

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2008

OBSAH

02. 01. 2008	STAROSTOVÉ NA DĚČÍNSKU CHTĚJÍ ZACHRÁNIT ZRUŠENOU TRAŤ (DĚČÍN HL.N. – OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	3
03. 01. 2008	CESTOVÁNÍ VLAKEM S MALÝMI DĚTMI JE STÁLE SNAŽŠÍ	3
03. 01. 2008	ŽELEZNIČÁŘI Z CHODOVA KRADLI PĚT LET KOLEJNICE, VYDĚLALI SI MILION	4
05. 01. 2008	NĚMEČTÍ STROJVŮDCI PROZATÍM ODLOŽILI PLÁNOVANOU STÁVKU	4
07. 01. 2008	ZMĚNA NÁZVU ZASTÁVKY HRÁDEK NA HRÁDEK (GRÓDEK)	4
07. 01. 2008	ZAHÁJENÍ PŘESTAVBY NÁSTUPIŠT PRAHA HL.N.....	4
09. 01. 2008	OSOBNÍ DOPRAVA SE ODDĚLÍ OD ČD, DOHODLI SE MINISTŘI.....	5
10. 01. 2008	MĚSÍC PO ODCHODU ŽELEZNIČÁŘŮ PŘEVZALI TRAŤ ZLODĚJI KOVŮ (DĚČÍN HL.N. – OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	5
11. 01. 2008	DO HORNÍHO DVOŘIŠTĚ POJEDEME STOVKOU (HORNÍ DVOŘIŠTĚ – ČESKÉ BUDĚJOVICE).....	6
11. 01. 2008	ÚSTECKÉ NÁDRAŽÍ JE TAKŘKA HOTOVO (ÚSTÍ NAD LABEM HL.N.)	6
11. 01. 2008	VÍDEŇ: NOVÉ NÁDRAŽÍ VE STAVBĚ (WIEN SÜDBAHNHOF).....	7
11. 01. 2008	BAZALA: DRÁHY BYLY LONI POPRVÉ V ZISKU.....	7
11. 01. 2008	UKRADLI TROLEJE, VYSTUPTÉ SI! HLÁSIL PRŮVODČÍ VE VLAKU (PROBOŠTOV)	8
11. 01. 2008	SMLOUVU S ČD PODEPSALA JEN POLOVINA KRAJŮ	9
12. 01. 2008	KRAJE CHTĚJÍ PO DRAHÁCH PODROBNĚJŠÍ ÚČTY	9
13. 01. 2008	TURISTICKÉ VLAKY NA JESENICKU JSOU ZTRÁTOVÉ.....	10
13. 01. 2008	NĚMEČTÍ STROJVŮDCI SE DOHODLI, DALŠÍ STÁVKY PRÝ NEBUDOU	10
14. 01. 2008	VLAKEM Z PRAHY DO BERLÍNA ZA 29 EURO (790 KČ)	11
14. 01. 2008	ČD ZAČALY PRODÁVAT VYBRANÉ JÍZDENKY NA PRAŽSKOU MHD VE VLACÍCH I NA NÁDRAŽÍCH V CELÉ ČR	11
15. 01. 2008	SPRÁVNÍ ŘÍZENÍ VE VĚCI OMEZENÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY – ROK 2008.....	12
16. 01. 2008	NA NÁDRAŽÍ V CHEBU SE KOVOVÝ ŠROT KRADE VE VELKÉM.....	12
16. 01. 2008	OBYVATELÉ OSTRAVSKÉHO ZÁBŘEHU JSOU PROTI STAVBĚ PROTIHLUKOVÉ STĚNY	12
17. 01. 2008	NEJRYCHLEJŠÍ LOKOMOTIVA SVĚTA MŮŽE NA ČESKÉ KOLEJE (ES64U4) ...	13
17. 01. 2008	SLEVA NA SJEZDOVKY ZA JÍZDENKU Z VLAKU (ČD BONUS)	14
18. 01. 2008	KONKURENCI V DOPRAVĚ ODDÁLÍ ČEKÁNÍ NA EVROPSKOU UNII.....	14
18. 01. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH NEČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	15
21. 01. 2008	NÁHRADNÍ SOUPRAVA ZA JEDNOTKU PENDOLINA (22. A 23. LEDNA 2008, SC 505 A SC 508).....	17
22. 01. 2008	DRÁHY BEROU OD STÁTU MILIARDY, PAK Z NICH DOTUJÍ RENČŮV FILM.....	17
22. 01. 2008	ČESKÉ DRÁHY KOUPI STO OJETÝCH VAGONŮ Z CIZINY	18
22. 01. 2008	VE VLAŠIMI REKONSTRUOVALI NÁDRAŽÍ DÍKY EVROPSKÝM DOTACÍM	19
23. 01. 2008	ČESKÉ DRÁHY ZAČNOU PRODÁVAT LETENKY SKYEUROPE (ČD SKY)	19
23. 01. 2008	ČD SKY - SNADNÁ CESTA DO EVROPY	20
24. 01. 2008	ČESKÉ DRÁHY PODPOŘILY DALŠÍ RENČŮV FILM.....	20

24. 01. 2008	MŮJ VLÁČEK (ČASOPIS ČD PRO DĚTI)	21
24. 01. 2008	NA ŽATECKU JSOU STOVKY LIDÍ BEZ VLAKOVÉHO SPOJENÍ (RAKOVNÍK – ŽATEC)	21
25. 01. 2008	ČÍNSKÝ EXPRES SMETL Z TRATI OSMNÁCT DĚLNÍKŮ	22
25. 01. 2008	V BRNĚ JEZDÍ MĚSTSKÁ LINKA (S1 BRNO-SLATINA - KUŘIM)	22
25. 01. 2008	LOVOSICE: STAVBA TERMINÁLU POKRAČUJE	23
25. 01. 2008	EU USNADNÍ SCHVALOVÁNÍ LOKOMOTIV	23
25. 01. 2008	STAVBA STOLETÍ ROSTE V ISTANBULU (PROJEKT MARMARAY)	24
25. 01. 2008	MODERNIZACE PŘESTUPNÍHO UZLU (WIEN MEIDLING)	25
26. 01. 2008	DRÁHY ZKOUŠEJÍ CHYTRÉ AUTOMATY NA JÍZDENKY (IN-KARTY)	25
27. 01. 2008	PŘI ŽELEZNIČNÍ NEHODĚ V TURECKU ZEMŘELO DEVĚT LIDÍ	26
27. 01. 2008	VICHR OCHROMIL ŽELEZNIČNÍ KORIDOR, OPRAVA SE PROTÁHNE (STUDÉNKA – JISTEBNÍK)	26
28. 01. 2008	ČD CARGU ROSTOU TRŽBY, MASIVNĚ INVESTUJE DO OBNOVY VOZOVÉHO PARKU	27
29. 01. 2008	PŘIBUDOU PENDOLINU DALŠÍ ZASTÁVKY?	28
29. 01. 2008	DRÁHY POTVRDILY ŽALUDU JAKO SVÉHO ŠÉFA	28
29. 01. 2008	NÁHRADNÍ SOUPRAVA NA VLACÍCH SUPERHITY (30. LEDNA 2008, SC 505 A SC 508)	29
30. 01. 2008	CELKOVÉ PLNĚNÍ SMLUV NA VLAKY R A EX V ROCE 2007	29
30. 01. 2008	ČD PŘEDSTAVUJÍ NOVÝ WEB PRO HENDIKEPOVANÉ (WWW.CD.CZ/BEZPREKAZEK)	29
31. 01. 2008	ČÍNSKÁ DOPRAVA SE VZPAMATOVÁVÁ ZE SNĚHOVÉ KALAMITY	30
31. 01. 2008	LONI CESTOVALO VLAKEM 182 MILIONŮ LIDÍ	31
31. 01. 2008	VLAKY NA MISTROVSTVÍ EVROPY (SBB A ÖBB, ME VE FOTBALE 2008)	31
31. 01. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH STÁTŮ EU	31
31. 01. 2008	DOBROVICE OPĚT KRÁSNÉ PO REKONSTRUKCI	33
31. 01. 2008	NEBEZPEČNÝ ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD SI UŽ VYŽÁDAL JEDEN LIDSKÝ ŽIVOT (VESELÍ NAD LUŽNICÍ)	33

02. 01. 2008 Starostové na Děčínsku chtějí zachránit zrušenou trať (Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=246831)

Děčín - Nejpozději o Velikonocích se vrátí vlaky na trať z Děčína do Oldřichova na Teplicku. Kraj je přestal dotovat kvůli ztrátovosti. Starostové obcí si je proto zaplatí sami. Prozatím vyjedou tři spoje v březnu a květnu.

Desítky lidí se naposledy svezly vlakem na trati 132 mezi Děčínem a Oldřichovem u Duchcova 8. prosinec 2007. Od zavedení nového jízdního řádu Českých drah zůstaly koleje prázdné. Vlaky by se na ně ale měly vrátit už o Velikonocích. Starostové obcí, kteří bojují za záchranu trati, si prozatím objednali tři spoje, jeden v březnu, další dva pak v květnu.

Podle primátora Děčína Vladislava Raška z ODS je město připraveno udělat vše proto, aby trať zůstala zachována. Cílem starostů je pravidelný víkendový provoz. Osloví proto několik dopravců a vyberou toho, který nabídne nejlepší podmínky. Podle předběžných propočtů by víkendový provoz stál asi 300 tisíc korun ročně. Většina obcí už přitom peníze na vlaky schválila. Největší částku by měla zaplatit děčínská radnice.

Stále není jisté, zda se bude trať 132 obnovovat definitivně. Možná se bude stavět dálniční přivaděč, který by měl spojit Děčín s dálnicí D8. Jedna z variant přitom počítá s využitím stávajícího drážního tělesa, tedy s tratí 132. Kudy přesně silnice nakonec povede, ale ministerstvo dopravy a ředitelství silnic a dálnic zatím nerozhodly.

03. 01. 2008 Cestování vlakem s malými dětmi je stále snazší

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

Doprava k lékaři, na nákupy nebo za rodinou je pro maminky s malými dětmi mnohdy nelehký úkol. České dráhy vypraví v celé republice na 8 000 spojů denně a v naprosté většině z nich je možné bez problémů cestovat s malým dítětem v kočárku. Nízkopodlažní soupravy velmi zjednodušují maminkám nástup, nové vlaky jsou běžně také vybaveny přebalovacími pulty.

„Nové soupravy, které pořizujeme, jsou běžně vybaveny na toaletách přebalovacími pulty. Najdete je v Pendolinech, v Regionových na lokálních tratích ve všech krajích, v nových řídicích vozech 954 pro motorové vlaky i v některých patrových příměstských jednotkách CityElefant,“ upřesňuje Luďka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD.

Ve většině dálkových vlaků jsou zařazeny vozy pro matky s dětmi, kde mají maminky přednost. Řada z nich je zároveň vybavena přebalovacím pultem. Těchto vozů vyjíždí každý den 65 a to na více než 130 dálkových spojů.

„Kočárek s dítětem přepravujeme zcela zdarma, děti do 6 let také nic neplatí a navíc mají maminky s kočárky přednost při nástupu například před cyklisty s jízdními koly,“ dodává Luďka Hnulíková. „Jediným omezením by mohla být v některých případech kapacita spoje, ve srovnání s jinými prostředky hromadné dopravy jsou ale v tomto ohledu vlaky jednoznačně nejlepší. Navíc je maminkám k dispozici vlaková četa, která jim pomůže nastoupit nebo vystoupit.“

Kočárek bez dítěte je možné ve vlaku přepravit také jako spoluzavazadlo, za jeden spoj ale cestující zaplatí 25 korun. V případě přestupů si lze nově zakoupit jednodenní síťový doklad za 50 korun. Ve vybraných vlcích zároveň funguje služba „úschova během přepravy“, kdy cestující uloží kočárek do označeného služebního vozu či oddílu. V takovém případě stojí přeprava 30 korun za kus a vlak, celodenní doklad pak přijde na 60 korun. Stejným způsobem je možné přepravit i menší ruční vozíky a podobně.

„Každoročně na našich kolejích přibývají vlaky, které jsou bezbariérové a není to jen výsada velkých měst. Regionov jezdí v celé republice už 46 a v letošním roce jich nakoupíme dalších 30. Tyto vlaky jezdí právě na nejmenších regionálních tratích,“ říká Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu. „V příměstské dopravě je situace ještě lepší, jen kolem Prahy jezdí denně na 600 spojů s bezbariérovým přístupem.“

03. 01. 2008 Železničáři z Chodova kradli pět let kolejnice, vydělali si milion

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=246950)

Sokolov - Třem zaměstnancům Českých drah v Chodově na Sokolovsku se za posledních pět let podařilo rozkrást a odnést do sběru 377 tun kolejnic. Drahám tak způsobili škodu přesahující 1.034.000 korun. Policie všechny tři muže obvinila a převezla je do vazební věznice. Hrozí jim až osm let vězení.

S krádežemi nejprve začali dva mistři traťových okrsků, později se k nim přidal třetí muž. Z okolí nádraží v Chodově rozkrádali kolejnice, které rozřezávali na menší kusy a prodávali do sběren. O zisk se pak rozdělili. Podle mluvčí sokolovské policie Andrey Kávové muži ve věku 42, 59 a 38 let odcizili celkem 170 tun kovového odpadu a 207 tun kolejnicového odpadu.

Železničáři se navzájem kryli - při inventurách uváděli záměrně špatné údaje, aby se na schodek nepřišlo. České dráhy až loni v listopadu při hloubkové kontrole zjistily, že jim chybí přes šest kilometrů kolejnic a případ oznámily policii.

05. 01. 2008 Němečtí strojívníci prozatím odložili plánovanou stávku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nemecti-strojvudci-prozatim-odlozili-planovanou-stavku-pzm-/ekonomika.asp?c=A080105_192704_ekonomika_klu)

Německé strojívnícké odbory GdL odložily plánovanou neomezenou stávku, kterou chtěly zahájit v pondělí. Chtějí pokračovat ve vyjednávání o nové kolektivní smlouvě s Deutsche Bahn, s nimiž se zatím nemohou shodnout na zvýšení strojívníckých mezd.

Odbory, které už v létě ochromily železniční dopravu v Německu řadou stávek, původně hrozily neomezenou stávku, nedejde-li k posunu v zatím neplodných jednáních.

Po dnešních rozhovorech stran na ministerstvu dopravy, které jednání zprostředkovalo, v debatě pokročily. Odbory i dráhy budou v příštích dnech jednat dál.

07. 01. 2008 Změna názvu zastávky Hrádek na Hrádek (Gródek)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008010001>)

07. 01. 2008 Zahájení přestavby nástupišť Praha hl.n.

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52428>)

Dne 7.1.2008 byla zahájena přestavba 1. – 4. nástupiště na hlavním nádraží.

S ohledem na tyto stavební práce se uzavírá jižní příjezdový podchod (po cca 6 týdnech bude umožněn příchod a odchod na 1. a 2. nástupiště). Odjezdový podchod bude umožňovat odchody a příchody pouze na 1. a 2. nástupiště.

Pro příchody a odchody na všechna nástupiště bude cestujícím k dispozici pouze severní (nový) podchod.

Po invalidy zůstává příchod na 5. – 7. nástupiště beze změn. Třetí a čtvrté nástupiště je uzavřeno. Na prvním a druhém nástupišti je potřeba se obrátit na dozorčího přepravy - pomocí služebního výtahu a služebních přechodů bude

invalida přemístěn. Po otevření jižního podchodu (za cca 6 týdnů) na 1. a 2. nástupiště bude příchod na tato nástupiště stávající.

Dokončení rekonstrukce 3. a 4. nástupiště je plánováno na 9. června, kdy bude zahájena rekonstrukce 1. a 2. nástupiště.

09. 01. 2008 Osobní doprava se oddělí od ČD, dohodli se ministři

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/osobni-doprava-se-oddeli-od-cd-dohodli-se-ministri-f7s-/ekonomika.asp?c=A080109_133614_ekonomika_spi)

Vláda odsouhlasila, aby se osobní doprava Českých drah vyčlenila do samostatné dceřiné společnosti. Po jednání kabinetu to uvedl premiér Mirek Topolánek. Podle něj jde o pokračování již schválené restrukturalizace železnic, a diskuse na vládě byla proto velmi krátká.

Oddělení osobní dopravy do dceřiné společnosti je třetí etapou modernizace. V první fázi se do dceřiných firem vyčlenily doplňkové činnosti, čímž vznikly například firmy ČD Travel, RailReklam nebo ČD Reality. Druhá etapa skončila loni v prosinci vytvořením samostatné akciové společnosti ČD Cargo, která převzala nákladní dopravu.

"Vydělením osobní dopravy dojde k racionalizaci jejího financování. Je to pokračování procesu, který byl přerušen v 90. letech. Koncepce bude pokračovat a budou na to navazovat legislativní kroky," řekl Topolánek.

Dráhy totiž až do loňského roku financovaly ztrátu osobní dopravy ze zisků dopravy nákladní. Ačkoliv ministerstvo dopravy zatím o chystaných změnách neinformuje, podle dostupných zpráv by se vyčlenění mělo uskutečnit do roku 2010.

Ztrátové trasy platí stát

Z finančního hlediska je osobní doprava drah dvojího druhu. Drtivou většinu spojů si objednávají ministerstvo dopravy a kraje, jež hradí prokazatelnou ztrátu z provozu rychlíků, respektive lokálních vlaků. Na rychlíky dostaly dráhy loni od MD 3,4 miliardy, další zhruba 4,5 miliardy dodaly kraje.

Na vlastní podnikatelské riziko provozují dráhy pouze část vlaků vyšších kategorií. I tak však osobní doprava produkuje každoroční ztrátu v řádech stamilionů. Ztrátu dráhy ještě loni hradily ze zisků nákladní dopravy, to ale s oddělením Carga skončilo. Zprůhlednění finančních toků bylo jedním z důvodů oddělení nákladní dopravy.

Počet cestujících na české železnici od roku 2005 každým rokem roste. Loni jich bylo zhruba 185 milionů.

10. 01. 2008 Měsíc po odchodu železničářů převzali trať zloději kovů (Děčín hl.n. – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/mesic-po-odchodu-zeleznicaru-prevzali-trat-zloději-kovu-pkx-/krimi.asp?c=A080110_154828_krimi_jw)

Sotva přestaly po železniční trati z Děčína do Oldřichova jezdit vlaky, zaujaly těžké koleje zloděje kovů. U obce Telnice na Ústecku koleje neznámý poberta na pěti místech rozřezal autogenem, odvézt je ale nestačil. Případ děsí místní starosty, kteří na trati chtějí obnovit provoz.

