

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2008

OBSAH

01. 02. 2008	STÁVKA V MAĎARSKU ZASTAVILA VLAKY NA HRANICÍCH.....	3
01. 02. 2008	V ÚNORU VYJEDE LOKOMOTIVA V BARVÁCH ČESKÉHO FOTBALOVÉHO TÝMU EURO 2008	3
03. 02. 2008	ČESKÉ DRÁHY VARUJÍ PŘED STÁVKOU MAĎARSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ	3
04. 02. 2008	KVŮLI STÁVCE MAĎARSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ KONČÍ VLAKY Z ČR NA SLOVENSKU	4
05. 02. 2008	KRAJ VYSOČINA ZRUŠÍ KOLEM PADESÁTI VLAPOVÝCH SPOJŮ.....	4
05. 02. 2008	PREVENTIVNÍ VLAK BEZPEČNÉ ŽELEZNICE.....	5
05. 02. 2008	OSOBNÍ VLAKY BUDE ŘÍDIT MORAVEC	6
05. 02. 2008	NÁSTUPCE TGV BUDE O 40 KM/H RYCHLEJŠÍ. RYCHLEJI VLAK V EVROPĚ NEPOJEDE (AGV, 360 KM/H)	6
06. 02. 2008	PĚT MINUT A DOST NEPLATÍ. DRÁHY ČEKAJÍ NA ZPOŽDĚNÉ VLAKY DÁL	7
06. 02. 2008	STÁVKA JIŽ TŘETÍ DEN OCHROMUJE VLAPOVOU DOPRAVU V MAĎARSKU...	8
06. 02. 2008	STROJVEDOUCÍ ZAHYNUL, KDYŽ DOHÁNĚL VLASTNÍ VLAK.....	8
07. 02. 2008	NOVÝ GENERÁLNÍ ŘEDITEL SE SETKAL S VEDOUCÍMI PRACOVNÍKY SKUPINY ČD, A. S.....	8
07. 02. 2008	MUŽI V ČELE V POLISTOPADOVÉ ÉŘE (ČSD/ČD)	10
07. 02. 2008	ZMĚNY V NEJVYŠŠÍCH ŘÍDICÍCH ORGÁNECH (ČD)	10
07. 02. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: NAPOJENÍ PZ NOŠOVICE NA ŽELEZNIČNÍ VLEČKU...	11
07. 02. 2008	MAĎARŠTÍ ŽELEZNIČÁŘI UKONČILI STÁVKU	11
11. 02. 2008	VYSOČINA VYJEDNALA S ČD PENÁLE ZA ZPOŽDĚNÉ VLAKY.....	12
12. 02. 2008	NOVÍ ŠÉFOVÉ DRAH PLÁNUJÍ, JAK NAŠETŘIT NA NOVÉ VLAKY	12
13. 02. 2008	NA NÁDRAŽÍ V BRNĚ-HORNÍCH HERŠPICÍCH SE STAVÍ, VLAKY DOČASNĚ NAHRADÍ AUTOBUSY (25. 2. – 6. 3.).....	13
13. 02. 2008	VÝPRAVČÍ PŘIZNAL U SOUDU VINU ZA TRAGICKOU NEHODU V ČERVANECH 14	
14. 02. 2008	NEHCEME KONKUROVAT, ALE SPOLUPRACOVAT (ZÁZNAM Z KONFERENCE).....	15
14. 02. 2008	SPOLUPRACÍ ČESKÝCH DRAH A ERZGEBIRGSBAHN JEZDÍ VLAKY Z LIPSKA DO CHOMUTOVA.....	19
14. 02. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	20
15. 02. 2008	TAURUS V BARVÁCH ČESKÉHO FOTBALOVÉHO TÝMU POKŘTÍ V BRNĚ ANTONÍN PANENKA (20. ÚNORA 2008)	21
18. 02. 2008	Z NEPOUŽÍVANÉ ŽELEZNIČNÍ TRATI ZMIZEL ČTYŘTUNOVÝ MOST (CHEB - STARÝ HROŽŇATOV).....	22
18. 02. 2008	ZÁKAZNICKÁ KARTA ČD S APLIKACÍ IN-GOLD JE NOVĚ O 2 000 LEVNĚJŠÍ..	22
19. 02. 2008	ČESKÉ DRÁHY ROZDÁVAJÍ DALŠÍ SÉRII JÍZDENEK PRO HODNÉ DĚTI.....	23
19. 02. 2008	„NET VLAK“ - CESTY ZA POZNÁNÍM.....	23
20. 02. 2008	ANTONÍN PANENKA POKŘTIL TAURUS V BARVÁCH ČESKÉHO FOTBALOVÉHO TÝMU... ..	24
20. 02. 2008	VELIKONOCE NA KŘIVOKLÁTĚ (PRAHA-BRANÍK - KŘIVOKLÁT, 498.022, 22. - 24. BŘEZNA 2008).....	25

20. 02. 2008	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ Z PRAHY DO Kladna ve stopě Buštěhradské dráhy s konečnou na Masarykově nádr.	26
21. 02. 2008	Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce SZZ v ŽST. Mladá Boleslav – Debrž	27
21. 02. 2008	Rekonstrukce nádražní budovy Opava východ skončila.....	27
21. 02. 2008	Seminář o integrovaných dopravních systémech (lázně Bohdaneč, 12. - 14. května 2008).....	28
21. 02. 2008	Čerčanská červencová černá sobota.....	28
22. 02. 2008	Zahájení stavebního řízení: Optimalizace trati st. hr. sr – Mosty u J. – Bystrice n. o. 2. část.....	29
22. 02. 2008	Vykolejený vlak komplikoval provoz mezi Prahou a Ostravou (Lukavice na Moravě)	29
26. 02. 2008	Šéf Drah se po letech odstěhuje od svého ministra	29
26. 02. 2008	Loterie "Nostalgie"	30
26. 02. 2008	1. změna jízdního řádu (3. března 2008).....	30
26. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Pardubickém kraji hlavně v dálkové dopravě	31
26. 02. 2008	Změny jízdního řádu ve Středočeském kraji jsou kosmetické... ..	32
26. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Libereckém kraji jsou úpravy minimální	33
26. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Olomouckém kraji jsou úpravy jen drobné	35
26. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, ve Zlínském kraji jsou změny v regionální dopravě.....	36
27. 02. 2008	Od 3. 3. se mění jízdní řády, Královéhradecký kraj optimalizuje autobusovou i vlakovou dopravu	40
27. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Plzeňském kraji začne nepřetržitá výluka Kozolupy – Stříbro	41
27. 02. 2008	První změna jízdního řádu se v Moravskoslezském kraji projeví pouze minimálně	43
27. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Jihočeském kraji jsou úpravy minimální	44
27. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Karlovarském kraji jsou úpravy minimální.....	45
27. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, na Vysočině se sníží výkony železnice o 1,7 %.....	47
27. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Jihomoravském kraji jsou úpravy jen na dvou tratích	50
27. 02. 2008	Od 3. března se mění jízdní řády, v Ústeckém kraji jsou úpravy minimální	51
28. 02. 2008	Jančura odhalil podobu žlutých vlaků a kritizoval ČD i ministerstvo (HighJet)	53
29. 02. 2008	OSM lidí zemřelo při požáru vlaku v Bulharsku	54
29. 02. 2008	České dráhy pronajaly desítky nádraží, i když je možná přestanou vlastnit	54

01. 02. 2008 Stávka v Maďarsku zastavila vlaky na hranicích

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stavka-v-madarsku-zastavila-vlaky-na-hranicich-flo-ekonomika.asp?c=A080201_124004_ekonomika_maf)

Maďarskou železnici ochromila stávka. Více než devítihodinový boj odborářů za vyšší mzdy zasáhla i spoje v Česku. Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly některé vlaky skončily na maďarsko-slovenských hranicích, jiné z Budapešti vůbec nevyjely. Stávka skončila dvacet minut po poledni. Stávkovali také Rumuni.

Na tři hodiny se zastavily vlaky také v Rumunsku. Rumunští železničáři požadují zvýšení mezd o 12 procent, vláda ale nabízí pouze osm procent. Kvůli protestu nevyjelo na 200 vlaků.

V době maďarské stávky končily všechny spoje EuroCity a InterCity na hranicích mezi Slovenskem a Maďarskem, uvedl Kubala s tím, že stávka trvala od tří hodin ráno do 12:20.

Noční dálkové vlaky Praha - Budapešť - Bukurešť a Františkovy Lázně - Praha - Budapešť skončily na slovensko-maďarských hranicích a dále nemohly pokračovat.

Jediný spoj, který do Česka dojel, byl ranní vlak z Budapešti s odjezdem v 5:30, který pokračoval přes Prahu do Hamburku. Vlak EC Hungaria, který vyjíždí z Budapešti o čtyři hodiny později, z Maďarska neodjel. Dráhy výpadek zajišťovaly na trase Brno - Praha Holešovice náhradní soupravou.

Maďarští odboráři požadují zvýšení základní mzdy o deset procent se zpětnou platností od loňského července. Usilují rovněž o to, aby bylo každému pracovníkovi na železnici vyplaceno 250 tisíc forintů (25 tisíc Kč) z privatizačních příjmů z prodeje divize pro nákladní železniční dopravu MAV Cargo, uvedla ČTK.

01. 02. 2008 V únoru vyjede lokomotiva v barvách českého fotbalového týmu EURO 2008

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_vyjede_lokomotiva_euro_2008)

Rakouskou lokomotivu Taurus v barvách českého národního fotbalového týmu EURO 2008 uvidí cestující na našich tratích už v únoru. Nový design vznikl v depu v hornorakouském Linci.

Kromě převažujícího motivu české vlajky, je na lokomotivě umístěna mapa Evropy se zvýrazněnými konturami České republiky, záběr na fanoušky skandující s transparenty a vlajkou České republiky a postava fotbalisty vykopávajícího míč. Na této rakouské lokomotivě je také logo Českých drah, které na projektu společně s rakouskými drahami ÖBB spolupracují.

„Lokomotiva v barvách českého národního fotbalového týmu je součástí aktivit obou dopravců s cílem propagovat výhodné železniční spojení na EURO 2008. Rakouské a České dráhy společně chystají spolupráci, především co se týká informací o možnostech cestování na EURO 2008,“ říká Aleš Ondrůj, marketingový ředitel osobní dopravy Českých drah.

Lokomotiva typového označení Taurus 1216 patří do řady nejrychlejších lokomotiv na světě držících rychlostní rekord 357 km/hod. V České republice ji budou cestující moci vidět na rychlících mezi Vídní a Brnem i vlcích mezi Lincem a Českými Budějovicemi. Kromě toho bude zajiždět s vlaky z Rakouska do Slovinska a Itálie, kde také bude reprezentovat barvy českého fotbalového týmu a Českých drah. Zatím je v národních barvách jednotlivých týmů vytvořeno 13 rakouských lokomotiv. Svoje barvy už mohou vidět na jedné z nejmodernějších evropských lokomotiv kromě Čechů také Italové, Rakušané, Švýcaři, Chorvati, Poláci, Turci, Švédové, Řekové, Rusové, Španělé, Němci nebo Francouzi. Celkem bude ve finále takto ztvárněno 17 lokomotiv. Na českých vlcích se objeví také Taurus v barvách Itálie.

03. 02. 2008 České dráhy varují před stávkou maďarských železničářů

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/ekonomika/index_view.php?id=251724)

Praha - České dráhy varovaly před stávkou na maďarských železnicích. Časově neomezená stávka, která má začít v pondělí ve 3:00 SEČ, znamená, že všechny vlaky z Maďarska a do země budou končit na hranicích se Slovenskem, uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

"Pro cestující ve vnitrostátní dopravě v České republice se nic nemění, je pouze možné, že bude nutné u vlaku EuroCity Hungaria z Budapešti do Berlína v Praze přestupovat na jinou soupravu," uvedl Kubala v tiskovém prohlášení.

Maďarští železničáři sdružení v jednom z největších odborových svazů VDSZSZ už v pátek ochromili stávkou železniční systém v zemi.

VDSZSZ stávku vyhlásil, když se neshodl s vedením státní železniční společnosti MAV na mzdových požadavcích zaměstnanců drah. Odborový svaz požaduje zvýšení základní mzdy o deset procent se zpětnou platností od loňského července. Usiluje rovněž o to, aby bylo každému pracovníkovi na železnici vyplaceno 250.000 forintů (25.000 Kč) z privatizačních příjmů z prodeje divize pro nákladní železniční dopravu MAV Cargo.

"Stávkuje celá řada profesí od výpravčích, přes vlakové čety až po zaměstnance zajištění provozuschopnosti dráhy," uvedl dnes Kubala. "Maďarská strana zatím nedala ani náznak, kdy by mohla stávka skončit, ke stávce je tedy nezbytné aktuálně přistupovat jako k časově neomezené," dodal.

04. 02. 2008 Kvůli stávce maďarských železničářů končí vlaky z ČR na Slovensku

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zesveta/index_view.php?id=251794)

Budapešť - Další stávka maďarských železničářů dnes prakticky ochromila provoz vlaků v zemi, zejména kolem Budapešti a ve východních regionech. Důvodem protestu jsou nesplněné požadavky železničářů na růst mezd. Stávka ovlivnila i provoz mezinárodních vlaků mezi ČR a Maďarskem. Všechny spoje končí na slovensko-maďarské hranici.

I velká nádraží maďarské metropole zela dnes ráno prázdnotou, zato automobilový provoz na ulicích a silnicích byl zřetelně vyšší, charakterizovala důsledek stávky agentura AFP.

Obtíže způsobila situace v Maďarsku také Českým drahám. Největší komplikace nastaly u vlaku EuroCity Hungaria, který jezdí z Budapešti do Berlína. Souprava uvízla v Maďarsku, takže dráhy na trasu nasadily jiné vagony. V Praze musejí cestující přestoupit do jiného vlaku.

Jak dlouho budou protesty komplikovat maďarskou, a tedy i mezinárodní přepravu, to zatím není jasné. "Maďarská strana nedala ani náznak, kdy by mohla stávka skončit, je k ní tedy nezbytné přistupovat jako k časově neomezené," podtrhl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Obdobně jako v páteční akci maďarští železničáři požadují zvýšení mezd o deset procent se zpětnou platností od loňského července a jednorázovou částku 250.000 forintů (v přepočtu asi 25.000 Kč), která má představovat jejich podíl z privatizačních příjmů z prodeje divize pro nákladní železniční dopravu MÁV Cargo.

Stávkové hnutí železničářů organizuje jeden z největších odborových svazů v zemi VDSZSZ. Od loňského října uspořádal již několik krátkých stávek, jimiž kromě mzdových požadavků protestuje nejen proti rušení řady tratí, ale i proti částečné privatizaci zdravotnického systému.

05. 02. 2008 Kraj Vysočina zruší kolem padesáti vlakových spojů

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/regiony/index_view.php?id=251940)

Vysočina - České dráhy plánují v březnu zrušit asi padesát vlakových spojů na Vysočině. Kraj potvrdil, že ke zrušení spojů dojde, oficiální jízdní řád ale zatím nevydal. Vlaky by měla nahradit autobusová doprava.

48 spojů na dvanácti železničních tratích Vysočiny má být od března výrazně omezeno nebo úplně zrušeno. Neoficiální seznam, který unikl z Českých drah, ale zatím nechce nikdo potvrdit. "V současné době pravdivost údajů kolujících na internetu mohou potvrdit pouze ČD jako zhotovitel jízdních řádů," říká mluvčí Krajského úřadu kraje Vysočina Eva Neurwirthová. "Ten seznam, který se pohybuje po Vysočině, je neoficiální a rozhodně teď nemůžeme říct, že tyto vlaky budou zrušeny," vysvětluje mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Z dalších neoficiálních informací však vyplývá, že seznam až na drobnosti odpovídá skutečnosti. Kraj ubezpečuje, že jezdit přestanou jen nejméně vytižené večerní, sváteční, prázdninové nebo víkendové spoje. "Některé spoje by mohly být optimalizovány, ale není to tak, že ČD někde přestanou jezdit, kraj si tuto službu prostě jen neobjedná," dodává Ondřej Kubala. "Kraj Vysočina předpokládá po dohodě

s obcemi, že zrušené spoje budou nahrazeny autobusovou dopravou," naznačuje řešení Eva Neuwirthová.

Občany však tyto změny příliš nenadchly. "Neumím si to představit, teď to jezdilo často," obává se jeden. "Lidi se nemají kam dostat, autobusy v sobotu a v neděli nejezdí," přidává svou zkušenost druhý.

Kraj tvrdí, že je ekonomičtější platit autobusy. Krajskou pokladnu vyjdou čtyřikrát levněji než vlak. "Náklady na jeden vlakokilometr jsou asi 60 Kč a u autobusu je to asi 15 Kč," vypočítává Eva Neuwirthová.

Kraj Vysočina začne o nahrazení zrušených vlakových spojů autobusy jednat s obcemi v polovině února.

05. 02. 2008 Preventivní vlak bezpečné železnice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52885>)

České dráhy, BESIP, Drážní inspekce a Krajské úřady příslušného kraje pořádají preventivně bezpečnostní akci Preventivní vlak - bezpečná železnice.

Vlak je sestaven z kinovozu, konferenčního vozu a výstavního vozu a je určen nejen pro nejohroženější cílovou skupinu mladých lidí ve věku 13-19 let a v odpoledních hodinách také pro veřejnost. V roce 2008 navštíví v pondělí 3. a v úterý 4. března Liberec, ve středu 5. března Českou Lípou, ve čtvrtek 6. března Děčín a v pátek 7. března Ústí nad Labem. Během jediného týdne tak bude s problematikou bezpečného chování na železnici seznámeno více než 2 000 mladých lidí.

- 3. 3. 2008 Liberec
- 5. 3. 2008 Česká Lípa hl.n.
- 6. 3. 2008 Děčín hl.n
- 7. 3. 2008 Ústí nad Labem hl.n.

Prohlídka vlaku bude trvat zhruba 1 hodinu a je přednostně určena pro studenty středních škol a pro žáky 2. stupňů základních škol. Prevence bude sestávat ze dvou hlavních bloků – filmového a obrazového doplněného o odborný výklad. Návštěvníci preventivního vlaku tak budou nenásilnou a názornou formou seznámeni s riziky, které přináší běžný železniční provoz v případě, že se lidé nechovají podle základních pravidel bezpečnosti. Po přednáškách budou mít posluchači možnost seznámit se historií železnice v dalším voze, kterým je výstavní vůz - Mobilní železniční muzeum Českých drah.

Kinovůz s kapacitou 40 - 50 osob nabídne divákům preventivně osvětové filmy či reportáže z dílny BESIP, Českých drah, Drážní inspekce i Ministerstva životního prostředí. V sousedním výstavním voze pak bude přehlídka fotografií, grafů a obrázků na téma Železnice není hřiště aneb jak se chovat bezpečně v okolí železničních tratí. Nebudou chybět ani obrázky, jak to končí, když se bezpečné chování podcení. Výstavu doplní odborným výkladem přední odborníci na bezpečnost z řad BESIP, Českých drah a Drážní inspekce.

Veškeré preventivní prostředky ve vlaku bude propojovat téma bezpečné železnice, a to od rizikového chování ve stanicích a na tratích, až po železniční přejezdy. Upozorněno bude nejen na nejrizikovější přebíhání před vlakem a vyskakování z vlaku za jízdy, ale také na nebezpečí skryté v trolejovém vedení nebo v blízkosti železničních přejezdů.

Projekt má ambice stát se příkladovým prostředkem reálně fungující osvěty vůči posluchačům, kteří jsou nezodpovědným chováním v okolí železnice ohroženi nejvíce. Velká účast dětí a reakce jak dětí, tak jejich pedagogů, z prvního pilotního ročníku potvrzují, že komunikace s ohroženou cílovou skupinou tímto směrem je dobrou a účinnou strategií.

Vstup do vlaku je ZDARMA a každý z návštěvníků obdrží drobný dárek jako pozornost a připomínku na Bezpečnou železnici. Promítání a přednášky jsou od 8.00 h. do 15.00 h. rezervovány pro školy, přičemž účast veřejnosti je možná v průběhu této doby kdykoliv.

05. 02. 2008 Osobní vlaky bude řídit Moravec

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/osobni-vlaky-bude-ridit-moravec-d39-/kdoakam.asp?c=A080205_163916_kdoakam_maf)

Vlakovou osobní dopravu bude mít na starosti Petr Moravec. Na místě náměstka vystřídá Jiřího Koláře. Ten bude odpovídat za provoz, dispečery a také správu dopravní cesty. Informaci iDNES.cz potvrdil mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Moravec přichází do Českých drah zvenčí. Dosud stál v čele společnosti Veolia Transport Česká republika.

Ta se sice zaměřuje hlavně na autobusovou dopravu, provozuje ale i dvě železniční trati se sedmi vlakovými soupravami na Karlovarsku.

"Zajímá mne podílet se na tak významné společenské objednávce, jako je vznik samostatné dceřiné společnosti ČD osobní doprava. Je to výzva, které se nedá odolat," uvedl Moravec.

