat například z různých druhů kávy, pomerančového džusu, piva nebo čaje. V nabídce jsou i dezerty. Cena jídel se pohybuje od 45 korun za špenátový quiche do 99 korun za hovězí špíz.

Zvláštní název restaurační sítě vysvětluje Ivan Morx, ředitel společnosti ČD Restaurant. "Restaurační síť dostala název podle první osobní lokomotivy na světě, kterou sestrojil George Stephenson v roce 1829."

V kuchyni restaurace je použita moderní technologie TurboChef. Jde o zařízení, které při tepelné úpravě jídla kombinuje účinek páry, mikrovln a grilu.

Celý prostor restaurace je nekuřácký. K dispozici je strážníkům wi-fi připojení. Otevřeno bude od sedmi ráno do deseti hodin večer.

"Interiéry jsme navrhovali s ohledem na rozdílné skupiny zákazníků. V restauracích je rodinná zóna s dětským koutkem a přebalovacím pultem, rychlou zónou fastfood nebo manažerskou zónou se soukromím pro jednání," říká Morx o restauraci.

18. 12. 2007 České dráhy posílí před Vánoci dálkové spoje, už teď je ale řada vlaků v podstatě vyprodána

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_cd_posili_vanocni_spoje)

Před vánočními svátky posílí České dráhy řadu dálkových vlaků o zvláštní vozy, už ve čtvrtek začne jezdit mimořádný noční vlak na Slovensko, v pátek pojede navíc i jedno pendolino do Ostravy a posílen bude také autovlak do Tater. Už teď jsou některé vlaky před víkendem skoro vyprodané, jednoznačně doporučujeme všem cestujícím včasnou rezervaci místa.

„V pátečních pendolinech do Ostravy už je jen několik volných míst. Ve spoji, který jede z Prahy v 15:23 bylo dnes v noci ve druhé třídě už jen jedno jediné volné místo, ve spojích ve 13:23 a 17:23 byla ve druhé třídě jen 3 volná místa. Zároveň je zcela vyprodána na pátek kapacita lehátkových a lůžkových vozů na Slovensko, včetně vlaku EuroNight z Františkových Lázní a Prahy do Budapešti,“ říká Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Posílíme dálkové vlaky jak jen to bude možné, mimořádné vozy budeme na vlaky přidávat už od čtvrtka“.

V pátek pojede mimořádně vlak SuperCity Pendolino z Prahy do Ostravy také ve 20:23, kde je zatím dostatek volných míst, z Ostravy do Prahy pojede v 19:20. Od čtvrtka 20. prosince do neděle 23. prosince bude jezdit posilový noční rychlík z Prahy do Košic. Z Prahy odjíždí ve 21:44, opačným směrem z Košic, jede ve 20:22. Navíc vyjedou v pátek tradiční páteční rychlíky, které pomáhají zvládnout předvíkendové cesty zákazníků Českých drah.

I přes maximální personální posílení služeb pokladních se mohou tvořit v klíčových stanicích fronty. Všem cestujícím doporučujeme nákup jízdenek přes internet a nebo po telefonu. Je tak možné koupit jízdenky na všechny rychlíky, expresy a vlaky IC, EC a SC, celkem jde o 527 spojů. Kromě vlaků SuperCity získá cestující k internetové a telefonické jízdence vždy zdarma také místenku.

Přes internet je možné jízdenky koupit v eShopu Českých drah na adrese www.eshop.cd.cz, nezbytná je platební karta, kterou je možné platit za nákup na internetu. Jízdenku cestující dostane emailem, který si vytiskne a rovnou s tímto emailem nastoupí do vlaku, aniž by musel k pokladně.

Po telefonu je možné koupit jízdenky v kontaktním centru Českých drah na lince 840 112 113, která je dostupná 24 hodin denně ve třech světových jazycích. Postup je obdobný jako při nákupu přes internet, platba proběhne platební kartou a cestující si může vybrat, zda si jízdenku vyzvedne v pokladně na nádraží, nebo mu ji operátor odešle emailem. Za nákup přes telefon se platí jednorázový poplatek 100 Kč. Při nákupu např. pěti jízdenek je tak každá dražší o 20 Kč, cestující ale zároveň ušetří 30 Kč za každou místenku.

Vlaky posílené o mimořádné vozy

Čtvrtek 20. prosince

Posíleno bude celkem 30 vlaků na nejvytíženějších trasách. Půjde o spoje všech kategorií mezi Prahou a Žilinou, Košicemi, Vsetínem, Přerovem, Bohumínem i Brnem, ale také mezi Olomoucí a Brnem, Brnem a Bohumínem nebo Olomoucí a Břeclaví. O další lůžkový vůz bude posílen noční rychlík Excelsior do Košic.

Pátek 21. prosince

Celkem bude posíleno 43 vlaků, ke čtvrtečním trasám přibudou další mimořádné vozy na spojích mezi Prahou a Českými Budějovicemi a Prahou a Veselím nad Moravou, nejdůležitější ramena zůstávají stejná jako ve čtvrtek, ale pojede tu více posílených vlaků od rychlíků až po spoje EuroCity. Mezi Prahou a Popradem pojedou na autovlaku mimořádně dva vozy pro přepravu automobilů.

V sobotu 22. prosince i v neděli 23. prosince jezdí klasické víkendové spoje, na které jsou v řadě případech pravidelně každý víkend přidávány další vozy. Přesto budou i v těchto dnech České dráhy ještě více posilovat soupravy. V sobotu půjde o 8 vlaků, v neděli o 5 vlaků. V neděli bude navíc opět mimořádně posílen autovlak do Poradu o další vůz pro přepravu automobilů.

18. 12. 2007 Stávka v Maďarsku skončila, nepřinesla však očekávaný výsledek

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zesveta/index_view.php?id=245224)

Budapešť/Praha - Maďarsko se vzpamatovává ze stávky železničářů, učitelů a dalších profesí, která měla vyjádřit ostrý nesouhlas s vládními změnami v systému zdravotního pojištění. Maďarský

parlament přesto včera večer kontroverzní reformu schválil. Stávka železničářů skončila včera po desáté hodině večerní, chyběla jí však lepší koordinace.

Ráno se ještě vyskytla drobná zpoždění vlaků a na některých místech na jihu země se objevily blokády cest, když soukromí zemědělci pokračovali touto formou protestu. Ve školách proběhlo normální vyučování a nemocnice pracovaly bez problémů. Dalším důvodem, proč stávkovali železničáři, nebyla jen reforma zdravotnictví, ale i omezení dopravy na zhruba 38 vedlejších tratích v Maďarsku. Neméně důležitým faktorem byla i připravovaná penzijní reforma.

Nedostatkem stávky se stal fakt, že byla nejednotná a nedošlo k zásadnímu ochromení země. "Naopak byla polovičatá a rozpačitá, nepřiliš dobře zorganizovaná. Dotýkala se sice nejvíce železnice, ale i zde vlaky po dvanácté hodině obnovily provoz na 50 procent," uvedl budapešťský spolupracovník ČT Gregor Martin Papucsek. Stávka bude mít i soudní dohru. Státní dráhy plánují vstoupit do soudního řízení s odbory, protože stávka byla podle nich protizákonná.