Vlaky mezi Děčínem a Oldřichovem nejezdí od loňského 9. prosince. Ústecký kraj tehdy kvůli úsporám nahradil železniční dopravu autobusy.

Starostům měst a obcí podél trati se ale rozhodnutí kraje nelíbí a na provoz železnice se skládají z obecních rozpočtů. Klíčové je stanovisko děčínské radnice. Ta má přispět sto tisíci korunami, městská rada už doporučila zastupitelům částku uvolnit.

V plánu jsou zatím příležitostné jízdy 22. března a 17. a 31. dubna, o dalších radnice jedná. Až na provoz vlaků seženou peníze, může už být pozdě. "Nikdo sice o zrušení trasy nerozhodl, ale může se stát, že ji stejně někdo rozkrade, když zde vlaky nejezdí," uvedl starosta Telnice Jaroslav Doubrava.

Případ z Děčínska není ojedinělý. "Stává se to na tratích, kde byla přerušena pravidelná doprava. Bohužel jsme se se zloději kolejnic už setkali, naštěstí jich však není mnoho," řekl iDNES.cz ředitel Správy železniční a dopravní cesty Jan Komárek.

Právě jeho úřad za síť železnic v České republice zodpovídá. Čím méně jsou však tratě využívané, tím sporadičtěji je někdo zkontroluje.

11. 01. 2008 Do Horního Dvořiště pojedeme stovkou (Horní Dvořiště – České Budějovice)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_2dvori.htm)

Evropské požadavky na moderní železniční trať splní v budoucnu i úsek z Horního Dvořiště do Českých Budějovic, který od konce loňského roku prochází náročnou rekonstrukcí. Nejviditelnější změnou bude zvýšení cestovní rychlosti až na sto kilometrů v hodině na této téměř šedesátikilometrové trati.

Optimalizace Horní Dvořiště–státní hranice s Rakouskem–České Budějovice je součástí IV. národního železničního koridoru, významné transevropské železniční magistrály. Stavbu za 1,177 miliardy korun realizuje „Sdružení Jižní koridor“ – vítěz veřejné soutěže, vedené společností Skanska DS. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), zastoupená Stavební správou Praha. Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Stavba je jedním z prioritních projektů Operačního programu Doprava v programovacím období 2007–2013 a na projekt byla podána žádost o spolufinancování z Fondu soudržnosti Evropské unie.

Trasa Horní Dvořiště–České Budějovice je vůbec naší první železniční tratí. Byla navržena Františkem Antonínem Gerstnerem jako koněspřežka a uvedena do provozu v roce 1828. Přestavba trati pro parostrojní provoz se uskutečnila v letech 1868 až 1871 a dnes se trať dočká druhé zásadní přestavby, které předcházela elektrizace včetně modernizace zabezpečovacího zařízení v letech 2001–2002, připomněl ing. Jan Komárek, generální ředitel SŽDC.

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

Úseky, které byly rekonstruovány již při elektrizaci trati, budou ponechány ve stávajícím, vyhovujícím stavu. S výjimkou jednoho mostu ve stanici Rybník se hlavní stavební činnost odehraje mezi železničními stanicemi Omlenice a Českými Budějovicemi. Protože v rámci předelektrizačních úprav byly rekonstruovány téměř všechny stanice na trati včetně přechodové pohraniční stanice Horní Dvořiště, zbývá rekonstruovat stanici Holkov a zejména většinu mezistaničních úseků.

Optimalizace trati zlepší její technické parametry, zvýší rychlost a umožní jízdu vlaků s naklápacími skříněmi, zvýší traťovou třídu (D4 UIC) a zlepší prostorovou průchodnost (UIC GC). Práce budou zaměřeny na výměnu železničního svršku, sanaci železničního spodku, obnovu odvodnění a přestavbu 19 mostů a mnoha propustků.

Největším přestavovaným objektem na trati bude most v km 118,519 na křížení trati z Českých Budějovic do Českých Velenic a Horního Dvořiště.

Pro snížení negativních vlivů na životní prostředí budou vybudovány protihlukové stěny a v těžko přístupných úsecích použita moderní technologie sanace železničního spodku bez snášení kolejového roštu. Stavební stroje se budou na místo přesunovat převážně po kolejích, čímž odpadne nutnost těžké automobilové dopravy.

Padesát devět kilometrů dlouhý úsek je součástí jedné z hlavních evropských železničních tras spojujících IV. a X. Panevropský koridor. Je významným spojením severní a jižní Evropy.

11. 01. 2008 Ústecké nádraží je takřka hotovo (Ústí nad Labem hl.n.)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_2usti.htm)

Ústecké hlavní nádraží je po delší době, kdy v jeho prostorách probíhala kompletní modernizace, z větší části zprovozněno pro cestující veřejnost. O postupu prací, ale také o současném stavu a budoucnosti hlavního nádraží v krajském městě hovořila redakce s vrchním přednostou Správy dopravní cesty (SDC) Českých drah v Ústí nad Labem Josefem Kalivodou.

Všechna nástupiště na ústeckém hlavním nádraží jsou definitivně dokončena a poslední z nich bylo zprovozněno 4. prosince loňského roku. Jde o druhé ostrovní nástupiště, kde byly současně zprovozněny pojezdové schody. Stejně schody jsme předali cestující veřejnosti v pondělí 17. prosince, včetně osobních a nákladních výtahů, které vedou na všechna tři nástupiště, říká vrchní přednosta ústecké Správy dopravní cesty Josef Kalivoda.

V podchodu pod nástupiště se ještě na etapy dokončují vnitřní úpravy, například dlažby, obklady, osvětlení nebo informační systém. Všechno bychom měli mít hotové letos na jaře, v současnosti jde

jen o jakési provizorium. Pokud jde o celkový definitivní stav, v rámci revitalizace stanice firmou Viamont a investicí města budou v letech 2008 až 2009 dokončeny úpravy obchodů v podchodu, nový vstup, který je lokalizován na místě stávajícího sociálního zařízení a také bude zprovozněn nový východ z podchodu směrem k Labi na nové terasy.

Již dnes mají cestující ve stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží k dispozici osobní výtahy pro tělesně postižené, pohyblivé schody a nový pevný mobiliář, jako jsou lavičky, odpadkové koše, moderní informační systém či nové osvětlení. Ve stanici Ústí nad Labem hlavní nádraží jsou vyměněny všechny koleje. Nyní probíhá přepojování zabezpečovacího zařízení na hlavním nádraží a také na tzv. Jihu a později i ve stanici Prackovice na nové ústřední elektronické stavědlo, které by mělo být zprovozněno do března letošního roku.

V zimním období se budou ještě konat výluky, neboť se musí dokončit modernizace trakčního vedení a do konce stavby, která je plánována na srpen, musíme ještě zabezpečit výstavbu protihlukových zdí, terénní úpravy a dokončovací práce. Ústecká Správa dopravní cesty, podobně jako u jiných koridorových a uzlových staveb, spolupracovala během přípravy i realizace vlastní stavby se stavebními dozory, naši zástupci se zúčastnili všech kontrolních dnů a dalších jednání a také se například zúčastnili přejímek na stavbě, včetně technicko-bezpečnostních zkoušek, a zabezpečovali řadu dalších činností, vysvětluje vrchní přednosta Kalivoda.

11. 01. 2008 Vídeň: nové nádraží ve stavbě (Wien Südbahnhof)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_2viden.htm)

Plánované nové centrální hlavní nádraží ve Vídni začíná pomalu spatřovat světlo světa. Nová stanice, která vzniká v prostorách dnešního jižního nádraží (Südbahnhof) a přilehlého okolí se stane významným bodem pro transevropskou železniční síť. Připomeňme, že na toto nádraží zajíždí například mezinárodní vlaky z Itálie, Maďarska, ale i Slovenska nebo České republiky, včetně rychlovlaků pendolino společnosti České dráhy.

Vzhledem k tomu, že nové hlavní nádraží (Hauptbahnhof Wien) bude průjezdné, bude možné navýšit kapacitu vlaků všech kategorií – počínaje regionálními či příměstskými vlaky až po rychlíky či vlaky EuroCity. Pro cestující se nádraží stane současně přívětivější, bezpečnější a hlavně přehlednější, neboť nebudou muset například komplikovaným způsobem přestupovat. V současné době totiž ve Vídni neexistuje žádné velké nádraží v jiné podobě než „koncové“, tedy bez možnosti průjezdu.

Na podzim loňského roku již začaly první stavební práce, konkrétně v prostoru stanice příměstské rychlodráhy S-Bahn Südtiroler Platz, kde do roku 2010 vyrostе velký přestupní bezbariérový terminál veřejné dopravy. Tam se budou setkávat vlaky, tramvaje, metro a také linkové a městské autobusy. Současně bude zrekonstruována současná stanice metra a přibudou nové výstupy přímo do nového hlavního nádraží. Pro cestující bude k dispozici také záchytné parkoviště typu K & R, stanoviště taxislužby a nově také možnost „zaparkování“ jízdních kol.

Na závěr uveďme, že celá náročná stavba, která v sobě zahrnuje i rekonstrukci zabezpečovacího zařízení, výstavbu řady nových kolejí včetně trakčního vedení a řady dalších technických záležitostí, by měla být zcela ukončena v roce 2015. O dva roky dříve se ale počítá s otevřením plánovaného hlavního nádraží pro veřejnost.

11. 01. 2008 Bazala: Dráhy byly loni poprvé v zisku

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=248064)

Praha - České dráhy loni podle předběžných odhadů hospodařily se ziskem 50 milionů korun, což je zhruba půlmiliardové zlepšení proti roku 2006. Je to vůbec poprvé, co celoroční hospodaření firmy skončilo v černých číslech, řekl v rozhovoru generální ředitel drah Josef Bazala. Na výsledku se podle něj podílel nejvíce růst přepravních výkonů a také zvýšená platba z ministerstva dopravy.

"Plán 50 milionů bude dodržen, za 11 měsíců jsme měli mírně přes 50 milionů a předpokládáme, že v tom koridoru se nám podaří udržet," řekl Bazala s tím, že jde o předběžná čísla.

Ministerstvo dopravy, jako objednatel dálkových spojů, dalo loni drahám na provoz rychlíků 3,4 miliardy korun, což je zhruba o 950 milionů více než rok předtím. Bazala ale zlepšené hospodářské výsledky připisuje hlavně vyšším přepravním výkonům a tržbám. "Za výsledkem je ze 70 procent činnost Českých drah a ze 30 procent zvýšené financování ministerstva," řekl. Podle něj ministerstvo pouze dorovnáva prokazatelnou ztrátu za vlaky, které si objedná.

Na výsledcích se podílela především nákladní přeprava, kde tržby vzrostly o pět procent na zhruba 15,6 miliardy korun. Dráhy přepravily o čtyři procenta více nákladu, celkem 92 milionů tun. O procento na 184 milionů se zvýšil počet přepravených cestujících; tržby z osobní dopravy vzrostly o 8,5 procenta na více než 5,5 miliardy korun.

Zisk dráhy podle Bazaly vykážou i přes oddělení nákladní dopravy do samostatné dceřiné společnosti počátkem prosince. "Pomohla i úprava jízdného, v prosinci jsme získali o 40 až 50 milionů více než za prosinec 2006," připomněl zdražení jízdenek, které 9. prosince přinesl nový jízdní řád.

České dráhy nyní procházejí zásadní restrukturalizací. V prosinci se od mateřské společnosti oddělila nákladní doprava jako samostatná ČD Cargo a.s. a v dubnu převezme údržbu kolejí a s ní 10.000 zaměstnanců ČD Správa železniční dopravní cesty. Podle rozhodnutí vlády se do roku 2010 oddělí také osobní doprava. Dráhy spolu s ČD Cargem zaměstnávaly zhruba 53.000 zaměstnanců, do Carga jich přešlo 13.000.

Kvůli oddělení ČD Cargo přišly dráhy o zisky, ze kterých hradily ztrátu osobní dopravy. Ministerstvo dopravy drahám letos přidá dalších 700 milionů korun. Podnikatelský plán na letošek je sestaven jako vyrovnaný.

11. 01. 2008 Ukradli troleje, vystupte si! hlásil průvodčí ve vlaku (Proboštov)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ukradli-troleje-vystupte-si-hlasil-pruvodci-ve-vlaku-pdu/krimi.asp?c=A080111_100251_krimi_cen)

"Lidi, stala se taková věc - ukradli nám troleje, takže nemůžeme jet dál." Těmito slovy oznámil ve středu večer průvodčí cestujícím ve vlaku z Ústí do Chomutova, že spoj, na který nasedli, nabere nepříjemné zpoždění.

Sběračům kovů se kolem dvacáté hodiny podařilo vyřadit z provozu trolejové vedení nedaleko Probošтова. Vlak tak mohl dojet jen do stanice Bohosudov, pak lidé museli čekat, až přijede náhradní dieselová lokomotiva. Ta dorazila zhruba za půl hodiny.

Večer už cestující vozil raději motorák.

"Došlo ke krádeži čtyř lan, která vedou k transformátorům. Zloději se také pokusili ukrást kabely zajišťující zpětnou cestu trakčního napájení, ty ale stihli pouze naříznout.

"Škoda byla předběžně odhadnuta na 15 tisíc korun," říká mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Krádež železných součástí na dráze je v kraji zcela běžná, ta střeďeční je však novinkou. Zloději kradli na jedné z nejvytíženějších tratí za plného provozu, dráty byly pod proudem.

Podle Joklíka kvůli ní přestalo fungovat i zabezpečovací zařízení, díky němuž má například výpravčí přehled o tom, kde se vlaky pohybují. Bylo tak ohroženo zdraví cestujících i drážního personálu.

"Při samotné krádeži byli ohroženi i pachatelé, protože v trakčním vedení je stejnosměrný proud o síle tři tisíc voltů," připomněl Joklík.

Výpravčí z Bohosudova přivolal policii, jakmile na kontrolním panelu zjistil problémy s bezpečnostním zařízením. Policistům se už ale zloděje dopadnout nepodařilo. Dráhy podají trestní oznámení na neznámého pachatele pro čin obecného ohrožení.

Sběrači kovů působí drahám milionové škody

Podle představitelů Českých drah je situace se sběrači kovů na severu Čech nejhorší v celé republice. Jen v loňském roce jim zloději v Ústeckém kaji způsobili škodu za zhruba pět milionů korun.

Právě úsek trati mezi stanicemi Bohosudov a Řetenice patří k těm, kde zloději řadí nejčastěji. Zhruba před rokem zde během krátké doby sedmkrát za sebou ukradli kabely od signalizace a vyřadili tak z provozu závory na železničních přejezdech. Zloději řadí často také na Mostecku a v okolí Předlic, Trmic a Chabařovic.

Podle zástupců Českých drah by byl jedinou pomocí přísnější postup proti zlodějům kovů a majitelům sběren, kteří od nich kradený materiál vykupují.

"Například právě sběrný v Teplicích bývají často otevřeny 24 hodin denně. Kolem nejpostiženějšího úseku trati jich je hned šest. Myslím, že by tady pomohla přísnější kontrola a regulace. Třeba časové omezení. Když někdo přinese do výkupny měděný drát v noci, je to přece podezřelý," řekl před časem MF DNES Aleš Ondrůj z Českých drah.

Ještě hůře dopadla nedávno uzavřená trať z Děčína do Oldřichova. U obce Telnice na Ústecku koleje neznámý poberta na pěti místech rozřezal autogenem, odvézt je ale nestačil. Případ děsí místní starosty, kteří na trati chtějí obnovit provoz.

11. 01. 2008 Smlouvu s ČD podepsala jen polovina krajů

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=248191)

Brno – Smlouvu o provozu přepravy a finančním vyrovnání s Českými drahami (ČD) pro letošní rok zatím uzavřelo sedm ze čtrnácti krajů. Dohodu zatím dráhy nepodepsaly s Ústeckým, Libereckým, Plzeňským, Jihomoravským, Olomouckým a Zlínským krajem a s Vysočinou. Dráhy předpokládají, že k doplnění zbylých kontraktů by mohlo dojít nejpozději na přelomu ledna a února.

V drtivé většině krajů se již ČD podle náměstka generálního ředitele společnosti Jiřího Koláře na cenách za dopravu dohodly. Specifikovaly rovněž penalizaci za zpoždění. Zbývá nalézt pouze vhodný termín k podpisu smlouvy. Výjimkou je pouze Jihomoravský kraj, který zatím odmítá navrhované navýšení cen za železniční spoje a chce zpřísnit sankce za zpoždování vlaků. České dráhy od kraje požadují pro letošní rok 525 milionů korun, loni přitom od kraje dostaly 468 milionů korun. Cena, kterou ČD požadují, podle Koláře odpovídá tomu, že kraj pro letošní rok navýšil objednávku železniční dopravy o asi pět procent. Kraj je ochoten navýšit sumu pouze o několik milionů korun.

Situaci dále vyhotil dopis, který dnes od ČD obdržel hejtman Jihomoravského kraje Stanislav Juránek. Vyplývá z něj, že pokud se České dráhy s krajem na znění smlouvy nedohodnou do 16. ledna, zastaví dopravu na šesti tratích na jihu Moravy. Redukce provozu vlaků odpovídá letošnímu navýšení objemu dopravy o pět procent. "Já to považuji za velmi špatný přístup k jednání," vyjádřil své stanovisko k postoji drah hejtman.

Kolář dopis drah za ultimativní nepovažuje. Měl podle něj pouze informativní charakter. "K dohodě samozřejmě směřujeme. Nicméně regionální doprava je v celé ČR podfinancovaná. Pokud se nedohodneme na určitém rozsahu a úhradě, musíme přistoupit k určitému omezení," zdůraznil v rozhovoru pro Českou televizi. K dalšímu jednání by měly obě strany zasednout ve středu.

12. 01. 2008 Kraje chtějí po drahách podrobnější účty

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kraje-chteji-po-drahach-podrobnejsi-ucty-ffp-ekonomika.asp?c=A080111_213149_ekonomika_zra)

Řekněte nám, za co přesně máme platit peníze navíc. Takový vzkaz posílá Českým drahám stále více krajů, které dohromady přispívají na železniční dopravu více než 4,5 miliardy korun ročně.

I proto nemají dosud dráhy podepsány smlouvy o úhradách ztrát z osobní dopravy se sedmi kraji ze třinácti, s nimiž o této otázce jednají.

"Jde často jen o to, že nemůžeme najít termín na podpis smlouvy," tvrdí náměstek šéfa drah pro osobní dopravu Jiří Kolář.