05. 02. 2008 Nástupce TGV bude o 40 km/h rychlejší. Rychleji vlak v Evropě nepojede (AGV, 360 km/h)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/nastupce-tgv-bude-o-40-km-h-rychlejsi-rychleji-vlak-v-evrope-nepojede-1fb-/tec_technika.asp?c=A080205_180439_tec_technika_vse)

Rychlostí až 360 kilometrů za hodinu pojede nový vlak AGV, který má na železnicích nahradit současné rychlovlaky TGV.

Francouzská strojírenská společnost Alstom dnes představila novou generaci vysokorychlostních vlaků, které mají být následovníkem vlaků TGV. Alstom doufá, že nové vlaky posílí jeho pozici na trhu s železničními dopravními prostředky a pomohou mu udržet si náskok před konkurenčními společnostmi Siemens a Bombardier.



Prototyp nazvaný AGV bude mít komerční rychlost 360 kilometrů za hodinu.

Dosavadní modely měly rychlost o 40 kilometrů nižší. AGV navíc překonává o 10 km/h doposud nejrychlejší kolejový vlak Velaro E. Více zde...

První vlaky AGV by měla získat soukromá italská železniční společnost Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), která si objednala 25 vlaků v hodnotě 650 milionů eur (16,7 miliardy Kč).

Vysokorychlostní železnice se snaží přebírat zákazníky nízkonákladovým leteckým společnostem. Železnice hlavně upozorňují na menší zpoždění než u letadel a na ekologii. Elektrický vlak vypouští méně skleníkových plynů než letadlo.

Alstom dodal, že vyrobil 70 procent všech vlaků na světě, které jedou rychleji než 300 kilometrů v hodině. V poslední době získal nové kontrakty v Itálii, Argentíně a Maroku. Jedná také o velkých projektech v Kalifornii, Brazílii a Číně, kam by chtěl dodat vlaky pro spojení mezi Šanghají a Pekingem.

"Abychom si udrželi naše vedoucí postavení, musíme rozšířit a zmodernizovat naši nabídku produktů," uvedl výkonný předseda společnosti Patrick Kron při oficiálním představení nového prototypu vlaku. Dodal také, že firma vyvinula nový vlak za použití vlastních financí. Nový vlak je díky vyššímu využití hliníku a směsí lehčí a váží 395 tun. Starší modely váží 430 tun. Celý stroj má být navíc z 98 % recyklovatelný.

Potřebuje také o 15 procent méně elektřiny, než konkurenti. Vlaků TGV prodal Alstom od jejich uvedení do provozu v roce 1981 celkem 650 kusů. V roce 1996 uvedla firma jejich dvoupodlažní verzi.

TGV ve francouzštině znamená Trains a Grande Vitesse, tedy vysokorychlostní vlaková souprava. AGV znamená že jde o vysokorychlostní motorový vlak, tedy vlak bez lokomotivy. AGV nemá silnou lokomotivu vpředu nebo vzadu, ale využívá motory umístěné v podvozcích pod vlakem. Souprava může mít od sedmi do 14 vozů.

Dnešního ceremoniálu, na kterém Alstom nový vlak představil, se účastní také prezident Nicolas Sarkozy. Ten byl jedním z hlavních organizátorů státní pomoci pro Alstom v roce 2004, kdy měl Alstom vážné finanční problémy kvůli nákladům spojeným s vadnými generátory. Sarkozy byl tehdy ministrem financí.

Alstom loni představil na zkušební jízdě speciální vlakovou soupravu, která vytvořila nový rychlostní rekord na klasické železnici. Speciálně upravená vlaková souprava V150, která využívá součásky od TGV i AGV, loni v dubnu jela na nově vytvořené trati v regionu Champagne rychlostí 574,8 kilometru v hodině a překonala tak předchozí rekord z roku 1990, který činil 515,3 km/h. Absolutní rychlostní rekord však drží magnetický vlak maglev, který v roce 2003 v Japonsku překonal rychlost 581 km/h. Tyto vlaky však nejezdí po klasických kolejích, ale na magnetickém polštáři, napsala agentura Reuters.

Alstom je výrobcem i dalších rychlovlaků, včetně italsko-českého Pendolina, a elektrárenského zařízení. Výrobní závody má i v České republice a na Slovensku, kde zaměstnává přes 900 lidí. Celá skupina Alstom zaměstnává v 70 zemích téměř 69.000 pracovníků.

06. 02. 2008 Pět minut a dost neplatí. Dráhy čekají na zpožděné vlaky dál

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pet-minut-a-dost-neplati-drahy-cekaji-na-zpozdene-vlaky-dal-pad-eko-doprava.asp?c=A080131_123407_ekonomika_vem)

České dráhy cestujícím pořádně zamotaly hlavu. Loni s novým grafikonem oznámily novinku: vlaky budou na zpožděné spoje čekat nejvýš pět minut. Podle železničářů je ale rozhodnutí pouze formální a vlaky na sebe čekají dál. I desítky minut.

Dráhy chtěly zavedením pětiminutové čekací doby jasně definovat, co je to přípoj. Opatření zdůvodnily tím, že cestující většinou nevěděli, jak dlouho na sebe vlaky v případě zpoždění čekají.

"Šlo o to, aby cestující od začátku a jasně věděli, jaká je daná čekací doba v konkrétním případě. V zásadě se ale z provozního hlediska nic extrémního nezměnilo," vyjádřil se šéf komunikace ČD Radek Joklík.

Záměr se ale minul účinkem. Jak dlouho na sebe vlaky počkají, totiž není jasné ani dnes. Nové opatření je dle vyjádření drah v podstatě formální a o tom, jak dlouho a zda vůbec se přípoj pozdrží, rozhoduje drážní personál.

"Ten posoudí, jak velké zpoždění vlak má a kolik lidí na přípoj potřebuje přestoupit," vysvětlil Joklík. Podle něj lze čekací dobu přípojů prodloužit i na desítky minut. "Například u posledních nočních vlaků."

Nestíháte? Řekněte vlakvedoucímu

Pokud tedy sedíte ve zpožděném vlaku a nestíháte svůj přípoj, rada drah zní: obraťte se na vlakvedoucího, měl by vám pomoci.

"Každá vlaková četa je vybavena mobilním telefonem a má možnost komunikovat s dispečerem nebo výpravčími ve stanicích. Povinností vlakvedoucího je cestujícím pomoci," upřesnil mluvčí ČD Ondřej Kubala.

Jedním dechem ale dodal, že ne vždy lze přípoj pozdržet, protože by to mohlo nabourat grafikon. V takovém případě by vlakvedoucí měl cestujícím pomoci s vyhledáním jiného či alternativního spojení.

Zpožděné vlaky nejsou v českých podmínkách ničím výjimečným, cestující se s nimi setkávají poměrně často. Dráhy tvrdí, že chyba není na jejich straně, za všechno prý můžou výluky na tratích. Kvůli nim vlaky nabírají zpoždění často i tehdy, když s nimi počítá jízdní řád.

Olomouckému kraji musely dráhy zaplatit

S opožděnými vlaky už ale došla trpělivost například Olomouckému kraji, který za ně železničářům loni vyměřil pokutu 5,5 milionu korun. - více zde

Finální suma je stále předmětem jednání a pravděpodobně bude nakonec nižší.

Vlaky Českých drah se loni svezlo téměř 182 milionů cestujících. To je meziročně téměř o milion víc. Drahám přibývají pasažéři především v mezinárodní dopravě.

"Ve vnitrostátní přepravě vzrostl počet cestujících o 0,5 procenta, v mezinárodní o 1,25 procenta. 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 dalších milion víc," řekla ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD.

06. 02. 2008 Stávka již třetí den ochromuje vlakovou dopravu v Maďarsku

Zdroj: ČT24 (http://www.ct24.cz/zesveta/index_view.php?id=252163)

Budapešť - Stávka části maďarských železničářů třetím dnem ochromuje provoz vlaků v Maďarsku. Železničáři požadují vyšší mzdy a podíl z prodeje nákladní divize MÁV Cargo. Dopravní potíže se ale promítají i do sousedních zemí včetně Slovenska a do sítě mezinárodních vlaků, které Maďarskem procházejí.

Podle agentury MTI v úterý kvůli stávce nevyjely tři čtvrtiny vlakových spojů, zatímco státní železniční společnost MÁV udává pouze dvě třetiny zastavených vlaků. Pro dnešní den ještě nejsou údaje k dispozici.

MÁV uvedla, že každý den stávky jí způsobuje ztráty kolem 600 milionů forintů (asi 60 milionů Kč). Tvrdí, že stávky se účastní jen deset procent všech zaměstnanců drah, ačkoli členy svazu je údajně asi 25 procent z přibližně 36.000 zaměstnanců.

Ve VDSZSZ se z železničářů sdružují hlavně výpravčí a průvodčí. VDSZSZ je navíc jen jednou ze čtyř odborových organizací působících na železnici. Vedení MÁV proto podává u budapešťského pracovního soudu na odbory žalobu za zneužívání postavení. Ministr hospodářství a dopravy János Kóka označil stávku za "politiku vyvolávání neklidu".

Stávkující požadují zvýšení mezd o deset procent se zpětnou platností od loňského července, vláda ale nabízí jen 6,9 procenta, což údajně kryje jen reálné snížení mezd v důsledku daňové reformy. Železničáři chtějí také jednorázovou částku 250 000 forintů (asi 25 000 Kč), která má představovat jejich podíl na příjmech z prodeje divize nákladní dopravy MÁV Cargo.

VDSZSZ od loňského října uspořádal již několik krátkých stávek, jimiž kromě mzdových požadavků protestuje nejen proti rušení řady tratí, ale i proti částečné privatizaci zdravotnického systému. Maďarská vláda prodala nákladní divizi MÁV Cargo konsorciu několika firem, včetně Rail Cargo Austria, která je součástí rakouské státní společnosti ÖBB. Ta zajišťuje železniční dopravu. Součástí konsorcia je i maďarsko-rakouská železniční společnost GySEV. Konsorcium zaplatilo za MÁV Cargo 102,5 miliardy forintů (asi 10,3 miliardy Kč).

06. 02. 2008 Strojvedoucí zahynul, když doháněl vlastní vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/stroivedouci-zahynul-kdyz-dohanel-vlastni-vlak-ftb-/zahranicni.asp?c=A080206_222711_zahranicni_mad)

Neopatrnost se nevyplatila jednomu rumunskému strojvedoucímu a nakonec ho stála život. Na jedné zastávce zapomněl zabrzdít lokomotivu a ta mu ujela. Na její pronásledování si vzal taxíka a brzy se mu podařilo vůz dohnat, ale zahynul, když při naskakování na lokomotivu nešťastně uklouzl a spadl pod kola.

O případu informovala agentura Reuters.

Pětapadesátiletý Ioan Colceriu stál se svým vlakem na nádraží ve městě Odorheiu Secuiesc, když si uvědomil, že si nevyzvednul nějaké dokumenty v nádražní kanceláři. Chtěl si pro ně dojít, ale zapomněl při tom vlak zabrzdít.

Když se souprava bez řidiče vydala na cestu, strojvedce si mávl na taxíka a po šesti kilometrech svou uprchlou soupravu dohonil. Jenže při naskakování uklouzl a spadl pod kola vozu.

Lokomotiva pak ujela dalších 26 kilometrů, než ji železničáři zastavili. Vyšetřující policista počínání nešťastného strojvedce komentoval: "Když budete na železnici panikařit, zaplatíte za to životem."

07. 02. 2008 Nový generální ředitel se setkal s vedoucími pracovníky Skupiny ČD, a. s...

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_6zalud.htm)

ČD pracují lépe, než jakou mají image

Nový generální ředitel a předseda představenstva Českých drah ing. Petr Žaluda na pátečním setkání 1. února mimo jiné uvedl:

Nevím, jak pro vás, ale pro mne je dnes velký den. Přestože moje námluvy s Českými drahami začaly už před několika měsíci a měl jsem příležitost se seznámit se základními fakty nebo problémy a promluvit si s ministrem dopravy, Josefem Bazalou, Jiřím Kolářem nebo Petrem Davidem, tak toto je přeci jenom první setkání s vámi. Tedy s lidmi neméně důležitými – s lidmi, kteří každý den udržují v chodu obrovský, složitý a nesmírně živý organismus železničního provozu.

Mám velkou ctizádost dokázat, že České dráhy mohou fungovat lépe, že mohou v české národní ekonomice a v celé společnosti hrát ještě významnější úlohu než dnes a také že mohou u svých zákazníků i zaměstnanců získat více důvěry a respektu. Je mi jasné, že něco takového nelze dokázat bez pomoci schopných, zkušených, spolehlivých a loajálních spolupracovníků.

Jak už jistě víte, spolu se mnou přichází Petr Moravec jako náměstek pro osobní dopravu, jinak ale nepřivádím žádnou armádu svých pobočníků, asistentů, manažerů a poradců s drahými hodinkami a pery, kteří s sebou nosí anglické knihy a listují si v nich a kteří by vás měli nahradit.

Nemám v úmyslu předvádět, jak „nové koště dobře mete“, a zahájit svou misi na Českých drahách samoočelnými hromadnými personálními změnami. Jestliže k nějakým změnám dojde, pak po pečlivém zvážení jejich smyslu a účelnosti a po rozumné dohodě s každým, koho se budou týkat.

Sázím na týmovou práci a věřím, že spoluhráče najdu právě ve vás. Jestli si všichni navzájem, jak se říká, „sedneme“, na to přijdeme brzy. Mám rád otevřenou komunikaci, žádné diplomatické kličkování. V příštích dnech proběhne mnoho schůzek a já od vás budu chtít slyšet, co ode mne očekáváte a na jaké otázky spolu musíme najít odpověď. Můžete počítat s mou dobrou vůlí a snahou všechny problémy pochopit a skutečně je v zájmu našeho společného úspěchu řešit.

Možná se ptáte, jak si nějaký finanční expert, který zná železnici nanejvýš – a to ještě bůhví jestli – z vypolstovaného křesla v pendolinu, může troufnout řídit České dráhy. Máte pravdu, nejsem železničář. Nestudoval jsem dopravní školy. Věřím si ale v otázkách strategie a plánování, v otázkách efektivního řízení i těch největších korporací s pomocí finančních nástrojů. Věřím také tomu, že se budu umět i na složité věci podívat pohledem člověka zvenčí, nezatíženého, jak se říká, „provozní slepotou“, a že to pomůže každému z nás i celému podniku.

Možná se budete divit, ale já mám přes veškeré možné výhrady k efektivnosti Českých drah a kvalitě jejich služeb vyhraněnou představu, že tento podnik pracuje lépe, než jakou má image. To není kritika směrem k lidem, kteří odpovídají za komunikaci, marketing, reklamu, public relations a podobně. To je výzva, kterou budu opakovat často. Výzva k tomu, aby každý zaměstnanec Českých drah o své práci přemýšlel a snažil se ji lépe prodat při každém kontaktu s veřejností.

Máme přece na čem stavět. Můžeme, vlastně musíme, navázat na dosavadní úsilí vedení Českých drah o transformaci. V posledních letech se hospodářský vývoj na železnici otočil správným směrem. České dráhy udržely a dokonce posilují svou pozici nejdůležitějšího síťového a páteřního operátora na dopravním trhu. Lidé se vracejí k cestování vlakem, v loňském roce nám přibyl více než jeden milion cestujících. Tento trend chci posílit, i když to asi v daných podmínkách a se současným vozovým parkem nebude žádná hračka.

Určitě ode mne čekáte jasné vyjádření k otázkám financování Českých drah. Mohu vás ujistit, že to považuji za jednu ze svých priorit. S ministrem dopravy máme dohodu, že najdeme ve státním rozpočtu dostatek financí na potřebný rozvoj a zajištění provozu. Věřím, že se dokážu dohodnout s klíčovými politiky a představiteli regionálních správ tak, aby České dráhy vnímali jako důležitého a seriózního partnera, s nímž je také třeba seriózně jednat.

Nebál bych se vyčlenění nákladní dopravy. Změna je život a já to rozhodně nevnímám jako krizi. Nikdo mě sem také neposílá jako krizového manažera. Nedívejme se na současnou situaci Českých drah jako na hrozbu, ale jako na výzvu. Já osobně tuto výzvu mohu shrnout do několika bodů, na které se chci maximálně soustředit – a budu moc rád, když se na ně budete soustředit se mnou:

- Zajistit potřebné investice do vozového parku, protože jinak nemáme na co lákat naše zákazníky.
- Udržet vyrovnané hospodaření, aniž by České dráhy musely omezovat provoz.
- Zvýšit efektivnost veškeré práce. To neznamená, že budeme přepravovat stejný počet osob a přitom snižovat stavy zaměstnanců, ale že se stejným počtem zaměstnanců budeme přepravovat více cestujících. Zvýšení efektivnosti vidím ve zvyšování výkonů, nikoliv v propouštění lidí.
- Získat ve veřejnosti více důvěry, úcty a respektu pro České dráhy a přesvědčit lidi, že cestovat našimi vlaky je správná volba.

07. 02. 2008 Muži v čele v polistopadové éře (ČSD/ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_6muzi.htm)

Přinášíme stručný přehled vedoucích představitelů Československých/Českých drah v průběhu let 1989–2008.

Do polistopadové éry přivedl Československé státní dráhy ve funkci ústředního ředitele ing. Vladimír ORAVEC. Ministr dopravy a spojů ČSSR uvedl tohoto bývalého náčelníka Východní dráhy do úřadu dne 9. září 1988. Oravcovo působení skončilo demisí, kterou podal 31. března 1990 do rukou ministra dopravy ČSFR ing. Františka Podleny. Ten v pátek 6. dubna 1990 instaloval nového ústředního ředitele ČSD, jmenovaného již 1. dubna. Stal se jím ing. Ivo MALINA, CSc., který ve funkci setrval do léta následujícího roku. Z funkce byl odvolán ministrem dopravy ČSFR ing. Nezvaem 20. srpna 1991.

Až po jisté prodlevě, dne 23. října 1991, dostaly ČSD nového ústředního ředitele. Necelý rok (do 31. července 1992) působil v této funkci ing. Jan HAMPL. Urychlení rozvoje tržních vztahů na železnici uvedl jako důvod jeho odvolání ing. Baudyš, pověřený tehdy řízením Federálního ministerstva dopravy. Do doby, než proběhlo řádné výběrové řízení, byl výkonem funkce ústředního ředitele pověřen ing. Jaromír KUNST. Úřadu se ujal 1. září 1992. Fungoval i jako „zmocněnec vlády“, kterým fakticky zůstal až do 30. června 1993.

Dnem 1. července 1993 nastupuje ing. Emanuel ŠÍP, zprvu jako „zmocněnec vlády ČR s působností statutárního orgánu ČD“, vzápětí jako první generální ředitel Českých drah. Ekonom a finančník Šíp setrval v nejvyšší funkci téměř dva roky, když byl 13. června 1995 ministrem dopravy dr. Stráským odvolán. Výkonem funkce byl pověřen ing. Josef BAZALA, a to až do 31. srpna 1995.

Následujícího dne, 1. září 1995, se funkce generálního ředitele ujal ing. Rudolf MLÁDEK. Ten vedoucí pozici opustil dne 10. března 1997. Od 12. března 1997 jej nahradil ing. Vladimír SOSNA, jehož působení v křesle generálního ředitele skončilo 31. srpna 1998. Již následující den, 1. září 1998, se povinností generálního ředitele ujal ing. Dalibor ZELENÝ, který tuto funkci zastával až do 3. března 2003. Jeho nástupcem byl jmenován 4. března 2003 ing. Petr KOUSAL, který se funkce vzdal dne 9. května 2005. Výkonem funkce generálního ředitele byl poté pověřen ing. Josef BAZALA, který úřad zastával až do 31. ledna 2008. Na vedoucí pozici ve firmě od 1. února 2008 byl potvrzen ing. Petr ŽALUDA.

07. 02. 2008 Změny v nejvyšších řídicích orgánech (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_6zmeny.htm)

Dozorčí rada Českých drah, a. s., na svém mimořádném zasedání konaném dne 29. ledna 2008 vzala na vědomí oznámení předsedy představenstva akciové společnosti České dráhy, a. s., ing. Josefa Bazaly o jeho odstoupení z funkce předsedy představenstva společnosti dnem 29. ledna 2008. Ing. Bazala nadále zůstává řádným členem představenstva.

Dozorčí rada Českých drah, a. s., současně vzala na vědomí oznámení člena představenstva akciové společnosti České dráhy, a. s., ing. Rodana Šenekla o jeho odstoupení z funkce člena představenstva společnosti ke dni 31. ledna 2008.

V další části svého jednání Dozorčí rada Českých drah, a. s., zvolila dnem 1. února 2008 ing. Petra Žaludu do funkce člena a předsedy představenstva Českých drah, a. s.

V této souvislosti Dozorčí rada Českých drah, a. s., vyslovila poděkování oběma odstupujícím členům představenstva za odvedenou práci a vysoce ocenila výsledky činnosti představenstva Českých drah, a. s., za uplynulé období. Současně vyslovila přesvědčení, že i nadále bude pokračovat nastoupený trend při plnění úkolů v duchu vládou schválené koncepce restrukturalizace Českých drah. U příležitosti zvolení do vysokých řídicích funkcí popřála ing. Petru Žaludovi mnoho zdaru a pracovních úspěchů v novém působišti.