Odbory protestovaly celkově proti reformě. Pokud by bylo zdravotnictví zprivatizované, soukromé společnosti by se prý snažily jen o profit. "Vláda podle odborů vychází vstříc jen zahraničním finančním kruhům a zřídka se svých občanů. Starší a chudší lidé by nedostali takovou péči jako ti bohatší," komentoval protesty Robert Pejša z Filozofické fakulty UK. Vláda podle něj nedokázala správně komunikovat a vysvětlit podstatu reformy lidem. Konala prý příliš unáhleně a odmítala jejich připomínky a výhrady.

Podle plánu se mělo zdravotní pojištění rozdělit na 22 regionálních center, přičemž každé by se mělo do 49 procent otevřít západnímu kapitálu. Paradoxem přitom je, že se o příliv soukromého kapitálu do zdravotnictví snaží socialistická vláda, zatímco opozice je proti. "Nicméně loni nastala v Maďarsku taková situace, že aniž by byla u moci pravicová či levicová vláda, obě by musely k podobné reformě přistoupit," dodal Robert Pejša.

18. 12. 2007 ČD mají novou kolektivní smlouvu, mzdy vzrostou o 7,6 procent

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/index_view.php?id=245251)

Praha - Vedení Českých drah dnes s železničními odbory podepsalo kolektivní smlouvu na rok 2008, která zaměstnancům zaručuje mzdový růst o 7,6 procenta. Řekl to mluvčí drah Ondřej Kubala. Smlouva platí pro mateřské České dráhy i jejich dceřinou společností ČD Cargo a týká se zhruba 55.000 zaměstnanců. V letošním roce mzdy na dráze stouply o 5,6 procenta a průměrná mzda činí 22.256 Kč.

Letošní jednání trvala dva a půl měsíce. "Podepsali jsme pro firmu nejdůležitější smlouvu," řekl po jednání generální ředitel drah Josef Bazala. Smlouvu podepsalo všech sedm drážních odborových svazů. To byl Bazalův cíl, neboť se obával podobného vývoje jako v Německu. "Oni podepsali sice dohodu z částí odborových centrál, ale mělo to za následek eskalaci konfliktu," řekl k nedávným stávkám německých strojvůdců.

Uvedený mzdový růst v sobě zahrnuje několik položek. Například tarifní mzdu, která vyplývá ze mzdových tabulek, příspěvek na penzijní připojištění nebo životní pojištění. Největší spory se vedly o tarify, kde odboráři žádali až 15procentní růst, Bazala nabízel 8,5 procenta. Podle Federace strojvůdců nakonec tarify vzrostou u provozních zaměstnanců o devět procent. Jak řekl Bazala, celkový mzdový růst je ovlivněn tarifní mzdou z 80 procent.

S dojednaným kompromisem jsou v zásadě odbory spokojeny. "Ty výsledky, kterých jsme dosáhly, jsou objektivně přiměřené možnostem," řekl ČTK místopředseda Odborového sdružení železničářů Petr Bazger. Podle něj je výsledek přiměřený i proto, že není možné odhadnout, jaký vliv bude mít na hospodaření firmy prosincové oddělení nákladní dopravy.

Federace strojvůdců je zdrženlivější. Jak řekl její mluvčí Libor Poláček, zástupci strojvůdců podepsali smlouvu s váháním. Právě strojvůdci totiž nejdéle trvali na 15procentním růstu tarifních mezd. Nakonec si na vedení drah vymohli slib, že se příští rok bude jednat o změně katalogu prací ve prospěch strojvůdců. Katalog je vnitropodnikový dokument, který vymezuje náplň práce jednotlivých profesí a jejich platové ohodnocení.

Kolektivní vyjednávání se podařilo na železnici uzavřít před Vánoci potřetí za sebou. Před třemi lety se strany nedohodly a situaci musela řešit nezávislá zprostředkovatelka, rok předtím podepsaly odbory s vedením podniku kolektivní smlouvu až na Silvestra.

Kolektivní vyjednávání na železnici patří k nejsledovanějším, neboť dráhy jsou největším zaměstnavatelem v zemi.

19. 12. 2007 Vlakové neštěstí v Pákistánu si vyžádalo nejméně 58 obětí

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zsveta/index_view.php?id=245300)

Islámábád - Nejméně 58 mrtvých a přes 120 zraněných si vyžádalo dnešní železniční neštěstí v jižním Pákistánu. Souprava jedoucích z Karáčí do Láhauru vykolejila a záchranáři stále vyprošťují z převrácených vagonů další oběti. Jejich počet se podle místní policie, na kterou se odvolávají agentury, pravděpodobně zvýší. Nejméně 40 zraněných je v kritickém stavu.

Nehoda se stala kolem 02:25 místního času (úterý 22:25 SEČ) blízko města Mehrabpur v provincii Sindh, kdy sjelo z kolejí 12 z celkem 16 vagonů nočního expresu. Příčina nehody není zatím známa, vysoký představitel pákistánských železnic už ale vyloučil sabotáž a vyjádřil domněnku, že nehoda byla způsobena vadnou kolejnicí.

Vlak byl přeplněn cestujícími, kteří většinou jeli domů na oslavu muslimského svátku oběti íd al-adhá. Podle policejního důstojníka z Karáčí, kterého cituje agentura AP, cestovalo expresem asi 700 lidí. Mezi nimi byla prý i velká skupina svatebčanů, která měla pronajatý speciální vagon.

Podle jednoho z místních obyvatel, který přispěchal na místo neštěstí, byly téměř všechny vagony vlaku zničeny. "Je tam úplná tma. Pro záchranáře je téměř nemožné zasáhnout," řekl Azhár alí Radžpar telefonicky agentuře AP.

Zpravodaj agentury Reuters slyšel na místě neštěstí cestující, jak volají o pomoc z útrobu zdemolovaných vagonů. "Prosím, dostaňte nás odtud," sténal jeden z nich. Další ze zraněných ležících na trati řekl, že se vlak najednou začal otřásat. "Nevěděl jsem, co se děje. Z ničeho nic se vlak začal škubat a my jsme spadli," vylíčil Mohammad Ikkal. "Byla tam úplná tma. Leželi jsme v té tmě na kolejích tři nebo čtyři hodiny."

Kolem 130 lidí zahynulo v červenci 2005, kdy v téže provincii narazil přelněný osobní vlak do jiného, který stál ve stanici. Po srážce do vraků obou souprav najel ještě třetí vlak.

19. 12. 2007 Mezi Ženevou a Paříží se srazil vlak TGV s kamionem

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/index_view.php?id=245324)

Paříž - Smrt jedné osoby a zranění 34 dalších si vyžádala nehoda francouzského rychlovlaku TGV, který se dnes na východě Francie srazil s kamionem. Stav tří ze zraněných ve vlaku na trase z Paříže do Ženevy si vyžádal jejich hospitalizaci. Sděly to místní úřady.