V řadě krajů je však problém mnohem vážnější než hledání volného okénka v diáři. "Vloni jsme platili drahám 468 milionů korun, letos chtějí o sedmáct procent více. Ten nárůst je nedůvěryhodný," říká jihomoravský radní pro dopravu Jaroslav Pospíšil.

Za úschovnu platit nebudeme

Pospíšilovi se nelíbí, že dráhy chtějí od kraje třeba peníze za provoz úschoven pro zavazadla či za položky, které přímo nesouvisí s dopravou. "Přitom jim díky našemu integrovanému dopravnímu systému ročně stoupá počet cestujících v kraji průměrně o deset procent," dodává.

Součástí nově uzavíraných smluv jsou stále častěji také sankce za zpoždování vlaků nebo za nevypravení vozů požadované kvality. Třeba Středočeský kraj může v případě, že vlak vůbec nevyjede, pokutovat dráhy až padesáti tisíci korunami.

K udělení pokuty sáhli na konci loňského roku i v Brně. "Sankce sto tisíc byla součtem za všechny prohřešky v minulém roce," vysvětluje Pospíšil.

Kraj by letos chtěl být na dráhy ještě přísnější a sankcionovat všechna jimi zaviněná zpoždění nad deset minut. Dosud je hranice dvojnásobná. "S pokutami nemáme problém. Ale musí se jednat o zpoždění vzniklá naší vinou, nikoliv třeba kvůli nehodě na přejezdu," říká Kolář.

Vyjednávání o pokutách nebylo jednoduché ani v jiných krajích. "Byl to hodně problematický bod. Platíme ale téměř osm set milionů a máme na takové ustanovení právo," potvrzuje střeďočeský dopravní radní Karel Vyšehradský.

Podle něj se jeho kraji podařilo dosáhnout pokroku v tom, jak moc musí dráhy rozepisovat náklady. "Před pěti šesti lety to bylo na úrovni, dejte nám tolik a nezkoumejte to. Dnes už musí měsíčně vykazovat třeba to, kolik je stojí maziva či energie," popisuje Vyšehradský.

13. 01. 2008 Turistické vlaky na Jesenicku jsou ztrátové

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=248386)

Jeseník - Speciální turistické vlaky, které jezdí už rok mezi polskou Opolí a Ostružnou na Jesenicku, jsou ztrátové. Bývají totiž poloprázdné. Obce v česko-polském příhraničí si od nich slibovaly především rozvoj cestovního ruchu, jejich efekt je ale minimální. Možné je i zrušení spojů.

Polským městem Glucholazy poblíž českých hranic denně projíždí několik párů vlaků na trati mezi Jeseníkem a Opavou. Šedesát let tu nikdo nemohl nastoupit ani vystoupit. Změnilo se to až před třinácti měsíci, kdy se v Glucholazech otevřel železniční přechod pro osobní dopravu. Obce v příhraničí si vybojovaly i mimořádné spoje, které přes léto vozí české turisty k polským jezerům a v zimě polské lyžaře do Jeseníků. Využívá je ale minimum lidí. "Dneska je cesta úspěšná, cestujících je tam šestnáct," vypočítává průvodčí vlaku.

Nejvíce cestujících ale nastoupilo až v Jeseníku. A pro všechny končila cesta v Ramzové. "Dneska jsme jeli tímto spojem podruhé a bylo to docela plné. Poprvé to bylo prázdné," říká jeden z českých lyžařů. "Jedu tímto vlakem už potřetí. Je to pro mne výhodnější než auto," doplňuje lyžařka z Polska.

Trasa Opole – Ostružná je dlouhá 100 kilometrů. Cesta vlakem ale trvá 4 dlouhé hodiny. I proto raději většina Poláků jezdí do hor vozem. "Vlak nás nezajímá, protože jsme z Wrocławu. Spoléháme se proto na auto," přiznává další z polských lyžařů.

Výpravu speciálních vlaků na české straně platí Olomoucký kraj. Loni se ztráta pohybovala kolem tří milionů korun. Hejtmanství se zavázalo, že ji uhradí ještě letos a vyčlenilo na ni 4 miliony. "České dráhy a polské dráhy jako dva subjekty podnikají ve veřejné dopravě. Nechtějí ale naplnit to, k čemu je tlačíme, to je zefektivnit dopravu a návazné spoje, aby zvýšily počet cestujících," uvádí v této souvislosti radní Olomouckého kraje Petr Polášek. "Pokud se něco zásadního nezmění, tak si myslím, že je zbytečné financovat takové spoje," je přesvědčen starosta Jeseníku Petr Procházka.

Mimořádné vlaky budou mezi Jeseníkem a Opolskem jezdit ještě tento rok. Teprve potom se rozhodne, zda budou zrušeny.

13. 01. 2008 Němečtí strojvůdci se dohodli, další stávky prý nebudou

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=248434)

Berlín - Německé železniční odbory (GDL) se dohodly s drážním koncernem Deutsche Bahn (DB) na růstu mezd a snížení pracovní doby. Po deseti měsících sporu, kvůli němuž strojvůdci ve druhé polovině loňského roku několikrát stávkovali, tak byly na 99 procent další protesty na německé železnici zažehnány.

Deutsche Bahn v nové kolektivní smlouvě strojvůdcům garantuje osmiprocentní navýšení mezd od 1. března a další tři procenta od 1. září do 1. února 2009. Strojvůdci si rovněž vymohli snížení týdenní pracovní doby z dosavadních 41 na 40 hodin. Kromě toho dostanou strojvůdci jednorázově 800 eur (téměř 21.000 korun) za už odpracované přesčasy a jejich ohodnocení bude více zohledňovat pracovní zkušenosti a dosaženou kvalifikaci.

Podle DB si dosud němečtí strojvůdci průměrně ročně přišli na 33.000 eur hrubého (asi 884.000 Kč), takže podle oficiálních statistik byly jejich mzdy ve srovnání s průměrem platů ve státní sféře mírně nadprůměrné.

Nová tarifní smlouva by měla být podepsána do konce ledna. Předseda GDL Manfred Schell potvrdil, že se na 99 procent nebudou konat další stávky a vyjádřil přesvědčení, že krach dalších vyjednávání je vyloučen. Podle něj zbývá do konce ledna vyřešit už jen několik jednotlivostí. "Zbývající otevřené body dokážeme rychle vyřešit," prohlásila i personální šéfka DB Margret Suckaleová.

Strojvůdcovské odbory nevyklučovaly další stávky poté, co v posledních dnech hrozila především nedohoda ohledně počtu předepsaných pracovních hodin. Průlom se údajně podařil stranám tarifního

konfliktu v sobotu odpoledne na setkání Schella s šéfem DB Hartmutem Mehdornem za zprostředkování německého ministra dopravy Wolfganga Tiefenseeho.

"Máme před sebou uzavření kolektivní smlouvy, která je důležitá nejen pro zaměstnance drah, a pro firmu jako takovou, ale samozřejmě taky pro celé hospodářství Německa," radoval se ministr. Každý den stávky totiž podle propočtů německého institutu DIV stál 50 milionů eur. A ztráty nepočítalo jen Německo.

Strojvůdci hlavně na podzim uskutečnili několik časově omezených stávek v osobní i nákladní dopravě. Stávky přitom doléhaly i na železniční dopravu za hranicemi Německa, tedy i v České republice. " Vícenáklady, které vznikly ČD třeba tím, že musely vystavovat mimořádné soupravy na hranicích, nebo že máme ušlé tržby protože řada lidí si rozmyslela, že pojedje v těchto dnech vlakem a radši necestovala, když je železnice v Německu nespolehlivá, se pohybují v řádech desítek tisíc, možná by to mohlo být i několik stovek tisíc," shrnul dopady na České dráhy jejich mluvčí Ondřej Kubala.

GDL hrozil vyhlášením časově neomezené stávky, pokud DB nepřistoupí na samostatnou kolektivní smlouvu se strojvůdci. S navýšením platů o 4,5 procenta, na němž se s DB dohodly ostatní dva železniční odborové svazy, se strojvůdcovský svaz nechtěl spokojit. Odborové svazy GDBA a Transnet přitom reprezentují až 195.000 zaměstnanců, zatímco GDL má "jen" kolem 34.000 členů.

14. 01. 2008 Vlakem z Prahy do Berlína za 29 euro (790 Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_vlakem_z_prahy_do_berlina_29_euro)

České dráhy ve spolupráci s DB (německé dráhy) připravily pro zákazníky novou cenovou nabídku na cestování do hlavního města Spolkové republiky Německo. V přímých mezinárodních vlacích mohou cestovat s internetovou jízdenkou eTicket Německo, za kterou mezi Prahou a Berlínem zaplatí jen 29 euro, tedy 790 Kč (cena jízdenky v Kč se odvíjí od aktuálního kursu Kč / Euro).

„Tato nabídka je určena pro všechny zákazníky a není podmíněna vlastnictvím jakéhokoli slevového průkazu. Jízdenka obsahuje rezervaci místa a platí v přímých vlacích EC. Jízdenku je možné zakoupit prostřednictvím eShopu Českých drah a zaplatit běžnou platební kartou umožňující nákupy přes internet,“ doplňuje Aleš Ondrůj, ředitel Odboru marketingu v osobní dopravě Českých drah. „Naši zákazníci jsou na tento způsob prodeje jízdních dokladů už zvyklí, loni si přes eShop koupilo jízdenku více než 87 000 lidí. Od listopadu je v nabídce na adrese www.eshop.cd.cz 527 spojů kategorií SuperCity, EuroCity, InterCity, expres a rychlík.“

Podmínkou získání výhodných jízdenek je nákup nejpozději 3 dny před uskutečněním cesty. Počet míst je omezen, nicméně jejich celková nabídka na všechny spoje obsahuje několik stovek míst denně. Jízdenku je možné zakoupit buď jako jednosměrnou pro cestu z ČR nebo jako zpáteční s bodem odjezdu a příjezdu na území ČR.

Za stejných podmínek mohou zákazníci Českých drah nově cestovat také z Brna do Drážďan (za 29 euro) a z Brna do Berlína (za 39 euro).

14. 01. 2008 ČD začaly prodávat vybrané jízdenky na pražskou MHD ve vlacích i na nádražích v celé ČR

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

Ode dneška si mohou cestující koupit na nádražích a ve vlacích Českých drah kdekoli v České republice jednodenní a jeden a půl denní síťovou jízdenku na městskou hromadnou dopravu v Praze a speciální transferovou jízdenku pro přesun MHD mezi největšími nádražími v hlavním městě.

„Nabídku ocení všichni, kteří potřebují strávit v Praze třeba jen jeden den a nechtějí na nádraží po příjezdu ještě shánět doklady na metro nebo tramvaj. Tyto jízdenky lze koupit ve všech pokladnách a u vlakového personálu v celé republice, třeba i v Karviné nebo Aši,“ doplňuje náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Kolář.

Oproti nákupu jízdenky v běžném předprodeji v hlavním městě Praze navíc u síťových jízdenek cestující při nákupu ve vlaku či na nádraží Českých drah ušetří 20 Kč. České dráhy hodlají o této možnosti aktivně informovat například cestující v mezinárodních a dálkových vlacích tak, aby věděli,

že ještě během cesty si mohou u vlakového personálu za zvýhodněnou cenu zakoupit síťovou jízdenku pro pražskou MHD. Zaplatit ji přitom mohou vedle českých korun také v Euro.

- 80 Kč jednodenní jízdenka (platí kalendářní den, do jedné hodiny po půlnoci daného dne)
- 100 Kč jeden a půl denní jízdenka (platí od 16 hodin do půlnoci následujícího dne)
- 18 Kč transferová jízdenka pro přesun mezi hlavním, holešovickým a Masarykovým nádražím (děti od 6 do 15 let mají 50% slevu)

„Transferovou jízdenku využijí především cestující, kteří se potřebují rychle přemístit kvůli přestupu mezi největšími nádražími v centru Prahy. Pokud pojedou z Děčína do Plzně, je často nezbytné jet metrem z Holešovic na hlavní nádraží. Cestující už ale nebudou muset po výstupu z vlaku shánět jízdenku na metro, ale pohodlně si ji koupí už ve vlaku nebo ve výchozí stanici své cesty,“ dodává Jiří Kolář.

Transferovou jízdenku je možné využít v obou směrech pro cesty Praha-Holešovice - Praha hlavní nádraží a Praha-Holešovice - Praha Masarykovo nádraží.

Od února budou pokladny Českých drah navíc prodávat také časové kupóny na všechna vnější pásma Pražské integrované dopravy, které platí v autobusech a vlacích.

15. 01. 2008 Správní řízení ve věci omezení provozování dráhy – rok 2008

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cislocianku=2008010004>)

16. 01. 2008 Na nádraží v Chebu se kovový šrot krade ve velkém

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=248897)

Na nákladovém nádraží v Chebu se ve velkém krade kovový šrot. Ve dne, v noci i za přihlížení železničářů a desítek chodců, kteří po lávce přecházejí nad kolejištěm. Posunovači a další zaměstnanci Českých drah však nechtějí o zlodějích mluvit. Mají obavy, záškodníci jsou nebezpeční a dobře organizovaní. Na lávce mají informátory, kteří sledují pohyb policie.

Jednoho zlodějčeka se dnes podařilo přistihnout i štábu České televize. Kusy litiny nakládal do koše, který pochází patrně z některého supermarketu. Nepozorovaně jsme ho sledovali až před výkupnu. Na otázku, odkud litinu veze, odpověděl: "Z louky, tady všude jsem to posbíral."

U výkupny zloděje i jeho pravděpodobné komplice chytila městská policie. Strážmistr Městské policie v Chebu Pavel Němec popisuje postup na místě: "Přes Policii ČR jsme pouze prověřili, zda nebyl v minulosti soudně trestán, aby to nebyl, bez ohledu na hodnotu, opětovně trestný čin. Protože to bylo v pořádku, trestán nebyl, jednalo se jen o přestupek prosté krádeže. Řešili jsme to na místě složenkou na tisíc korun. Pravděpodobně ji nezaplatí."

Posunovači a další zaměstnanci Českých drah se bojí a nechtějí o zlodějích mluvit. Prý jsou nebezpeční a dobře organizovaní. Na lávce mají informátory, kteří sledují pohyb policie. Svědky krádeží jsou i desítky chodců. Ty vědí své: "Bývají tady denně. Ráno, večer, potmě, prostě pokaždé."

Na místě jsme také zastihli hlídku české policie. Řekla nám, že denně sem jezdí patnáctkrát až dvacetkrát.

16. 01. 2008 Obyvatelé ostravského Zábřehu jsou proti stavbě protihlukové stěny

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=248900)

Ostrava – Obyvatelé části Zábřeh odmítají stavbu protihlukové stěny. Ta má vyrůst podél železniční trati, v těsné blízkosti rodinných domů. Jejich obyvatelé si na hluk vlaků za léta zvykli a teď se obávají, že jim stěna bude bránit ve výhledu a přijdou o zeleň podél trati. Budování protihlukových stěn vychází z nařízení vlády o ochraně zdraví a petice proti její stavbě, kterou lidé sepsali, zřejmě stavbě nezabrání.

860 metrů dlouhá a nejméně dva a půl metru vysoká stěna má podle projektu vyrůst v jedné ulici podél železniční trati ze Zábřehu do Šumperka. Ta se v příštím roce dočká elektrifikace a bude muset odpovídat přísným hygienickým limitům v oblasti hluku a vibrací. Tomu má zamezit plánovaná stěna.

"Na základě měření bude stěna vysoká 2,5 metru a bude stát na náspu podél trati," informoval Ivan Barel ze Správy železniční dopravní cesty.

Obyvatelé okolních domů mají obavy ze zničení zeleně, výhledu a v neposlední řadě také poškození stěny sprejery. Sepsali petici proti výstavbě protihlukové stěny, ve které požadují i jednání s úředníky a odborníky o její nejvhodnější formě. "Ten názor v petici je pouze názor části obyvatel. Už se objevily i názory lidí, kteří by tu stěnu přivítali," sdělil mluvčí Městského úřadu v Zábřehu Milan Kratochvíl.

Správa železniční dopravní cesty chce o výstavbě protihlukových opatření jednat s obyvateli bydlícími v okolí trati. Stavební práce na elektrifikaci železnice ze Zábřehu do Šumperka mají začít už v polovině letošního roku.

17. 01. 2008 Nejrychlejší lokomotiva světa může na české koleje (ES64U4)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/nejrychlejsi-lokomotiva-na-svete-muze-na-ceske-koleje-pf5-tec-technika.asp?c=A080116_165107_tec-technika_rja)

Pro mezinárodní rychlíky i nákladní vlaky začala od středy revoluce. Vlak tažený nejrychlejší elektrickou lokomotivou z Rakouska může projet část českého území bez výměny lokomotivy na hranicích. To dosud nebylo možné. Nasazením se urychlí doprava na některých spojích.



Z pohledu dopravce znamená povolení k provozu razantní změnu. Elektrická lokomotiva Siemens Taurus dosud nemohla zajíždět hluboko do vnitrozemí. Nyní odpadne nákladné a časově náročné přepřahání strojů v předávacích stanicích na hranicích. V Česku se bude moci prohánět nejrychlejší sériově vyráběná lokomotiva na světě. Rychlostní rekord 357 km/h drží od roku 2006. Rozsáhlou reportáž přímo z místa překonání rekordu si můžete přečíst zde.

Nejrychlejší lokomotiva zrychlí dopravu

Typové schválení českého Drážního úřadu pro lokomotivu Siemens Taurus ES64U4 nese čerstvé datum 16. ledna 2008. Doklad povoluje provoz nejmodernějších evropských lokomotiv, vyrobených společností Siemens, na českých tratích. Povolení zatím platí jen pro tratě Brno - Břeclav a České Budějovice - Horní Dvořiště. "Vlakový zabezpečovač Mirel VZ1 teď bude na našem území v ověřovacím provozu. Díky tomu bude moci jezdit vlak místo 100 km/h ve zkušebním provozu na trati Břeclav - Brno nově 120 km/h. Spojí se tak výrazně zrychlí," odpověděl redakci mluvčí ČD Ondřej Kubala.

"Do budoucna se připravuje povolení na další tratě postupně tak, aby např. lokomotiva Taurus Rakouských spolkových drah (ÖBB) mohla projet v čele vlaku přes české území nebo až do konečné stanice v Česku," poodhalila redakci systém povolování Veronika Němcová ze společnosti Siemens.

Zelenou pro jízdu po českých kolejích již má dieselová lokomotiva Siemens Herkules Rh 2016, o jejímž schválení pro provoz na českých kolejích jsme informovali v tomto článku.