Představenstvo Českých drah, a. s., na svém zasedání dne 29. ledna 2008 vzalo na vědomí vzdání se ing. Josefa Bazaly pracovní pozice generálního ředitele Českých drah, a. s., dnem 31. ledna 2008, v souvislosti s jeho pověřením jinými pracovními úkoly v rámci obchodní skupiny Českých drah, a. s.

Představenstvo Českých drah, a. s., současně rozhodlo dnem 1. února 2008 obsadit ing. Petra Žaludu do pracovní pozice generálního ředitele Českých drah, a. s. Představenstvo společnosti současně poděkovalo ing. Bazalovi za jeho přínos a dosažené výsledky při řízení společnosti i statutárního

orgánu, v jehož čele stál, a popřálo mu mnoho úspěchů v novém pracovním postavení. Představenstvo dále přivítalo ing. Petra Žaludu a poblahopřálo mu ke zvolení do funkcí.

V další části jednání představenstvo společnosti vzalo na vědomí vzdání se ing. Jiřího Koláře, Ph.D., pracovní pozice náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu dnem 31. ledna 2008 a současně rozhodlo obsadit jej dnem 1. února 2008 do pracovní pozice náměstka generálního ředitele ČD pro provoz. Dnem 1. února 2008 rozhodlo obsadit ing. Petra Moravce do pracovní pozice náměstka generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. Dnem 31. ledna 2008 zrušilo pověření ing. Miroslava Jasenčáka pro řízení úseku náměstka generálního ředitele ČD pro provoz.

V souvislosti se strukturálními změnami i změnami personálního obsazení pracovních pozic náměstků generálního ředitele ČD pro osobní dopravu a pro provoz rozhodlo představenstvo ke dni 31. ledna 2008 odvolat ing. Rostislava Nováka z pracovní pozice ředitele odboru kolejových vozidel GŘ, ing. Miroslava Němečka z pracovní pozice ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele pro nákladní dopravu a Mgr. Petra Šťáhlavského z pracovní pozice ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu.

Dnem 1. února 2008 rozhodlo obsadit ing. Jana Paroubka do pracovní pozice ředitele odboru kolejových vozidel GŘ, ing. Jiřího Schmidta do pracovní pozice ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele pro osobní dopravu a pověřilo Mgr. Petra Šťáhlavského výkonem funkce ředitele kanceláře náměstka generálního ředitele pro provoz.

07. 02. 2008 Stavební povolení: Napojení PZ Nošovice na železniční vlečku

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008020003>)

07. 02. 2008 Maďarští železničáři ukončili stávku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/madarsti-zeleznicari-ukoncili-stavku-dx1-/eko-zahranicni.asp?c=A080207_120121_eko-zahranicni_vem)

Stávka železničářů v Maďarsku skončila dnes v pravé poledne. Zaměstnanci maďarských drah si chtěli vymoci vyšší mzdy a podíl z prodeje nákladní divize MÁV Cargo. Dopravní potíže se během stávky promítaly i do vedlejších zemí včetně Slovenska a do sítě mezinárodních vlaků, které Maďarskem procházejí.

"Stávka byla zahájena v pátek 1. února ve tři hodiny ráno a skončila ten samý den v poledne. Obnovena byla znovu v pondělí 4. února a ukončena až dnes," řekla iDNES.cz Markéta Krausová z tiskového oddělení Českých drah.

V průběhu stávky končily všechny spoje EuroCity a InterCity na hranicích mezi Slovenskem a Maďarskem. Omezení se dotkla i Českých drah.

"Některé soupravy zůstaly v Maďarsku, protože nebyly puštěny přes hranice. Tyto soupravy jsme se pak snažily nahrazovat jinými tak, aby byla zajištěna pravidelná doprava," dodala Krausová.

Stávku organizovala odborová organizace VDSZSZ, která z železničářů sdružuje hlavně výpravčí a průvodčí. Železničáři požadují zvýšení mezd o deset procent se zpětnou platností od loňského července, vláda ale nabízí jen 6,9 procenta, což údajně kryje jen reálné snížení mezd v důsledku daňové reformy.

Železničáři chtějí také jednorázovou částku 250 tisíc forintů (asi 25 tisíc korun), která má představovat jejich podíl na příjmech z prodeje divize nákladní dopravy MÁV Cargo.

VDSZSZ od loňského října uspořádal již několik krátkých stávek, jimiž kromě mzdových požadavků protestuje nejen proti rušení řady tratí, ale i proti částečné privatizaci zdravotnického systému.

Maďarská vláda prodala nákladní divizi MÁV Cargo konsorciu několika firem, včetně Rail Cargo Austria, která je součástí rakouské státní společnosti ÖBB. Ta zajišťuje železniční dopravu. Součástí konsorcia je i maďarsko-rakouská železniční společnost GySEV. Konsorcium zaplatilo za MÁV Cargo 102,5 miliardy forintů (asi 10,3 miliardy korun), napsala ČTK.

11. 02. 2008 Vysočina vyjednala s ČD penále za zpožděné vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/5265-vysocina-vyjednala-s-cd-penale-za-zpozdene-vlaky/>)

Jihlava - Kraj Vysočina poprvé s Českými drahami (ČD) vyjednal možnost uplatnění penále za zpoždění vlaků. Nové ustanovení je součástí smlouvy, kterou za týden projednají krajští radní. Jak řekl náměstek hejtmána Václav Kodet, v příštím týdnu by také mělo padnout rozhodnutí o tom, jaké vlakové spoje na Vysočině budou od března zrušeny. Omezení regionální dopravy prosazují dráhy, protože nejsou spokojeny s částkou, kterou od kraje letos dostanou na ztrátové osobní spoje.

Penále je součástí letošního dodatku k dlouhodobé smlouvě s ČD. Kraj bude moci dráhy pokutovat v případě, že se vlak zpozdí o více než 15 minut. "Myslím si, že v radě je silná vůle tu smlouvu schválit a podepsat," uvedl Kodet. Jednání o redukci spojů budou zřejmě obtížnější. V příštím týdnu se kvůli tomu sejdou zástupci kraje, ČD a obcí, které by měly o část vlaků přijít.

Podle dosavadních informací by se letošní rozsah vlakové dopravy na Vysočině měl snížit o 70 000 kilometrů, tedy asi o 1,6 procenta. Konečné rozhodnutí podle Kodeta závisí na ČD. Vlakové spoje, jejichž zrušení by obyvatelům přineslo největší problémy, je kraj připraven nahradit autobusy. Na autobusovou dopravu totiž doplácí podstatně méně než na vlaky.

Kodet dodal, že na financování ztráty některých vlaků, které nejsou součástí základní dopravní obslužnosti, by mohly začít přispívat také obce v kraji, stejně jako to už dělají u autobusů. Autobusoví dopravci od obcí ročně dostávají kolem 25 milionů korun.

Doplatek na osobní vlaky v tomto roce kraj Vysočina meziročně zvýší přibližně o deset milionů - na 263,6 milionu korun. ČD by chtěly asi o 15 milionů korun více. Celkem kraj letos kvůli ztrátovým autobusovým a vlakovým spojům vydá zhruba půl miliardy korun, dalšími 30 miliony bude dotovat žakovské jízdné.

12. 02. 2008 Noví šéfové drah plánují, jak našetřit na nové vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/novi-sefove-drah-planuji-jak-nasetrit-na-nove-vlaky-fx2-/eko-doprava.asp?c=A080212_913178_eko-doprava_vem)

Potřebujeme až dvacet miliard ročně na nové vagony a lokomotivy, chceme do vlaků přilákat mnohem více lidí a nebude nám vadit, když nejztrátovější spoje nahradí autobusy. Tak by se daly stručně shrnout hlavní cíle nového vedení Českých drah.

Kromě generálního ředitele Petra Žaludy se stal nováčkem ve vedení také Petr Moravec, který dříve šéfoval firmě Veolia Transport a chtěl konkurovat drahám v rychlíkové dopravě.

Moravec vystřídal Jiřího Koláře na pozici náměstka pro osobní dopravu. "Netrpíme nostalgií železničářů," tvrdil Moravec. Představil i několik na poměry Českých drah razantních kroků.

Jedním z nich by mohlo být i omezení dopravy na nejvíce prodělečných tratích. "Je zbytečné, aby železnice suplovala autobusy, zvláště v případech, kdy jede poloprázdný motorák za 150 korun za kilometr a zároveň s ním autobus za pětinovou cenu," dává příklad Moravec. "Pokud jezdí souběžně vlak a autobus, je to plýtvání penězi," dodává.

Dráhy by se také mohly dočkat řady úsporných opatření v hospodaření. "Můžeme ušetřit například na pracovnících z administrativy, ale v provozu už méně lidí být nemůže," říká šéf Žaluda.

Podle něho by se roční náklady daly snížit až o 1,5 miliardy.

Pomoci mají nové vlaky

Další peníze by dráhy mohly získat z vyšších příjmů za jízdné, vlaky totiž zatím jezdí málo obsazené. "Bývá využita pouze třetina míst, chceme zvýšit obsazenost především na regionálních tratích," uvedl Moravec.

Pomoci by k tomu měly nové vlakové soupravy, na něž zatím nemá firma peníze. "V ideálním případě bychom na obnovu vozového parku potřebovali dvacet miliard ročně," říká Žaluda.

Sám uznává, že to není příliš reálné číslo a spokojil by se i s polovinou. V letošním roce přitom půjde na nové vagony a lokomotivy zhruba 3,5 miliardy korun.

Kde peníze vzít? "Chceme přesvědčit stát, že je dlouhodobě dobré do železnice investovat," tvrdí Žaluda. Základem podle něj je absolutní průhlednost financování a zvýšení současného standardu služeb.

13. 02. 2008 Na nádraží v Brně-Horních Heršpicích se staví, vlaky dočasně nahradí autobusy (25. 2. – 6. 3.)

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

Přestavba nádraží Brno-Horní Heršpice bude od 25. února do 6. března pokračovat výstavbou podjezdu pro automobilovou dopravu pod kolejíštěm (ulice Sokolova). Stavba, kterou provádí Správa železniční dopravní cesty, výrazně zasáhne do provozu vlakových spojů Českých drah. Po dobu výluky bude platit výlukový jízdní řád, autobusy pojedou ve špičce častěji než vlaky, které nahradí.

Vlaky na trati z Brna do Jihlavy a do Hrušovan nad Jevišovkou budou po dobu výluky v části trasy nahrazeny náhradní autobusovou dopravou:

- všechny osobní a spěšné vlaky na trati 240 v úseku Brno hl. n. – Zastávka u Brna
- všechny rychlíky na trati 240 v úseku Brno hl. n. – Náměšť nad Oslavou
- všechny osobní a spěšné vlaky na trati 244 v úseku Brno hl. n. – Střelice

Autobusy náhradní dopravy budou jezdit po čtyřech odlišných linkách s provozním označením A, B, C a R. Každá linka bude ve výlukových jízdních řádech i na samotných autobusech označena jinou barvou. Autobusy odjíždí z Brna podle mimořádného jízdního řádu dříve, než odjížděly vlaky.

Linka A (modrá)

Zrychlený spoj pro cestující jedoucí z/do stanic: Brno hl. n., Rosice u Brna, Zastávka u Brna a odtud dále regionálními vlaky do stanic na trati 240 (Brno – Jihlava).

Linka B (oranžová)

Zastávkový spoj pro cestující jedoucí z/do stanic: Brno hl. n., Troubsko, Střelice dolní, Střelice, Omice, Tetčice, Rosice u Brna, Zastávka u Brna a odtud dále regionálními vlaky po trati 240 (Brno – Jihlava).

Linka C (zelená)

Zastávkový spoj pro cestující jedoucí z/do stanic: Brno hl. n., Troubsko, Střelice dolní, Střelice a odtud dále regionálními vlaky po trati 244 (Brno – Hrušovany nad Jevišovkou).

Linka R (červená)

Rychlíkový spoj pro cestující dálkových vlaků, autobus jede přímo po trase Brno – Náměšť nad Oslavou.

Rozmístění zastávek náhradní autobusové dopravy

- zastávka Brno hl. n. bude umístěna před staniční budovou mezi vchodem do budovy a viaduktem u ulice Křenová;
- zastávka Brno-Horní Heršpice nebude obsluhována, zřízena bude náhradní zastávka Brno, Nemocnice Bohunice (zastávka MHD);
- zastávka Troubsko nebude obsluhována, zřízena bude náhradní zastávka Troubsko, obecní úřad (zastávka autobusů IDS);
- zastávka Střelice dolní bude umístěna na nadjezdu nad železniční tratí;
- zastávka Střelice bude umístěna před staniční budovou (pouze pro linku C); linka B nebude obsluhovat stanici Střelice, bude zřízena náhradní zastávka Střelice, Vršovice (zastávka autobusů IDS);
- zastávka Omice nebude obsluhována, zřízena bude náhradní zastávka na silnici Střelice – Tetčice u odbočky do Omic;
- zastávka Tetčice bude u železničního přejezdu;
- pro zlepšení přestupu na návazné autobusy IDS bude zřízena pro linku A zastávka Rosice, Husova na zastávce autobusů IDS;
- zastávka Rosice u Brna bude umístěna na silnici pod železniční zastávkou;
- zastávka Zastávka u Brna bude před staniční budovou.

Cesty větších skupin cestujících

S ohledem na počet autobusů náhradní dopravy prosíme cestující ve větších skupinách nad 18 osob (školní výlety, turistické akce apod.) o nahlášení cesty předem. Obdobně je nezbytné dát vědět o cestě skupin s jízdními koly. České dráhy v takovém případě zajistí větší kapacitu náhradních autobusů. Požadavek by měl obsahovat číslo spoje, počet cestujících, nástupní a cílovou stanici a telefonický kontakt na objednatele.

Cestující na invalidním vozíku

Na těchto tratích jezdí také běžně vlaky s plošinou pro vozíčkáře, mimořádně prosí České dráhy všechny cestující na vozíku, aby dali o své cestě vědět minimálně dva dny dopředu. V takovém případě se pokusí ČD zajistit autobus s prostorem pro vozíčkáře.

Přeprava spoluzavazadel a zásilek

Přeprava spoluzavazadel je omezena a je možné je přepravovat jen při dostatečné kapacitě spojů náhradní autobusové dopravy. Týká se to jak jízdních kol, tak dětských kočárků.

Cestujícím je 24 hodin denně k dispozici kontaktní centrum Českých drah na čísle 840 112 113 nebo e- mailu info@cd.cz, kam se mohou obracet s žádostmi o cestách větších skupin, o cestách vozíčkářů a kde také získají všechny nezbytné informace o organizaci dopravy po dobu výluky.

Podle informací Správy železniční dopravní cesty bude nezbytné trať opět zcela uzavřít od 1. do 5. srpna, od 26. do 29. srpna a také od 12. do 22. října.

13. 02. 2008 Výpravčí přiznal u soudu vinu za tragickou nehodu v Čerčanech

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vypravci-priznal-u-soudu-vinu-za-tragickou-nehodu-v-cercanech-p64-/krimi.asp?c=A080213_164440_krimi_cen)

Soud v Benešově začal řešit tragickou srážku vlaků v Čerčanech z loňského července. Zahynul při ní strojvedoucí. Žaloba z nehody viní výpravčího, signalistu a strojvedoucího rychlíku, který narazil do stojícího osobního vlaku.

"Přehlédl jsem, že osobní vlak stojí na první koleji. Zdálo se mi, že je na třetí, jako obvykle," přiznal u soudu výpravčí Miroslav Urban.

Na trati ale byly kvůli stavbě koridoru výluky a situace se oproti jiným dnům změnila. Rychlík z Prahy do Českých Budějovic tak jel 14. července na stejnou kolej, kde už stála část příměstského vlaku. Tu krátce před nehodou odpojili od osobního vlaku do Benešova.

Souprava elektrické jednotky se po nárazu "přelomila" a lokomotiva rychlíku její zadní část natlačila do trolejového vedení. V pantografu už nebyli žádní cestující, pouze třiapadesátiletý strojvůdce. Náraz ho doslova pohřbil v kabině.

Výpravčí byl jediným, kdo u soudu přiznal svou chybu. Signalista Josef Papež se při výslechu na policii sice také přiznal, ale u soudu nebyl schopen odpovědět na dotaz, zda se cítí vinen. Byl natolik zmatený, že jeho výpověď musela nakonec číst soudkyně.

Strojvedoucí rychlíku Roman Cikánek vinu popírá. Přiznal, že viděl při vjezdu na nádraží v Čerčanech bílé blikající světlo, které mu přikazovalo jet opatrně, ale výpravčí mu zavolal, že má volnou kolej. Nastavil proto rychlost na 40 kilometrů v hodině a vjel do stanice.

Proti jeho tvrzení svědčili u soudu drážní inspektoři. Podle nich jel před střetem rychlostí 46 kilometrů v hodině. Závěry jejich zkoušek přitom ukázaly, že při třicetikilometrové rychlosti mohl zastavit včas a střetu zabránit.

Jednání soudu sledoval i otec oběti nehody, také železničář. Ocenil, že výpravčí Urban dokázal přiznat svou vinu. Naopak nad výpovědí signalisty nevěřičně kroutil hlavu. "Nechci snad ani, aby šli do vězení, ale aby si uvědomili, jakou dělají zodpovědnou práci," řekl.

Líčení bude pokračovat v březnu. Soud plánuje přečíst znalecké posudky a chce shlédnout i video, kde inspektoři ukazují, co mohl strojvedoucí rychlíku vidět a jak mohl reagovat.

14. 02. 2008 Nechceme konkurovat, ale spolupracovat (záznam z konference)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_7spolu.htm)

Limitováni jen několika dny ve vrcholových funkcích akciové společnosti České dráhy pozvali generální ředitel Petr Žaluda a jeho náměstek pro osobní dopravu Petr Moravec novináře na společné setkání. V pátek 8. února měli zástupci médií šanci (bez předem stanoveného časového limitu) vyslechnout si úvodní vystoupení obou manažerů a především klást otázky. Konferenci moderoval tiskový mluvčí Ondřej Kubala. Zaznamenali jsme nejzajímavější části vystoupení.

Petr Žaluda: Přicházím na České dráhy z finanční skupiny Axa. Všichni se mě ptají, proč člověk ze zabezpečené mezinárodní společnosti jde na dráhu, do společnosti, která nemá úplně nejlepší pověst, která není vnímána pozitivně. Odpovídám, že právě to je pro mne důvod, proč jsem funkci přijal. Chci se společně s kolegy pokusit image Českých drah změnit, aby byly vnímány jako normální, fungující společnost. Aby lidé neměli dojem, že je to moloch, kde mizí peníze, ale aby pochopili, že České dráhy jsou společnost schopná poskytovat svým zákazníkům služby na úrovni 21. století.

Vnímám železnici jako dopravní prostředek budoucnosti také proto, že jsem Brňák a pravidelný uživatel dálnice D 1. A když vidím narůstající provoz kamionů a autobusů, tak i to je pro mne výzva pokusit se to změnit, aby i dálnice byly volnější a lidé i náklady se přepravovali více po železnici.

Hlavním problémem je, že železnice je dlouhodobě podfinancována. Můžeme poskytnout řadu čísel, jak je to ve srovnání s okolními zeměmi, jak západoevropskými, tak středoevropskými typu Slovenska, Maďarska – i ve srovnání s nimi je česká železnice podhodnocena, když to přepočítáme na vlakový kilometr. Drahám dnes chybějí na obnovu parku kolejových vozidel stovky miliard korun. Mají zhruba 4000 vagonů, asi 1000 lokomotiv a když si vezmete, že průměrná lokomotiva stojí asi sto milionů a cena vagonu je kolem 30 milionů, tak si dokážete snadno spočítat, kdyby se to mělo všechno obnovit, kolik to bude stát. Já vnímám tu svoji misi tak, že v první řadě zajistím ve spolupráci s ministerstvem dopravy a ve spolupráci i s kolegy z financí, aby se dráhy změnily, aby cestující mohli jezdit v hezkých vlacích. Aby byla nádraží s prostředím odpovídajícím 21. století, a ne století devatenáctému.

Abychom si mohli pro peníze přijít – dráhy je dostávají od státu a krajů – tedy od těch, kteří obsluhují své voliče, tak je musíme přesvědčit, že jsme transparentní subjekt. A že když si o peníze požádáme, tak mohou mít jistotu, že ty peníze půjdou na to, co slouží primárně občanům, že dráhy jsou moderní společnost, kde jsou investice rozumně investovány tak, aby mohly lépe sloužit veřejnosti.

Chceme více spolupracovat s kraji, diskutovat, kde budou vlaky jezdit. Kraje by chtěly, aby vlaky jezdily skoro všude, v dobré víře si naplánují co nejvíc tras. Pak přijdou České dráhy a řeknou, že to stojí tolik a tolik peněz, a kraje řeknou: na to my prostředky nemáme.

Za České dráhy bychom to rádi brali jako společný úkol, vnímáme, kolik kraje mají peněz k dispozici, a budeme schopni jako partneři diskutovat, jak ta obslužnost bude vypadat. Chceme být určitě také partneři pro autobusovou dopravu, abychom provázali oba systémy.