Vlaková souprava se střetla s nákladním autem na železničním přejezdu kolem 9:30 SEČ nedaleko města Bourg-en-Bresse u hranice se Švýcarskem. Na místě zahynul řidič vozidla, zatímco 31 cestujících vlaku utrpělo lehké zranění, další dva byli postiženi vážněji. Také strojvedoucí soupravy byl zraněn vážně, ale ani jeho život není podle lékařů ohrožen.



Příčina této u TGV neobvyklé nehody není zatím jasná. Kamión převážel blíž neupřesněný mimořádný náklad velkých rozměrů. Vjel na přejezd při zdvižených závorách a z dosud neznámých důvodů se zastavil na trati a závory se zavřely dříve, než odjel, řekl představitel místní správy Pascal Gauci.

Komentáře médií se dohadují, že mohla být vadná signalizace na přejezdu, nebo že automobil mohl mít s ohledem na svůj náklad náhlý problém při překonávání přejezdu.

Podle státní železniční společnosti SNCF rychlovlak jel před nárazem rychlostí kolem 100 kilometrů v hodině a nejspíš brzdil, při srážce pak vykolejil. Dřívější zprávy hovořily o rychlosti 160 kilometrů v hodině. Kamión byl podle očitých svědků nárazem zničen a odmrštěn vedle trati.

"Měli jsme štěstí, že vlak nejel svou maximální rychlostí," usoudil jistý cestující z rychlovlaku TGV, který na speciálně upravené a střežené železniční trati snadno překračuje rychlost 300 kilometrů v hodině.

Na místo neštěstí přijela stovka záchranářů. S pomocí vrtulníků a aut rychle evakovali i všech zbylých asi 160 cestujících vlaku do nedaleké obce Tossiat. Odtud mohli jet náhradní autobusovou dopravou do cílové stanice, nebo zpět do francouzské metropole.

První superexpresy TGV začaly jezdit v roce 1981 a nyní spojují všechny části země. Jsou pýchou Francie a v mnohém změnilы život tamních obyvatel. Umožnily například, aby do Paříže dojížděli denně za prací lidé až ze vzdálenosti 200 kilometrů, a na některých linkách se staly významným konkurentem letadel. Například si 800 kilometrů dělících centrum Paříže od Marseille překoná TGV za tři hodiny. TGV se také zatím vyznačují velmi malou poruchovostí a nehodovostí.

19. 12. 2007 Pasové kontroly ve vlacích budou minulostí, v pátek vstoupíme do schengenského prostoru

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_schengensky_prostor_19_12_2007)

V noci na pátek definitivně zmizí z vlaků čeští i zahraniční policisté, kteří pravidelně kontrolují doklady, když cestující překračují státní hranice. Úderem půlnoci vstoupí Česká republika do schengenského prostoru, překračovat hranice bez kontrol bude ve vlacích možné se všemi okolními státy.

„Výrazně to zrychlí odbavení vlaků na hranicích. Současný jízdní řád, který platí od 9. prosince, na řadě míst s pohraničními kontrolami už ani nepočítá. Je to třeba případ Petrovic u Karviné, kde vlaky do Polska zastavovaly jen kvůli policistům. Teď už tu projíždějí,“ říká Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Rádi bychom se dohodli na zrušení zastavování dálkových vlaků i v Bad Schandau v Německu, v Horním Dvořišti nebo v rakouském Hohenau, které je kousek od Břeclavi. Nejdále je dohoda s rakouskými kolegy a od příštího jízdního řádu by dálkové vlaky mohly Hohenau projíždět.“

V rámci železniční dopravy nepadají jen hranice administrativní, ale postupně i „technické“ a na řadě míst už nemusí vlaky na hranicích měnit ani lokomotivy. „Už několik let jezdí české lokomotivy na Slovensko a slovenské do Česka,“ doplňuje Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. „Naše lokomotivy vozí vlaky EuroCity až do Drážďan a Berlína, naopak k nám začaly jezdit na třech párech rychlíků mezi Vídní a Brnem nejmodernější evropské lokomotivy Taurus, které táhnou i dálkové vlaky od Lince až do Českých Budějovic. Na západě Čech nově připravujeme s německými kolegy dohodu, podle které by mohly jezdit z Německa lokomotivy s rychlíky až do Plzně. Vlaky tak přejíždí hranice stále rychleji a v budoucnu se bude situace ještě zlepšovat.“

19. 12. 2007 Můžete za srážky na přejezdech, tvrdí inspektoři. Dráhy nesouhlasí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/muzete-za-srazky-na-prejezdech-tvrdi-inspektori-drahy-nesouhlasí-1cr-domaci.asp?c=A071218_155412_domaci_adb)

Nehody na železničních přejezdech se každý rok počítají na stovky, jejich oběti o řád níž. Jen za loňský rok zemřelo při 288 srážkách s vlakem 45 lidí. Zatímco tehdy šly všechny případy na vrub řidičů, letos inspektoři hned čtyřikrát mluví o spoluodpovědnosti Českých drah. A firma to nerada slyší.

"V loňském roce neevidujeme žádnou nehodu, kde by se dalo polemizovat o faktické či nebo morální odpovědnosti Českých drah," řekl iDNES.cz náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera.

Letos je ale výsledek pro dominantní železniční společnost méně příznivý. Podle Drážní inspekce hned čtyři nehody na přejezdech ukazují na určitou míru zavinění ze strany železničářů. Ti ale ve většině případů své pochybení odmítají.

Příběh první. Vraňany (20. března 2007)

Na první pohled běžná nehoda. Na přejezdu přes frekventovanou trať mezi obcí Vraňany a Cítovem na Mělnicku uvízlo luxusní audi. Vůz objevila policie a ihned vyrozuměla výpravčího ve Vraňanech. Později se ukázalo, že auto na koleje nastražila trojice mužů kvůli pojišťovacímu podvodu. Tvrdili, že se vozu porouchal při přejezdu tratě podvozek.

Srážce bylo v tu chvíli ještě možné zabránit. To by si ale policista a výpravčí museli v telefonátu rozumět. Ve skutečnosti měl každý na mysli jiný úsek, výpravčí proto zastavil provoz na nesprávné trati.

Ve 21:33 tak rychlík z Prahy do Děčína narazil do vozu stočtyřicetikilometrovou rychlostí. Lokomotiva skončila na poli, vykolejily také tři vagony. Jen zázrakem nebyl nikdo vážně zraněn. - autentický záznam rozhovoru policisty a výpravčího

"Tato nehoda je hodně diskutabilní," připustil Kučera. Inspekce se podle něj nedomnívá, že by pochybení bylo pouze na straně výpravčího. "Pokud on má nějaký podíl, stejný podíl má i policista," řekl.

České dráhy však vinu rezolutně odmítají. "Za nehodu je podle ČD jednoznačně odpovědný ten, kdo postavil silniční vozidlo na koleje," uvedl mluvčí společnosti Ondřej Kubala.