Do Brna Taurus jezdí již od 9. prosince 2007

Typovému schválení předcházelo povolení zkušebního provozu lokomotivy ES64U4, které bylo platné od 29. 11. 2007. Proto stroj není nováčkem na české železnici. Od 9. prosince loňského roku jsou lokomotivy Taurus společnosti ÖBB nasazeny na rychlíkových spojích Brno – Vídeň, Praha – Salzburg a na páru expresních spojů Praha – Lublaň (Ex 100/101 Jože Plečnik). Na těchto spojích jezdí Taurus vždy až do Brna. "Čeští strojvedoucí na lokomotivě jezdí na našem území a na hranicích se střídají s rakouskými kolegy," uvedl mluvčí ČD.

ČD nákup lokomotiv Taurus neplánují

České dráhy podle svého marketingového ředitele Aleše Ondrůje neplánují nákup těchto silných strojů. Pro ČD dokončuje společnost Škoda Transportation výrobu nových třísystemových lokomotiv řady 380.

Byli jsme u rekordu sériového Taurusu

Lokomotiva Taurus ES64U4 dosáhla na německé vysokorychlostní trati poblíž Kindingu 2. září 2006 rychlostního rekordu 357 km/h, který platí v kategorii pro sériově vyráběné lokomotivy. O něm jsme přinesli rozsáhlou fotoreportáž. "Rekordmankou" se stala jedna z padesáti sériově vyrobených lokomotiv, které si od společnosti Siemens objednaly Rakouské spolkové dráhy.

O pobytu rekordního stroje na českém území, kdy se testovaly nové vagóny pro ČD, jsme přinesli tuto fotoreportáž, ve které si můžete prohlédnout také strojovnu.

Taurus ES64U4 - základní údaje

Vysokorychlostní vícesystémová lokomotiva ES64U4 je vhodná jak pro rychlou osobní, tak pro těžkou nákladní přepravu. Tato univerzální lokomotiva nejvyšší výkonové kategorie je určena pro provoz na všech evropských tratích a její nasazení umožňuje optimalizaci jízdního řádu a zkrácení jízdní doby. Dosahuje maximální provozní rychlosti 230 km/h a má maximální trvalý výkon až 6400 kW.

17. 01. 2008 Sleva na sjezdovky za jízdenku z vlaku (ČD Bonus)

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

Lyžaři, kteří se vydají na hory vlakem, mohou ve skiareálech společnosti Snowhill za jízdenku nad 200 korun získat o 10% levnější permanentku nebo slevu na doprovodné služby včetně servisu, půjčovny a lyžařské školy. Nabídka platí v lyžařských střediscích Herlíkovice, Kašperské hory, Ještěd, Šachty u Vysoké nad Jizerou, Kamenec nedaleko Jablonce nad Jizerou a Kozinec u Jilemnice.

„České dráhy loni spustily nový zákaznický program ČD Bonus, který cestujícím umožňuje výhodný nákup zboží a služeb na více než stovce obchodních míst u smluvních partnerů. Vedle slev na oblečení nebo gastronomické služby poslouží jízdenka z vlaku i jako poukaz na slevu na šesti českých sjezdovkách,“ upřesňuje výhody ČD Bonusu pro lyžaře ředitel Odboru marketingu v osobní dopravě ČD Aleš Ondrůj.

Program se nezakládá na žádné registraci ani členství. Zákazník pouze odevzdá použitý cestovní doklad příslušné hodnoty u smluvních partnerů a získá slevu. „Naším cílem je postupně vybudovat největší zákaznický program v České republice. Chceme lidem nabízet výhody za to, že použili služeb Českých drah a prostřednictvím slev v programu ČD Bonus jim umožnit získat částečně či zcela zpět zaplacené jízdné,“ dodává Aleš Ondrůj.

Nabídka výhod a slev v rámci programu ČD Bonus v sobě kombinuje nákup zboží a služeb. Oproti jízdence v ceně nad 200 Kč získá zákazník například 10% slevu na nákup knih v knihkupectví Kanzelsberger či slevu na lístek do některého z kin Village Cinemas. S jízdenkou v hodnotě nad 400 Kč pak může cestující nakoupit o 10% levněji značkovou módu v některém z obchodů Pietro Filippi. Nabídka výhod je mnohem širší – podrobnější informace jsou uvedeny na www.cd.cz v záložce „cestování vlakem“.

18. 01. 2008 Konkurenci v dopravě oddálí čekání na Evropskou unii

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://ekonomika.idnes.cz/konkurenci-v-doprave-oddali-cekani-na-evropskou-unii-pc4-ekonomika.asp?c=A080117_202655_ekonomika_dp)

Častější spojení, kvalitnější autobusy či vlaky a možná i nižší ceny. To vše měl českým cestujícím používajícím veřejnou dopravu přinést nový zákon o veřejné dopravě, který chtělo ministerstvo dopravy ukázat už loni na podzim. Dlouho očekávaná právní norma však jen tak nebude.

"Pozastavili jsme práce na něm, protože na úpravě téže problematiky začala pracovat Evropská komise. Uvidíme, k čemu dojdou, a podle toho budeme pokračovat," uvedl ministr dopravy Aleš Řebíček.

Nový zákon měl přinést do dotované osobní dopravy dlouho očekávanou konkurenci. Nejen na železnici, ale i na silnici. Až dosud firmám rozdělují stát a kraje peníze spíše na základě "zvykového" práva a společnosti linky provozují ve většině případů bez soutěže. Takto ročně kraje rozešlou miliardy korun.

Pár výjimek se najde. Například ministerstvo dopravy nechalo před dvěma lety soutěžit dopravce na železnici mezi Libercem a Pardubicemi. České dráhy nasadily novější soupravy, začaly jezdit v pravidelných intervalech a zpoždění se pohybuje jen kolem dvou minut. Výsledek? Nárůst počtu cestujících o 60 %.

"Chybí tu zákonná norma, která by veřejnou dopravu a podmínky pro její provozování definovala," stěžuje si ředitel ČSAD Semily Tomáš Roubíček. Ministerstvo dopravy ještě pod vedením náměstka Petra Šlegra, který o veřejnou dopravu přišel, vypracovalo loni v létě návrh zákona. Ten u dopravců narazil.

"Připravili paskvil, který nahrával Českým drahám. Například umožňoval státu či krajům nevypisovat výběrová řízení na provozovatele vlaků nebo zakazoval jezdit nedotovaným dopravcům tam, kde jezdí dotovaní," říká šéf Student Agency Radim Jančura.

"V té podobě, v jaké zákon byl, to bylo špatné," přidává se ke kritice předseda představenstva Sdružení železničních společností Jiří Mužík.

"Takové obavy nejsou na místě. I na dotovaných linkách budou moci jezdit na vlastní pěst jiní dopravci," oponuje Šlegr.

České dotace na autobusy zkoumá Evropská komise

O českou veřejnou autobusovou dopravu se začala zajímat už i Evropská komise. Ta oznámila, že začala vyšetřovat případ možné ilegální podpory autobusovým dopravcům na Znojemsku. O jakou firmu jde, komise nechce uvést. Podle zjištění MF DNES řeší dva roky starou stížnost dopravce ČAS Znojmo.

"Stížnost jsme skutečně tehdy podávali na nedovolenou podporu," potvrdil ředitel Rostislav Polach. Firmě se nelíbilo, že jihomoravský krajský úřad začal dotovat jinou firmu na linkách, kde měla společnost také licenci. Kraj se s ČAS Znojmo totiž nedohodl na výši úhrad prokazatelné ztráty a začal dotovat jinou firmu. Na stejné trase a ve stejný čas jezdily autobusy dvou společností. ČAS nakonec ustoupila.

"Výběrová řízení jsou vypisována špatně, ceny za kilometr jsou nízké a nestačí ani na obnovu vozového parku," říká Polach. To potvrzuje i stále rostoucí věk českých autobusů, které přesluhují.

Podle mluvčí evropského komisaře pro dopravu Marji Quillinan-Meilandové zatím Evropská komise formálně zahájila vyšetřování celého případu. "Necháme teď vyjádřit se strany v tomto případě," uvedla.

Komise bude zkoumat, zda mohou být dotace považovány za kompatibilní s trhem, tedy zda nebyly příliš velké. "Pokud by byly velké, musela by být dotace vrácena," upřesnila mluvčí. Jihomoravský krajský úřad ani ministerstvo dopravy zatím o šetření komise neví.

18. 01. 2008 Aktuálně z drah nečlenských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_3aktua.htm)

GRUZIE

Státní dráhu nekoupí britský Parkfield

Jednání o převzetí gruzínské státní dráhy britskou finanční skupinou Parkfield Investment skončila neúspěšně. Sdělil to ministr pro hospodářský rozvoj republiky Gruzie Georgi Arveladze. Jednání se týkala koncese s výpovědní lhůtou 89 let a investicí ve výši jedné miliardy USD. Mezitím byla na koncesi vypsána veřejná soutěž. Arveladze uvedl jako důležitá kritéria pro výběr plán rozvoje, investiční záměry a cenu. Ministr zdůraznil, že železnice je jedním z hlavních komponentů hospodářství země.

ŠVÝCARSKO

SBB Cargo stále ještě v červených číslech

Přestože celková čísla Švýcarské spolkové dráhy byla černá a uspokojivá, nákladní doprava SBB se nadále pohybuje ve ztrátě. Nedávno to stálo místo jejího dosavadního šéfa Daniela Nordmanna. Ten v roce 2006 po silném snížení stavu zaměstnanců a snížení objemu dopravy celovozových zásilek asi neuváženě slíbil, že nákladní doprava pojedou od roku 2007 opět v zisku. Avšak vykázaná ztráta ve výši 21,7 milionu eur (cca 590 mil. Kč) za první pololetí ukázala, že se to nepodaří.

I když jeho nástupce Andreas Meyer označil Nordmannovu strategii za správnou, týden po jeho odvolání hodili ručníc do ringu dva členové představenstva – finanční šéf Peter Meier a personální šéf Daniel Eigenmann. Říká se, že Nordmann svým způsobem zakopl o vlastní úspěch. Prosazoval totiž tvorbu zahraničních aktivit, což s ohledem na konjunkturu v Evropě 2007 vede k tomu, že SBB Cargo zvýšilo dopravní výkon v Německu o 43 % a v Itálii o 64 %. Ovšem, jak řekl nový šéf Meyer, realizace plánů s vlastními prostředky je možná jen zčásti a služby se musí draze přikupovat. Zdá se, že to vedení SBB Cargo i celého koncernu značně překvapilo.

Za první pololetí 2007 dosáhl obrát v nákladní dopravě 342 milionů € (9,2 mld Kč), což značí nárůst o 7,6 %. Dopravní výkon v nákladní dopravě se zvýšil o 13,3 % na 6,8 mld tkm a znamená zvýšení o 13,3 %. Nicméně předloňská ztráta dcery SBB zůstala zachována a tento trend se do konce roku 2007 nezměnil. S černými čísly se nepočítá ani pro rok 2008. K nastolení změny byla jmenována pracovní skupina (task force), která má dostat organizaci na správnou kolej. Pozitivně se hodnotí cenová ujednání na letošní rok s hlavními zákazníky. Velkým handicapem je však i nadále přesnost.

Také konkurence je ve Švýcarsku tvrdší, což prokazuje nárůst prodaných trasových kilometrů třetím subjektům. Zisk SBB se potýká s dalším problémem: Švýcarské spolkové dráhy, jež byly za 1. pololetí 2007 subvencovány státem ve výši 576 mil. €, nemají údajně stejnou podnikatelskou volnost jako ostatní evropské dráhy. Zvýhodňuje zákon příliš železnici proti Rýnu?

Domnívá se to obor švýcarské vnitrozemské plavby a přístavního hospodářství, pokud jde o nový zákon o převodu dopravy. Také tamní organizace odesílatelů Swiss' Shippers' Council požaduje stejné zacházení s rýnskou plavbou jako s její konkurencí na kolejích a na silnici. Uvádí se, že stále 15 procent národního zahraničního obchodu jde po vodní cestě. Kritizuje se, že subvencování nákladní dráhy SBB Cargo v relaci sever–jih vede k narušení konkurence, přičemž říční loď se považuje za ideální dopravní řešení pro hromadné zásilky, masivní kusové zásilky a kontejnery. Rovněž se poukazuje na skutečnost, že nedaleké říční přístavy v SRN dostávají národní a evropské (EU) subvence, což není případ švýcarských přístavů.

TURECKO

Ankara a tratě vysokých rychlostí

Země hodlá investovat v příštích dvanácti letech 20 miliard USD do tratí vysokých rychlostí. Informuje o tom agentura pro zahraniční obchod. Do vládního investičního programu 2007 patřilo vedení tratí pro vysokorychlostní vlaky Ankara–Sivas (455 km) a Ankara–Polatli–Afyon–Usak–Izmir (594 km). K tomu patří trať z Halkali (Istanbul) k bulharské hranici (230 km). Všechny projekty se mají realizovat do roku 2011. K zásadním patří trasa Halkali–Bulharsko, kde se má jízdní doba zkrátit z pěti na jednu hodinu. V lednu 2007 byla dohodnuta s Gruzii a Ázerbajdžánem stavba 105 km dlouhé trati Kars (Turecko)–Tbilisi (Gruzie)–Baku (Azerbajdžan), která přijde na 400 milionů USD.

UKRAJINA

Více nákladních vozů na leasing

Ukrajinská státní dráha je konfrontována s potřebou obnovy zastarávajícího parku nákladních vozů a současně s napjatými finančními možnostmi. Proto se intenzivněji zaměřuje na využití leasingu. V roce 2008 chce takto pořídit 3600 nových vozových jednotek. Již nyní je její leasingová kvóta značně vysoká, když touto formou financování podnik získal 1395 vozů a toto číslo se do konce roku 2007 ještě zvedlo o 110.

Teprve nyní je v zemi několik leasingových firem, které jsou schopny řešit problém dráhy se zastaralými vozy. Kromě domácích Kapitál Leasing a UkrTransLeasing to jsou zahraniční Uni-Credit Leasing, Raiffaisen Leasing a francouzská SG Equipment leasing. Za zmínku stojí také málo známá ruská firma MTEK Logistik z Moskvy, která ukrajinské dráze nedávno pronajala 200 nových otevřených vozů ruské vagonky Krjukivskij za finanční účasti kyjevské Alfa Bank.

V jiném výběrovém řízení zvítězila právě domácí UkrTransLeasing, která má za zády silnou francouzskou banku. Úvěrový limit na pořízení nových vozů je na úrovni 55 milionů USD. Ukrajinská společnost byla založena v roce 1998 z iniciativy ministerstev dopravy a průmyslu, pro krytí jejich obchodů však neplatí finanční záruka státu.

Úvěr pro dráhu od banky Barclay

Ukrajinská státní dráha může získat vícemilionový úvěr od britské Barclay Capital Bank. Konkrétně jde o částku 550 mil. USD. Má to být poprvé, kdy takový úvěr bude poskytnut bez záruky státu. Úroková sazba je 2,5 procenta nad tzv. Linií LIBOR (London Interbank Offered Rate), tedy nad úrokovou sazbou, za niž si londýnské banky vzájemně poskytují úvěry. Smlouva poběží tři roky. Peníze mají umožnit tři velké projekty. Především má být dohotoven kombinovaný silniční a železniční most v Kyjevě přes Dněpr. Dále jsou prostředky určeny na modernizaci sítě a konečně na obnovu parku.

USA

Odesílatelé proti palivovým příplatkům drah

Svaz chemického průmyslu USA „American Chemistry Council“ se podrobně věnoval palivovým příplatkům, jež se platí severoamerickým nákladním železnicím. Výsledek je následující: za období 2003 až 2007 jim bylo zapláceno 6,5 miliardy USD. Menší odesílatelé již počátkem roku 2007 předali záležitost soudům, protože se cítili být velkými nákladními drahami poškozováni.

V lednu 2007 se vláda USA věcí zabývala a zavázala drážní společnosti, aby vážaly skutečné náklady na paliva a na speciální dopravy. Na studii pro americkou chemii pracoval mj. poradenský podnik Snavely King, který je specializován na ceny a vlastní náklady v dopravním sektoru. Pod drobnohledem byla činnost pěti největších drah NBSF, CSX, Kansas City Southern, Norfolk Southern a Union Pacific.

Prezident chemického svazu J. Gerard označil palivové příplatky za „největší železniční loupež 21. století“. Dráhy vydělávají opravdu dobře, jejich zisk rostl v poslední době o desítky procent a jejich akcie na burzách jsou vysoké. Zmíněná studie uvedla, že podle jednotlivých drah podíl zisku v palivových příplatcích se pohyboval od 49 až po 73 procent.

21. 01. 2008 Náhradní souprava za jednotku pendolina (22. a 23. ledna 2008, SC 505 a SC 508)

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

Zítra a pozítří, tedy v úterý 22. ledna 08 a ve středu 23. ledna 08 bude jeden pár vlaků SuperCity mezi Prahou a Ostravou veden místo jednotky Pendolino soupravou klasické stavby komfortu EuroCity. Jedna jednotka Pendolino (číslo 680.006) má najeto už 750 000 kilometrů a musí na povinnou předpisovou prohlídku.

Z tohoto důvodu bude po oba dny spoj SC 505 s odjezdem z Prahy-Holešovic ve 13:23 a SC 508 s odjezdem z Ostravy v 17:20 sestaven z klasických vozů, veškerý servis a služby SuperCity budou na palubě vlaku zachovány.

Všem cestujícím se omlouváme, že nepojedou jednotkou Pendolino, podle předpisů je ale nezbytné tuto kompletní prohlídku na soupravě při 750 000 km provést a je časově tak náročná, že ji není možné provést během jedné noci, jako ostatní průběžné kontroly.

22. 01. 2008 Dráhy berou od státu miliardy, pak z nich dotují Renčův film

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-berou-od-statu-miliardy-pak-z-nich-dotuji-rencuv-film-po0-ekonomika.asp?c=A080121_220927_filmvideo_kot)

Filip Renč točil klipy ODS, teď dostal z Českých drah příspěvek na film. Pomohl mu Topolánkův přítel Marek Dalík. Proč podnik, který musí stát a kraje každoročně dotovat miliardami korun, aby vůbec fungoval, pomáhá s natáčením akčních snímků?

Od března nejspíš přestanou jezdit vlaky do některých zapadlejších koutů Českomoravské vrchoviny. "Chybí patnáct milionů," krčil rameny náměstek hejtmana Václav Kodet.