Petr Moravec: Do 31. ledna jsem pracoval jako ředitel Veolia Transport pro Českou a Slovenskou republiku. Od 1. 2. jsem se souhlasem svého zaměstnavatele přešel k Českým drahám. V mém případě nehrozí střet zájmů, protože Veolia Transport po dohodě pozastavila svoje železniční aktivity. Možná, že nás znáte z dřívějších výběrových řízení, kde jsme podávali konkurenční nabídku proti Českým drahám. Situace je nyní zcela opačná. Pochopili jsme, že to, co současná vláda prosazuje, tedy restrukturalizaci ČD a postupnou liberalizaci trhu, je věc správná. Dostali jsme nabídku se na tom podílet a přijali jsme ji. Doposud České dráhy a autobusová doprava koexistovaly vedle sebe a jejich spolupráce byla poměrně omezena. Byla závislá na osobách, které se společných jednání zúčastnily. Kooperace nebyla vytvořena jako systémová. Chceme být partnerem nejen pro zadavatele a objednatele, ale i pro ostatní dopravce, ať už jsou to dopravci autobusoví, MHD, ale v případě potřeby i pro konkurenční dopravce na železnici. Chceme zvýšit transparentnost vykazování prokazatelné ztráty zejména v regionální dopravě, kde ta podfinancovanost provozu je propastná. Chceme najít zdroje jednak uvnitř firmy, ale hodláme učinit i taková opatření v organizaci společnosti České dráhy, abychom si ty peníze zasloužili.

Filozoficky přicházíme do situace, kdy České dráhy poprvé v historii svého novodobého působení na trhu vytvořily zisk. Chceme v tomto trendu pokračovat. Zisk pro nás není ziskem v pravém smyslu podnikatelským, ale chceme vytvářet zdroje právě na obnovu vozidlového parku. Počítejte se mnou: Hodnota vozového parku, který čítá přes 5000 vozidel, ať už tedy vozidel hnacích či vagonů, činí při dnešních cenách zhruba 400 miliard korun. Průměrné stáří, když započítám rekonstrukce a modernizace, je dvacet let. Když chcete udržet stáří vozového parku na 20 letech, musíte ročně

vyměnit jednu dvacetinu vozového parku – 21leté vozidlo jde do šrotu. Při dnešních cenách to vyžaduje zhruba 20 miliard ročně. V původním podnikatelském plánu na rok 2008 jsme počítali zhruba s 3 miliardami. Takže vidíte, že rozdíl mezi tím, co bychom měli dělat, abychom aspoň zachovali stáří vozového parku, a tím, jaké máme momentálně možnosti, je propastný. To chceme zásadním způsobem změnit.

Dotaz: Po oddělení nákladní dopravy a ukončení křížového financování vyčíslil předchozí ředitel ztrátu pro mateřskou společnost asi na 700 milionů korun. Je to už vyřešeno? Dostanete o těch 700 milionů korun na letošní rok víc?

Když bude chybět silná zisková nákladní doprava, jak chcete dosáhnout, abyste měli těch 20 miliard kromě toho, že budete přesvědčovat politiky?

Petr Žaluda: Oddělení nákladní dopravy je naprosto správný krok pro transparentní fungování. Financování je zajištěno tak, aby i letos měly ČD vyrovnané hospodaření. Ale je to za cenu toho, že investice do obnovy jsou na úrovni 3–3,5 miliardy korun. Čili asi 5x–6x méně, než by byl optimální stav. Byli bychom rádi, kdybychom dosáhli alespoň poloviny optima, což je zhruba 10 miliard. Jak? Veřejná doprava je podporována všude na světě – musíme přesvědčit politiky, že si České dráhy zaslouží úhradu na úrovni okolních zemí. Musíme přesvědčovat i veřejnost, ale první krok musíme udělat my. Budeme jezdit včas, čistí a služby, které jsme schopni ovlivnit, se budou zlepšovat.

Petr Moravec: Chceme především zvýšit zájem cestující veřejnosti o osobní dopravu a zároveň respektovat dopravní proudy, které dnes jsou. Když počítám všechny vlaky podle současného jízdního řádu, nabízíme veřejnosti zhruba 25 miliard tzv. osobomíst. Využito je zhruba 7 a půl miliardy, tedy asi třetina. Pokud se nám podaří zvýšit obsazenost vlaků,lepší se situace. A teď nemyslím ani na pendolino či příměstské vlaky v okolí Prahy či velkých měst, které jsou poměrně zaplněné – jde nám o to zvýšit využití zejména regionální železnice.

To lze z atraktivnějším dopravním konceptu, aby železnice fungovala zejména jako páteří spoj na delší vzdálenosti a nesuplovala autobus. Prosté náklady na motorový vůz s kapacitou 50 lidí jsou zhruba 150 korun na vlkm. Stejně náklady při stejné kapacitě na autobus činí asi 30 Kč. Takže i z hlediska objednatelů – platit vlak nebo motorový vůz, když stejnou přepravní vzdálenost může obsloužit autobus, se zdá nelogické.

Nejdeme cestou plošného redukování spojů. Chceme s objednatelům diskutovat, zda například šest spojů denně má smysl a zda by nebylo lepší obsloužit danou lokalitu dvěma spoji a zbytek zařídit pomocí integrovaného systému autobusy. Jinými slovy – předefinovat dopravní koncept tak, aby vyjadřoval filozofii – aby železnice byla skutečně páteří, rychlá doprava bez kongesce, bez zácp, a na ni by navazoval integrovaný dopravní systém autobusové dopravy.

Nedávno jsem ještě byl na straně autobusových dopravců a vím, co to obnášelo koordinovat dopravu s Českými drahami. To chceme změnit. Byť se jedná o dvě nebo více různých firem, závazek poskytnout kvalitní dopravní obslužnost je společný. Obě skupiny – soukromí autobusoví dopravci i akciová společnost České dráhy – čerpají ze stejných zdrojů – krajského a státního rozpočtu. Jestliže se dubluje nebo jezdíme paralelně, je to plýtvání veřejnými prostředky.

Dotaz: Principiálně by mě zajímalo, jestli dvacetina obnovy je počítána s tím starým vozovým parkem nebo jestli je to jen východisko, pokud je vozový park v pořádku.

17 miliard korun získat do 20 chybějících – jak toho chcete dosáhnout?

Petr Žaluda: 20 miliard je optimální suma a v žádném byznysu se optima nedočkáte – tedy kdyby byl park kolejových vozidel úplně nový. Požadavek není 20 miliard, ale optimální na Českou republiku, při dnešním stavu, by byla polovina – 10. To by bylo úžasné zlepšení. To je naše práce. Každá miliarda navíc na obnovu bude vidět.

Petr Moravec: Kdyby nám dal někdo 17 miliard, víme si rady, co s tím. Jak je ale financována autobusová doprava? Podle nařízení vlády se počítá s úhradou všech jejích nákladů dle kalkulačního vzorce + přiměřený zisk. Přiměřený zisk se počítá právě z obnovy dle současných cen, nikoliv historických cen. V železniční dopravě něco takového neexistuje, byť vyhláška s přiměřeným ziskem počítá, ale počítá jej jako procento z nákladů. To je zásadní rozdíl. ČD zatím na přiměřený zisk nedosáhly.

Chceme to otočit. Chceme zajistit v první řadě, aby odpisy vozového parku byly v plné výši financovány – to je prokazatelný náklad, který nikdo nedokáže zpochybnit. Máme prokazatelné osobní náklady, ať už jsou to strojvedoucí nebo vlakový doprovod, kde mzdovým odměňováním nejsme nad průměrem České republiky – neutráčíme. Máme vysokou režii – tu se budeme snažit velmi výrazně snížit. Máme nedostatky v koordinaci s manažerem infrastruktury, to znamená většinu zpoždění způsobují výluky a výluky jsou buď koordinované, nebo nekoordinované. Podíl nekoordinovaných, to znamená porucha trati a nutnost její opravy, ten podíl je pořádek v ČR velmi vysoký.

Obnova lokomotiv a vozů je rovněž velmi podstatnou složkou naší práce. Máte-li například spočítanou jízdní řád na rychlost 160 km/h a můžete nasadit lokomotivu s maximální povolenou rychlostí jen 140 km/h, okamžitě nabíráte zpoždění. Podařilo se nám s odcházející dceřinou společností ČD Cargo uzavřít dohodu vzájemné výpomoci v oblasti hnacích vozidel – pro osobní dopravu můžeme používat stejná vozidla jako Cargo. Provoz Carga vzhledem k prioritám je zejména v nočních hodinách, to znamená, že koordinace je možná; náš provoz je zejména v denních hodinách. Podmínky, které nastavila vláda tím, že dovolila oddělit Cargo, se pro nás nezhoršují.

Petr Žaluda: ČD dnes hospodaří s výsledkem 26 miliard výnosů, 26 miliard nákladů. Z 26 miliard tvoří 50 % mzdové náklady. Můžeme něco ušetřit na THP pracovnících a na režii ředitelství. Ale 90 % zaměstnanců je v provozu a tam jsme na hraně, abychom byli schopni vůbec fungovat. Ve mzdových nákladech není žádný obrovský prostor. Takže nám zbývá těch druhých 50 % – těch 13 miliard, kde chceme hledat rezervy, a doufejme, že je najdeme. Ale i když je najdeme, tak se to pohybuje kolem jedné až jedné a půl miliardy úspor, které můžeme dosáhnout vnitřní efektivností, a pořád nám chybí obrovská část na příjmové straně.

Chceme přepravovat více lidí, máme vlastní tržby z jízdného, a vysvětlovat – ne přesvědčovat – vysvětlovat politikům jak na úrovni centrální, tak i krajů, že jestli chtějí mít kvalitní železniční dopravu, tak musíme investovat. V okamžiku, kdy investujeme, tak do těch oprávněných nákladů, které jsme schopni předložit kraji, vstoupí odpisy nových vozidel. Dnes dráha, protože má skoro nulové odpisy – naprostá většina vagonů je odepsaných – tak si do těch nákladů nemá co dát. A i tak kraje musí krátit obslužnost, kterou si zadávají.

V případě, že budeme mít nová vozidla, tak cena za přepravený vlkm bude jednou tak vysoká. Pro kraj to vypadá hrůzostrašně, ale je důležité vysvětlit, že všude okolo se dráze platí minimálně 2x tolik nebo i víc. Není ovšem třeba, abychom obsluhovali každou vesnici, dvě vesnice vzdálené od sebe 5 km. Tam vidím dialog. Věřím, že najdeme řešení, že budeme dostávat víc za ty tratě, které jsou důležité pro kraj i pro nás, a některé tratě budeme eliminovat a nahrazovat je autobusovou dopravou.

Dotaz: Kdy se bude převádět činnost na SŽDC. Jak vám to pomůže?

Bude doprava drahá? Budou kraje platit víc?

Petr Žaluda: Co se týče převodu částí činnosti – vzniku tzv. mrtvé dopravní cesty – termín platí pořád 1. června. Jak bude celý proces probíhat z hlediska vyrovnání, není ještě uzavřeno – prodejem, převodem majetku...

Říkáme, že dnes pro kalkulaci v krajích nemáme skoro žádné odpisy, protože 90 % lokomotiv a vozů je odepsáno...

Petr Moravec: Ale máme vysokou částku na opravy a udržování, protože vozidla jsou často v poruše apod.

Petr Žaluda: Za vyšší cenu by kraje měly dostat mnohem kvalitnější službu pro své občany. Budou jezdit ve vagoncích na úrovni dnešní doby. Chceme přesvědčovat, že i železnice se musí měnit tak, jak se mění požadavky lidí v porovnání s dobou před 20 lety. Jestli chcete jezdit v nových vlacích, tak to něco stojí.

Dotaz: Počítali jste ve firmě Veolia, že získáte pro železniční dopravu vozy v Německu. Nemohou to tak řešit i České dráhy?

Petr Moravec: Chtělo to vybrat si trať, kde mohu počítat s vyššími tržbami, věděli jsme, že poměrný náklad na 1 vlkm bude 6x vyšší než v současnosti mají ČD. Ale věděli jsme také, např. ze zkušenosti na trati Pardubice–Liberec, že zvýšením kvality se neobyčejně zvedla obsazenost vozidel. Za stejnou cenu jízdenky jsme dostali ve vybrané relaci výrazně vyšší tržby. S tímto modelem jsme ještě v rámci konkurenčního vztahu počítali. Podstatné je ovšem to, že síťový dopravce, kterým ČD jsou, si nemůže vybrat jen trať, která ho zajímá. Musí obsloužit celé území, kde tržebně zajímavé jsou dálkové, meziregionální spoje, příměstské v rámci velkých aglomerací, ale lokálky zajímavé nejsou.

Petr Žaluda: Existují země, které akceptují preferování železniční dopravy, např. Švýcarsko. Vlaky jsou poloprázdné a kantony s vládou to dotují, protože se domnívají, že investovat do železnice je mnohem lepší než budovat stále nové a nové dálnice.

U nás se za elektronické mýtné vybere 5 – 6 miliard korun a je to považováno za obrovský úspěch. Vybere se to ode všech, co jezdí po celé České republice. ČD platí za používání kolejí samy 5 – 6 miliard korun. Je nelogický poměr mezi tím, co platí automobiloví dopravci a železnice.

Dotaz: Vyspělé státy mají dobudovanou dálniční síť, my ji nemáme – kromě Rozvadova – ani propojenou s okolím. Plány se neustále posunují – zbudování sítě dálnic a silnic. Stát to dobudovat musí. A v této situaci chcete hledat silné zdroje pro železnici?

Petr Moravec: Hledat zdroje v rozpočtech státu a kraje je jeden způsob, nabízet lepší služby je další cesta, kterou se chceme ubírat. Racionalizační, úsporná opatření na naší straně je třetí složka, čtvrtá složka je trefit se do potřeby cestujícího a nabídnout mu nejen čistý vagon, ale i čas odjezdu v jízdním řádu tak, aby mu vyhovoval. Jestliže dnes je v některé relaci takt dvě hodiny, tak je to špatně. Budoucnost při tvorbě grafikonu je v taktové dopravě, aby cestující se mohl spolehnout na to, že když mu vlak ujede, tak za hodinu mu jede další a dá si zatím v restauraci jídlo nebo kafe. Jestli se nám nepodaří udělat taktovou dopravu, tak nabídka tomu objednateli je špatná.

Když se podíváte, jak je dnes postaven jízdní řád, tak v regionální dopravě z větší části je to podle doby obratu vozidla, nikoliv podle potřeby obsluhovaného území. Jestli tam bude 6 spojů nebo 2, a přitom to území bude dobře obsluhované z hlediska potřeb obyvatelstva, tak 4 ušetříme. A nebudeme obměňovat stav z více než pěti tisíc vozidel, ale třeba jenom ze čtyř tisíc. Přitom počet přepravených cestujících zůstane stejný.

Dotaz: Pokud vy přijdete o nějaké regionální tratě – pan hejtman Šulc je dá někomu jinému – tak to by vám ekonomicky spíše pomohlo...

Petr Moravec: Tak se to nedá říci. Vypíše-li hejtman Šulc výběrové řízení, má na to právo, budoucnost ukáže, zda se to vyplatilo.

Jestliže se do výběrového řízení dostane oblast nebo trať, která pro nás znamená nepokrytou ztrátu, tak nám to samozřejmě vadit nebude. To říkám bez nostalgie železničáře. Prostě ekonomicky – pokud někde vyrábím i poté, co získám dotaci, se ztrátou, a nestačí to na skutečné krytí nákladů, tak proč to dělat?

Snažíme se jít na věc logicky, chápeme, že to je politikum, když sešrotujeme vagony a přijdeme na kraj v situaci, když už máme notabene podepsané smlouvy. Kdybychom tam řekli – sorry, nemáme vagony – to by nebylo korektní. Máme určitou odpovědnost, aby systém podle očekávání nebo aspoň blízko očekávání fungoval. To, co říkáme o úsporných opatřeních a změnách koncepce, to je záležitost na příští období. Už dnes začínáme připravovat jízdní řády na příští rok, bereme oblasti jako ucelené celky, už se bavíme s autobusovými dopravci, aby byly návaznosti. Sami se snažíme jít dopředu a děláme práci za integrátora. V tom vidíme logický vývoj.

Petr Žaluda: Kromě politiků musíme přesvědčit vás, novináře, abyste o tomto problému psali tak, jaký je. To je strašně důležité, protože co si lidi nepřečtou, to neexistuje. Za druhé – to, co dráhy v minulých letech odváděly, je úžasné. Když si vezmete, s jak starými vagony a lokomotivami fungují, s jakým nedostatkem finančních prostředků, tak ony jsou sice vnímány, že tam skoro nic nefunguje, ale 90 procent vlaků jede včas.

Se 6 nebo 8 miliardami, které dostávají od krajů a státu, dráhy fungují, a je to zásluha těch lidí – jsou to fandové, kteří svou práci dělají, protože je to baví, přestože si každý den o sobě čtou v novinách, jak je to na drahách hrůzostrašné – a to chceme také změnit. Ta cena, za kterou železnice trpí, je obrovská.

Petr Moravec: Strojvedoucí pendolina kontra strojvedoucí staré lokomotivy. První přijde vyžehlený, sedne na stanoviště, zapne počítač a jede. Ten druhý si bere s sebou tašku s vercajkem, protože neví, co se po cestě stane, a jemu velí stavovská čest – dojet. Pendolino odstaví.

Dotaz: Mají kraje větší možnost vás sankcionovat?

Petr Žaluda: Sankcionovat dráhy ano, ale za to, za co mohou. Řada zpoždění, což jsou primární problémy, je způsobena opravou a výstavbou železničních tratí, tedy záležitost SŽDC. Chceme odpovídat za to, za co můžeme. I takhle by měla být informována veřejnost. Zatím se to vnímá tak, že ČD mohou za všechno, co se děje na kolejích, což není úplně pravda.

Dotaz: Byl plán efektivnější spolupráce Českých drah a Správy železniční dopravní cesty. Aby ke zpožděním nedocházelo.

Petr Moravec: Je to dohoda dvou organizací, které vzájemně spolupracují. Správa železniční dopravní cesty by nám měla poskytovat službu – my jsme její zákazník. Dříve to tak nebylo. SŽDC vznikla odčleněním od ČD, lidé se vzájemně znali, tam ten vztah nastaven nebyl. Budeme se snažit, aby, když se třeba dělá neplánovaná výluka, tak nám SŽDC sleví, případně uhradí škodu. Když je na silnici objížďka a autobus veřejné služby najede o tři kilometry víc, tak mu to kraj uhradí. Jsou to zvýšené náklady nezaviněné dopravcem. Zpožděním vzniká nespokojenost, image drah se zhoršuje a je těžké ji napravit.

Už se pracuje i na tom, abychom v rámci informovanosti veřejnosti vysvětlili, proč se vlaky zpožďují. Jestli je chyba na naší straně nebo na straně infrastruktury anebo bez zavinění.

Dotaz: Proč se preferují dálkové autobusy?

Petr Moravec: Průměrná přepravní vzdálenost je asi 38 – 40 km, kterou ujede jeden člověk. Když je nad tímto číslem, je to efektivnější, když pod ním, je to neefektivní. Mám-li paralelní běh deseti autobusových dopravců a jednoho vlaku, tak tvrdím, že jeden vlak je levnější než 10 autobusů už z toho titulu, že tam platím deset řidičů. To je úvaha, kterou se chceme ubírat. Proč v Německu neexistují dálkové autobusy? Protože to obslouží efektivněji vlak. Proč u nás soupeří Student Agency s ostatními dopravci na dálkových trasách? Protože tam není adekvátní nabídka v železniční dopravě. Jsou tratě, které by zasloužily lepší nabídku z naší strany.

Petr Žaluda: Jsme bytostně přesvědčeni, že železnice je perspektivní dopravní prostředek. Je např. nesmysl jezdit Praha–Bratislava autem. Ale nemáme prostředky, aby vlak jezdil každou hodinu, tak lidé sednou do auta. Vlaky musí někdo zainvestovat. Ale z pohledu společnosti je to bezpečnější, rychlejší, ekologičtější, spolehlivější než jakákoliv jiná doprava. I letadlo je na této trase nesmysl. V zahraničí investují efektivně. Infrastruktura je známka vyspělé společnosti.

Není to o tom, kolik máme drahých butiků v Praze, ale jakou máme infrastrukturu. Bohatší země ji mají kvalitní. Musíme přesvědčit stát, že je výhodné investovat do železnice. Je to dobré pro ekonomiku. Dočetl jsem se, že firmy provozující kamiony nemají řidiče, budou je vozit z Vietnamu. Je to hrůzostrašné, že ekonomika státu je v tomto ohledu závislá na takovém modelu, kolik sem dostaneme řidičů zvenku.

14. 02. 2008 Spoluprací Českých drah a Erzgebirgsbahn jezdí vlaky z Lipska do Chomutova...