Inspekce proto navrhl, aby byly v budoucnu veškeré přejezdy označeny vlastním kódem, který by pomohl v případě krizové situace s jejich snadnou identifikací. "První projekty byly zahájeny spolu s IZS v Libereckém a Ústeckém kraji na silnicích první třídy," řekl Kubala.

Příběh druhý. Jablůnka na Vsetínsku (7. května 2007)

V tomto případě uvízl na přejezdu hořící kamion. K nehodě došlo krátce po půlnoci. Řidič upozornil tísňovou linku a na místo ihned vyrazili hasiči. Okamžitě volali na příslušnou železniční stanici, aby výpravčí vypnul proud v trolejích a zastavil provoz na trati. Přesto se po pár minutách ozvalo výstražné znamení a spustily se závory. - více zde

Výpravčí totiž nestihl vlak zastavit. Hasiči stačili jen tak tak uskočit z přejezdu, na který se přičítala lokomotiva a do hořícího tahače narazila. - nehoda minutu po minutě zde

Verdikt Drážní inspekce je tentokrát jednoznačný. "České dráhy měly prokazatelně 7 minut a 44 sekund na zastavení provozu, ale neudělaly to," řekl Kučera. Dlouze prý řešily mezi jednotlivými zaměstnanci, kdo má co udělat, místo toho, aby bez prodlení provoz zastavily.

"Primární původce nehody je kamion na kolejích," tvrdí však Kubala. Připustil ale, že následná komunikace s Českými drahami nebyla dobrá. "Zbytečně dlouho trvalo, než se policisté dovolali na nádraží. Měli špatná čísla, napřed volali do pokladny, ta je ale nemohla přepojit... zbytečně naskakovaly minuty," vysvětlil. Elektrodispečerů podle něj také nestačili vypnout dostatečně rychle proud, aby vlak zastavili.

Aby se příště podobné nedorozumění neopakovalo, nařídil generální ředitel ČD aktualizovat telefonní seznamy po celé republice. Změnily se i postupy elektrodispečerů.

Příběh třetí. Jaroměřice nad Rokytnou (20. září 2007)

Dva muži vjeli deset minut po jedenácté dopoledne s osobním vozem Škoda Octavia na nechráněný přejezd mezi Jaroměřicemi nad Rokytnou a Moravskými Budějovicemi. V tu chvíli do nich narazil nákladní vlak jedoucí asi sedmdesátikilometrovou rychlostí. Octavii tlačil skoro 300 metrů. Oba muži ve věku padesát a jednapadesát let v autě zahynuli. - více zde

Dráhy tvrdí, že řidič nerespektoval dopravní značku. "Podle výpovědi strojvedoucího víme, že automobil vůbec nezastavil a vjel na přejezd před vlak," řekl Kubala. "Strojvedoucí navíc podle předpisů před přejezdem houkal," tvrdí mluvčí.

Inspekce je však přesvědčena, že na přejezd nebylo dostatečně vidět. "Řidič samozřejmě měl povinnost se před přejezdem přesvědčit, zda ho může přejet, nicméně na přejezdu nebyly dodrženy rozhledové poměry," tvrdí Drážní inspekce ústy Jana Kučery. "Rozhledové poměry zcela odpovídají normě, podle které byl přejezd postaven," odmítl Kubala.

Problém tkívá v tom, jak dráhy a Drážní inspekce rozhledové poměry vnímají. Podle inspekce je na vlak před přejezdem vidět až ve vzdálenosti 150 metrů, správně by však měl být vlak viděn už 350 metrů od přejezdu.

Příběh čtvrtý. Varnsdorf (2. října 2007)

Německý osobní vlak společnosti Railtrans se před desátou hodinou dopoledne střetl s kamionem Iveco na železničním přejezdu ve Varnsdorfu. Nehoda si vyžádala dva zraněné.

Podle inspektorů nefungovala na nechráněném přejezdu výstražná světla. Nic by se nestalo, kdyby vlak jel pomalu a řidič si ho mohl včas všimnout. "V tomto případě by vlak měl jet rychlostí 10 km/h a houkat," upřesnil Kučera. Vlak jel ale rychlostí 48 km/h a řidič ho spatřil až těsně před přejezdem.

I zde však mají České dráhy patřičné vysvětlení. Přejezd je prý vybaven nejen červenými světly, ale i výstražnými kříži, které plní stejnou funkci jako značka "dej přednost v jízdě". "Řidič je nerespektoval. Výstražná světla jsou doplňkovým zařízením, které nemění význam výstražných křížů," uzavřel Kubala. Připustil ale, že na zabezpečení přejezdu v okamžiku nehody pracoval technik Českých drah.

19. 12. 2007 Do roku 2010 může železnice propustit až 4000 zaměstnanců

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=245418)

Praha - Do roku 2010 by mohlo nedobrovolně odejít z české železnice až 4000 zaměstnanců, pro které vláda vyčlenila 684 milionů korun jako odchodné. Vyplývá to ze sociální programu, který dnes schválila vláda a po zasedání kabinetu o něm informoval ministr financí Miroslav Kalousek. Program se týká tří společností, Českých drah, ČD Cargo a Správy železniční dopravní cesty.

"Ano, mohu potvrdit slova pana ministra financí," řekl k tomu mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Kolik zaměstnanců nakonec odejde však záleží na tom, zda a jaké drážní činnosti se ministerstvo dopravy rozhodne převést na externí firmy. Problém nyní řeší ministerská komise. Pokud by se snižoval počet pracovních míst, je pro odcházející zaměstnance připraven sociální poštář, doplnil Hanzelka.

Jestliže opravdu odejde všech 4000 zaměstnanců, "poštář" představuje v průměru více než 170.000 korun na jednoho. Podle Hanzelky však výpočet není tak jednoduchý, do platby se promítnou například odpracovaná léta, nemoci z povolání nebo skutečnost, zda je dotýčný samozivitel či ne. "Jde o lidi s úzkou specializací v rámci své profese, signalisté, výhybkáři, průvodčí, kteří mají ztížené další uplatnění," řekl Hanzelka k výši částky.

Sociální program je klíčový pro železniční odboráře, kteří na jeho přípravě s ministerstvem dopravy spolupracovali. Podle místopředsedy Odborového sdružení železničářů Jiřího Kratochvíla je konečná dohoda kompromisem.

"To číslo, nechci říci, že je přehnané, ale v každém případě je předčasné," komentoval případné množství propuštěných. Podle něj bude hlavně záležet na tom, jakým způsobem se vyřeší outsourcing některých činností. "Takhle dopředu je to děláné účtu bez hospodského," dodal.

Železnice nyní prochází velkými změnami, které začaly v roce 2003 vznikem akciové společnosti České dráhy a Správy železniční dopravní cesty. Letos počátkem prosince se od mateřské společnosti oddělila nákladní doprava do samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo, kam přešlo 13.000 zaměstnanců. Dalších 10.000 převezme od ČD v dubnu SŽDC, která se bude nově starat o údržbu kolejí.