Tytéž České dráhy, které ruší své spoje, se chovají jako velkorysý mecenáš. Štábu Filipa Renče přispěly na to, aby mohl v náročných podmínkách balkánských hor natočit svůj poslední film Na vlastní nebezpečí.

"Jde o standardní obchodní spolupráci, jejímž výsledkem je propagace dobrého jména a služeb Českých drah," říká mluvčí železnice Ondřej Kubala.

"Zviditelnit" před Renčovy diváky se chtěla i jejich dceřiná společnost ČD-Telematika, další partner filmu. Kolik přesně Renčovi poslali, odmítli prozradit.

"To je vždy věcí dvou stran," vysvětlil Kubala, proč je informace o tom, kam jdou peníze státní firmy, tajná. Jedním z důvodů velkorysé podpory, o kterých se partneři filmu nezmiňují, může být i přímluva Marka Dalíka, blízkého přítele premiéra Mirka Topolánka.

Právě jemu děkuje režisér v závěru filmu. "Pomohl mi sehnat peníze. Dal mi kontakty na případné sponzory," řekl Renč a jmenoval právě České dráhy a ČD-Telematiku. Nebýt Dalíkovy intervence, neměl by podle něho štáb ani vyhřívané stany, ani karavany. A nemohl by si dovolit místní pomocníky. "Tak to mezi přáteli chodí," oplácel mu Dalík ještě o víkend.

Dalíka tady neznáme

Včera už bylo všechno jinak. "Já jsem nikoho nekontaktoval, vůbec jsem tam nijak nefiguroval, chápete to?" rozčiloval se Dalík. "Filip Renč přišel a plakal, že nemá peníze na to, aby mu tam lítala kamera nad řekou, tak jsem mu doporučil postup," vysvětloval.

K premiérovi příteli se včera nehlásili ani sponzoři. "Nikdo z Českých drah s panem Dalíkem o konkrétním projektu Filipa Renče nikdy nejednal, neboť k tomu nebyl žádný důvod," řekl Kubala.

Dalíka zapřeli i v Telematice. "Pan generální ředitel Stanislav Beneš s panem Dalíkem nikdy o ničem nejednal a osobně se vůbec neznají," ohradila se jejich mluvčí Martina Koutníková.

Spletl se Filip Renč? "Nechci se s váma bavit," řekl režisér včera večer a zavěsil telefon.

Dalík měl Renčovi co oplácet. Režisér, se kterým se zná z tenisu, natočil pro ODS během volební kampaně zdarma videoklip.

"On pomohl nám, já pomohl jemu," řekl Dalík ještě předtím, než začal včera svou pomoc bagatelizovat. Takže odměna režisérovi za volební klipy z peněz Českých drah?

Renčovi diváci budou jezdit vlakem

Vedení Českých drah si projekty spojené se jménem Marka Dalíka oblíbilo. Inzerce koupilo i v časopise 51PRO napojeném na ODS, v redakční radě sedí i přítel premiéra.

"České dráhy vnímají inzerce v tomto časopise jako jednu ze součástí svého marketingového mixu, kde se snažíme oslovovat klienty ze všech spekter cílových skupin. Pro čtenáře 51PRO může být velmi zajímavé cestování v pendolinu s dodatkovými službami," řekl Kubala.

České dráhy mají dlouhodobé finanční potíže. Na podzim vlaky zdražily a bojí se, že přijdou o další cestující. Těm se už jízda vlakem často nevyplácí.

Financováním akčního filmu a inzerce v časopise, který v běžných trafikách není k dostání, odebírají ho lidé z ODS, chtějí dráhy přesvědčit Čechy, aby se vrátili na železnici.

České dráhy jsou však zároveň státní podnik. A skvěle placený management dosazuje vláda – tedy ODS. "Rozumím, kam míříte, ale to je jen vaše spekulace," řekl k tomu včera mluvčí Kubala.

22. 01. 2008 České dráhy koupí sto ojetých vagonů z ciziny

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-sto-ojetych-vagonu-z-ciziny-f0q-ekonomika.asp?c=A080121_202204_ekonomika_dp)

České dráhy přišly s novým plánem, jak vylepšit komfort cestování. Během letošního roku chtějí nakoupit stovku ojetých vagonů druhé třídy z ciziny, kterými částečně nahradí dosluhující rychlíkové vozy vyráběné převážně na konci 60. a v 70. letech.

"V současné době jsou k dispozici například u německých drah," uvedl šéf ČD Josef Bazala.

Tamní dráhy mají starších vagonů nadbytek a například maďarské železnice jich v minulých letech od Němců nakoupily už tři stovky. O původu vozů však definitivně rozhodne výběrové řízení, které chtějí dráhy vypsát během února.

Přestože jsou německé vozy dvacet let staré, stále poskytují cestujícím vyšší komfort než stávající české vozy s koženkovými sedačkami a kupé pro osm lidí. Navíc by měly stát zhruba pětinu toho co zbrusu nové vozy.

"Odhadovat částku by bylo předčasné," říká mluvčí drah Ondřej Kubala. Podle propočtů MF DNES by ale cena jednoho ojetého vozu měla být mezi deseti a dvanácti miliony korun.

Nákup stovky ojetých vagonů ale pomůže zastaralé drážní flotile pouze částečně. Celkem se totiž po českých kolejích prohání přes šest stovek rychlíkových vozů 2. třídy starších dvaceti let, které dosud neprošly žádnou rekonstrukcí. "Nové" vagony plánují dráhy nasazovat především na nejdůležitější expresní spoje.

"Díky tomu budou moci být ty nejstarší vagony zrušeny," uvedl Kubala.

Nákup ojetin ze zahraničí si pochvalují i zástupci ministerstva dopravy, které by letos mělo drahám zaplatit až 4,5 miliardy za provozování dálkových vlaků.

Za špatné vagony pokuty

"Věříme, že alespoň na nejdůležitějších tratích dojde ke zvýšení kvality rychlíků," řekl František Vichta, který na ministerstvu šéfuje oddělení koncepce a strategie na odboru veřejné dopravy.

Úředníci z ministerstva navíc od loňského roku začali kvalitu rychlíků více hlídat a případné nedostatky pokutovat. "Sankce byly uděleny třeba za nekvalitní sociální zařízení či jiné nedostatky v komfortu nasazovaných vozů," upřesnil Vichta.

Podle něj se nejednalo o pokuty v řádech deseti- či staniců, ale spíše o řadu drobnějších sankcí. Už během dubna či května si polepší i cestující vlaky Inter a EuroCity.

České dráhy mají obdržet první ze série rekonstruovaných vagonů, které prošly už jednou modernizací na začátku 90. let. Slovenská společnost ŽOS Trnava, která vyhrála tendr na tuto rekonstrukci, dosazuje do vagonů klimatizaci, nová okna či sedadla. Celkem se tohoto vylepšení dočká čtyřicet vozů.

22. 01. 2008 Ve Vlašimi rekonstruovali nádraží díky evropským dotacím

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=249828)

Vlašim - Ve Vlašimi dnes otevřeli rekonstruované vlakové a autobusové nádraží. Přestavba původní nádražní budovy v moderní dopravní terminál s toaletami, čekárnou, studovnou a další úpravy stály téměř 45 milionů korun. Z toho 75 procent pokryly dotace z Evropské unie, téměř čtyřmi miliony korun přispěly České dráhy a zbytek zaplatilo město.

"Připravujeme další projekty, například revitalizaci městského centra, se kterými bychom se chtěli znovu ucházet o dotace z evropských fondů," řekl ČTK starosta Luděk Jeništa.

Zhruba třináctitisícová Vlašim byla v prvním programovacím období EU v přepočtu na obyvatele nejúspěšnějším městem v České republice v získávání dotací ze Společného regionálního operačního programu (SROP).

Během rekonstrukce nádraží, která byla ve Vlašimi největší investiční akcí loňského a letošního roku, byly zbourány sklady u nádraží a na jejich místě vznikl nástupní autobusový ostrůvek ve tvaru kapky. Stal se točnou pro autobusy, které už nebudou muset jezdit centrem města. Za plného provozu se uskutečnila také rekonstrukce nádražní budovy Českých drah. V opravené budově vznikla společná čekárna pro cestující vlaky i autobusy s elektronickým informačním systémem, nové sociální zařízení, internetová studovna s občerstvením a pokladny.

Od roku 2004 posílily různé dotace evropské unie prostřednictvím osmi projektů Vlašim o 70 milionů korun, což je zhruba třetina rozpočtu města. Spoluúčast města tvořila na dotacích zhruba 22 milionů korun. Vedle nádraží za evropské peníze ve městě vyrostlo několik dětských hřišť a sportovišť u mateřských a základních škol, již dva roky je v provozu spolkový dům a pokračuje druhá fáze rekonstrukce vlašimského zámeckého parku.

23. 01. 2008 České dráhy začnou prodávat letenky SkyEurope (ČD SKY)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zacnou-prodavat-letenky-skyeurope-fl1-ekoakcie.asp?c=A080123_899808_ekoakcie_vem)

Dvakrát zpáteční do Dolní Lhoty a jednou letadlem do Amsterdamu. I tak může vypadat od čtvrtka nákup jízdenek na nádraží. České dráhy se po ukončení spolupráce s Českými aeroliniemi znovu vrací do leteckého byznysu – začínají prodávat letenky nízkonákladové společnosti SkyEurope.

Loni na jaře ČSA ukončily spolupráci s drahami. "Zájem o službu neodpovídal očekávání ČSA. Pendolinem cestovali v průměru dva cestující ČSA denně," řekla tehdy mluvčí aerolinií Daniela Hupáková.

Nová aliance ČDSky má přilákat cestující jak do vlaků, tak i do letadel. "Zákazníkům SkyEurope nabídneme jízdenku platnou až na pražské letiště. Nebudou muset jet autem a platit za parkování," říká ředitel odboru marketingu v osobní dopravě ČD Aleš Ondrůj.

Letenky budou k dostání na 22 nádražích

Prodejem letenek na nádraží chtějí SkyEurope oslovit lidi, kteří dosud nemají možnost nebo se bojí koupit si letenku přes internet.

České dráhy rozjedou prodej letenek na 22 největších nádražích, začínají v Brně a Pardubicích. Letenky budou prodávat za 1 290 nebo 1 790 korun za jednu cestu podle vzdálenosti včetně všech tax.

Podmínkou je koupit si letenku do šesti týdnů před odletem a k tomu současně jízdenku vlakem. Při nákupu do dvou týdnů před odletem stojí letenka 1 690, resp. 1 990 Kč. Taková cena je často nižší, než když zákazník nakupuje přímo přes SkyEurope.

Firmy spojila sporná reklama

Spolupráce drah s aerolinkami přitom vznikla náhodou. Drahám se nelíbila loňská reklama SkyEurope na lety do Bratislavy, ve které srovnávaly dobu letu s jízdou vlaku a autobusu. Cesta po železnici je totiž rychlejší, než SkyEurope tvrdily. Proto reklamu stáhly a nakonec se s ČD domluvíly na spolupráci.

Dráhy nebudou prodávat jen letenky, společně nabídnou i novou jízdenkoletenku mezi Prahou a Bratislavou. Za 995 korun mohou lidé jednu cestu jet pendolinem a druhou letět se SkyEurope.

Podmínkou je ale nákup nejpozději sedm dní dopředu. Pendolino jezdí do Bratislavy jednou denně, SkyEurope létá jednou až dvakrát denně.

České dráhy se díky spolupráci dostanou i na ruzyňské letiště: jejich jednodenní síťovou jízdenku ČD Net Open budou na své přepážce prodávat SkyEurope.

Spolupráce drah a aerolinek není ve světě ojedinělá. Například v Německu funguje u řady leteckých společností jízdenka Rail & Fly. Za paušální částku s takovou jízdenkou mohou jet lidé vlakem odkudkoliv v Německu na letiště s DeutscheBahn.

Aerolinky navíc vymýšlejí způsoby, jak dostat letenky k zákazníkům co nejširším způsobem. Air Berlin je prodával například i v supermarketu.

23. 01. 2008 ČD SKY - snadná cesta do Evropy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52714>)

České dráhy a největší střeoevropská low-fare letecká společnost Sky Europe startují zákaznickou alianci ČD Sky. Jejím cílem je úzké provázání služeb železniční a letecké dopravy a nabídka nejvýhodnějších cen dostupná stejně jednoduše jako nákup jízdenky na vlak.

Výhodný balíček - letenka Sky Europe a jízdenka ČD

U pokladních přepážek Českých drah si cestující budou moci zatím koupit letenky Sky Europe do deseti destinací. Ceny letenek jsou konečné, obsahují veškeré poplatky a taxy. Místem odletu a příletu v České republice je Praha a zakoupit je možné jednosměrnou i zpáteční letenku. Ceny letenek se liší pouze podle skupiny, do které daná destinace patří, a zda je nákup letenky proveden v časovém období delším než 2 nebo 6 týdnů před odletem.

Balíček ČD Sky je možné si zakoupit nejpozději 2 týdny před odletem. K letence si pouze cestující musí koupit jízdní doklad Českých drah do / z tarifního bodu Praha Letiště – s možností využití veškerých slev, na které prokáže nárok. Žádné další omezení (například pobyt přes víkend a podobně) není.

Sky Pendolino pro cesty mezi Prahou a Bratislavou

Jako balíček jízdního dokladu Českých drah a letenky Sky Europe funguje také nabídka Sky Pendolino připravená pro cestování mezi Prahou a Bratislavou – jedním směrem pendolinem a zpět pak se Sky Europe, případně naopak. Balíček Sky Pendolino je možné si navíc zakoupit až 7 dnů před cestou – konečná cena dostupná bez omezení je vždy 995 Kč. Pokud je zákazník navíc držitelem zákaznické In-karty Rail Plus, je cena balíčku díky uplatnění zákaznického jízdného ČD ještě nižší.

Z letadla rovnou do vlaku

Vedle prodeje balíčků letenek a jízdních dokladů ČD zahajují Sky Europe prodej jízdního dokladu ČD Net Open na své prodejní přepážce v hale terminálu pražského letiště. Jedná se o jednodenní síťovou jízdenku s otevřeným datem využití umožňující neomezené cestování spoji ČD během jednoho dne. Postupně bude na prodejní přepážce Sky Europe na letišti Praha Ruzyně zřízen standardní prodejní bod jízdních dokladů Českých drah tak, aby si cestující ihned po příletu mohli přímo na letišti zakoupit jízdenku až do své cílové destinace. Oba dopravci zároveň připravují do budoucna další rozšíření spolupráce a ještě užití provázání přepravních služeb poskytovaných z a do přepravních bodů Praha, Bratislava, Vídeň.

Prodej balíčků letenek Sky Europe a jízdních dokladů Českých drah startuje ve čtvrtek 24. ledna 2008 nejprve ve stanici Brno hlavní nádraží, od 1. února pak v dalších stanicích - například Ostrava Svinov, Pardubice hlavní nádraží a Praha Libeň a také prostřednictvím služby TeleTiket na lince kontaktního centra Českých drah 840 112 113. Postupně bude během února prodej rozšířen do dalších více než 20 stanic Českých drah.

24. 01. 2008 České dráhy podpořily další Renčův film

Zdroj: iDNES.cz (http://show.idnes.cz/ceske-drahy-podporily-dalsi-rencuv-film-f0i-filmvideo.asp?c=A080124_112648_filmvideo_kot)

Režisér Filip Renč je u Českých drah oblíben. Firma totiž nepodpořila jen jeho aktuální film Na vlastní nebezpečí, ale přispěla i na nový projekt Hlídač č. 47.

Natáčení tohoto snímku v hlavní roli s Karlem Rodenem skončilo koncem roku 2007, s premiérou režisér Renč počítá letos na podzim.

Finanční příspěvek na tento projekt přiznal mluvčí Českých drah Ondřej Kubala, výši podpory ale neupřesnil. "Konkrétní ujednání jsou vždy věcí dvou stran," sdělil.

Sdílenější byl Ladislav Štícha, mluvčí České televize, pro kterou Renč Hlídače č. 47 natáčí.

"Film je čistě naše záležitost a plně ho financujeme. A protože se část příběhu odehrává na nádražích, oslovili jsme pro spolupráci i České dráhy, protože byla potřeba mít různá povolení pro natáčení v jejich prostorách. A to je také celý podíl ČD, žádné peníze do filmu nevkládají," uvedl Štícha.

"Při natáčení jsme využívali historické vlakové soupravy a lokomotivy. I nyní však jde o obchodní vztah, nejde o dárek. My jim za to poskytneme prostor na plakátech, v titulcích a hovoříme o nich," uvedl samotný Renč.

Renčův projekt Na vlastní nebezpečí, který právě dnes vstupuje do českých kin, se zviditelnil díky závěrečným titulům, kde režisér osobně poděkoval kamarádovi a blízkému spolupracovníkovi premiéra Mirka Topolánka (ODS) Marku Dalíkovi, který mu na tento snímek pomohl sehnat peníze.

Renč poté řekl, že ho Dalík zkontaktoval s lidmi a firmami, které byly ochotny dát do filmu finance. Původní rozpočet ve výši 28,8 milionu korun mohl tak díky mecenášům narůst o další dva miliony korun, za které pořídil speciální kameru a profesionální vodáckou výbavu.

Politici opoziční ČSSD označili informaci o tom, že Marek Dalík Renčovi pomáhal, za další důkaz korupčních praktik premiérova nejbližšího okolí. Za nepochopitelné považují také to, že snímek sponzorovaly i České dráhy, tedy společnost dotovaná z kapes daňových poplatníků.

"Už v minulosti České dráhy spolupracovaly na řadě filmů i dalších akcí a budou v tom i nadále pokračovat," uvedl mluvčí a připomněl například snímky Ještě žiju s věšákem, plácačkou a čepicí režisérů Pavla Góbla a Romana Švejdy, Poslední vlak o transportu smrti z Berlína do Osvětími, který v česko-německé koprodukcí natočili manželé Joseph Vilsmaier a Dana Vávrová, a další projekty.

Za "jeden ze střípků této mozaiky filmové spolupráce" označil Kubala i film Filipa Renče Na vlastní nebezpečí.

"Vždy jde o standardní obchodní spolupráci, jejímž výsledkem je propagace dobrého jména a služeb Českých drah," uvedl Kubala s tím, že České dráhy nejsou v žádném případě sponzory - vždy jde o klasické obchodní smlouvy.

"Peníze určené na marketingové a PR aktivity Českých drah získáváme z vlastní obchodní činnosti," vysvětlil mluvčí.