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_7vlak.htm)

Víkendový vlak do hor

Od zahájení platnosti nového jízdního řádu 2007/2008 je omezen provoz osobní dopravy na horské trati 137, spojující Chomutov s Vejprty pouze na víkendové dny. Dva páry vlaků – jeden český a druhý německý – o sobotách a nedělích zabezpečují provoz na této romantické trati, která láká všechny příznivce přírodních krás a čistého vzduchu. Dráha je populární i mezi lyžaři nebo cykloturisty.

Připomeňme, že jde o trať neobsazenou personálem, kde se doprava zabezpečuje v režimu D3 v čele s dirigujícím dispečerem ve Vejprtech. Od 9. prosince zde všechny víkendové vlaky vedou a doprovázejí české posádky v obsazení vlakvedoucí a strojvedoucí. Ráno o osmé „vyvážíme“ z Chomutova motorový vlak, vedený vozem řady 810 směrem do Vejprt. Tento vlak v zimě používají celé skupiny běžkařů a bývá slušně zaplněn. Na jaře a v létě očekáváme nápor cyklistů, pro které budeme navíc přidávat přípojný cyklovůz řady 015, říká kontrolor vozby z chomutovského provozního pracoviště DKV Plzeň Pavel Petržílka.

Strojvedoucí v zimním období po příjezdu do Vejprt motorový vůz ČD napojí na elektrický kabel, aby nezamrzal vodní okruh, na což mají přesně deset minut. Hned poté odjíždějí „režijně“ německým vlakem do Cranzahlu, kde na ně už čeká motorová nízkopodlažní jednotka „Desiro“ dceřiné společnosti DB Erzgebirgsbahn. V Cranzahlu si s německým kolegou předáme náležitosti a bez velkých prodlev pokračujeme zpět do Vejprt a dále přes Krušné hory až do Chomutova. Odpoledne stejný vlak odvezeme do Vejprt, odkud se večer vrátíme zpět naším motorovým vozem, potvrzuje jeden ze sympatických strojvedoucích z této trati Roman Kašpárek.

Pavel Petržílka svého kolegu doplňuje: Němečtí turisté, kterých bývá na spoji běžně okolo třiceti až čtyřiceti, rádi navštěvují Kovářskou, ale třeba i okolí Křimova. Řada z nich s námi jezdí až do Chomutova, kde si mohou levněji nakoupit v obchodních centrech anebo se třeba jen projít po městě či si dojít na dobrý oběd. Vzhledem k slušnému zájmu o víkendovou dopravu na naší horské trati by nebylo marné uvažovat třeba i o nějakém spoji navíc. Obzvláště na podzim, kdy do hor vyjíždějí populární „houbařské“ vlaky, to bude velmi aktuální.

Kdo nezažil – ten neuvěří, potvrzuje okřídlené heslo pan Kašpárek v souvislosti s odpovědí na mou otázku, jak se potýkají se sněhovými těžkostmi na trati. Problematický úsek je před Křimovem, ale krizová část trati se nachází mezi Měděncem a Rusovou. Tam se nachází nechráněná náhorní planina, která je často zafoukaná sněhem do neuvěřitelné výše. V takovém případě nám musí pomáhat sněhová fréza či pluh, uzavírá strojvedoucí naše povídání.

14. 02. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_7aktua.htm)

BELGIE**Logistické zařízení pro Valonsko**

Výstavbě trimodální platformy „Garocentre“ ve valonském La Louviere nestojí už nic v cestě. Infrabel jako provozovatel železniční sítě a komunální i regionální úřady došly koncem prosince k dohodě, že budoucí terminál na Canal du Centre se nebude používat výlučně jen pro výrobu oceli, ale bude sloužit také k nakládce 15 000 kontejnerů ročně. Garocentre bude dostavěn na konci roku 2009. Letos se má rovněž rozšířit logistický park Waasland podél komunikace E 34 o 49 hektarů. První koncese na jeho využití se budou vydávat před koncem tohoto roku. Ve druhé fázi se zařízení rozšíří na 130 hektarů.

HOLANDSKO**Na Betuwelijn se počítá 1,41 € za kilometr**

Za použití nové výlučně nákladní trati z přístavu Rotterdam do německého Porúří byla pro dopravce stanovena cena na letošní rok, a sice ve výši 1,41 € za kilometr. Do roku 2011 se má tato částka zvýšit postupně na 2,33 €. Shodli se na tom po dlouhých jednáních státní provozovatel tratě ProRail a zájmové společenství podniků nákladní železniční dopravy. Trať byla uvedena do provozu v létě 2007.

NĚMECKO**Vlak z Pekingu dorazil do Hamburku přesně včas za 15 dní**

V přístavu uvítali „Peking - Hamburg - Container - Express“ zástupci zapojených drah, první starosta města Ole von Beust a dalších 200 pozvaných hostů. Podle šéfa DB H. Mehdorna má vlak ještě zatím předváděcí charakter. Prezident Ruských drah W. Jakunin zmínil potřebu dalšího zkrácení jízdní doby a také snížení ceny o cca 30 procent. Vlak absolvoval trasu Peking – Ulan Bator – Moskva – Minsk – Varšava – Hamburk.

AS: Silniční mýtné nekryje náklady dopravní cesty

I přes existující silniční mýtné, placené v silniční nákladní dopravě, daňoví poplatníci subvencují doposud nepokryté náklady dopravní infrastruktury pro nákladní vozidla třímístnou milionovou částkou. S tím přichází zájmové společenství pro železniční dopravu Aliance pro koleje (Allianz für Schiene). Odvolává se přitom na posudek švýcarského institutu ProgTrans z Basileje s názvem „Aktualizace výpočtu nákladů dopravní cesty pro spolkové silnice“ a hospodářského institutu Univerzity v Karlsruhe podle zadání spolkového ministerstva dopravy. Nepokrytí mělo obnášet v roce 2005 kolem 600 milionů € a letos má stoupnout na 1 miliardu €. Podle nových čísel to znamená, že průměrné silniční mýtné ve výši 13,5 centu na km se musí navýšit okamžitě alespoň o 2 centy na km, uvádí společenství AS ve svém tiskovém prohlášení.

DB zakládá odborný směr na TU Berlín

Deutsche Bahn (DB) jej zakládá se zaměřením na „Logistické služby a dopravu“ v Inovačním centru dopravy a logistiky při Technické univerzitě v Berlíně. Univerzitou a Německou dráhou založené zaměření má rozvíjet výzkum a inovativní řešení na úseku logistiky. DB bude financovat tento projekt v nadcházejících pěti letech částkou 1,7 milionu €. Vedoucím inovačního centra je prof. Frank Straube.

Nové překládkové nádraží v Norimberku ve stavbě

V norimberském přístavu padl na počátku roku startovací výstřel k výstavbě nového překládkového nádraží. Zařízení v hodnotě 28 milionů € (cca 700 milionů Kč) bude moci od roku 2009 denně překládat až 1640 kontejnerů ze silničních vozidel na vagony a opačně. Zařízení vytvoří větší kapacitu a ideálním způsobem propojí dopravu na dráze, po silnici a po řece. Dosavadní nákladové nádraží se bude postupně likvidovat.

Spekulace o přestěhování DB do Hamburku

Německá dráha DB nedošla podle vlastních údajů k rozhodnutí o přesunu dopravní a logistické centrály do Hamburku. Spekulace o přesunu z Berlína do přístavního města vyvolalo stavební řízení o tamní nové správní budově pro DB. Dr. Norbert Bense, člen představenstva DB, odpovědný

za dopravu a logistiku, sdělil: Dozorčí rada nás požádala o pokus nalézt příhodné umístění úseku dopravy – logistiky. Budou se prověřovat existující, jakož i potenciální nová umístění.

POLSKO

PKP chce více investovat

Celá skupina polského drážního koncernu PKP neměla za loňský rok dosáhnout hospodářské ztráty. Uvedlo to v informaci jeho představenstvo. Dále uvádí, že v letošním roce by země zdvojnásobit investice do infrastruktury a stanic na částku 4,5 miliard € (cca 112 miliard Kč). Situace koncernu se údajně výrazně změnila. Státní podnik přepravil více cestujících než před rokem, jeho finanční situace se zlepšila a investice do vozového parku a do sítí šly nahoru.

RAKOUSKO

Ökombi rozšiřuje nabídku RoLa

Rakouský operátor kombinované dopravy Ökombi rozšiřuje k počátku tohoto roku svou nabídku o 14 vlaků na 84 spojení RoLa do a z Rakouska, ale i přes ně. Mezi místy Wörgl a Brennersee se zvyšuje nabídka o 10 odjezdů na 38 vlaků. Mezi německým Regensburgem a Cargo Centrem v Grazu je nyní nabídka čtyř, což je dvojnásobek odjezdů oproti loňsku. RoLa Regensburg–Trento (jižní Tyrolsko) se rozšířila na šest odjezdů.

Letos očekává Ökombi k přepravě kolem 300 000 nákladních automobilů s tonáží kolem 10 mil. tun. Dopravu provede 870 nízkoložných vagonů („malá kola“) a 56 doprovodných vagonů RoLa pro řidiče. Přes Brenner se zvýšila poptávka o 47 procent na více než 120 000 nákladních aut. Před rokem jich bylo 82 000. Podle propočtu operátora přijde jízda nákladního auta mezi Wörglem a Brennersee na 108 € za mýtné a naftu; naproti tomu přijde RoLa jen na 74 € (79 € za jízdenku RoLa minus bonus na konto 5 €). Pokud by ovšem systém stát nedotoval částkou 70 € na vozidlo, vypadal by propočet značně jinak. Ještě více si nechává stát RoLa Švýcarsko. Do roku 2010 chce Rail Cargo Austria přepravovat s RoLa na brennerské ose 1000 kamionů denně. To odpovídá 20 procentům dnešního tranzitního provozu.

Gebrüder Weiss startuje ucelený kombi-vlak

Rakouská logistická skupina Gebrüder Weiss odstartuje v únoru 2008 ucelený kombi-vlak mezi terminály Wien Nordwest a Bludenz se zastávkou v Hall (Tyrolsko). V každém směru se nabízí pět odjezdů denně. Vlaky se pohybují nočním skokem. Gebrüder Weiss začal letos mezi místy Vídeň a Hall/Bludenz překládat zásilky na dráhu. Nyní poptávka zdůvodňuje rozšíření služby. Jako největší zákazník získal logistická skupina velké obchodní podniky Billa, Bipa, Merkur a Penny (Rewe Group Austria). Vlaky budou vybaveny dvěma garniturami po 66 úložných místech pro přestavitelné nástavby.

RUMUNSKO

Prodává se nákladní doprava CFR Marfa

Rumunsko hodlá prodat nákladní dceřiný podnik Rumunských státních drah CFR Marfa. Příjem z prodeje se očekává ve výši 1 miliardy €.

15. 02. 2008 Taurus v barvách českého fotbalového týmu pokřtí v Brně Antonín Panenka (20. února 2008)

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

Rakouskou lokomotivu Taurus v barvách českého národního fotbalového týmu EURO 2008 uvidí naši cestující poprvé příští středu 20. února na brněnském hlavním nádraží. Lokomotiva dorazí z Vídně v 9:17 dopoledne a krátce poté ji slavnostně pokřtí zástupci Českých drah a rakouských ÖBB. Kmotrem bude legenda československého a rakouského fotbalu Antonín Panenka.

Kromě převažujícího motivu české vlajky, je na lokomotivě umístěna mapa Evropy se zvýrazněnými konturami České republiky, záběr na fanoušky skandující s transparenty a vlajkou České republiky a postava fotbalisty vykopávajícího míč. Na této rakouské lokomotivě je také logo Českých drah, které na projektu společně s rakouskými drahami ÖBB spolupracují.

„Lokomotiva v barvách českého národního fotbalového týmu je součástí aktivit obou dopravců, kteří chtějí především společně informovat fanoušky o možnostech výhodného cestování na EURO 2008,“ říká Aleš Ondrůj, marketingový ředitel osobní dopravy Českých drah. „Svoje barvy mohou vidět

na jedné z nejmodernějších evropských lokomotiv například také Italové, Rakušané, Švýcaři, Chorvati, Poláci nebo Turci. Celkem bude po Evropě jezdit 17 lokomotiv v barvách jednotlivých národních týmů.“

Lokomotiva typového označení Taurus 1216 patří do řady nejrychlejších lokomotiv na světě držících rychlostní rekord 357 km/hod. V České republice ji budou cestující vídat na rychlících mezi Vídní a Brnem a vlacích mezi Lincem a Českými Budějovicemi. Kromě toho bude Taurus v našich barvách zajižďet s vlaky z Rakouska do Slovinska a Itálie.

18. 02. 2008 Z nepoužívané železniční trati zmizel čtyřtunový most (Cheb - Starý Hrozňatov)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/z-nepouzivane-zeleznicni-trati-zmizel-ctyrtunovy-most-p26-/krimi.asp?c=A080218_091800_krimi_jte)

Z opuštěné bývalé železniční trati mezi Chebem a Hrozňatovem někdo ukradl železniční most z ocelových traverz. Asi čtyři tuny železa nejspíš skončily ve sběru.

Zloději využili toho, že most byl na odlehlem a poměrně těžko přístupném místě.

O zmizení mostu dnes informoval mluvčí chebských policistů Ladislav Böhm. "Neznámý pachatel rozebral a odvezl most v době od 5. prosince loňského roku do letošního 11. ledna," uvedl policista. Způsobená škoda je podle něj asi 20 tisíc korun.

Místo železnice bude cyklostezka

S obnovením železničního provozu na trati se už nepočítá, na jejím místě by měla vzniknout část nové cyklostezky spojující Cheb s bavorským příhraničním městem Waldsassen. Město už se předběžně dohodlo s drahami, že bývalou trať odkoupí za sedm milionů korun.

"Máme předběžnou dohodu s Karlovarským krajem o sdružení prostředků. Nejdříve ale musíme trať koupit, abychom mohli žádat o dotace," řekl chebský místostarosta Miroslav Plevný.

Ukradený most radnici neodradí od úmyslu koupit trať, jejíž účetní hodnota je podle Plevného asi 40 milionů korun.

"To, co se ztratilo, byl podle mého názoru jenom šrot," řekl místostarosta Chebu Michal Pospíšil, podle něhož by se při stavbě cyklostezky musel s největší pravděpodobností letitý a značně zchátralý most nahradit novým.

Na přípravu nové cyklostezky chce město Cheb získat dotaci z přeshraničních fondů Evropské unie.

O krádež části trati se nedávno zloději pokusili také mezi Děčínem a Oldřichovem. Když tu 9. prosince přestaly jezdit vlaky, neznámý pachatel rozřezal na pěti místech koleje autogenem. Odvézt je ale už nestačil.

18. 02. 2008 Zákaznická karta ČD s aplikací In-gold je nově o 2 000 levnější

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

Celoroční neomezené cestování vlaky Českých drah v 1. i ve 2. vozové třídě je letos o 2 000 korun levnější než loni. Roční síťová jízdenka pro celou republiku, aplikace In-gold na In-kartě/Rail plus, se vyplatí při pravidelném dojíždění do práce i nepravidelných cestách na delší vzdálenost.

„Řada lidí z Moravy například v pondělí odjede za prací do Prahy a vrátí se až v pátek. Právě jim se aplikace In-gold vyplatí. Kdyby ji využívali jen pro takovéto dojíždění, vyšla by je každá jízda na asi 200 korun,“ vysvětluje Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Držitelé In-karty s touto aplikací přitom mohou volně jezdit kamkoliv a kdykoliv v celé síti ČD, a to i první třídou.“

V základní verzi letos zaplatí zákazník za aplikaci In-gold 20 000 Kč na rok. Pravidelné každodenní dojíždění do práce tak vyjde na 5 000 korun za čtvrt roku, což už se vyplatí lidem, kteří používají čtvrtletní traťové jízdenky na 69 kilometrů (a více) do druhé vozové třídy. I se slevou 25%, na kterou mají nárok díky In-kartě/Rail plus, je totiž čtvrtletní dojíždění s traťovou jízdenkou vyjde na 5 051 korun. Pokud si ale cestující kupuje traťové jízdenky do první třídy, je pro něj aplikace In-gold výhodná už od 57 kilometrů.

„Samozřejmě záleží na tom, jaké jízdní doklady naši zákazníci používají a jak často vlakem cestují. Spočítat si, kdy se aplikace In-gold vyplatí, snadno zvládne každý sám. V zásadě se dá ale říct, že pokud vás vyjde cestování vlakem na víc jak 5 000 korun za čtvrt roku, je čas nad touto nabídkou uvažovat,“ dodává Luďka Hnulíková.

Výhody In-karty/Rail plus s aplikací In-gold ve vnitrostátní přepravě

- k používání všech vlaků ČD v 1. a 2. vozové třídě
- k používání lanové dráhy ČD Liberec-Horní Hanychov - Ještěd
- k bezplatné přepravě jednoho spoluzavazadla a jednoho psa

Výhody In-karty/Rail plus s aplikací In-gold v mezinárodní přepravě

- slevu 25 % z mezinárodních jízdének do 25 zemí Evropy s využitím slevy Rail plus
- slevu 20 % ze základního jízdného ve vlacích na Slovensku (při odbavení z České republiky ze státní hranice do cílové stanice na Slovensku nebo při odbavení pokladnou na Slovensku na státní hranici s Českou republikou)
- slevu na jízdenku EURegio a City Star ÖBB po Rakousku
- slevu na prázdninovou síťovou jízdenku po Rakousku Jugend serien netzkarte při zakoupení ve výdejních jízdének ČD (nelze uplatnit v Rakousku)
- slevu na jízdenku City Star SBB/CFF po Švýcarsku
- slevu na jízdenky City Star HŽ po Chorvatsku (přes Slovensko a Maďarsko)
- podání žádosti o In-kartu s aplikací In-gold

19. 02. 2008 České dráhy rozdávají další sérii Jízdének pro hodné děti

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp_jizdenky_pro_hodne_deti_2)

Další dva nové druhy „Jízdének pro hodné děti“ rozdávají průvodčí Českých drah malým dětem, které zatím jezdí vlakem zadarmo. Z jedné strany najdou barevný obrázek z prostředí železnice a z druhé jednoduchou básničku.

Autoři jízdének už loni vytvořili první dvě varianty, takže si děti mohou doplnit malou sérii. Balíčky s „Jízdenkami pro hodné děti“ dostaly všechny vlakové čety a pokladní v železničních stanicích po celé republice. Celkem jich rozdají 200 tisíc.

„Loni na jaře jsme se rozhodli zkušebně vydat dětské jízdenky a tento nápad se setkal s velkým úspěchem. Všechny jsme tehdy rozdali během několika dnů,“ říká Jiří Ješeta z Odboru komunikace ČD. „Dětské jízdenky ale nejsou jediným způsobem, kterým se snažíme oslovit nejmladší cestující. Společně s Českým červeným křížem jsme například vytvořili brožuru Bezpečná železnice - První pomoc, která má děti poučit o zásadách bezpečného cestování po železnici.“

Pro děti od 7 do 12 let vydávají České dráhy od ledna také zbrusu nový měsíčník Můj vláček. V časopisu jsou například rady jak najít vlakový spoj přes internet, soutěže o bezpečnosti, křížovky nebo Pohádky pana přednosty.

19. 02. 2008 „NET VLAK“ - cesty za poznáním

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=53156>)

Od 10. března do 21. března 2008, vždy od 9:00 hod. v 7 železničních stanicích ČR.

Cesty za poznáním lidí a míst prostřednictvím cestování a surfování po Internetu.

Dovolujeme si Vás a Vaše přátele co nejsrdečněji pozvat do „NET VLAKu“.

NET VLAK vypravíme 10. 3. 2008 v 9:00 hod. v Brně na hlavním nádraží.

Lektoři Chráněných ICT pracovišť Deep v NET VLAKu:

- propagují cestování a dopravu po železnici, včetně přepravy zdravotně handicapovaných osob. Vozíčkáři si mohou vyzkoušet zvedací plošinu umožňující bezbariérový nástup do vlaku. Zrakově handicapovaní mohou využít navigační služby SONS

- seznamují širokou veřejnost s novými komunikačními a informačními technologiemi, které jsou vhodné pro cestování

- poradí se službami spojenými s Internetem, včetně systémů plánování cest (www.vlak.cz – IDOS), rezervace jízdenek a služeb pro handicapované (www.cd.cz/bezprekazek), nákupu jízdenek přes eshop Českých drah (www.eshop.cd.cz)

NET VLAK je určen všem, kteří se zajímají o nové technologie a cestování. V bezbariérovém NET VLAKu se rádi setkáme zejména se:

- zdravotně handicapovanými občany
- seniory
- ženami na MD nebo s RP
- žáky základních, středních i vysokých škol

20. 02. 2008 Antonín Panenka pokřtil Taurus v barvách českého fotbalového týmu...

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

Zástupci Českých drah a rakouských ÖBB dnes pokřtili lokomotivu Taurus v barvách českého národního fotbalového týmu EURO 2008. Lokomotiva dorazila po deváté ráno na hlavní nádraží v Brně, kde na ni čekal i její „kmoť“ Antonín Panenka. Lokomotiva je součástí společné propagační kampaně výhodného cestování vlakem na zápasy evropského šampionátu.