Dráhy spolu s ČD Cargem zaměstnávají nyní zhruba 53.000 zaměstnanců. Od roku 2003 jejich počet klesl o 30 procent. Průměrná mzda na železnici je 22.256 Kč. Sociální program pro restrukturalizaci železnice funguje již od roku 2003; kolik peněz se propuštěným celkem vyplatilo však dráhy ani MD nesdělily.

Dnes schválený program platí do roku 2010, což je doba, kdy by podle plánů MD mělo již být ČD Cargo v rukou soukromého vlastníka. Může tak nastat paradoxní situace, že stát bude vyplácet odchodné zaměstnancům, které propustila soukromá firma.

20. 12. 2007 Vozíčkářům slouží další mobilní plošina pro snadný nástup do vlaku, tentokrát ve Veselí nad Lužnicí

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_vozickarum_slouzi_dalsi_mobilni_plosina)

Dnes začala ve Veselí nad Lužnicí fungovat nová mobilní plošina pro vozíčkáře, je už pětadesátá v České republice. České dráhy tak spolu s nasazováním nízkopodlažních vlaků soustavně ulehčují cestování zdravotně handicapovaných zákazníků po celé republice.

„Nová plošina stojí 215 tisíc korun, 85 tisíc dávají České dráhy, 80 tisíci nám pomohlo Konto BARIÉRY a 50 tisíc přispělo město Veselí nad Lužnicí. Dnešním dnem je zase o něco širší síť stanic, kam bez komplikací dopravíme i cestující na vozíku,“ říká Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. „Plošinu přistavíme přímo na nástupiště k vlaku a vozíčkáři pomůžeme pohodlně nastoupit do soupravy. Jde o velmi jednoduché řešení, které ale řadě cestujícím neuvěřitelně usnadní cestu třeba přes celou republiku.“

Pravidelně vyjíždí v celé České republice 81 dálkových vlaků, kde jsou zařazeny vozy se speciální zdvihací plošinou pro vozíčkáře, 131 dálkových vlaků, které jsou upraveny pro vozíčkáře, ale nemají vlastní plošinu a pro nástup se využívají právě tyto mobilní plošiny ve stanicích a několik stovek osobních vlaků, které jsou také vhodné pro cesty vozíčkářů.

„Pendolina, nové motorové vlaky i příměstské elektrické jednotky, které nakupujeme, jsou už standardně vybaveny pro přepravu handicapovaných cestujících,“ dodává Jiří Kolář. „Nejde ale jen o nízkopodlažní část vlaku nebo zdvihací plošinu, ale standardem je také bezbariérově upravené sociální zařízení. Neméně důležité je, že se cestující na vozíku dostane třeba v Pendolinu bez překážek do jídelního vozu.“

Nemůžeme přitom mluvit jen o dálkových spojích či Pendolinech. V každém kraji už jezdí moderní Regionovy, které dopraví cestující na vozíku po regionálních tratích i do nejmenších obcí v regionu. Aktuálně jich jezdí více než 40 v celé ČR, do dvou let jich bude rovná stovka.

Kompletní přehled stanic vybavených mobilními plošinami je na internetu, stejně jako seznam dálkových vlaků, které jsou nejlepší pro cestu vozíčkářů. Adresa: www.cd.cz/bezprekazek.

20. 12. 2007 Obce si objednají vlak, který Ústecký kraj již nechtěl dotovat (Děčín – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=245625)

Děčín - Radnice obcí a měst, které leží podél železniční trati z Děčína do Oldřichova u Duchcova, si objednají vlak na této trase. Zatím pojedou jen 22. března a 17. a 31. května. Starosta Telnice na Ústecku Jaroslav Doubrava ČTK řekl, že se na tom dnes dohodli starostové obcí. Jejich konečným cílem je obnovit víkendový provoz na trati. Od 9. prosince tam vlaky nejezdí, protože Ústecký kraj místo nich objednal autobusy, které jsou údajně levnější.

Radnice tři spoje objednají u Klubu přátel lokálky z Kamenického Šenova. Data starostové zvolili záměrně, protože jde o Velikonoce, Mezinárodní den dětí, v polovině května se konají populární Děčínské slavnosti. "Chceme na ten den připravit i nějaké doprovodné akce. Přes prázdniny pak plánujeme vlak objednat na každou sobotu," dodal Doubrava. Radnice osloví dopravce, včetně Českých drah, pak vyberou nejlepší nabídku.

Na celoroční víkendový provoz na trati obce potřebují sehnat kolem 300.000 korun ročně. Klíčové pro ně je stanovisko Děčína, který je jediným velkým městem na trati a měl by uhradit asi třetinu potřebné částky. Děčín dnes oznámil, že rozhodovat bude nejbližší zasedání zastupitelstva. Podle primátora Vladislava Rašky sice Ředitelství silnic a dálnic uvažuje o tom, že by mohlo v tělese trati postavit přivaděč z Děčína k dálnici D8, ale žádná z variant zatím nebyla přijata. "Do té doby, než se tak stane, se finanční podpora provozu na této trati nebráníme," uvedl Raška. Dodal, že mimo obcí by se na dotování dopravy měla podílet i občanská sdružení, která za zachování trati bojují.

Pokud by se obce rozhodly víkendové spoje objednat u Českých drah, mohl by pravidelný vlak začít jezdit již během několika týdnů. Petr Hinterholzinger z ČD řekl ČTK, že pokud by obce chtěly využít veškerý servis, včetně zařazení vlaku do jízdních řádů, je prvním termínem 3. březen příštího roku. Když ale nebudou na něčem takovém trvat, lze vlak na trať nasadit i dříve.

21. 12. 2007 Provoz vlaků na Štědrý den a o vánočních svátcích

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp provoz vlaku vanoce 2007>)

V pondělí 24. prosince budou jezdit spoje Českých drah jako v neděli a svátek, mezi 18. a 19. hodinou pak bude postupně provoz většiny regionálních i některých dálkových vlaků utlumen. V úterý 25. prosince pojedou vlaky také podle nedělních jízdních řádů, bude ale částečně slabší ranní provoz.

Většina regionálních vlaků, která jede po šesté hodině večer, má v jízdním řádu poznámku, že nejede na Štědrý den. Týká se to spojů v celé České republice. Nepojede v tuto dobu ani řada vnitrostátních rychlíků či vlaků InterCity, poslední pendolino z Prahy do Ostravy odjede už v 15:23.

Výjimku tvoří noční mezinárodní rychlíky a vlaky EuroNight do Německa, Polska i na Slovensko, které jedou bez omezení i v noci z 24. na 25. prosince.

Všichni cestující získají veškeré potřebné informace o svých spojích 24 hodin denně v kontaktním centru Českých drah na lince 840 112 113.

Ráno 25. prosince nebudou některé regionální vlaky v brzkých ranních hodinách, klasický nedělní provoz začne mezi šestou a sedmou hodinou ráno.

Ještě před Štědrým dnem, o víkendu 22. a 23. prosince posílí České dráhy mimořádně některé spoje mezi Prahou a Ostravou, Bohumínem, Košicemi, Vsetínem nebo Zvolenem. V neděli bude mimořádně posílen také noční autovlak z Prahy do Popradu o další vůz pro přepravu automobilů.