24. 01. 2008 Můj vláček (časopis ČD pro děti)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52732>)

Od ledna 2008 přibyl v portfoliu periodik vydávaných společností České dráhy časopis, který je orientován na naše nejmenší, protože děti jsou pro České dráhy velmi významnou cílovou skupinu a potenciálními věrnými zákazníky. Proto vznikl měsíčník MŮJ VLÁČEK, který je určen pro děti od 7 do 12 let.

Originálně ilustrovaný časopis plný pohádek, soutěží, obrázků a vyprávění výrazným způsobem pomůže k budování image Českých drah jako aktivního subjektu nejen v oblasti podnikatelské, ale také jako významného prvku ve výchovném procesu dětí a mládeže. České dráhy chtějí představit dětem svět na železnici jako přátelské a barevné prostředí, plné příjemných zážitků a milých lidí.

Děti časopis bezplatně naleznou na základních školách, ve veřejných knihovnách, na vybraných místech Českých drah anebo si jej mohou předplatit.

24. 01. 2008 Na Žatecku jsou stovky lidí bez vlakového spojení (Rakovník – Žatec)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=250219)

Žatecko - V některých obcích na Žatecku od prosince vůbec nezastavují vlaky a místem jen projíždějí. Rozhodl o tom krajský úřad, chce tak zrychlit dopravu. Obce jsou proto ale zcela odříznuty od světa, lidé se nedostanou do práce ani k lékaři.

Krajský úřad rozhodl, že na některých místech vlaky stavět nebudou. Zdůvodnil to tím, že se tak doprava na trati z Žatce do Rakovníka zrychlí. Od prosince tudy jezdí více spěšných vlaků a rychlíků.

Z většiny je trať jen jednokolejná. Proto je nutné, aby vlaky jezdily přesně a rychleji. Kraj navíc tvrdí, že vlakem cestovalo minimum lidí. S tím starostové obcí sice souhlasí, ale zároveň dodávají, že i pár obyvatel má právo dostat se do práce nebo k lékaři.

Problémů je od prosince celá řada. Stovky lidí z Holedeče a Veletic jsou během víkendů zcela odříznuty od okolí, autobusy zde jezdí jen v pracovní dny a vlaky tu nezastavují.

Ještě hůř jsou na tom lidé z osady Sádek u Žatce, nejbližší autobusovou zastávku mají kilometr daleko, navíc k ní musejí chodit přes koleje a hustým lesem. Situace je o to horší, že v Sádce žijí jen starší lidé. Ti mají sice vlakové nádraží jen pár metrů od domů, vlaky tu dokonce často zastavují, když například přivezou nějaké zásilky, ale lidé do nich nastupovat nesmí.

Podle Českých drah vlaky v žateckých vesnicích zastavovat mohou, nezvýšilo by to ani náklady a vlaky by to nijak nezpožďovalo. České dráhy ale nesmějí vlaky zastavovat samy od sebe, musejí dostat pokyn od kraje. Pokud by to úřad povolil, mohly by vlaky v místech bez spojení zastavovat hned druhý den.

Všechno teď závisí na Ústeckém kraji, který regionální vlaky objednává a platí. Rozhoduje i o tom, kolik vlaků pojede a kde budou zastavovat. O problému bude jednat Rada Ústeckého kraje. Když radní nevyjdou obcím vstříc, chtějí lidé sepsat petici.

25. 01. 2008 Čínský expres smetl z trati osmnáct dělníků

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/cinsky-expres-smetl-z-trati-osmnact-delniku-fmf-zahranicni.asp?c=A080125_073927_zahranicni_tha)

Vlak smetl na východě Číny skupinu dělníků, kteří pracovali na kolejích. Zahynulo osmnáct dělníků, dalších devět bylo zraněno. Chyba byla pravděpodobně na straně dělníků, kteří se pustili do údržby tratě dříve, než bylo domluveno.

K neštěstí došlo ve středu před devátou večer ve městě Ankiu v provincii Šan-tung. Podle agentury Nová Čína směřoval vlak z Pekingu do pobřežního města Kingdao a dělníky smetl v rychlosti přesahující 120 kilometrů v hodině.

Ministerstvo železnic potvrdilo osmnáct obětí. Devět zraněných skončilo v nemocnici, podle úřední zprávy jsou ve stabilizovaném stavu.

Podle čínské agentury měly na trati probíhat úpravy, ale dělníci přišli dřív, než bylo domluveno. Pracovat měli začít až v deset večer a už hodinu předtím měly vlaky omezit rychlost. Parta ale přišla na směnu už po půl deváté.

Další podrobnosti o nehodě úřad pro bezpečnost práce neuvěděl, podobně i čínské dráhy. "Je tu spousta sněhu a doprava a spoje jsou velmi špatné, takže nemáme čerstvější informace," prohlásil mluvčí železniční společnosti provozující danou trať.

Podobné neštěstí se odehrálo v březnu 2002 ve středočínské provincii Chu-nan, kde rychle jedoucí vlak smetl z nástupiště osm dělníků. V téže provincii došlo v dubnu 1997 k jednomu z nejhorších neštěstí, kdy na nádraží Žung-tia-wan na důležité trati mezi Kantonem a hlavním městem Pekingem najel přeplněný vlak do stojící soupravy. Neštěstí si vyžádalo 126 mrtvých a skoro dvě stovky zraněných.

25. 01. 2008 V Brně jezdí městská linka (S1 Brno-Slatina - Kuřim)

Zdroj: Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_4brno.htm)

Novinkou jízdního řádu 2007/2008 je vznik nové městské linky S1 Brno Slatina–Kuřim se zastávkami Brno Řečkovice, Brno Královo Pole, Brno Lesná a Brno Židenice, která se poněkud atypicky vyhýbá brněnskému hlavnímu nádraží.

Trasa ze Slatiny do Kuřimi má z větší části charakter městské linky a je poněkud podobná pražské lince S41, spojující stanice Praha Libeň a Roztoky u Prahy. Brněnská linka S1 je začleněna do integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) a v provozu je v pracovní dny kromě letních prázdnin.

Tři spoje vyjíždějí ráno z Kuřimi – konkrétně ve 4.58, 6.08 a 7.08 hod., naopak ze Slatiny je vypraven jeden vlak v 6.04 hod. Odpoledne pak směřují čtyři vlaky ze Slatiny v hodinovém intervalu s odjezdy ve 14.34, 15.34, 16.34 a 17.34 hod. a zpět z Kuřimi pak tři vlaky s odjezdy v 15.36 a 16.36 a 18.26 hod., přičemž poslední spoj končí v Brně-Židenicích.

Díky zavedení linky S1 vznikl mezi Brnem a přílehlou Kuřimí v odpoledních hodinách přibližně čtvrt hodinový interval, čímž se zlepšila nabídka pro cestující železniční dopravou. Brněnská železniční městská linka současně nově nabídla netradiční přímé spojení ze severní části města do průmyslové zóny ve Slatině, potvrzuje zástupce ředitelky osobní dopravy Českých drah pro Jihomoravský kraj Alan Butschek.

25. 01. 2008 Lovosice: stavba terminálu pokračuje

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_4lovos.htm)

Ředitelka odboru investičního GR ČD ing. Hana Dluhošová informuje o průběhu stavby akce „Kontejnerový veřejný terminál ČD v žst. Lovosice při Průmyslovém logistickém centru Lovosice“.

V rámci „Operačního programu infrastruktura“, spolufinancovaného EU, a programu „Podpora kombinované dopravy“, spolufinancovaného z prostředků státního rozpočtu, byla 31.10. 2006 zahájena investiční akce „Kontejnerový veřejný terminál ČD v žst. Lovosice při Průmyslovém logistickém centru Lovosice“.

Vzhledem k nutnosti zachovat alespoň částečný provoz stávajícího překladiště a zkrátit plánovanou dobu výstavby byl vypracován harmonogram stavebních prací, který rozdělil stavbu do následujících etap.

V I. etapě byly dokončeny objekty a provozní soubory – SO 1501 Úprava trakčního vedení, SO 1511 Úprava ukolejnění ocelových konstrukcí, PS 101 Úprava zabezpečovacího zařízení a dílčí části SO 1221 Zpevněné plochy, SO 1251 Odvodnění zpevněných ploch a SO 1801 Přeložky požárního vodovodu. Dne 27. 8. 2007 byl Drážním úřadem zaveden zkušební provoz na těchto objektech s dobou trvání do 31. 5. 2008.

Ve II. etapě byly dokončeny objekty – SO 1121 Úprava koleje č. 313, SO 1101 Železniční spodek, SO 1102 Železniční svršek, SO 1241 Přejezd kolejíště a manipulační plocha, SO 1261 Úprava osvětlení zpevněných ploch a dílčí části SO 1221 Zpevněné plochy, SO 1251 Odvodnění zpevněných ploch a SO 1801 Přeložky požárního vodovodu. Dne 27. 11. 2007 byl Drážním úřadem zaveden zkušební provoz i na těchto objektech s dobou trvání do 31. 5. 2008.

V současné době se pracuje na dokončení ostatních objektů, které neomezují provoz překladiště v celé své kapacitě. Dle postupu prací je reálný předpoklad dokončení celé akce do 30. 4. 2008 s následným ukončením zkušebního provozu a kolaudací akce do 31. 5. 2008.

Manipulace s kontejnery a nástavbami je prováděna zakoupenými překladači KALMAR.

25. 01. 2008 EU usnadní schvalování lokomotiv

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_4lokom.htm)

Obecně se uznává, že různé technické požadavky a schvalovací řízení v Evropě zejména pro tažnou techniku jsou významnou překážkou ke zvýšení výkonnosti a konkurenceschopnosti hlavně v mezinárodní dopravě zboží. Současně jde o jejich značnou finanční a časovou náročnost. Bylo spočítáno, že celkově by tato řízení přišla evropský drážní sektor do roku 2015 na mnoho set milionů € (miliardy Kč).

Rychleji a jednodušeji

Železniční dopravní prostředky se budou v rámci EU zakrátko jednodušeji a především rychleji schvalovat. Dohodl se na tom koncem minulého roku Evropský parlament (EP) s radou ministrů dopravy EU. Podle toho budou muset všechny členské země uznávat technické certifikáty, vystavené v jedné členské zemi.

Jednotlivé státy mohou železniční techniku, schválenou pro provoz v jedné zemi EU, ověřovat jen podle speciálních národních předpisů. Podle typu drážního vozidla to zpravidla nesmí trvat déle než 4 měsíce. Lhůta se může prodloužit jen na dožádání národních bezpečnostních úřadů.

Přitom se nyní důkazní břemeno obrátí: jestliže dosud musely drážní podniky prokazovat, že jejich technika vyhovuje předpisům, v budoucnu bude připadat bezpečnostnímu odhalování úloha, že tomu tak není. Délka prodloužení lhůty závisí kromě jiného na tom, jak časově náročné jsou případné dodatkové zkoušky. EP dále prosadil, že kolejová vozidla se považují za schválená, když úřady překročí danou lhůtu.

Oficiální zveřejnění asi v 2. čtvrtletí

Na neformální sjednocení v prvním čtení mezi dvěma výše uvedenými orgány Evropské unie navazovalo definitivní přijetí návrhu. EP přijal změnu směrnice o interoperabilitě v první polovině prosince 2007. Po zveřejnění v úředním listě EU – tj. asi v květnu nebo červnu – zůstanou členským státům maximálně dva roky, aby ustanovení převedly do národního práva.

Dnes údajně trvá průměrně schvalování technické způsobilosti drážních vozidel dva roky. Drážní sektor počítá s tím, že se tato doba zkrátí až o 70 procent. Současně se také mají pro drážní podniky snížit schvalovací náklady. Namísto současných průměrných dvou milionů € by mohlo schvalování jedné lokomotivy přijít na 0,6 milionu €.

„Cross Acceptance“

Neboli vzájemné uznávání má odbourat násobné přezkušování stejných opatření a norem s tím, že specifikace EU by nahradily nebo doplnily národní předpisy. Je nad poslání této informace postihnout a přitom nezlehčit všechny aspekty schvalovací praxe (povolení k provozu, právní základy, nalezení relativně jednoduché metody pro Cross Acceptance atd.), jež bude třeba nové filozofii schvalování podřizovat.

Ohlasy zahraničního odborného tisku

Rychlé sjednocení nad návrhem směrnice k jednoduššímu a rychlejšímu připouštění drážních vozidel se jistě nedalo očekávat. Je přece veřejným tajemstvím, že hodně členských států nakonec využívá certifikaci techniky k tomu, aby ochránily domácí trh před nevídanou konkurencí. Vysoké překážky při povolování slouží k tomu, aby se vstupující na trh pozdrželi a odradili. O to je překvapivější, že se dvě rozhodující evropské instituce shodly již při prvním čtení. Státní a také soukromé drážní podniky spatřují v kompromisu milník na cestě k plné liberalizaci evropského drážního trhu. To, že národní úřady pro drážní bezpečnost budou muset do budoucna dodržovat lhůty, v jejichž rámci bude třeba vyřídit dotazy, jistě znamená malou revoluci. Hodně však záleží na tom, aby se schvalovací řízení stalo na základě přesně popsané procedury transparentním. Vůči zlé vůli některých bezpečnostních úřadů však tím asi s konečnou platností závora spuštěna nebude.

25. 01. 2008 Stavba století roste v Istanbulu (projekt MARMARAY)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_4istan.htm)

Čas od času proběhne některým médiem informace o vyhlášení neoriginálnější soutěže: tu o nových sedm divů světa, tu o deset (nebo dvacet) největších vynálezů, které změnily svět. Nebo pomyslné klání o obdobný počet slavných mužů či žen, kteří svým dílem k této změně nejvíce přispěli.

Nedávno se jedna televizní stanice obrátila na respondenty s průzkumem specializovanějším: byli požádáni, aby vytipovali nejpozoruhodnější světové dopravní stavby. Na výsledném seznamu se ocitly jak tradiční historické položky (Panamský průplav, Gotthardská dráha, most v San Franciscu), tak i zástupci moderních počínů (letišť v Hongkongu, most Vasco da Gama v Lisabonu nebo nádraží TGV v Lyonu).

Jestli bude podobná akce vyhlášena za pět let, má reálnou šanci na přední umístění jeden z nejdůležitějších dopravních projektů našeho věku. Ke slavnostnímu výkopu na této megastavbě došlo již 9. května 2004 a budování v současnosti zdárně pokračuje. Ambicí tohoto díla není nic menšího, než stát se atraktivním spojením železniční sítě dvou kontinentů – Evropy a Asie. Když se vše podaří, budou v roce 2012 projíždět dvojicí podmořských tunelů, skrytých v hloubce až 56 metrů pod mořskou hladinou, rychlíky vnitrostátní i mezistátní, stejně jako linky metra.

Celý projekt dostal jméno MARMARAY a umožní vlakům z Evropy projet pod Bosporskou úžinou na istanbulské nádraží Haydarpasa, ležící již na asijské pevnině. Rozhodnutí stavět podmořský tunel v této oblasti nepadlo ze dne na den. Jeho propagátoři si byli velmi dobře vědomi, že jde o riskantní podnik: mořský průliv mezi oběma částmi Istanbulu patří k nejméně frekventovanějším dopravním trasám na zeměkouli a – což je ještě závažnější – nalézá se ve stále aktivní seismické severoanatolské brázdě. Poslední zemětřesení v této oblasti v roce 1999 si vyžádalo více než 20 tisíc lidských životů. Projektanti proto zvolili japonskou stavební metodu, spočívající ve smontování prefabrikovaných dílů předem v suchém doku a v jejich následné dopravě remorkéry na místo spuštění. Takových segmentů, 135 metrů dlouhých a 9 metrů vysokých, bude tady zapotřebí uložit celkem jedenáct.

Součástí stavby je i vybudování pevninských tunelů na obou kontinentech, v místech osídlených lidskou civilizací již několik tisíciletí. Tento fakt přinesl i neplánované zdržení, když stavbaři odhalili v místě jedné budoucí stanice artefakty byzantského přístavu z antické éry. Stavební dělníky vystřídal archeologové a započal důkladný průzkum, který harmonogram celé stavby nepříznivě ovlivnil.

Ne ale nadlouho. Nastal opět stavební ruch a pomalu se přibližuje den, kdy pro Istanbul tak typické námořní trajekty, spojující oba břehy, přenechají svoji roli vlakům a soupravám metra. Investice za téměř tři miliardy eur, charakterizovaná unikátními technickými operacemi, se zhmotní v jednu z největších staveb dopravního inženýrství 21. století.

25. 01. 2008 Modernizace přestupního uzlu (Wien Meidling)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_4viden.htm)

Nádraží Wien Meidling je jedním z důležitých přestupních uzlů veřejné dopravy na území rakouského hlavního města. Dá se říci, že jde o jedno z nejvytíženějších přestupních nádraží v celé síti Rakouských spolkových drah ÖBB, kterým denně projede přes pět set vlaků.

Každý den projde tímto předměstským nádražím okolo 65 tisíc cestujících, kteří zde přestupují nejen z dálkových, mezinárodních a regionálních vlaků na spoje příměstské železniční dopravy, ale také na metro či tramvaje nebo autobusy.

Prognózy dopravce ÖBB počítají, že v roce 2015 tímto nádražím, které bude vzdáleno asi tři kilometry od nově budovaného vídeňského hlavního nádraží, projede denně okolo 1150 vlaků.

Z toho důvodu se rakouské dráhy rozhodly pro nákladnou a zásadní modernizaci celého nádraží, včetně všech nástupišť. Současně byla před nedávnou dobou v Meidlingu zrekonstruována celá jižní část vjezdové skupiny v rámci velkého a stavebně náročného projektu, nazvaného „Lainzer Tunnel“.

Modernizované nádraží by mělo dostat do vínku nejen vylepšená zvýšená nástupiště, ale současně nové zákaznické centrum pro cestující a stanice by měla být stoprocentně přístupná imobilním občanům. Současně se počítá nejen s novým vyústěním podchodu pod nástupiště, ale i s výtahy a pojízdými schody. Ukončení stavebních prací je naplánováno na rok 2009.

26. 01. 2008 Dráhy zkoušejí chytré automaty na jízdenky (In-karty)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zkouseji-chytre-automaty-na-jizdenky-feu-ekonomika.asp?c=A080125_210058_ekonomika_dp)

Otravné čekání v frontách u nádražích pokladen by se letos pro řadu cestujících ve velkých městech mohlo stát minulostí. České dráhy začínají instalovat nové prodejní automaty, které umí přijímat čipové In-karty (dříve zákaznická karta), jež jdou nově používat jako elektronická peněženka.

"Prvních pět automatů je umístěno na brněnském hlavním nádraží," uvedla Luďka Hnulíková, ředitelka odboru osobní dopravy.