„Je to výborný nápad,“ pochvaloval si Taurus v českých barvách Antonín Panenka, legenda československého a rakouského fotbalu a současný prezident Bohemians 1905. „Spojení jedné z nejrychlejších evropských lokomotiv a fotbalu, jako rychlé a dynamické hry, mi připadá trefné. Tím, že bude zajíždět kromě Česka a Rakouska také do Itálie a Slovinska, udělá reklamu nejen železnici, ale i celé České republice a hlavně našemu fotbalu.“

Organizátoři Mistrovství Evropy ve fotbale EURO 2008 počítají s tím, že budou zápasy přímo na stadionech sledovat desetitisíce fanoušků. Velká část z nich přitom do místa konání přijede právě vlakem. „Český tým vyběhne na trávník už 7. června v Basileji. Naši fanoušci tak mohou využít přímý vlak Euronight Johannes Kepler, který odjíždí z hlavního nádraží v Praze ve 20:25 a do Basileje přijíždí ráno před půl jedenáctou. Když si cestující zaplatí lehátko nebo lůžko, celou cestu pohodlně prospí,“ doplňuje Aleš Ondrůj, ředitel Odboru marketingu v osobní dopravě ČD.

"Už delší čas se rakouské dráhy pečlivě připravují na Mistrovství Evropy 2008. Taková akce je pro nás velkou šancí a výzvou. Nabídneme několik tisíc vlaků a návazných autobusů tak, abychom zabezpečili spolehlivou přepravu pro očekávaný milion návštěvníků,“ říká Josef Halbmayr, člen představenstva ÖBB pro osobní dopravu. „Lokomotivy v barvách národních fotbalových týmů budou jezdit po celé Evropě a jsou tak s nadsázkou fotbalovým symbolem mobility. Lokomotivu ve svých barvách bude mít všech 16 účastnických zemích. Jak bude vypadat společná sedmnáctá, bude ještě překvapení.“

Nabídka Českých drah pro UEFA EURO 2008®

Budu hodně cestovat, protože chci vidět co nejvíce zápasů

Nejvhodnější jízdenkou je v tomto případě síťová jízdenka pro celé Rakousko nebo Švýcarsko s názvem InterRail. Cestovat můžete bez omezení a placení jakýchkoli příplatků (rezervace se platí v plné výši) po celé železniční síti v Rakousku a Švýcarsku. V rámci platnosti jednoho měsíce můžete uskutečnit libovolný počet jízd na rakouských nebo švýcarských tratích v dny, které si zvolíte. Pokud plánujete během šampionátu návštěvu v obou zemích, můžete si pořídit jízdenku InterRail Euro08, která platí pro oba státy a její cena je výrazně výhodnější. InterRail lze zakoupit s 3-, 4-, 6-, a 8-denní platností jak pro 2., tak i pro 1. třídu. Jízdenka InterRail se vydává na jméno a je nepřenositelná.

	InterRail pro Rakousko nebo Švýcarsko	InterRail Euro08 Rakousko + Švýcarsko
3 dny	1. tř. 147 €	1. tř. 255 €
	2. tř. 109 €	2. tř. 189 €
	mládež 71 €	mládež 125 €
4 dny	1. tř. 188 €	1. tř. 285 €
	2. tř. 139 €	2. tř. 209 €
	mládež 90 €	mládež 139 €

6 dní	1. tř. 255 €	1. tř. 363 €
	2. tř. 189 €	2. tř. 269 €
	mládež 123 €	mládež 175 €
8 dní	1. tř. 309 €	1. tř. 404 €
	2. tř. 229 €	2. tř. 299 €
	mládež 149 €	mládež 194 €

Děti platí 50% z ceny pro dospělé.

Mám svého favorita, vím kdy hraje a jízdenku kupuji v předstihu

Jízdenku City Star může využít jednotlivec i malá skupina (nevýše 5 dospělých osob), kdy je zvýhodnění největší, protože každý 2. až 5. cestující má slevu 50% z jízdného prvního cestujícího. Další zvýhodnění navíc získají cestující s In-kartou/Rail plus. City Star je nutné zakoupit nejméně 3 dny před odjezdem a mezi cestou tam a zpět musí být neméně jedna noc ze soboty na neděli strávená v cílové stanici. Veškeré rezervace se platí v plné výši. Jedete-li na Euro z Ostravy do Vídně, zaplatíte tak se zpáteční jízdenkou City Star 1 194 Kč.

Chci si užít atmosféru, vyrazit někam blízko a navíc moc neutratit

Nejvhodnější variantou je jízdenka EURegio Rakousko, která se vydává jednosměrně i jako zpáteční jízdenka. Zakoupit ji lze pouze pro 2. třídu a platí v kategoriích vlaků EC, Ex, R, Sp, Os. Zpáteční jízdenky je možné koupit na níže uvedených tratích do vyjmenovaných stanic v Rakousku:

- Znojmo - Šatov - Retz - Platt - Hollabrunn - Stockerau - Wien Nord - Wien Mitte - Wien Südbahnhof
- České Budějovice - Kaplice - Rybník - Horní Dvořiště - Summerau - Freistadt - Pregarten - Linz Hbf
- Plzeň - České Budějovice - České Velenice - Gmünd NO - Schwarzenau - Göpfritz - Eggenburg - Ziersdorf - Tulln - Wien FJB

Držitelé In-karty/Rail plus zaplatí v Rakousku jízdné se slevou 77%. Při cestě z Plzně do Vídně a zpět zaplatíte s In-kartou/Rail plus pouhých 720 Kč.

Jízdenku Wien Spezial je možné zakoupit v úseku Brno – Břeclav – Hohenau – Wien Südbahnhof. Platí ve 2. třídě všech kategorií vlaků (pro spoje SC je nutné zakoupit povinnou rezervaci). Wien Spezial se vydává i ve variantě s celodenní jízdenkou pro vídeňskou MHD.

Akviziční sleva Wien SCspezial nabízí omezený kontingent míst v relacích Praha -Wien či Brno - Wien. Je určena pouze cestujícím ve 2. vozové třídě ve vlacích SuperCity. Z Brna do Vídně stojí 297,- a z Prahy do Vídně 593 korun.

Chci jet na první utkání ČR a současně mít dostatek času na prohlídku města

Český národní tým hraje své první utkání ve švýcarské Basileji. Přímý vlak (Euronight) z Prahy odjíždí ve 20.25 hod. s příjezdem do Basileje v 10:37 hod. Při včasném nákupu můžete s jízdenkou SparNight cestovat do Švýcarska již od 29 € v sedačce, od 39 € v lehátku a od 69 € v lůžku. Výměna ani vrácení jízdenek není možná. Předprodej je zahájen 3 měsíce před odjezdem vlaku, kontingent jízdenek je omezený. Stená nabídka platí i pro cestu z Prahy do Curychu.

Ještě nevím kdy pojedu a zda do Rakouska nebo Švýcarska – vyrazím na poslední chvíli

Všichni držitelé In-karty s aplikací Rail plus mohou využít při cestě do Rakouska nebo Švýcarska slevu 25%. Z Českých Budějovic se tak do Salcburku dostanete již za 26,50 € jednosměrně.

20. 02. 2008 Velikonoce na Křivoklátě (Praha-Braník - Křivoklát, 498.022, 22. - 24. března 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=43189>)

České dráhy ve spolupráci s hradem KŘIVOKLÁT připravily již tradiční výlet parním vlakem s rychlíkovou lokomotivou ALBATROS (řada 498.022) o velikonočních svátcích na Křivoklát. Připraveny jsou tři jízdy v sobotu 22. 3., v neděli 23. 3. a v pondělí 24. 3. 2008. Parní expres vyjíždí z nádraží Praha-Braník v 9.24 hod. Po zastavení na nádraží ve Vršovicích (9.42 hod.), na Smíchově (9.57 hod.) a v Berouně (10.51 hod.) přijede parní vlak v 11.26 hod. na Křivoklát.

Na hradě je pro návštěvníky připraven řemeslnický jarmark, kde budou k vidění řezbáři, hrnčíři, košíkáři, perníkáři, kováři, maléřečky kraslic a další řemeslníci. V prostorách hradu bude i bohatý kulturní program – kramářské velikonoční písně, divadlo, dobové tance a ukázka stříhání oveček.

Na dolním nádvoří bude možno navštívit galerii Nakřivo, čajovnu, svíčkařství a kovárnu. Občerstvit se je možno v hradním šenku, nebo cestou ve dvou bufetových vozech parního vlaku.

Jízdní řád

TAM		22. – 24. března 2008		ZPĚT
9.24	odj.	Praha-Braník	přij.	17.46
9.40	přij.	Praha-Vršovice	odj.	17.33
9.42	odj.	Praha-Vršovice	přij.	17.23
9.49	přij.	Praha-Smíchov	odj.	17.16
9.57	odj.	Praha-Smíchov	přij.	17.07
10.35	přij.	Beroun	odj.	16.29
10.51	odj.	Beroun	přij.	16.06
11.26	přij.	Křivoklát	odj.	15.31

Ceník jízdného

Základní cena:

- Zpáteční jízdenka ... 240 Kč

K základní ceně jsou uznávány slevy a doplatky – ZTP, děti, žáci, důchodci, psi, roční síťová jízdenka.

Obchodní nabídky:

- Rodinná zpáteční jízdenka (max. 2 dospělí a 2 děti 6-15 let) ... 490 Kč

- Jednosměnová jízdenka ... 200 Kč

- Místenka ... 20 Kč

Děti ve věku 6 – 15 let mají 50 % slevu.

Děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení.

K obchodním nabídkám neplatí žádné další slevy ani tarifní výhody.

Vlak bude sestaven ze historických vozů 3. třídy s dřevěnými lavicemi včetně 2 vozů bufetových. Kromě občerstvení zde bude v prodeji i pamětní pohled „Výlet na Křivoklát“ a razítko vydané u příležitosti parní jízdy. Předprodej jízdenek a místenek bude zahájen 25. února v osobní pokladně na nádraží Praha-Braník denně od 7 do 18 hodin. Rezervace jízdenek není možná.

Informace o jízdách a předprodeji jízdenek - stanice Praha-Braník tel.: 972 228 853 (pokladna), 972 228 851 (výpravčí), 972 228 850 (dozorčí).

20. 02. 2008 Železniční trať z Prahy do Kladna ve stopě Buštěhradské dráhy s konečnou na Masarykově nádr.

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_20_02_2008.htm)

Modernizovaná železniční trať z Prahy do Kladna se zastávkou na ruzyňském letišti povede zřejmě ve stopě Buštěhradské dráhy s konečnou stanicí Masarykovo nádraží. Navrhuje to studie, kterou ministerstvo dopravy zadalo Dopravní fakultě ČVUT na podzim 2007. Praha 6 návrh akceptuje. Trať bude zřejmě hotova do roku 2013. Konečná podoba tratě bude známa v příštích dvou týdnech.

„Výsledek studie Dopravní fakulty ČVUT, kterou připravovali experti na danou problematiku, budeme respektovat. Jsme rádi, že byla naše snaha na rychlé posunutí celé problematiky ze strany ministerstva dopravy a dalších subjektů, vyslyšena,“ říká starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa. "Doprava mezi Kladnem a Prahou, přes mezinárodní letiště v Ruzyni, je pro ministerstvo dopravy hlavní prioritou následujících let,“ řekl k tomu ministr dopravy Aleš Řebíček.

Výsledky studie ČVUT schválili na svém jednání ve středu 13. února 2008 radní městské části Praha 6. Radní akceptovali závěry posuzovatele variant, že nejvýhodnější se jeví trasa ve stopě Buštěhradské dráhy s konečnou železniční stanicí Masarykovo nádraží. K finální dohodě o vedení celé trasy a o podmínkách její realizace by mělo dojít na jednání zástupců ministerstva dopravy, Hlavního města Prahy, Městské části Prahy 6, Středočeského kraje, Dopravního podniku hlavního města Prahy a SŽDC.

Podobně se vyjadřuje také ministerstvo dopravy. Starosta Prahy 6 o výsledku studie již jednal po telefonu s ministrem dopravy Alešem Řebíčkem. A obě strany se shodly, že na dalším jednání s ostatními partnery doporučí pokračovat v přípravách navržené varianty Buštěhradské dráhy.

Z největší části v Praze povede trasa přes městskou část Praha 6. Starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa proto na jednání požadoval, aby nová trasa byla k obyvatelům městské části co nejšetrnější. „Podle plánovaných záměrů bude trať zasahovat do oblasti Městské části Prahy 6 z více než 80 procent své celkové délky na území Prahy. Proto jsem pro její výstavbu a vedení tratě požadoval, aby zajistila šetrnost vůči obyvatelům městské části,“ říká Tomáš Chalupa.

Podle aktuální studie Dopravní fakulty ČVUT, jejíž závěry představitelé ministerstva dopravy a MČ Praha 6 potvrdili, tyto požadavky varianta Buštěhradské dráhy splňuje. Nadále se však bude jednat o délce a způsobu řešení povrchové i podpovrchové úpravy a počtu zastávek.

21. 02. 2008 Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce SZZ v žst. Mladá Boleslav – Debř

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008020009>)

21. 02. 2008 Rekonstrukce nádražní budovy Opava východ skončila

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

Kompletně zrekonstruovaná nádražní budova nejdůležitější opavské stanice byla dnes slavnostně otevřena. Definitivně tak skončila rekonstrukce, která začala v roce 2004. Souběžně bylo také kompletně opraveno kolejiště, nástupiště pro cestující a trať mezi Ostravou a Opavou elektrifikovala Správa železniční a dopravní cesty. Rekonstrukce budovy stála 77 milionů korun.

„Nádražní budovu bylo nezbytné zrekonstruovat, ale nešlo jen o její technický stav, ale také o prostorové a technické řešení, které je teď po rekonstrukci mnohem efektivnější,“ říká Gabriel Jursa, ředitel Regionální správy majetku ČD v Olomouci. „Výpravní budova byla postavena v roce 1855 a rozšířena v letech 1892 až 1893. Později ale prošla řadou změn a ne vždy citlivých zásahů. Proto byla na základě dochovaných fotografií a dobové projektové dokumentace navržena obnova vstupního vestibulu do jeho původní podoby.“

Vzhledem ke stáří budovy provedli restaurátoři za asistence pracovníků Národního památkového ústavu odborný restaurátorský průzkum, který odhalil pod pozdějšími nátěry historickou malbu.

Dodavatelem rekonstrukce byla akciová společnost OHL ŽS a projekt připravilo PROJEKTSTUDIO v čele s Pavlem Krátkým. Projektanti museli respektovat připomínky Národního památkového ústavu i Útvaru hlavního architekta města Opavy.

„Při rekonstrukci opavské výpravní budovy jsme mohli využít jak bohaté zkušenosti našich pracovníků s železničními stavbami, tak i s rekonstrukcí historických objektů. Budova je teď nejen funkční, ale získala zpět i svou historickou krásu,“ doplňuje František Ledabyl, první místopředseda představenstva a obchodní ředitel OHL ŽS, a.s.

Vnitřní prostory byly upraveny tak, aby lépe odpovídaly potřebám dnešního provozu a aby je bylo zároveň možné využít pro další firmy a podnikatele. Ve spolupráci se stávajícími nájemci byla opravena pobočka České pošty, ordinace lékařů a zcela novou tvář mají také nádražní restaurace a jídelny. Nově slouží cestujícím pobočka autobusového dopravce TQM, prodejna tiskovin Relay, občerstvení Fornetti, samoobsluha Pont a nové informační centrum a čekárna ve vestibulu budovy.

Vlastní rekonstrukci odstartovala oprava střechy v říjnu 2004, během níž byla opravena konstrukce krovu a kompletně vyměněn střešní plášť budovy a přístřešku. Dále prošla přeměnou elektroinstalace a vzduchotechnika, nové jsou rozvody informačních a sdělovacích systémů, repasována byla okna, vyměněny vstupní dveře a v neposlední řadě byla zcela obnovena také fasáda budovy, včetně štukatérských prvků a kamenného soklu. Rekonstrukcí prošly zpevněné plochy bývalého prvního nástupiště, repasovány byly původní litinové sloupy a doplněno zábradlí. Sanována byla vlhkost v suterénu a nová je také venkovní kanalizace s čerpáním podzemních vod.

21. 02. 2008 Seminář o integrovaných dopravních systémech (Lázně Bohdaneč, 12. - 14. května 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_8semin.htm)

Ve spolupráci s Ministerstvem dopravy České republiky pořádá ve dnech 12.–14. května 2008 Institut Jana Pernera (IJP) v hotelu TECHNIK v Lázních Bohdaneč XV. seminář – Integrované dopravní systémy.

Obdobně jako v letech předchozích bude i letošní seminář setkáním organizátorů přípravy a provozování integrovaného dopravního systému hromadné přepravy osob (IDS). Chce být významnou příležitostí k výměně zkušeností a poznatků se zaváděním tohoto systému v regionech České republiky. Svým odborným zaměřením je seminář určen především pro organizátory stávajících IDS, pracovníky institucí, které takový dopravní systém vytvářejí či zvažují jeho realizaci, a pro zástupce dopravců.

Závěry semináře budou publikovány na internetových stránkách Institutu Jana Pernera: www.perner.cz. Podrobnosti, dotazy a bližší kontakty o semináři obdrží zájemci u organizátorů: ing. Gabriel (MD IJP, o. p. s. – reg. středisko Praha), e-mail: jaroslav.gabriel@mcdcr.cz, tel. 225 131 443 nebo 602 693 683, případně v sekretariátu IJP, tel. 224 228 798, nebo u odborného garanta: doc. ing. Kavalec, CSc, e-mail: kavalec@gr.cd.cz, tel. 972 233 936.

21. 02. 2008 Čerčanská červencová černá sobota

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_8cerca.htm)

Byla to docela obyčejná sobota, jako mnoho jiných. Alespoň v Poučném listu číslo 10/2007 k mimořádné události se nedočteme o počasí, které by se nějak vymykalo z běžného červencového: 14. 7. 2007. Něco přece – výluka první traťové koleje Čerčany–Senohraby.



Železniční stanice Čerčany leží na dvoukolejné trati Praha–Benešov u Prahy (č. 221). Směrem k začátku trati je sousední stanicí Benešov u Prahy, ke konci trati Senohraby. Tímto směrem (z Čerčan na Prahu) jezdily za výluky všechny vlaky po druhé traťové koleji.

Zabezpečovací zařízení je v Čerčanech elektromechanické, stanice je vybavena světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou. Znamená to, že pro vjezd do stanice se vlaková cesta zabezpečuje závěrem výměn pro opačný směr jízdy a vjezd se dovoluje přivolávací návěstí. Volnost koleje pro všechny jízdy vlaků zjišťují ve svých obvodech signalisté a výpravčí.

V 9.34 h přijel do Čerčan od Prahy mírně opožděn (+ 15 min.) vlak 9119 a podle výlukového rozkazu ukončil jízdu, po chvíli popotáhl o 114 metrů ke stavědlu 1 (směrem na Benešov). Tam byl rozdělen na dvě soupravy, a to pro vlaky Sv nsl. 9119 (do Benešova) a Os 9122 (na Prahu).

Tím byla ukončena složitější dopravní situace a hlavní výpravčí se dohodl s výpravčím vnější služby, že odejde ze stanice a nakoupí něco k jídlu. Peronista dopravní situaci znal, sloužil tedy sám, a přijel R 633 ze Senohrab po nesprávné (2. traťové) koleji. V dopravním deníku podepsal volnost 1. staniční koleje, přestože věděl, že je obsazena dvěma rozpojenými pantografovými soupravami. Zapomněl, nešel se podívat do kolejiště...?

Pak telefonicky nařídil oběma signalistům přípravu a postavení vlakové cesty pro vlak R 633, který už zastavil u vjezdového návěstidla do Čerčan ve směru od Senohrab. Ani signalista stavědla č. 1 nezjistil obsazení koleje ve svém obvodu, na který viděl. Po postavení vlakové cesty svítila na odjezdovém návěstidle S1 do Čerčan návěst Volno a na vjezdovém návěstidle S od Senohrab z první traťové koleje (platné i pro druhou) přivolávací návěst.

Strojvedoucí R 633 vjížděl do stanice (na zhlaví je oblouk), čerčanský výpravčí mu vysílačkou sdělil: „Fíro, máš na odjezdu volno,“ a na to začal vlak zvyšovat rychlost. Jakmile strojvedoucí uviděl stojící soupravu na první koleji, použil rychlobrzdu, ale pro krátkou vzdálenost se mu nepodařilo zastavit.

V 10.06 h došlo k prudkému nárazu, při kterém bylo hnací vozidlo soupravy vlaku pro Os 9122 zcela zdemolováno a v jeho troskách byl usmrcen strojvedoucí. Strojvedoucí R 633 zůstal po nárazu zaklíněn za řídicím pultem zničeného stanoviště. Pět cestujících ve vlaku bylo zraněno.