Ve středu 26. prosince pojedou mimořádně posilové vozy na spojích do Prahy ze Vsetína, Třince nebo Košic a posílená souprava pojedou také z Bohumína do Brna.

21. 12. 2007 Posilový vlak „Sněhulák“ (Plzeň hl.n. - Železná Ruda)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52261>)

Vzhledem k dobrým sněhovým podmínkám na Šumavě zavádí České dráhy mimořádný osobní vlak "Sněhulák" a to ve dnech 27. a 28. 12. 2007. Odjezd vlaku z Plzně hl.n. je plánovaný na 7.24 hod., s příjezdem na Špičák v 9.28 a do Železné-Rudy Alžbětín v 9.51 hod. Na zpáteční cestě pojedou vlak ze Železné Rudy-Alžbětína v 15.43, ze Špičáku v 16.06 a do Plzně hl.n. přijede v 18.32 hod. Ve vlaku platí tarif ČD jako v jiných osobních vlacích včetně jízdních dokladů IDP. Při cestě vlakem do stanice Špičák můžete ušetřit při lyžování ve zdejších skiareálu. Více informací najdete na internetových stránkách www.cd.cz/skivlaky.

21. 12. 2007 Drahám hrozí pokuty od Středočeského kraje

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/draham-hrozi-pokuty-od-stredoceskeho-kraje-fk3-ekonomika.asp?c=A071221_162119_ekonomika_maf)

Až stotisícové pokuty hrozí Českým drahám (ČD) za prohřešky, jichž se dopustí na tratích ve středních Čechách. Dopravce bude muset navíc pečlivě monitorovat zpoždění vlaků a pravidelně o nich informovat hejtmanství, které bude moci na dráhy nasadit i vlastní kontrolory.

Vyplývá to ze smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti na příští rok, kterou dnes v Praze podepsali hejtman Petr Bendl a náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Kolář.

21. 12. 2007 V Kolíně vykolejil vlak EuroCity, nikdo nebyl zraněn

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/index_view.php?id=245800)

Kolín - V Kolíně dnes odpoledne vykolejil vlak EuroCity, který jel z Hamburku do Vídně. Nikdo nebyl zraněn. Předběžná škoda byla vyčíslena na zhruba tři miliony korun, z toho 650.000 na železnici, řekl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Vlak podle něj vyjžděl z nádraží a jel zhruba čtyřicetkilometrovou rychlostí. Vykolejily první dva vozy za lokomotivou, jeden byl český, druhý německý. "Pravděpodobnou příčinou byla zlomená kolejnice jazyku výhybky," dodal Kubala.

České dráhy vypravily speciální motorový vlak, který cestující z vykolejeného vlaku postupně převezl zpět do stanice. "Nechtěli jsme, aby chodili kolejištěm," poznamenal Kubala. Z nádraží pak lidé odjeli dalším vlakem.

Kvůli nehodě nabraly podle Kubaly rychlíky a vlaky EuroCity zpoždění od deseti do 20 minut.

22. 12. 2007 Rekonstrukce Hl. nádraží v Praze: První obchod otevřen

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zdomova/index_view.php?id=245815)

Praha - Rekonstrukce Hlavního nádraží v Praze, kterým denně projde kolem sta tisíc lidí, probíhá za plného provozu. Zanedbané prostory, jež prošly poslední velkou úpravou v roce 1979, by se měly proměnit v moderní centrum s obchody, restauracemi a bankami. Využívat by je měli nejen pasažéři, ale i obyvatelé Prahy. Investorem rekonstrukce je společnost Grandi Stazioni.

První fáze přestavby skončila dnes, v pátek odpoledne, kdy se ve spodní části odbavovací haly otevřel první obchod s italskou módou. Do března by se podle slov Martina Hamšíka, tiskového mluvčího společnosti Grandi Stazioni, měly otevřít další obchody na 1200 metrech čtverečních. "Chceme, aby se zde objevily obchody s oblečením, s drogérií, chceme vybudovat nové restaurace, kavárny a jednáme s několika bankami o otevření pobočky a také se zájemci z řad cestovních kanceláří," popisuje podobu vznikajícího obchodního centra Hamšík.

Rekonstrukce začala před rokem a firma, která nádraží opravuje, si ho na třicet let pronajala od Českých drah. Do přestavby hodlá Grandi Stazioni investovat 850 milionů korun. Stejný investor opraví i nádraží v Mariánských Lázních a Karlových Varech, což ho včetně toho pražského vyjde na miliardu korun. Renovace Hlavního nádraží v Praze potrvá ještě minimálně čtyři roky, protože je během přestavby potřeba zachovat vlakový provoz. V Praze se ovšem neopravují jen budovy, ale i samotné peróny.

Dvě nástupiště jsou nyní mimo provoz, druhá dvě fungují částečně a zbývající tři bez omezení. Opravy potrvají rok. "Provoz na hlavním nádraží bude určitě omezen, některé vlaky už od nového jízdního řádu, který platí od 9. prosince, na hlavní nádraží vůbec nedojedou," doplňuje mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. V květnu a v červnu bude navíc kvůli opravě uzavřen i tunel mezi pražským hlavním a smíchovským nádražím. Dva měsíce tudy cestující budou muset místo vlaky jezdit pražskou městskou dopravou.

Kromě Prahy a Mariánských Lázní už začaly rekonstrukce nádraží i v Teplicích a Havlíčkově Brodě. Své investory má zatím sedmadvacet nádraží, dvě výběrová řízení právě běží a návrhy pro dalších šedesát nádraží se připravují. Vše se odehrává jako součást projektu Živá nádraží, který počítá s proměnou celkem 132 železničních stanic v zemi. Pokud pro ně ovšem České dráhy seženou investory.

27. 12. 2007 Student Agency podraží, vlak do Brna zlevní

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/student-agency-podrazi-vlak-do-brna-zlevni-fjw-ekonomika.asp?c=A071227_112117_ekonomika_maf)

Čeští dopravci zavádějí se začátkem roku 2008 nové ceny. Zdražení připravil svým zákazníkům i provozovatel žlutých autobusů Student Agency. Ceny vzrostou v průměru o desetinu. Naopak České dráhy zavádějí od Nového roku výhodné jízdné na trasách Praha - Brno a Praha - Chomutov.

Jízda vlakem z Prahy do Brna či zpět vyjde od 1. ledna na 175 Kč. S žádnými dalšími slevami ji už nebude možné kombinovat. I tak ale bude levnější než jízdenka s In-kartou. Za tu se nyní platí 236 Kč. Plné jízdné pak vyjde na 314 Kč.

Podobně je tomu i na trase Praha - Chomutov. Tam zákazníci od ledna zaplatí 125 proti dosavadním 217, respektive 163 korunám.

Dráhy vysvětlují rozhodnutí na svých stránkách podporou dálkové dopravy. Tarif bude platit ve vlacích druhé třídy a pouze v přímých vlacích mezi oběma destinacemi. "Jde o motivační jízdné na rekonstruovaných tratích, na kterých si ministerstvo dopravy objednalo dálkové spoje," vysvětlil iDNES.cz Radek Joklík z tiskového oddělení drah.