Zatím se jedná o pilotní provoz, který s sebou nese některá omezení. Lze například kupovat pouze jízdenky do 2. třídy a na maximální vzdálenost 120 kilometrů. Kredit na kartu si mohou cestující dobít ve více než stovce významnějších stanic. Minimální vklad je stokoruna, maximální čtyři tisíce.

Během příštích týdnů se automaty objeví také v Ostravě, Olomouci, Pardubicích a Praze-Holešovicích. "V první etapě chceme instalovat 112 automatů," upřesňuje Hnulíková.

Postupně bude také odstraněn vzdálenostní limit a půjde zakoupit i jiné jízdenky než do 2. třídy. "Využijí se také verze s mincovníkem, aby mohli automaty využívat i cestující, kteří In-kartu nevládní," dodává Hnulíková.

Dojde i na platební karty

Mimo plány drah zatím stojí automaty schopné přijímat bankovky. Důvodem jsou obavy z toho, že po zavedení eura bude nutné zařízení pro příjem bankovek znovu vyměňovat. A to je složitější než instalace nového mincovníku.

Do budoucnosti na drahách počítají i s tím, že by automaty přijímaly klasické platební karty. "O technologii bychom chtěli mít jasno do poloviny roku," říká šéf marketingu Aleš Ondrůj.

Automaty by mohly fungovat podobně jako terminály banky UniCredit na parkovišti u pražského letiště. To se v roce 2006 stalo v Česku prvním místem, kde lze samoobslužnou platbu za služby provést. Nové přístroje nebudou nijak levnou záležitostí – cena nejchytřejšího automatu se bude blížit půl milionu korun.

27. 01. 2008 Při železniční nehodě v Turecku zemřelo devět lidí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/pri-zeleznicni-nehode-v-turecku-zemrelo-devet-lidi-f8g-zahranicni.asp?c=A080127_085405_zahranicni_jan)

Nejméně devět životů si vyžádala ranní nehoda vlaku u města Kütahya v centrální části Turecka. Dalších čtrnáct lidí utrpělo zranění. Několik vagonů vlaku vykolejilo a převrátilo se.



K nehodě došlo v brzkých ranních hodinách asi dvě stě kilometrů jihozápadně od tureckého hlavního města Ankara. Vlak byl na cestě z Istanbulu do města Denizli na západě země.

Turecká televize odvysílala záznam z místa neštěstí, na kterém je vidět pět převrácených vagonů vlaku. Týmy záchranářů na něm prohledávají vozy ležící na boku vedle kolejíště.

V jednadvaceti vagoncích cestovalo více než čtyři sta pasažérů. Pět lidí, kteří byli zraněni, jsou podle tureckých zdrojů ve vážném stavu.

27. 01. 2008 Vichr ochromil železniční koridor, oprava se protáhne (Studénka – Jistebník)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vichr-ochromil-zeleznicni-koridor-oprava-se-protahne-pd9-domaci.asp?c=A080127_091808_domaci_jan)

Silným větrem sražené stromy zkomplikovaly dopravu na železničním koridoru u Ostravy. Už v noci uvízlo několik rychlíků i s cestujícími na trati. Vlaky po celý den nabírají zpoždění, protože se jezdí jen po jedné koleji. Opravy se podle mluvčího drah protáhnou až do pondělí.

Stromy popadaly vinou větru a podmáčené půdy mezi druhou a třetí hodinou v noci mezi Jistebníkem a Studénkou.

"Velmi poničily trolejové vedení. Od šesti ráno se jezdí po jedné koleji, vlaky tudy přetahují dieselové lokomotivy. Bohužel to znamená, že vznikají zpoždění," sdělil iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Úsek leží na hlavní trati mezi Ostravou a Přerovem, jezdí tudy i rychlíky ze Slovenska nebo pendolina.

V noci několik vlaků zůstalo stát na trati. Nejhuře dopadl rychlík Silesia z Krakova do Prahy, který se zpozdil o 270 minut, o tři a půl hodiny se protáhla cesta pasažérům rychlíku z Košic, zpoždění kolem dvou tří hodin zaznamenaly i další spoje. O hodinu delší byla cesta prvního ranního pendolina z Ostravy.

Omezení potrvají až do pondělí

Ještě ráno dráhy věřily, že se podaří zprůjezdit i druhou kolej kolem poledne. Navzdory úsilí desítek lidí se to nepodařilo. "Jeden extrémně mohutný strom není možné odstranit klasickou technikou, museli jsme povolát speciální kolejový jeřáb," popsal jednu z komplikací Kubala.

Navíc se ukázalo, že jsou trolejové stožáry poškozeny víc, než se zdálo ráno. "Nejprve se dokončí oprava troleje nad jednou z kolejí, pak se sem přesune provoz a začne se opravovat druhá. Bude se tam pracovat minimálně do rána," upřesnil kolem půl čtvrté odpoledne mluvčí.

Podle něj už se ale situace na železniční síti začala vracet do normálu. "V této chvíli máme na celém území zpožděno o víc než půl hodiny jenom čtyři spoje, přičemž jeden jede úplně odjinud," pochvaloval si Kubala.

Zpoždění se dotklo všech typů vlaků, osobních i pendolina. "Upřednostňujeme osobní vlaky před nákladními a z nich ještě vlaky vyšší kvality. Hodně ale záleží na tom, v jakém pořadí se sjedou do stanice," vysvětlil mluvčí Českých drah.

Stovky lidí zůstaly bez proudu

Vichřice, která měla v nárazech sílu orkánu, pokácela stromy také u lokální tratě mezi Mikulovicemi a Zlatými Horami na Jesenicku. Podařilo se je ale odstranit, ještě než tudy projel první ranní vlak.

Problémy měli rovněž motoristé, kteří chtěli projet po silnici I/46 spojující Opavu a Olomouc. U kružberské nádrže ji přehradily spadlé stromy.

Na několika místech Moravskoslezského kraje víchr poškodil elektrické vedení a odřízl od dodávek proudu stovky lidí. Vyvrácené stromy a ulámané větve zaměstnaly především hasiče. Nejhorší situace byla podle nich na Opavsku, Bruntálsku a v Beskydech.

Živel rovněž poničil lanovku na Javorový vrch v Beskydech, uvedla ČTK.

Silný vítr vydrží až do večera. Bude dosahovat rychlosti 70 až 90 kilometrů v hodině, na horách ojediněle až 125 km/h. Potíže může působit zejména v krajích Karlovarském, Ústeckém, Libereckém, Královéhradeckém a Pardubickém.

28. 01. 2008 ČD Cargo rostou tržby, masivně investuje do obnovy vozového parku

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

Všechny klíčové ukazatele nákladní dopravy Českých drah už třetím rokem vykazují výrazný růst. ČD Cargo loni přepravilo 91,6 milionů tun nákladu a tržby dosáhly 17,7 miliard korun, což je o 450 milionů více než v roce 2006.

„Výsledky nákladní dopravy za rok 2007 jsou povzbuzující. Skutečnost, že nám třetím rokem rostou přepravní výkony i tržby je jasný důkaz toho, že restrukturalizace Českých drah pokračuje správným směrem,“ komentuje výsledky loňského hospodaření nákladní dopravy ČD generální ředitel Josef Bazala. „Díky vyšším tržbám z nákladní dopravy a zároveň lepším výsledkům osobní dopravy, kterou již nebylo potřeba tolik dofinancovat, jsme mohli konečně masivněji investovat do modernizace nákladního vozového parku. Do nákupu 300 nových vozů a kompletní obnovy více než 1 300 starších vozů prostřednictvím oprav a modernizací jsme loni investovali přes 1,5 miliardy korun. Tyto investice jsou také hlavním důvodem, proč nákladní dopravě klesá účetní zisk. Ten však z ekonomického hlediska není jediným ukazatelem zdraví firmy, v tomto případě proto, že se provádějí investice, které budou zhodnoceny v budoucnosti.“

V letech 2001 až 2004 se nákladní vlaková doprava pod hlavičkou Českých drah potýkala s nedostatkem provozuschopných vozů, protože se na jejich obnovu nedostávalo finančních prostředků. To činilo problémy například při přepravě kalamitního dříví a jiných mimořádných událostech. „Právě proto bylo, a stále je, jednou z priorit vozový park co nejdříve doplnit. V příštích dvou letech proto investuje nově vzniklá akciová společnost ČD Cargo do obnovy přibližně 3 miliardy korun. Již letos by se měl počet provozuschopných vozů nákupem, modernizací a opravami zvýšit o 3 000 na zhruba 27 tisíc celkem,“ dodává Josef Bazala.

Oddělení ČD Cargo do samostatné společnosti je výsledkem druhé etapy restrukturalizace Českých drah. K vyčlenění došlo 1. prosince 2007. Podle podnikatelského plánu chce ČD Cargo, a. s., v roce 2008 zvýšit přepravu nákladů na 92 milionů tun, tržby by měly vzrůst na 18,7 miliard korun.

Vývoj ukazatelů v nákladní dopravě ČD				
	2005	2006	2007 (*)	2008 (plán)
Přeprava zboží celkem (mil. tun)	83,9	89,6	91,6	92,0
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	16 033	16 445	17 041	17 400
Tržby z nákladní přepravy (mil. Kč)	16 479	17 252	17 700	18 670
Modernizace vozidlového parku (mil. Kč) ***	1 006	1 263	1 550	2 084
Další investice do nového vozového parku (mil. Kč)	0	1 243	1 090	1 304
Výsledek hospodářské činnosti (mil. Kč)	1 949	1 709	1 420 **	1 168

Pozn.:

* Údaje za rok 2007 jsou předběžnými výsledky.

** Údaje za období leden - listopad 2007. Od 1. prosince 2007 byla od ČD, a. s., odčleněna nákladní doprava do nově vzniklé dceřiné společnosti ČD Cargo, a. s. Z tohoto důvodu byl výsledek hospodářské činnosti vykázán jen za leden - listopad 2007.

*** Údaje zahrnují železniční kolejová vozidla, která vstupují do nákladů účetnictví v daném roce

V roce 2006 proběhla obnova vozového parku například nákupem nových vozů následujících řad a počtu: Habbillnss 200 vozů, Tadvgnss 70 vozů, Sggmrss 50 vozů a dále modernizací následujících řad vozů: Tams 186 vozů, Falls 160 vozů, Eas 56 vozů a dalších.

V roce 2007 se investice týkají nákupu nových 300 kontejnerových vozů řady Sgg(m)rss a dále modernizace následujících řad vozů a jejich počtu: Kils 263, Roos 124, Eas 98, Falls 90.

V roce 2008 budou modernizovány například vozy těchto řad a počtu: Eas 516 vozů, Falls 360 vozů, Roos 175 vozů, Zaes 100 vozů a Tams 350 vozů. Dále budou provedeny rekonstrukce a modernizace

hnacích vozidel následujících řad: 20 lokomotiv 163/363, 24 kusů řady 181/182 nebo 8 lokomotiv 753/754 a současně zajištěny opravy a revize dalších vozů.

29. 01. 2008 Přibudou Pendolinu další zastávky?

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=250868)

Ostrava - Bohumín, Hranice na Moravě nebo Studénka jsou města, kde si lidé přejí zastávku rychlovlaku Pendolino. Ten totiž stanicemi pouze projíždí a cestující tak musí až do Ostravy. České dráhy ale nové zastávky nepřidají. Pendolino by tak podle nich přišlo o svou výjimečnost, tedy o rychlost, díky které konkuruje automobilové dopravě.

Prosím pozor, kolem nástupiště projede vlak. Toto oznámení slyšávají cestující ze Studénky před příjezdem Pendolina. Někteří z nich by přitom do rychlovlaku rádi nastoupili. "Jezdím služebně do Prahy a Pendolino bych využil," říká jeden z obyvatel Studénky. "Je tady široká škála podnikatelů, kteří jezdí často do Prahy a jistě by uvítali, kdyby tady Pendolino stálo," je přesvědčen starosta Studénky Ladislav Honusek.

Moravskoslezský kraj doufá, že se cestující časem dočkají. "Úsilím kraje je, aby Pendolino zastavovalo ve Studénce od let 2010-11, protože bychom zde chtěli vybudovat odbočku na Letiště Leoše Janáčka v Mošnově," přidává další argument pro náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Pavol Lukša.

Jiné místo, podobný problém. Některé spoje Pendolina vyjíždějí z bohumínského depa, přijedou na nástupiště, ale cestující do nich nesmí nastoupit. Do Ostravy, odkud Pendolino oficiálně vyjíždí, se tak musí dopravit jinak. To stejné je čeká i při cestě zpátky. "Proč jezdit do Ostravy, když to tady stejně myjí, ne?," ptá se oprávněně jeden z obyvatel Bohumína. "Než jet do Ostravy, tam čekat nebo přestupovat, určitě by bylo lepší nastoupit tady a jet hned odsud," přidává svůj názor druhý. "A zrovna tak poslední dva vlaky. V Ostravě donutí lidi vystoupit a pak jedou do Bohumína na pravidelnou údržbu," poukazuje na nesmyslné počínání ČD starosta Bohumína Petr Vícha.

České dráhy však zůstávají nekompromisní. "Podle našich průzkumů není poptávka v Bohumíně tak velká. Pokud by tam nastupovali dva nebo tři lidé, tak to není efektivní. Pokud budou chtít jet obyvatelé Hranic, Bohumína nebo Studénky do Prahy, mají tam nepřeberné množství vlaků vysoké kvality EuroCity a InterCity," tvrdí mluvčí ČD Ondřej Kubala.

Rychlovlaky Pendolino zatím zastavují ve všech krajských městech, výjimkou je Břeclav, kde byla ještě nedávno pasová kontrola.

29. 01. 2008 Dráhy potvrdily Žaludu jako svého šéfa

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-potvrdily-zaludu-jako-sveho-sefa-d91-/ekonomika.asp?c=A080129_151813_ekonomika_vem)

Novým předsedou představenstva a generálním ředitelem Českých drah se od 1. února 2008 stane Petr Žaluda, dosavadní ředitel společnosti AXA pro Českou a Slovenskou republiku. Jeho zvolení na vedoucí místa dnes potvrdily vrcholné orgány Českých drah.

Dozorčí rada zvolila Žaludu s platností od 1. února do funkce předsedy představenstva. Zvolení do této funkce ho následně delegovalo na post generálního ředitele.

Dosavadní šéf drah Josef Bazala se svých funkcí vzdal a odchází řídit dceřinou firmu ČD Cargo.

Žaluda přichází na dráhy z úplně jiného oboru - dosud šéfuje pojišťovně AXA Czech Republic. Už od konce loňského roku je však členem představenstva společnosti ČD Cargo, která se 1. prosince vydělila z Českých drah a má na starosti provozování nákladní dopravy.

Změny ve vedení Českých drah souvisejí s oddělením nákladní dopravy do samostatné dceřiné společnosti, které nastalo 1. prosince. Ministr dopravy Aleš Řebíček již dříve naznačoval, že ČD Cargo a mateřskou společnost České dráhy by neměl vést jeden člověk.

29. 01. 2008 Náhradní souprava na vlacích Superhity (30. ledna 2008, SC 505 a SC 508)

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

Ve středu 30. 1. 2008 budou na spojích SuperCity 505 a 508 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.

30. 01. 2008 Celkové plnění smluv na vlaky R a Ex v roce 2007

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Verejna-doprava/Smlouvy+o+ZVS/celkplneni.htm>)

30. 01. 2008 ČD představují nový web pro hendikepované (www.cd.cz/bezprekazek)

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

České dráhy spouští speciálně upravené internetové stránky pro hendikepované cestující na adrese www.cd.cz/bezprekazek. Stránky jsou vytvořeny na základě konzultací s Národní radou osob se zdravotním postižením ČR a odpovídají i požadavkům nevidomých. Uživatelé na nich najdou také online formulář, přes který si mohou cestující na vozíku objednat svou cestu a asistenci zaměstnanců ČD při nástupu do vlaku.

„Na stránkách jsou všechny důležité informace od souhrnu vlakových spojů, které jsou vybaveny vozy a zařízením pro vozíčkáře, přes seznamy bezbariérových stanic a stanic se zdvižnou plošinou, přímé telefonní kontakty na nádraží, až po informace o tom, jak jsou vozy pro zdravotně postižené vybaveny, a kolik za cestu hendikepovaní zaplatí,“ říká Petr Štáhlavský, ředitel kanceláře náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. Cestující ocení také informace s piktogramy o bezbariérovosti železničních stanic uvedené při vyhledávání spojení na adresách www.vlak.cz a www.jizdnirady.cz ve specifikaci rozsahu služeb stanice.

Piktogramy označují (zleva): bezbariérovost stanice, mobilní plošiny, vybavení pro zrakově postižené cestující.

Internetové stránky www.cd.cz/bezprekazek maximálně zohledňují mezinárodní pravidla Blind Friendly Web. Prakticky to znamená, že si mohou zrakově postižení nechat celý text nahlas přečíst pomocí tzv. Screen Readeru, tedy „mluvící hlavy“.

Aby nebyli cestující zaskočeni nečekanými přestupy kvůli stavebním pracím na tratích, je aktuální přehled výluk zveřejňován na www.cd.cz/vyluky.

Lidský přístup techniku nenahradí

České dráhy zahájily školení zaměstnanců v železničních stanicích, kteří se učí vidět provoz očima zdravotně postižených cestujících. „Cílem školení je naučit zaměstnance vidět překážky tam, kde je nejsou zvyklí hledat a také považovat služby pro zdravotně postižené za zcela standardní,“ vysvětluje za České dráhy Jiří Nohovec, který školení povede. „Nejde jen o nasazování souprav, které usnadní cestování vozíčkářům nebo jinak hendikepovaným lidem, ale o to, umět se dívat jejich očima a všimnout si zdánlivých maličkostí, které jim mohou udělat cestu neprůchodnou.“

Cílem školení je motivovat zaměstnance, aby se snažili překonávat vlastní předsudky při jednání se zdravotně postiženými. „Zaměstnanci se trénují v umění naslouchat, vyjádřit podporu, nestydět se a nebýt lhostejní k potřebám hendikepovaných,“ dodává Jiří Nohovec. „Náš zákazník se nesmí v žádném případě cítit diskriminovaný nebo omezovaný.“

Společně s Národní radou osob se zdravotním postižením ČR připravují České dráhy Desatero pro lepší komunikaci. „Pokud cestuje vlakem nevidomý, musí mu průvodčí při podávání označeného lístku oznámit, že ho vrací. Při popisování cesty je zase vhodné vyvarovat se označení míst slovy 'tamhle' nebo 'tady', anebo se namísto na zdravotně postiženého obracet na jeho doprovod. Pro osoby se zdravotním postižením je pak cestování s profesionálně vyškoleným personálem příjemnější a skutečně bezbariérové,“ upozorňuje předseda rady Václav Krása.