Na závěr Poučného listu je podrobný výčet všech pochybení a hrubých porušení předpisových ustanovení, které vedly k uvedené tragické srážce. Viníky jsou především výpravčí, který řídil drážní

dopravu a nezjistil předepsaným způsobem volnost vlakové cesty, a signalista st. 1, který se rovněž nepřesvědčil o volnosti vlakové cesty. Spoluviná strojvedoucího vlaku R 633 spočívá v tom, že nedodržel čl. 151 předpisu D1: V žst. s rychlostní návěstní soustavou, když vlak minul obvod výhybek přilehlých k vjezdovému (cestovému) návěstidlu, musí strojvedoucí jet do úrovně konce vlakové cesty tak, aby nepřekročil rychlost 40 km/h, je-li na vjezdovém (cestovém) návěstidle „přivolávací návěst“ a vjíždí-li vlak jiným než přímým směrem na hlavní kolej nebo na jinou než hlavní kolej.

Strojvedoucí nedodržel také definici Vyhlášky 173/1995 Sb.: Přivolávací návěst – jízda podle rozhledových poměrů – je nezabezpečená jízda drážního vozidla řízená pouze rozhledem osoby řídící drážní vozidlo tak, aby drážní vozidlo zastavilo před jiným drážním vozidlem ohrožujícím jeho jízdu a podle možností i před jinou překážkou.

22. 02. 2008 Zahájení stavebního řízení: Optimalizace trati st. hr. SR – Mosty u J. – Bystřice n. O. 2. část...

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/021107oznameni.pdf>)

22. 02. 2008 Vykojený vlak komplikoval provoz mezi Prahou a Ostravou (Lukavice na Moravě)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/133812-vykojeny-vlak-komplikoval-provoz-mezi-prahou-a-ostravou.html>)

Ve stanici Lukavice na Moravě na Šumpersku vykojil v pátek před polednem nákladní vlak. Nikdo nebyl zraněn. Provoz na koridoru se obnovuje, jedna kolej je stále zablokována, vlaky budou jezdit kyvadlově po původních trasách. Novinky o tom informoval Radek Joklík z tiskového centra Českých drah.



Doprava se zrychlila po druhé hodině, když se ve stanici Lukavice podařilo zprovoznit dvě koleje, na trati jezdily osobní vlaky i rychlíky.

Ve stanici vykojily dva prázdné vagóny nákladního vlaku jedoucího z Děčína do Horní Lidče. "V té chvíli jel po druhé traťové koleji v protisměru vlak EuroCity. Strojvedoucí rychlíku stačil před vykojeným vlakem zabrzdit, rozbilo se pouze okno na lokomotivě, zatím nevíme od jakého předmětu," řekl Joklík.

Situace je nepříjemná, protože v pátek jezdí na této trase velké množství cestujících, kteří na víkend odjíždějí z Prahy.

"Na trati stál vlak EC Comenius z Krakova, který v 13:22 odjel a jede původní trasou. Dálkové vlaky v úseku Zábřeh a Mohelnice budou zastavovat i ve stanicích, ve kterých normálně nestaví," řekl Novinkám Joklík.

Vlaky budou mít zřejmě zpoždění v řádu desítek minut.

26. 02. 2008 Šéf drah se po letech odstěhuje od svého ministra

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sef-drah-se-po-letech-odstehuje-od-sveho-ministra-f6l-ekonomika.asp?c=A080226_092439_ekonomika_mr)

Ať jdete na ministerstvo dopravy či k šéfům Českých drah, musíte zabrat za kliku stejných mohutných dveří od rozlehlé budovy na pražském nábřeží Ludvíka Svobody. Během pár let by se ale společná vrátnice pro obě instituce mohla po několika dekadách stát minulostí.

České dráhy totiž vlastní třetinový podíl v developerské společnosti CR-City, která razantním způsobem přestavuje oblast mezi pražským hlavním nádražím a Italskou ulicí. V dříve nevyužívané lokalitě se dokončují první bytové domy, stát zde bude i hotel a administrativní centrum.

A právě do něj by se mohli přesunout úředníci z ředitelství drah. "Rozhodnuto o tom ale ještě není, uvidíme, co pro nás bude nejvýhodnější," říká mluvčí drah Ondřej Kubala.

Podle něj je cílem firmy dostat co nejvíce lidí pod jednu střechu. Dráhy nemají kanceláře pouze vedle ministerstva, ale i v řadě dalších budov v Praze. První z nich už přitom úředníci opustili. "Sestěhovali

jsme zaměstnance z Hyberské ulice do jiných budov a pro prodej tohoto domu nyní hledáme nejvýhodnější nabídku," uvedl Kubala.

V případě, že by se dráhy rozhodly pro přesun do blízkosti hlavního nádraží, nestalo by se tak podle Kubaly dříve než v roce 2012.

Podle zástupců ministerstva dopravy však mají dráhy na nábřeží nájemní smlouvu pouze do konce roku 2010. "Jejich stěhování podporujeme, nemůžeme ale vyloučit ani to, že dojde k prodloužení smlouvy," řekl mluvčí ministerstva Karel Hanzelka.

Roční nájemné, které platí dráhy ministerstvu, činí 35 milionů korun. To, že vedení drah a ministři lidé sedí na stejném patře, prý nemá ani žádný vliv na to, jak probíhají jejich vzájemná jednání.

"Asi vás zklamou, ale sídlíme v opačných koncích budovy, takže se náhodně nepotkáváme vůbec. Když se chceme vidět, normálně si domlouváme termín," říká ministr dopravy Aleš Řebíček.

26. 02. 2008 Loterie "Nostalgie"

Nostalgie pomáhá

Staré časy mají magickou moc. Stejnou mocí na nás působí také staré věci, v jejichž přítomnosti cítíme příjemnou nostalgii a stýskání si po starém dobrém světě. Pro ty, kteří jsou okouzleni historickými kolejovými vozidly nebo jen jednoduše rádi jezdí vlakem, je zde nová sběratelská loterie společnosti Gamestar s názvem „Nostalgie“. Na jejich stíracích losech lze nalézt sérii fotografií takových železničních skvostů, jako je parní vůz „komarek“ z roku 1903, klasická parní lokomotiva „čtyřkolák“ nebo legendární rychlíkový „albatros“. Koupě losu „Nostalgie“ umožní šanci vyhrát některou z cen v celkové hodnotě 20.000.000,- Kč, hlavní výhrou je pak 1.000.000,-Kč.

Los je možné zakoupit na více než 1.200 pokladnách ČD za cenu 20,-Kč. Po setření herního pole losu Nostalgie se objeví devět herních symbolů, peněžitých částek. V případě třech stejných, vyhrává los hodnotu, kterou ukazují. Nalézt může také zobrazení mašinky – jeden takový symbol znamená automatickou výhru ve výši 100,- Kč.

Kromě možné výhry může hracího hrát také příjemný pocit z příspěví na dobrou věc. Společnost Gamestar a.s. se totiž rozhodla podpořit rekonstrukce lokomotiv a kolejových souprav, dochovaných do současnosti. Část zisku proto bude věnována nadaci Okřídlené kolo, která vznikla právě s cílem shromažďovat finanční i nefinanční prostředky na opravu a údržbu historických vozů. Zakoupením losu lze tedy přispět nejen na jejich rekonstrukci a zabránění dalším nevratným poškozením, ale také jejich představení veřejnosti v blízké budoucnosti.

Výhry do 500,- Kč budou vyplaceny přímo v pokladnách Českých drah, pro výhry vyšší kontaktujte společnost Gamestar.

Kontakty a více informací na www.stiracilosy.cz nebo infolinka 225 275 214.

26. 02. 2008 1. změna jízdního řádu (3. března 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=53435>)

V pondělí 3. března 2008 vstoupí v platnost 1. změna jízdního řádu 2007/2008. Tištěnou změnu knižního jízdního řádu si můžete vyzvednout ve vybraných osobních pokladnách ČD po předložení ústřížkového kupónu z jízdního řádu. Změnu i upravené jízdní řády pro jednotlivé tratě naleznete v elektronické podobě i na internetových stránkách www.cd.cz/jr.

Po dokončení distribuce tištěné 1. změny jízdního řádu 2007/2008 požádal KÚ Zlín o mimořádnou změnu ve vedení vlaků ve Zlínském kraji na tratích 303, 330, 340, 341, 346 a 845. Na základě tohoto požadavku byl zpracován dodatek k 1. změně s platností od 3. března 2008, který je umístěn k dispozici v elektronické podobě na internetových stránkách www.cd.cz/jr. Do tabulek jízdních řádů pro jednotlivé tratě byl již tento dodatek zpracován.

26. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Pardubickém kraji hlavně v dálkové dopravě

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit první změna jízdního řádu Českých drah. V Pardubickém kraji se změny týkají více dálkové dopravy, která bude trochu omezena kvůli koridorovým stavbám Správy železniční dopravní cesty. Na regionálních tratích dojde k malým úpravám na základě podnětu krajského úřadu.

V březnu budou pokračovat rozsáhlé stavební práce Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na trati Letohrad – Lichkov. Vzhledem k náročnosti prací (elektrifikace a kompletní rekonstrukce trati) plánuje SŽDC na období od 21. dubna do 30. září 2008 úplnou uzavírku trati a bude zavedena náhradní autobusová doprava. Všechny přípoje na další vlaky Českých drah zůstanou zachovány.

I nadále pokračuje silná stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru SŽDC. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň i Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Změny v dálkové dopravě v Pardubickém kraji

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích

rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích

rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic

rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic.

Expres Šohaj (Ex 524) s odjezdem z Pardubic hl.n. do Prahy hl.n. v 17:43 jede až do odvolání v úseku Olomouc hl.n. – Pardubice hl.n. – Praha hl.n. pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka jede pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Pardubic a Prahy zajištěn přípoj rychlíkem R 626 Emil Zátopek (odjezd z Pardubic hl. n. v 17:56).

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23 pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Změny v regionální dopravě v Pardubickém kraji

Trat' 015 Přelouč – Prachovice

Poslední večerní vlak z Přelouče do Prachovic (Os 25023) jede v celé své trase o 8 min později, tedy s odjezdem z Přelouče v 22:27.

Trat' 017 Chrudim město – Heřmanův Městec

Vlak s odjezdem z Chrudimi města v 12:01 do Heřmanova Městce (Os 25034/5) nepojede.

Trat' 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř

Vlak s odjezdem z Pardubic do Jaroměře v 10:09 (Os 5626) v úseku Pardubice – Hradec Králové nejede.

Vlak s odjezdem z Hradce Králové do Pardubic (Os 5629) v úseku Hradec Králové hl.n. – Pardubice nejede.

Trat' 238 Pardubice – Havlíčkův Brod

Vlak s odjezdem z Chrudimi do Pardubic hl.n. v 11:09 (Os 5368) nepojede.

Vlak s odjezdem z Chrudimi do Pardubic hl.n. v 9:56 (Os 5366) vyjíždí z Chrudimi o 4 minuty dříve, tedy v 9:52, a nově zastavuje ve všech zastávkách jako náhrada za vlak v 11:09, který už nebude jezdit.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo do Prahy hl.n. do Prahy Holešovic.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správou železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy u kterých počítá jízdní řád s delší jízdní dobou. Některé osobní vlaky budou mezi Plzní a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak.

26. 02. 2008 Změny jízdního řádu ve Středočeském kraji jsou kosmetické...

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

Od 3. března bude platit letošní první změna jízdního řádu. Správa železniční dopravní cesty intenzivně staví koridory v celé České republice, a proto dojde k omezení jízdy některých spojů Českých drah. Jde o šest dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou, 3 měsíce nebudou vůbec jezdit vlaky na trati z Plzně do Chebu v úseku Kozolupy – Stříbro, kde bude náhradní autobusová doprava, a pokračuje také elektrifikace a kompletní rekonstrukce trati Letohrad – Lichkov.

I nadále pokračují v pražském uzlu rozsáhlé stavební práce, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem je oprava koridorů, kterou provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedou Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou jen v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedou pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51 a z Olomouce ve 23:10. Do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic.

Všechny vlaky na trase Plzeň – Cheb budou v úseku Kozolupy – Stříbro nahrazeny od 7. března do 6. června autobusy. Vlaky budou jezdit podle mimořádného výlukového jízdního řádu, ve kterém je zohledněna delší jízdní doba autobusů, některé osobní vlaky nahradí mezi Plzní a Kozolupy rychlíky, které budou zastavovat jako osobní vlaky.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

Změny regionální dopravy ve Středočeském kraji

Trat' 014 Kolín – Ledečko

Vlak s odjezdem z Kolína v 10:40 pojedí nově v 10:47 a do Ledečka přijede ve 12:04. Důvodem posunu je žádost obecního úřadu Uhlířské Janovice, kvůli lepšímu odvozu dětí ze školy po vyučování.

Trat' 076 Mladá Boleslav – Mělník

Na žádost městského úřadu Mělník pojedí vlak s odjezdem z Mělníku v 17:10 nově v 17:21 a do Mšena přijede v 18:00.

Trat' 090 Praha – Kralupy nad Vltavou Ústí nad Labem a Trat' 094 Vraňany – Lužec nad Vltavou

Vlak s odjezdem z Vraňan v 18:54 do Kralup nad Vltavou nepojede každý den, ale v sobotu, neděli a svátky.

Vlak s odjezdem z Kralup nad Vltavou ve 14:34 do Lužce nad Vltavou pojedí nově ve 14:40 a do Lužce dorazí v 15:04. Vznikne tak v Kralupech nad Vltavou lepší přípoj s autobusovou dopravou.

V pracovní dny je na žádost obecního úřadu i občanů Lužce zaveden nový vlak z Vraňan ve 20:40 s příjezdem do Lužce ve 20:46. Pro obyvatele Lužce tak vniká nový přípoj od osobního vlaku z Kralup nad Vltavou.

Zpět z Lužce odjede nový spoj ve 20:49 a pojedí až do Kralup nad Vltavou, kam dorazí ve 21:11.

Vlak s odjezdem z Lužce nad Vltavou v 17:25 do Vraňan pojedí nově v 17:08, a ve Vraňanech tak bude zajištěna lepší návaznost s vlakem do Kralup nad Vltavou.

Trat' 120 Praha – Kladno – Rakovník

Osobní vlak z Rakovníku v 19:03 pojedí v pondělí až čtvrtek až v 19:19 a bude tak odstraněn prostoje vlaku v Lužné u Rakovníka.

Trat' 161 Rakovník – Bečov nad Teplou

Večerní spoje s odjezdem z Rakovníka ve 21:43 a 21:56 do zastávky Rakovník západ a zpět z této zastávky ve 21:49 a 22:20 budou vedeny bez vlakového doprovodu se samoobslužným způsobem odbavení cestujících.

Trat' 212 Světlá nad Sázavou – Čerčany

Na základně požadavku Kácova dojde k posunu odjezdů čtyř spojů. Vlak s odjezdem ze Zruče nad Sázavou do Kácova ve 12:15 pojedí nově už v 11:28, vlak ve 13:15 pojedí ve 12:40. Opačným směrem je posunut odjezd vlaku z Kácova do Zruče nad Sázavou z 12:44 na 13:06 a vlaku v 11:38 na 11:55.

26. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Libereckém kraji jsou úpravy minimální

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit první změna jízdního řádu Českých drah. V Libereckém kraji bude nepatrně upravena časová poloha vybraných regionálních vlaků, některé spoje budou zastavovat v nových zastávkách, aby zajistily lepší dopravní obslužnost regionu.

Železniční dopravu v Libereckém kraji také ovlivní plánovaná výluková činnost Správy železniční dopravní cesty, která bude investovat do oprav tratí v Libereckém kraji. Stavební práce omezí provoz regionálních i dálkových spojů Českých drah. Pro cestující zavedou ČD vždy náhradní autobusovou dopravu a uzpůsobí vše tak, aby byl dopad do pravidelnosti provozu minimální při zachování všech přípojení.

Změny v regionální dopravě v Libereckém kraji

Trat' 030 Jaroměř – Liberec

Spěšný vlak s odjezdem ze Semil do Liberce v 5:40 (Sp 1882) nově zastavuje ve stanici Jeřmanice.

Trat' 042 Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou

Osobní vlak s odjezdem z Rokytnice nad Jizerou do Jaroměře v 19:10 (Os 5477) jede v úseku Poniklá – Jilemnice o 4 minuty dříve, tj. z Poniklé v 19:25, kvůli křížování s protijedoucím vlakem.

Trat' 086 Liberec – Česká Lípa

Spěšný vlak s odjezdem z Děčína do Liberce v 5:06 (Sp 1993) nově zastavuje v zastávce Pertoltice pod Ralskem (odjezd v 6:15).

Osobní vlak s odjezdem z Liberce do České Lípy v 4:50 (Os 6600) nově zastavuje v zastávce Novina (odjezd v 5:06).

Trat' 089 Liberec – Zittau – Rybníště

Osobní vlak s odjezdem z Liberce do Hrádku nad Nisou v 7:29 (Os 6224) jede v sobotu, neděli a nově také ve státem uznané svátky.

Výluková činnost na území Libereckého kraje

Regionální a dálková doprava v Libereckém kraji bude v průběhu roku ovlivněna rozsáhlou stavební činností Správy železniční dopravní cesty. Podle informací této státní organizace, které mají České dráhy aktuálně k dispozici, půjde o následující výluky:

Trat' 030 Jaroměř – Liberec

- úsek Jeřmanice – Liberec: předpokládaný termín v červnu 2008, doba trvání 15 dní nepřetržitě.
- úsek Košťálov – Semily: předpokládaný termín v červenci 2008, doba trvání 20 dní nepřetržitě.
- úsek Železný Brod – Malá Skála: předpokládaný termín v září až říjnu 2008, doba trvání 40 dní nepřetržitě (z toho cca 15 dní nepřetržitě úsek Semily – Hodkovice nad Mohelkou).

Trat' 036 Liberec – Harrachov

- úsek Jablonec nad Nisou – Smržovka: předpokládaný termín v květnu 2008, doba trvání 15 dní nepřetržitě.
- úsek Smržovka – Tanvald: předpokládaný termín v květnu až červnu 2008, doba trvání 40 dní nepřetržitě.

Trat' 037 Liberec – Černousy

- úsek Liberec – Frýdlant v Čechách: výluky proběhnou po úsecích (Mníšek u Liberce – Raspenava a Raspenava – Frýdlant v Čechách), předpokládaný termín v červnu 2008, doba trvání 20 dní nepřetržitě.

Trat' 041 Turnov – Jičín – Hradec Králové hl.n.

- úsek Hrubá Skála – Rovensko pod Troskami: předpokládaný termín v dubnu 2008, doba trvání 20 dní nepřetržitě.

Trat' 070 Turnov – Praha

- úsek Turnov – Loukov u Mnichova Hradiště: předpokládaný termín v červnu 2008, doba trvání 30 dní nepřetržitě.

Trat' 086 Liberec – Česká Lípa hl.n.

- úsek Brniště – Mimoň: předpokládaný termín v květnu 2008, doba trvání 30 dní nepřetržitě.
- úsek Karlov pod Ještědem – Křižany: předpokládaný termín v říjnu 2008, doba trvání 25 dní nepřetržitě.

Pro cestující bude vždy zajištěna náhradní doprava autobusy a České dráhy budou organizovat dopravu tak, aby cestujícím neujížděly kvůli výlukám přípoje a aby byla zpoždění co nejmenší. Přesto je třeba počítat s tím, že při těchto výlukách mohou jezdit vlaky na daných tratích cca s 10 – 15 minutovým zpožděním.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru,

kteří provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedí Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedí pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správu železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať č. 170 (Praha – Cheb) v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy, v zájmu minimalizace zpoždění pojedou náhradní autobusy i osobní vlaky v pozměněných časových polohách. Některé osobní vlaky budou mezi Plzní a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedí od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

26. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Olomouckém kraji jsou úpravy jen drobné

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit letošní první změna jízdního řádu Českých drah, kvůli zásadním koridorovým rekonstrukcím Správy železniční dopravní cesty dochází k omezení jízdy některých dálkových vlaků, mezi Olomoucí a Prahou bude jezdit Expres Šohaj jen v pátek, sobotu a neděli.

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost na tratích v celé České republice i pražském uzlu. Proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách, zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Změny v dálkové dopravě vlaků v Olomouckém kraji

Až do odvolání pojedí Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedí pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23 pojedí nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Změny v regionální dopravě

Trať 273 Senice na Hané – Červenka

Vlak ze Senice na Hané ve 13:20 (Os 13812) do Červenky pojedí nově o 10 minut později, tedy ve 13:30.

Trať 275 Olomouc hl.n. – Senice na Hané – Prostějov

Ranní vlak z Olomouce v 5:41 do Prostějova (Os 14005) pojedí ze Senice na Hané o 20 minut později, tedy až v 6:36, a bude končit v Kostelci na Hané v 7:08, kde vznikne přípoj osobním vlakem do Prostějova. Důvodem je lepší odvoz dětí do školy.

Nově jede vlak, který začínal v Kostelci na Hané v 6:49, už v 6:24 z Prostějova, a mezi Kostelcem a Senicí pojedí o 4 minuty dříve.

Trat' 290 Olomouc – Šumperk

Z Šumperku do Olomouce jede v pracovní dny nový vlak v 16:36, který do Olomouce dorazí v 18:04.

Vlak ze Šumperku v 15:58 do Olomouce (Os 3624) pojedou v úseku Šumperk – Uničov jen v sobotu a neděli, z Uničova do Olomouce jede každý den.