Žluté autobusy podraží

Naopak provozovatel žlutých vlaků Radim Jančura od ledna zdražuje. Ceny se zvednou v průměru o deset procent. "Je to způsobeno jednak růstem DPH z pěti na devět procent, jednak zdražováním pohonných hmot," řekl Jančura iDNES.cz.

Autobusy podraží rozdílně na různých trasách. "Zdražení je výraznější například na lince Praha – Ostrava, kde jsme až dosud měli zaváděcí ceny," upřesnil Jančura. Naopak na lince z Prahy do Liberce je zdražení mírnější. Dopravce tam ale ceny zvedl už v průběhu roku.

27. 12. 2007 České dráhy investují v roce 2008 téměř o miliardu více do obnovy vozového parku

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_investice_do_vozoveho_parku_2008)

České dráhy vstupují do příštího roku se schváleným podnikatelským plánem, který počítá s investicemi do obnovy vozového parku v osobní dopravě ve výši 3,6 miliardy korun. Proti letošní částce (2,7 miliardy) je to skoro miliardový nárůst. Z vlastních zdrojů investují České dráhy v roce 2008 do pořízení nových vlaků a modernizace stávajícího vozového parku téměř 2,4 miliardy korun.

Podnikatelský plán pro rok 2008 zahrnuje nákup:

- 100 vozů pro dálkovou dopravu ze zahraničí.
- 8 patrových klimatizovaných jednotek CityElefant pro příměstskou dopravu.

- 22 dvouvozových motorových jednotek Regionova.
- 7 třívozových motorových jednotek Regionova.
- 6 modernizovaných řídicích vozů řady 954 pro motorové rychlíky.
- 9 modernizovaných vložených vozů řady 054 pro motorové rychlíky.

„Rádi bychom koupili stovku modernizovaných komfortních vozů pro dálkovou dopravu. V současné době jsou takové k dispozici například u německých drah,“ říká Josef Bazala, generální ředitel ČD a předseda představenstva. „Budeme ale vypisovat veřejnou soutěž, ze které skutečný dodavatel a finální cena teprve vzejde. Už v průběhu roku bychom tyto vozy rádi nasadili na Brněnské expresy na vlaky, které jedou přes celou republiku, aby cestující mohli strávit dlouhou cestu v moderních pohodlných vozech.“

Mezi nejdůležitější cizí zdroje financování patří úvěry od Eurofimy a státní podpora z programů Ministerstva dopravy na podporu pořízení a obnovu železničních kolejových vozidel. Eurofima je organizace evropských železničních společností, která se zabývá financováním obnovy vozového parku a tyto úvěry podléhají notifikaci Evropské komise v Bruselu. České dráhy budou nakupovat i nadále další patrové klimatizované jednotky CityElefant od českého výrobce, které jezdí především v Praze a okolí, ale také na Ostravsku. „Jedná se o moderní příměstské vlaky, které postupně nahrazují staré pantografy ze 60. a 70. let. Samozřejmostí je, že vlak je bezbariérový se speciálně upravenými prostory a sociálním zázemím pro vozíčkáře,“ doplňuje Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. Celkem už provozují České dráhy 34 CityElefantů, jedna souprava stojí více než 200 milionů korun a vlaky jsou financovány především z úvěru od Eurofimy.

Pokračuje také modernizace vlaků pro regionální dopravu. České dráhy kompletně přestavují staré motorové vozy na jednotky Regionova, které jsou určeny pro místní tratě, jsou částečně bezbariérové a mají speciálně upravené WC pro vozíčkáře i navigační majáčky pro nevidomé a velmi moderní interiér. Aktuálně provozují České dráhy v celé republice 39 dvouvozových a 7 třívozových souprav. Do roku 2010 dodá Pars nova Českým drahám zhruba 100 jednotek Regionova, z toho bude 26 třívozových. Dvouvozová Regionova stojí 21 milionů korun, třívozová 37 milionů.

„Přestavujeme také staré nepotřebné poštovní vagony na moderní řídicí vozy určené především pro regionální vlaky a motorové rychlíky. Zároveň do těchto spojů modernizujeme vložené vozy, a začínají tak vznikat ucelené soupravy s rekonstruovaným motorovým vozem, vloženými vozy a řídicím vozem, díky kterému není potřeba ve stanicích, kde souprava mění směr, objíždět motorovým vozem na druhý konec vlaku. Řídicí vozy jsou vybaveny zdvihacími plošinami pro vozíčkáře a nově také oddílem první třídy se stolečky a přípojkami na notebook,“ doplňuje Jiří Kolář. Tyto soupravy jezdí především v okolí Brna, Hradce Králové a Prahy.

CityElefant (řada 471)

Moderní patrové příměstské jednotky vyrábí ČKD Vagonka, a.s., v Ostravě Vítkovicích. České dráhy provozují tyto jednotky jako třívozové, vozíčkářům slouží speciální zdvihací plošiny a bezbariérové toalety. Vlak nabízí také místa pro cestující s jízdními koly a první třídu. Vlak je kompletně klimatizovaný, maximální rychlost činí 140 km/h. Cena jedné soupravy je přes 200 milionů korun, nákup financují České dráhy částečně ze svých zdrojů, částečně z úvěru od Eurofimy. V současnosti mají ČD 34 jednotek z celkového počtu šedesáti objednaných. Jednotky CityElefant jsou v provozu zejména v Praze, ve Středočeském a Pardubickém kraji a na Ostravsku.

Regionova (řada 814, 814.2)

Motorové jednotky vznikají kompletní přestavbou původních motorových vozů řady 810 a přípojných vozů 010. Rekonstrukci pro České dráhy provádí Pars nova, a.s. Soupravy provozují České dráhy jako dvouvozové a třívozové. Dvouvozovou Regionovu tvoří motorový a řídicí vůz, třívozovou dva motorové vozy a jeden vložený. Standardem je u těchto jednotek nízkopodlažní část, bezbariérové WC pro vozíčkáře i speciální navigační majáčky pro nevidomé.

Řídicí vozy řady 954

Řídicí vůz řady 954 je komplexní modernizací původních nevyužívaných poštovních vozů řady Postw. Uvnitř vozu je vybudován kompletně nový interiér s velkoprostorovým oddílem druhé třídy, s prostorem pro přepravu invalidních vozíků a s víceúčelovým prostorem pro jízdní kola a objemná zavazadla. Nově jsou tu dosazeny pohodlné čalouněné sedačky s hlavovými a loketními opěrkami, příčně zavazadlové police a protiskluzová podlahová krytina. Vůz je vybaven dvěma zdvihacími plošinami pro cestující se sníženou pohyblivostí, bezbariérovým WC a oddílem první třídy se stolečky a přípojkami na notebooky. Rekonstrukci provádí Pars nova, a.s.