Nové vlaky jsou standardně bez bariér

České dráhy vypravují v tomto jízdním řádu přes osm tisíc vlaků, přibližně 10% z nich umožňuje bezproblémové cestování i vozíčkářům. Jen v Praze a okolí vyjíždí v pracovní dny přes 500 spojů vhodných pro vozíčkáře. Vlaky, které dnes České dráhy nakupují, jsou standardně vybaveny prostory pro vozíčkáře, včetně náležitě upraveného sociálního zařízení. Aktuálně mají České dráhy 193 vozů nebo souprav, které svezou pohodlně vozíčkáře v oddílu pro cestující, a do kterého vozíčkáři bez komplikací nastoupí. Do konce roku počet takto upravených souprav převyší číslo dvě stě dvacet.

„Pravidelně jezdí vozíčkáři v Pendolinu mezi Prahou a Ostravou i Prahou a Brnem. Nejde ale jen o dálkové vlaky, které jsou často vybaveny speciálními plošinami pro nástup vozíčkářů. Na regionálních tratích v celé České republice jezdí už přes 40 Regionov. V Praze, Středočeském, Pardubickém, Královéhradeckém, Olomouckém a Moravskoslezském kraji jezdí patrové klimatizované jednotky CityElefant, které mají pro vozíčkáře speciální plošiny i sociální zařízení,“ doplňuje Petr Štáhlavský.

Mosty 2007

České dráhy zdarma dopraví desítky zdravotně postižených vlakem z celé republiky na letošní ročník předávání cen MOSTY, které se koná 5. února v Chrudimi. Soutěž vyhlásila už popáté Národní rada osob se zdravotním postižením ČR. Cena oceňuje akt, projekt nebo čin, který významným způsobem zlepšuje postavení osob se zdravotním postižením. České dráhy jsou partnery tohoto setkání už potřetí, cestující dopraví do Pardubic, které patří k nejlépe vybaveným bezbariérovým nádražím s velmi dobrou dostupností z celé České republiky.

Zdravotně postižení cestují vlakem velmi levně

Kromě toho, že České dráhy investují do obnovy vozového parku tak, aby vyhovoval co nejvíce postiženým, mohou držitelé průkazů ZTP a ZTP/P jezdit vlakem velmi výhodně, a to jak ve vnitrostátní, tak v mezinárodní dopravě. V rámci republiky může využívat speciální jízdné pro ZTP a ZTP/P a také speciální In-kartu ¼ se slevou 25% z jízdného ZTP a ZTP/P, která stojí 600 Kč na tři roky. Navíc průvodce držitele průkazu ZTP/P cestuje zcela zdarma. V mezinárodní dopravě získá cestující na území České republiky slevu 75%.

31. 01. 2008 Čínská doprava se vzpamatovává ze sněhové kalamity

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zesveta/index_view.php?id=251221)

Peking - Čínská doprava se začíná vzpamatovávat z následků mrazů a přivalů sněhu, které zemi postihly v uplynulých dnech. Dnes se podařilo obnovit provoz na železničních tratích v jižní části země a na většině čínských letišť. Vláda rovněž zahájila mediální kampaň, v níž přesvědčuje občany o tom, že se situaci daří dostat pod kontrolu. Podle meteorologů však bude sněhová kalamita ještě několik dní pokračovat.

Podle ministerstva železnic se provoz na tratích v jižní Číně v zásadě vrátil k obvyklému stavu. Podařilo se obnovit i dopravu na klíčové trati z Kantonu do Pekingu. Ministerstvo rovněž plánuje vypravení zvláštních vlaků. "Denně přepravíme v oblasti Kantonu 400 000 cestujících," uvádí se v jeho prohlášení.

V Kantonu, kde na nádražích uvízly statisíce lidí cestujících za rodinami o prázdninách před čínským novým rokem, se do vlaků snaží dostat desítky tisíc osob. Ministerstvo železnic i čínský meteorologický úřad však vyzývají cestující, aby své plány na cestu domů přehodnotili. "Kvůli jejich bezpečnosti a ulehčení přetížené dopravě doporučujeme dělníkům, aby zůstali ve městech, kde pracují," prohlásil ředitel úřadu Čeng Kuo-kang.

Čínská vláda se snaží stabilizovat situaci v dopravě a obnovit dodávky uhlí, potravin a elektřiny do postižených oblastí. Zároveň zahájila intenzivní mediální kampaň, která má prokázat, že situace je pod kontrolou, a zabránit vypuknutí nepokojů. "Pokud zůstaneme dobře organizovaní, podaří se nám překonat současné nesnáze," prohlásil premiér Wen Ťia-pao.

Čínská média rovněž využívají přírodní katastrofu k šíření propagandy. "Když jedna oblast trpí kvůli neštěstí, pomoc přijde ze všech stran," napsal dnes Lidový deník, oficiální list komunistické strany. "To je tradiční přednost čínského národa a navíc zosobnění nadřazenosti socialistického systému," pokračuje deník.

Mrazy, které zasáhly Čínu 10. ledna a postihly 78 milionů lidí, jsou nejhorší za posledních 50 let. Nepřízeň počasí způsobila dopravní kolaps, kvůli nedostatečným dodávkám uhlí do elektráren zemi

rovněž postihly výpadky proudu. Při dopravních nehodách způsobených počasím už zahynulo přes šedesát osob. Do likvidace následků sněhové kalamity se zapojilo na půl milionu vojáků.

31. 01. 2008 Loni cestovalo vlakem 182 milionů lidí

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_loni_cestovalo_vlakem_182_milionu_lidi)

Cestujících, kteří využívají služeb Českých drah, rok od roku přibývá. Loni jich bylo skoro o milion víc, než v roce 2006. Celkem vlaky přepravily v roce 2007 přes 181,9 milionu lidí.

„Ve vnitrostátní přepravě vzrostl počet cestujících o 0,5%, v mezinárodní o 1,25%. Stoupající trend sledujeme už několik let. V roce 2005 s námi cestovalo 178 milionů lidí, v dalším roce to bylo 180,9 milionu a loni o další milion víc,“ doplňuje Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Důvodů je několik. Cena jízdného je ve srovnání s individuální dopravou stále příznivá a v úsecích, kde se právě nestaví, jsou vlaky velmi spolehlivé.“

Cestující láká do vlaků také jejich postupná obnova a modernizace. Jen letos do ní České dráhy investují 3,6 miliardy korun. Na tratě by mělo vyjed například 29 Reginov, 8 CityElefantů nebo stovka modernizovaných komfortních vozů pro dálkovou dopravu.

Lidé hojně využívají i slev v rámci zákaznického programu Českých drah. In-kartu, která s tříletou aplikací In-zákazník o čtvrtinu zlevňuje jízdné včetně traťových jízdenek, si loni nově pořídilo 150 000 zákazníků. Jen za leden 2008 pak přibylo dalších 24 000 držitelů In-karet/Rail plus.

„Příkladem úspěchu vlakové dopravy u cestujících může být železniční stanice Hněvice u Štětí. Když tam zhruba před rokem začaly zastavovat rychlíky, stály na parkovišti dvě auta. Dnes prakticky není kde zaparkovat, protože si lidé zvykli přijet na nádraží autem a do Prahy pokračovat vlakem. Zatímco benzín by při každodenním dojíždění přišel za měsíc na 5 až 6 000 korun, traťová jízdenka s In-kartou/Rail plus stojí jen 1 596 korun a lze ji použít i o víkendech,“ doplňuje Petr Hinterholzinger, zástupce Českých drah pro Ústecký kraj.

31. 01. 2008 Vlaky na Mistrovství Evropy (SBB a ÖBB, ME ve fotbale 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_5mse.htm)

Švýcarské spolkové dráhy (SBB), jakož i Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) nabízejí pro návštěvníky Mistrovství Evropy ve fotbale, které se bude konat v Rakousku i ve Švýcarsku, takzvané „Matchtickets“. Jedná se o vstupenky, které umožní v den zápasu a až do 12.00 hodin následujícího dne použít veřejnou dopravu obou zemí z místa pobytu na stadion.

Obě železnice počítají, že až šedesát procent návštěvníků Mistrovství Evropy využije dálkovou železniční dopravu a osmdesát procent pak příměstskou železniční dopravu v městech zápasů. ÖBB počítá s nasazením zhruba 1500 zvláštních vlaků, z toho tisícovka bude jezdit v okolí Vídně.

31. 01. 2008 Aktuálně z drah členských států EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_5aktua.htm)

Helsinky investují do drážní sítě

Finsko posiluje své železniční tratě pro narůstající nákladní dopravu. Významným opatřením provozovatele finské drážní infrastruktury RHK je zesílení tratí pro nápravový tlak 25 tun. Kromě toho chce RHK dosáhnout lepší průjezdnosti nákladních vlaků. Také kolejové hospodářství nákladní stanice Pasila v Helsinkách bude přestavěno. Právě byla započata výstavba spojení Lahti–Luumaki a Seinajoki–Oulu.

Významná zlepšení, pokud jde o jízdní doby ve směru východní Finsko a Rusko, byla docílena již v minulém roce pomocí přímého spojení Kerava–Lahti. Pro 25 tun jsou upraveny od podzimu 2006 tratě Harjavalta–Mantyluoto, dále Kirkniemi–Hanko, jakož i Kerava–Lahti. V letošním roce splní tento předpoklad úsek Kooemaki–Rauma.

Koncem letošního roku bude drážní spojení k přístavu Vuosaari východně od Helsinek v provozu výlučně pro nákladní dopravu. Z počátku zde má jezdit denně pět vlaků v každém směru, při plném provozu osm až deset. Trať, vedená částečně v tunelu po jedné koleji, bude koncipována na rychlost 80 km/hod.

FRANCIE**Eurotunel snižuje cenu za použití trasy o 50 %**

Šéf Eurotunnelu Jacques Gounon (trať Francie–GB) hodlá letos snížit tarif na polovinu a zvýšit průhlednost hospodaření. Apeloval také na francouzský stát, aby na sebe převzal část nákladů na infrastrukturu. Důvodem je, že obrat zboží poklesl loni o 18 % a vytížení v nákladní dopravě bylo nízké jako dosud nikdy. K oživení trhu zakoupil Eurotunnel sedm vlastních lokomotiv třídy 92, které bude pronajímat zainteresovaným podnikům. Doposud disponují lokomotivami pro jízdu v tunelu jen francouzské SNCF a britské EWS. Gounon doufá, že během pěti let se podaří zvýšit dopravu pod kanálem La Manche šestkrát.

HOLANDSKO**DB začala jezdit na Betuwe linie**

Dceřiný podnik Německé dráhy (DB) Railion zahájil před koncem minulého roku provoz na nedávno otevřené nové výlučně nákladní trati z Rotterdamu do Porúří. Z počátku je denně nasazeno deset vlaků. Hans Smits, ředitel Přístavního podniku Rotterdam, by si přál silnější angažovanost DB v přístavu. Lze si představit, že by se DB v přístavním areálu na Maasvlakte podílela na terminálu společnosti Keyrail, jež je provozovatelskou společností tratě Betuwe.

V plánu je kombi vlak Wincantonu R'dam–Karlsruhe

Počátkem tohoto roku má odstartovat kontejnerový vlak, který spojí rotterdamský terminál Delta s rýnským přístavem v Karlsruhe. Iniciátorem je poskytovatel logistických služeb Wincanton, který v Karlsruhe provozuje kontejnerový terminál pro vnitrozemskou plavbu. Není dosud jasné, který drážní podnik bude zajišťovat trakci. Přímá doprava má začít se dvěma odjezdy týdně a dopravu kontejnerů završí vnitrozemská plavba mezi přístavem Westhafen a horním Rýnem.

LOTYŠSKO**Vlak Baltika-tranzit pojedje až do Číny**

Lotyšské dráhy LDZ oznámily, že trasa kontejnerového vlaku Baltika-tranzit se prodlouží až do Číny. Vlak dosud jezdí pravidelně z Lotyšska do středoasijských republik Společenství nezávislých států. Do budoucna má být prodloužen z Almaty do Urumtči. Vlak zaznamenával v posledních letech meziroční nárůst 30 procent. Za prvních deset měsíců minulého roku Baltika-tranzit přepravil 15 564 dvacetistopých kontejnerů (TEU). Zatímco v roce 2006 jelo 104 vlaků, jenom loni v říjnu jich bylo vypraveno 24. Do konce roku LDZ začala garantovat denní odjezdy. Za tím účelem bylo nedávno zakoupeno 100 nových kontejnerových vozů.

MAĎARSKO**MÁV Cargo koupili Rakušané: RCA**

Rail Cargo Austria (RCA), nákladní složka Rakouských spolkových drah (ÖBB), kupuje za 404 milionů € (cca 10,5 miliard Kč) maďarskou nákladní dráhu MÁV Cargo. Její zástupci a představitelé konsorcia RCA a GYSEV Zrt. podepsali na počátku roku privatizační smlouvu. ÖBB se tak má stát třetí největší drážní společností v Evropě – za DB a francouzskou SNCF. 3170 zaměstnanců MÁV Cargo vytvořilo v roce 2006 obrat 367 milionů € a zisk před zdaněním ve výši 11,1 milionu €. Společně mají RCA a MÁV Cargo 32 000 nákladních vozů. Do roku 2011 budou Rakušané investovat do dalších 5000 vozů. Další zájemci o nákup maďarského podniku Spedtrans a Cargo Central Europa za něj nabízeli o třetinu méně.

NĚMECKO**Soud: Nehospodárné tratě se musí zachovat**

Německá dráha (DB) prohrála letitý spor o udržování Hunsruecké dráhy. Jak sdělil před koncem loňského roku spolkový správní soud v Lipsku, musejí se trati zachovávat i při nedostatečné efektivnosti. Předmětem řízení byla Hunsruecká dráha mezi místy Langenlonsheim a Hemerskeil. DB uzavřela úsek Stromberg–Morbach v dubnu 2003 pro bezpečnostní nedostatky. Spolkový drážní úřad (EBA) na koncern tlačil, aby trať uvedl do provozuschopného stavu, což Deutsche Bahn odmítala. Od té doby tu železniční doprava neexistuje.

Spolkoví soudci rozhodli, že toto není správné. Podle názoru soudu je dráha povinna zajistit na trati opět provozuschopnost. Této povinnosti z všeobecného drážního zákona se nelze zbavit, i když

prokáže nedostatečnou efektivnost či hospodářský výsledek. Pro plánovaný vstup DB na burzu doporučila poradensky investiční banka Morgan-Stanley (MS) radikální úsporný kurz.

Státní koncern by měl po vstupu soukromých investorů udržovat stav kolejí a stanic jen na „dostatečné úrovni“. MS oceňuje, že DB předvedla rozsáhlé analýzy, a sice v několika scénářích. Varianta 1: uvedení do klidu 2630 km. Varianta 2: omezení na 8000 km. K dobrozdání MS nezaujala DB stanovisko.

Parlament dává prostředky na omezování hluku vozů

Pro pilotní projekt „Tichý Rýn“ (Leiser Rhein) uvolní Německý spolkový sněm z rozpočtu pro rok 2008 celkem 10 milionů € (cca 260 mil. Kč). Za ně se má vybavit 5000 vozů tak zvanými „septajícími brzdami“, které budou přednostně nasazeny na trati v údolí středního Rýna. Ministr hospodářství, dopravy, zemědělství a vinařství spolkové země Porýní–Falcko Hendrik Hering toto rozhodnutí uvítal. S průmyslem se nyní ujasňuje rychlost realizace.

31. 01. 2008 Dobrovice opět krásné po rekonstrukci

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_5dobro.htm)

V žst. Dobrovice na trati Nymburk–Mladá Boleslav jsme v roce 2004 slavnostně odhalovali pamětní desku velkému spisovatelovi Bohumilu Hrabalovi, který zde v roce 1944 nastoupil do zaměstnání.

Děj známé novely Ostře sledované vlaky se odehrával v Dobrovici a v Kostomlatech nad Labem, kde později sloužil jako výpravčí. Železničář tehdy o této akci podrobně informoval.

Krátce nato, v roce 2005, město Dobrovice iniciovalo a nabídlo finanční spoluúčast na rekonstrukci železniční stanice, jejíž budovy byly v nevalném stavu. Rekonstrukce stanice byla ukončena v listopadu 2007. Za zmínku stojí, kdo ji financoval: ČD, a. s., Správa dopravní cesty Praha, zaplatila 2 250 000 Kč, uzlová žel. stanice Mladá Boleslav vložila 200 000 Kč (soc. zařízení pro zaměstnance ČD, a. s.) a město Dobrovice zaplatilo 250 000 Kč. Celkově tedy rekonstrukce přišla na 2,7 milionu korun. Město Dobrovice se podílelo 10 procenty původního rozpočtu, který činil 2,5 milionu Kč.

31. 01. 2008 Nebezpečný železniční přejezd si už vyžádal jeden lidský život (Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=251367)

Veselí nad Lužnicí - Železniční přejezd ve Veselí nad Lužnicí patří k nejnebezpečnějším v Jihočeském kraji. Denně přes něj přejedou stovky aut. Radnice se už dlouho snaží přesvědčit Správu železnic, aby na místě zbudovala závoru. Jenže ta nechce investovat několik milionů do přejezdu, který v budoucnu zanikne.

Těsně za kolejemi je vjezd do průmyslového areálu. "Řidičům, kteří se na vrátnici informují o závodě, zůstávají stát návěsy a přívěsy jejich aut v prostoru kolejiště," vysvětluje komplikovanou situaci vedoucí policejního obvodního oddělení ve Veselí nad Lužnicí Petr Nováček.

I když je přejezd vybaven světelnou signalizací, řidiči, kteří sem přijedou poprvé, ho považují za železniční vlečku. Jenže trať, která Veselí křížuje, je mezinárodní a rychlíky tudy jezdí i stokilometrovou rychlostí.

Správa železnic odmítá investovat do výstavby závor před přejezdem, který má být zrušen v roce 2013. "My nemůžeme vyházet v řádu pěti, šesti milionů na zvýšení bezpečnosti přejezdu, který bude zrušen," tlumočí postoj svého zaměstnavatele Anna Kodysová ze Správy železniční dopravní cesty.

Na přejezdu se už stalo osm vážných dopravních nehod. Jeden člověk zemřel a téměř desítka dalších skončila s těžkými zraněními. Petr Nováček považuje výstavbu závor za dočasné řešení, které by ale mnoha dopravním nehodám zabránil.