Vložené vozy 054

Vznikají komplexní modernizací původních českých a slovenských vozů 053 a doplňují motorové soupravy: motorový vůz 854 – vložený vůz 054 – řídicí vůz 954. Pro ČD provádí modernizaci vloženého vozu 054 Krnovské opravny a strojírny, s.r.o. Přestavba vozu stojí 8,3 mil. korun a je pojata komplexně, to znamená pojezdová část, skříň i interiér.

28. 12. 2007 Na Silvestra nepojede většina regionálních vlaků

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=246355)

Praha - V noci na úterý nepojede většina regionálních vlaků i některé dálkové spoje. Upozornil na to mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Provoz začnou dráhy utlumovat postupně na Silvestra večer a odstávka potrvá až do úterních ranních hodin. Na Nový rok mezi šestou a sedmou hodinou vlaky začnou jezdit podle nedělního jízdního řádu.

Omezení provozu na místních tratích se týká celé České republiky a vyplývá z jízdního řádu. Na svoji pravidelnou cestu nevyjedou ani některé rychlíky a vlaky vyšší kategorie InterCity. Utichne i provoz pendolin mezi Prahou a Ostravou, poslední souprava vyrazí 31. prosince na Moravu v 15:23. Bez omezení pojedou pouze mezinárodní rychlíky a vlaky EuroNight.

Informace o svátečních jízdních řádech obdrží cestující na telefonní lince Českých drah 840112113. Dráhy také očekávají, že kvůli návratu lidí ze silvestrovských oslav budou jezdit vlaky v dalších dnech téměř plné. Cestující by tak podle Kubaly měli využít nákup jízdenek v předprodeji, aby se vyhnuli případným frontám u pokladen. Na rychlíky a vlaky EuroCity, InterCity a SuperCity je možné koupit jízdenky na internetu.

Stejně jako na Silvestra a na Nový rok utlumují dráhy provoz také o Štědrém dnu a následujících svátcích. Naopak před vánočními svátky kvůli zvýšenému zájmu o cestování vlakem ČD nasazují soupravy s více vagony než obvykle a mimořádné rychlíky. Podobné je to například i před Velikonocemi, Dušičkami nebo letními prázdninami.

31. 12. 2007 Stavební povolení: Optimalizace trati Stříbro – Planá u Mariánských Lázní

Zdroj: Drážní úřad (http://du-praha.cz/drurad/SP_30-1241-07-DU-Vc.pdf)

31. 12. 2007 Dráhy nabídnou levné jízdenky z Prahy do Brna a Chomutova

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=246608)

Praha - České dráhy od Nového roku nabídnou cestujícím levné jízdenky na trasách z Prahy do Brna a Chomutova. Do Brna bude moci část cestujících jet za 175 korun a do Chomutova za 125 korun, což je zhruba o čtvrtinu méně, než činí zákaznické jízdné. Informoval o tom Radek Joklík z tiskového oddělení ČD.

Množství levných jízdenek je omezené na třetinu denní sedačkové kapacity na uvedených linkách, cestující si navíc musejí lístek koupit u pokladny nejpozději den předem. Jízdenky lze využít pouze ve druhé vozové třídě. Na druhou stranu pro jejich nákup není nutné vlastnit zákaznickou In-Kartu a s místenkou za 200 korun lze použít i vlaky SuperCity Pendolino.

Ve spolupráci s ministerstvem dopravy chtějí ČD motivovat všechny cestující, aby více využívali vlakovou dopravu na modernizovaných tratích, uvedl Joklík. Nabídka levných jízdenek zatím platí do konce nynějšího jízdního řádu 12. prosince 2008. Dráhy tak chtějí přilákat další pasažéry, kteří nyní využívají automobily či autobusy.

Největší autobusový dopravce mezi Prahou a Brnem, společnost Student Agency, od ledna na této trase zdražuje. Základní jízdné bude stát 200 korun, tedy o 20 korun více než nyní; cena kreditových jízdenek vzroste ze 150 na 160 korun. Ceny autobusových jízdenek do Chomutova se nemění a zůstávají na úrovni mezi 90 a 105 korunami.

31. 12. 2007 Silvestrovský vlak z Vimperka obsadili skřeti, kosmonaut i elfové

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=246612)

Vimperk (Prachaticko) - Nadpozemsky veselo bylo v silvestrovském vlaku, který dnes jezdil z Vimperka do Kubovy Huti a zpět. Obsadily ho postavy ze světa sci-fi a fantasy, takže v kupé řádili různí skřeti a elfové, kosmonaut Gagarin se potkal s baronem Prášilem a přísné členky Sexmise důsledně kontrolovaly, zda náhodou není přítomen muž. Řada cestujících se na výzvu Stifterova pošumavského železničního spolku, který jízdu pořádal, vyzdobila tykadly a různými hábity.

Příšery se zajímaly hlavně o nevhodné pasažéry. "Získáváme tady duše, to víte, nás už je málo, vymíráme," vysvětlil předseda spolku Roman Hajník přestrojený za netvora Nazgúla z příběhu Pán prstenů. Svě souvěrce hledali také elfové a jiné temné postavy. "Děti sedí tak klidně, až mě to překvapuje - tak hodné jsem je ještě neviděl," radoval se jeden z tatínků. Humor ho přešel ve chvíli, kdy ho zástupkyně filmu Sexmise nutily k písemnému prohlášení, že není mužského pohlaví.

"Mají krásné masky a jsou vtipní, takový začátek silvestrovského dne je úžasný," pochvalovala si Anežka Hronková, která přijela na Šumavu z Prahy. Zaujaly ji hlavně postavy z filmů Matrix a Příšerky s. r. o. V jídelním voze se mohli turisté občerstvit alkoholickou i nealkoholickou hydratací, dortem s mlhovinou a nechyběly ani oblíbené amarouny v několika barvách.

V Kubově Huti rozbalila své stanoviště vlaková pošta a zájemci si mohli nechat ozdobit obálky a pohledy speciálními razítky s železniční tematikou, kterých má pošumavský spolek celou sbírku. Jsou mezi nimi i vtipné nápisy, novinkou, která se hodí hlavně na dopisy, bylo dnes razítko Neotvírejte, dokud vlak nezastaví. "Inspirovali jsme se nápisem na dveřích vlaku," vysvětlil Hajník. Milovníci drážní nostalgie razítkovali, až se z nich kouřilo. Stylový byl například štempl se sloganem Šumava - drsnej kraj, krásnej život, který se dobře hodil k dnešnímu počasí, kdy ráno na Šumavě hustě sněžilo. Ani to však neodradilo některé cestující od rozhodnutí vyšlápnout si ze stanice v Kubově Huti až na vrchol Boubína.

Dva vlakové spoje vyjely ráno a dopoledne, odpoledne vyrazí ještě jeden. "Pro velký zájem jsme oproti loňsku přidali jeden pár vlaků a k nejvytíženějšímu spoji připojili ještě jeden vagon. Snad se nám tam všechny příšery vejdou," doufal Hajník před odjezdem druhé soupravy, v níž bylo kolem 400 míst. Loni, kdy vypravili Vlak hrůzy, svezli za den přes 1700 lidí, bohužel ani letos se jim prý nepodařilo sehnat nafukovací vlak.