Vlak v 17:43 z Uničova do Olomouce (Os 13724) nepojede.

Trat' 291 Zábřeh na Moravě – Šumperk

Vlak s odjezdem z Šumperku v 18:37 (Os 3659) jede nově v úseku Šumperk - Bludov každý den. První ranní vlak s odjezdem ze Šumperku ve 4:28 do Zábřehu na Moravě (Os 13002) nepojede v neděli.

Ranní vlak ze Zábřehu na Moravě ve 4:52 (Os 13005) jede nově v pracovní dny a také v sobotu. Vlaky s odjezdem ze Zábřehu na Moravě v 5:16 (Os 13004) a 18:26 (Os 13044) pojedou nově každý den, nikoliv jako dosud pouze v pracovní dny.

Vlak z Bludova v 18:49 do Zábřehu na Moravě (Os 13049) jede nově každý den (doposud jezdil pouze v pracovní dny)

Trat' 301 Olomouc hl.n. – Nezamyslice

Vlak s odjezdem v 5:25 (Os 3802) do Nezamyslic pojedou nově kromě pracovních dní také v sobotu.

Ranní vlak s odjezdem v 6:38 z Nezamyslic do Olomouce (Os 3805) pojedou nově kromě pracovních dní také v sobotu.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

Kromě změn v Olomouckém kraji pokračují v celé České republice intenzivní stavební práce, které organizuje Správa železniční dopravní cesty. Dojde k omezení jízdy šesti dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou, pokračuje elektrifikace a kompletní rekonstrukce trati Letohrad – Lichkov, kde bude zavedena náhradní autobusová doprava a 3 měsíce nebudou vůbec jezdit vlaky na trati z Plzně do Chebu v úseku Kozolupy – Stříbro, všechny spoje tu nahradí autobusy.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

26. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, ve Zlínském kraji jsou změny v regionální dopravě

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit první změna jízdního řádu Českých drah. Kvůli zásadním koridorovým rekonstrukcím dochází k omezení jízdy některých dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou. Po projednání s Krajským úřadem dochází v regionální dopravě Zlínského kraje k řadě úprav.

Vzhledem ke koridorovým pracím Správy železniční dopravní cesty je upraveno vedení expresu Šohaj z Veselí nad Moravou do Prahy. Od pondělí do čtvrtka nepojede kvůli stavbám v úseku Olomouc – Praha. Dále dochází k úpravě přípojných vazeb mezi expresy spojujícími Zlínský kraj s Prahou, a regionálními vlaky. Některé místní spoje, které využívalo naprosté minimum cestujících, nově nepojedou.

Změny v regionální dopravě ve Zlínském kraji**Trat' 280 Střelná – Hranice na Moravě**

Vlak z Horní Lidče do Hranic na Moravě s odjezdem v 13:57 (Os 3208) nově pojedou pouze v pracovní dny i v úseku mezi Horní Lidčí a Vsetínem. Náhradou bude zaveden nový vlak z Horní Lidče do Vsetína s odjezdem ve 14:14 s přípojem na rychlík do Prahy. Tato změna souvisí s opožděním přípojného vlaku z Bylnice (Os 23216).

Vlak z Velkých Karlovic do Rožnova pod Radhoštěm (Os 13210/1) v úseku mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím nejede. Mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím je doprava zajištěna expresem „Hradčany“ (Ex 128).

Vlak ze Vsetína do Bylnice s odjezdem v 9:40 (Os 23211) v pracovní dny nově zajíždí do Střelné. Cena jízdného se touto zajížděnkou nemění.

Trat' 281 Rožnov pod Radhoštěm – Valašské Meziříčí

Vlak z Kojetína do Rožnova pod Radhoštěm s odjezdem z Valašského Meziříčí v 11:39 jede v úseku Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm jen v sobotu.

Vlak z Velkých Karlovic do Rožnova pod Radhoštěm (Os 13210/1) nově jede jen úsecích Velké Karlovice – Vsetín (jako Os 13210) a Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm (jako Os 13211). Mezi Vsetínem a Valašským Meziříčím je doprava zajištěna expresem „Hradčany“ (Ex 128). Odjezd z Valašského Meziříčí zůstává nezměněn (9:22).

Trat' 282 Velké Karlovice – Vsetín

Vlak z Velkých Karlovic do Rožnova pod Radhoštěm s odjezdem v 7:50 (Os 13210/1) jede jen do Vsetína (příjezd v 8:46). Spojení do Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm je zajištěno expresem „Hradčany“ (Ex 128) a osobním vlakem 13211.

Trat' 283 Horní Lideč – Bylnice

Vlak z Bylnice do Horní Lidče s odjezdem v 13:24 (Os 23216) jede v sobotu o 9 – 13 min později jako Os 23220 (odjezd z Bylnice v 13:37). Tento nový vlak jede už z Vlárského průsmyku (odjezd v 13:30).

Vlaky z Bylnice do Horní Lidče s odjezdy v sobotu a neděli v 16:02 (Os 23220) a v pracovní dny v 16:08 (Os 23222) jsou nově vedeny celý týden v jedné časové poloze. Odjezd z Bylnice je nově v 16:05, v Horní Lidči je přípoj na expres do Prahy.

Trat' 303 Valašské Meziříčí – Kojetín

Vlak z Kojetína do Rožnova pod Radhoštěm s odjezdem v 10:14 (Sp 1649) jede v pracovní dny jen do Bystřice pod Hostýnem, dále do Valašského Meziříčí a Rožnova pod Radhoštěm jede jen v sobotu.

Vlak z Kojetína do Valašského Meziříčí s odjezdem v 17:23 (Os 3919) jede mezi Kunovicemi-Loučkou a Valašským Meziříčím v pracovní dny a sobotu o 9 minut později, v neděli mezi Brankami na Moravě a Valašským Meziříčím o 5 minut později. Důvodem je křížování s opožděným osobním vlakem od Valašského Meziříčí.

Vlak z Hulína do Kojetína s odjezdem v 18:22 (Os 3920) jede mezi Hulínem a Kroměříží denně.

Vlak z Valašského Meziříčí do Kroměříže s odjezdem v 18:18 (Os 3924) jede mezi Valašským Meziříčím a Bystřicí pod Hostýnem o 7 až 10 minut později. Odjezd z Valašského Meziříčí je tedy nově v 18:28. Je tak vytvořen nový přípoj od osobního vlaku z Frýdlantu nad Ostravicí (Os 3176).

Vlak z Hulína do Kroměříže s odjezdem v 19:20 (Os 3978) a vlak z Kroměříže do Hulína s odjezdem v 18:57 (Os 3979) nejedou v sobotu.

Vlak z Hulína do Kroměříže s odjezdem ve 20:45 (Os 3982) jede o 5 minut dříve, tedy už ve 20:40. Důvodem je zkrácení přestupu od expresu z Prahy (Ex 521).

Vlak z Kroměříže do Hulína s odjezdem ve 20:23 (Os 3985) jede v neděli ve 21:35. Je tak vytvořen nový přípoj k rychlíku do Břeclavi (R 814).

Trat' 330 Přerov – Břeclav

Vlak ze Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem v 4:06 (Os 3702/3) v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Přerov nejede.

Vlak z Přerova do Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem v 14:58 (Os 4254) od 30. června do 29. srpna nejede.

Vlak z Přerova do Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem v 17:28 (Os 4256) jede jen v pracovní dny.

Vlak z Břeclavi do Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem v 19:49 (Os 4243) ze Starého Města u Uherského Hradiště pokračuje až do Přerova (příjezd ve 21:34). Vlak jede jako náhrada za vlak ze Starého Města u Uherského Hradiště do Přerova s odjezdem ve 20:09 (Os 4257), který nově nejede.

Trat' 331 Vizovice – Otrokovice

Vlak z Otrokovic do stanice Zlín střed s odjezdem v 6:01 (Os 14211) jede také v pracovní dny.

Vlaky z Vizovic do Otrokovic s odjezdy v 10:06 a 12:06 (Os 4282 a Os 14226) jedou jen v pracovní dny.

Vlaky z Otrokovic do Vizovic s odjezdy v 9:08 a 11:06 (Os 14219 a Os 14223) jedou jen v pracovní dny.

Tratě 340 Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště a 341 Staré Město u Uh. Hradiště – Vlárský průsmyk

Úsek Veselí nad Moravou – Kunovice – Staré Město u Uherského Hradiště

Vlak z Veselí nad Moravou do Uherského Hradiště s odjezdem v 6:50 (Os 2203) jede jen v pracovní dny a sobotu.

Vlak z Uherského Hradiště do Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem v 7:30 (Os 4334) jede pouze v pracovní dny a sobotu. Jako náhrada bude osobní vlak z Kunovic (odjezd nově v 7:06) do Uherského Hradiště (Os 2238) v neděli pokračovat až do Starého Města u Uherského Hradiště (příjezd v 7:15). Vznikne tak přípoj na Ex 522 „Mojmír“ do Prahy.

Vlak z Veselí nad Moravou do Uherského Hradiště s odjezdem ve 13:07 (Sp 1725) jede jen v pracovní dny a neděli.

Vlak z Uherského Hradiště do Veselí nad Moravou s odjezdem ve 14:08 (Os 4166) jede jen v pracovní dny.

Vlak z Veselí nad Moravou do Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem v 15:59 (Os 4169) jede jen v pracovní dny a neděli.

Vlak ze Starého Města u Uherského Hradiště do Kunovic s odjezdem v 17:18 (Os 2259) jede jen v pracovní dny a neděli.

Vlak z Kunovic do Veselí nad Moravou s odjezdem v 17:31 (Os 4168) jede v pracovní dny a neděli. V sobotu jede z Kunovic jako osobní vlak 2268 do Starého Města u Uherského Hradiště.

Vlak z Veselí nad Moravou do Uherského Hradiště s odjezdem v 17:59 (Os 2217) jede pouze v pracovní dny a neděli. Z Uherského Hradiště do Kunovic jede pouze v neděli, odjezd z Uherského Hradiště je uspišen o 12 min (nově tedy v 18:22). Osobní vlak z Uherského Hradiště v 18:34 do Kunovic nejede.

Úsek Uherské Hradiště / Veselí nad Moravou – Bojkovice

Vlak z Bojkovic města do Veselí nad Moravou s odjezdem v 10:38 (Os 4324) jede jen v pracovní dny.

Vlak ze Starého Města u Uherského Hradiště do Bojkovic města (Os 4333) jede mezi Kunovicemi (odjezd v 8:41) a Bojkovicemi město jen v pracovní dny.

Vlak z Bojkovic do Uherského Hradiště s odjezdem v 7:08 (Os 4336) jede jen v pracovní dny.

Úsek Bojkovice – Bylnice:

Vlak z Bylnice do Brna s odjezdem v 5:39 (Sp 1722) jede z Bylnice o 1 min později, tedy v 5:40. V pracovní dny, kromě pondělí, cestující přestoupí v Bojkovicích do jiné soupravy.

U spěšného vlaku z Brna do Bylnice s odjezdem v 13:31 (Sp 1727) v pracovní dny, kromě pátku, cestující přestoupí v Bojkovicích do jiné soupravy.

Vlak z Bylnice do Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem ve 3:50 (Os 4302) je mezi Bylnicí a Bojkovicemi o 5 až 8 minut uspišen, z Bylnice tedy nově odjíždí v 3:45.

Úsek Bylnice – Vlárský průsmyk

Vlaky z Bylnice do Vlárského průsmyku s odjezdy v 9:18 (Os 4303) a v 10:55 (Os 4383) a vlak z Vlárského průsmyku do Bylnice s odjezdem v 10:42 (Os 4382) jedou jen od 28. června do 31. srpna.

Vlak z Vlárského průsmyku do Uherského Hradiště s odjezdem ve 14:07 jede v úseku Vlárský průsmyk – Bylnice jen v pracovní dny, v úseku Bylnice – Bojkovice v pracovní dny a neděli.

Vlak z Vlárského průsmyku do Bylnice s odjezdem v 13:09 (Os 4384) jede jen v pracovní dny a v neděli.

Vlak z Bylnice do Vlárského průsmyku s odjezdem v 13:22 (Os 4385) jede jen v pracovní dny a sobotu.

Vlaky z Vlárského průsmyku do Bylnice s odjezdem v 15:50 (Os 4168) a z Bylnice do Vlárského průsmyku s odjezdem ve 14:41 (Os 4305) jedou jen v pracovní dny a neděli.

Osobní vlak z Vlárského průsmyku s odjezdem 18:14 (Os 4312) pojedje mezi Vlárským průsmykem a Bylnicí jen v neděli.

Z Vlárského průsmyku do Bylnice a dále do Horní Lidče nově jede osobní vlak s odjezdem v 13:30 (Os 23220). Tento vlak jede jen v sobotu.

Trať 346 Luhačovice – Újezdec u Luhačovic

Vlak z Újezdce u Luhačovic do Luhačovic s odjezdem v 7:08 (Os 4351) jede jen v pracovní dny.

Sobotní vlak z Luhačovic do Újezdce u Luhačovic s odjezdem v 6:52 (Os 14314) nejede.

Změny v dálkové dopravě ve Zlínském kraji

Expres „Šohaj“ z Veselí nad Moravou do Prahy s odjezdem v 14:45 (Ex 524) a z Prahy do Veselí nad Moravou v 9:06 (Ex 525) až do odvolání jede v úseku Olomouc – Praha jen v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedje pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedje Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedje pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedje nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správou železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy u kterých počítá jízdní řád s delší jízdní dobou. Některé osobní vlaky budou mezi Plzní a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedje od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 Od 3. 3. se mění jízdní řády, Královéhradecký kraj optimalizuje autobusovou i vlakovou dopravu

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

Královéhradecký kraj, jako objednavatel regionální dopravy na železnici, optimalizuje počty spojů ve vlakové i autobusové dopravě. České dráhy předložily detailní informace o vytíženosti jednotlivých spojů a některé vlaky, ve kterých jezdí pouze 5 - 10 cestujících, už kraj dále neobjednává.

Kromě změn v Královéhradeckém kraji pokračují v celé České republice intenzivní stavební práce, které organizuje Správa železniční dopravní cesty. Dojde k omezení jízdy šesti dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou, pokračuje elektrifikace a kompletní rekonstrukce trati Letohrad – Lichkov, kde bude zavedena náhradní autobusová doprava a 3 měsíce nebudou vůbec jezdit vlaky na trati z Plzně do Chebu v úseku Kozolupy – Stříbro, všechny spoje tu nahradí autobusy.

Změny v Královéhradeckém kraji

Trat' 020 Velký Osek – Hradec Králové – Choceň

Nově nepojedou vlaky z Chlumce nad Cidlinou do Převýšova v 15:35 a z Převýšova zpět do Chlumce nad Cidlinou v 16:14.

Vlak z Hradce Králové ve 22:23 do Chocně pojedou nově mezi Hradcem a Týništěm nad Orlicí o 10 minut později.

Trat' 022 Častolovice – Solnice

Řada Vlaků je zkrácena pouze do Rychnova nad Kněžnou. Nově nepojedou až do Solnice vlaky s odjezdem z Rychnova v 7:38, 9:59, 14:59, 15:33, 18:58 a 22:01. V opačném směru nejedou ze Solnice vlaky v 7:52, 11:40, 14:49, 17:50 a 19:40, tyto spoje pojedou pouze v úseku Rychnov nad Kněžnou – Častolovice.

V celém úseku Častolovice – Solnice nejede vlak s odjezdem z Častolovic v 17:20 a v opačném směru ze stanice Solnice ve 21:13. Ten nahradí v úseku Rychnov nad Kněžnou – Častolovice vlak s odjezdem z Rychnova ve 21:02, který pojedou nově každý den.

V úseku Rychnov nad Kněžnou – Solnice pojedou vlaky s odjezdem v 6:04 z Rychnova pouze v pracovní dny a opačným směrem, ze stanice Solnice v 5:50, nepojedou v úseku Solnice – Rychnov nad Kněžnou spoj v neděli, ale jen v pracovní dny.

Trat' 023 Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických horách

Vlak z Doudleb nad Orlicí v 7:52 do Rokytnice v Orlických horách pojedou pouze v sobotu a neděli, opačně pojedou jen v sobotu a neděli vlaky s odjezdem z Rokytnice v 9:22.

Nově nebude jezdit poslední pár spojů na této trati, tedy vlak s odjezdem z Doudleb v 19:54 a zpět z Rokytnice ve 20:31.

Trat' 030 Jaroměř – Liberec

V sobotu nepojede večerní vlak ze Staré Paky ve 20:33 do Jaroměře.

V neděli ráno nepojede ranní vlak z Jaroměře v 6:23 do Staré Paky.

Trat' 031 Pardubice – Hradec Králové – Jaroměř

V neděli nepojedou v úseku Hradec Králové – Jaroměř vlaky s odjezdem z Hradce v 7:31 a 9:31, opačným směrem nepojedou z Jaroměře do Hradce vlaky v 8:02 a 10:02.

Trat' 040 Trutnov – Chlumeck nad Cidlinou

Ranní spěšný vlak ze Staré Paky ve 4:14 pojedou nově o 2 minuty dříve a v 5:28 a zastaví v Nové Pace.

Trat' 064 Mladá Boleslav – Stará Paka

V úseku Mladějov - Libuň nepojede vlak s odjezdem z Mladějova v 15:39 a zpět nepojede spoj s odjezdem z Libuně v 16:20.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedou Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedou pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic.

Všechny vlaky na trase Plzeň – Cheb budou v úseku Kozolupy – Stříbro nahrazeny od 7. března do 6. června autobusy. Vlaky budou jezdit podle mimořádného výlukového jízdního řádu, ve kterém je zohledněna delší jízdní doba autobusů, některé osobní vlaky nahradí mezi Plzní a Kozolupy rychlíky, které budou zastavovat jako osobní vlaky.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Plzeňském kraji začne nepřetržitá výluka Kozolupy – Stříbro

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit letošní první změna jízdního řádu Českých drah, kvůli zásadním koridorovým rekonstrukcím dochází k omezení jízdy některých dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou. Na Plzeňsku začne v pátek 7. března nepřetržitá výluka hlavní trati z Plzně do Chebu. Správa železniční dopravní cesty zcela uzavře úsek Kozolupy – Stříbro.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správou železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy. Aby docházelo k co nejmenším zpožděním, pojedou náhradní autobusy i osobní vlaky v pozměněných časových polohách.

Některé osobní vlaky budou kvůli jednodušší organizaci dopravy mezi Plzní a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku v obdobné časové poloze místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak. Výstup a nástup bude možný pouze z prvních pěti vozů soupravy. Odbavení bude jako ve spěšném vlaku. Jedná se o tyto spoje:

směr Plzeň – Kozolupy

Os 7304 s odjezdem ze stanice Plzeň v 8:23 je nahrazen R 752 s odjezdem ze stanice Plzeň v 8:05.

Os 7308 s odjezdem ze stanice Plzeň ve 14:23 je nahrazen R 758 s odjezdem ze stanice Plzeň ve 14:05.

Os 7312 s odjezdem ze stanice Plzeň v 18:23 je nahrazen R 762 s odjezdem ze stanice Plzeň v 18:05.

směr Kozolupy – Plzeň

Os 7322/3 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 09:11 je nahrazen R 755 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 09:41.

Os 7324/5 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 15:11 je nahrazen R 761 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 15:41.

Os 7311 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 19:11 je nahrazen R 765 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 19:41.

Některé rychlíky budou mimořádně zastavovat ve stanici Svojsín. Cestující budou v těchto vlacích v úseku Cheb – Plzeň a zpět odbaveni jako ve spěšném vlaku. Jedná se o tyto spoje:

směr Plzeň – Cheb

EuroNight 376 s příjezdem do stanice Svojsín v 06:49

R 756 s příjezdem do stanice Svojsín ve 12:49

R 758 s příjezdem do stanice Svojsín ve 14:49

R 760 s příjezdem do stanice Svojsín v 16:49

R 762 s příjezdem do stanice Svojsín v 18:49

směr Cheb – Plzeň

R 753 s příjezdem do stanice Svojsín v 07:12

R 759 s příjezdem do stanice Svojsín ve 13:12

R 761 s příjezdem do stanice Svojsín v 15:12

R 763 s příjezdem do stanice Svojsín v 17:12

R 765 s příjezdem do stanice Svojsín v 19:12

EuroNight 377 s příjezdem do stanice Svojsín ve 21:12

Další změny v regionální dopravě v Plzeňském kraji

Trat' 160 Plzeň – Žatec

Autobus náhradní dopravy z Plas do Kralovic u Rakovníka pojedou z Plas o 24 minut dříve, kvůli lepší návaznosti od osobního vlaku z Plzně. Místo původního odjezdu v 7:39 pojedou už v 7:15.

Trat' 177 Pňovany – Bezručice

Kvůli zavedení výlukového jízdního řádu na trati Plzeň – Cheb pojedou spoje s dosavadním odjezdem z Bezručic v 6:09, 12:09 a 16:09 o 12 minut dříve, aby byla zachována návaznost na přípojné vlaky v Pňovanech.

Ze stejného důvodu pojedou z Pňovan do Bezručic vlaky s dosavadním odjezdem v 13:05 a 19:05 o 5 minut později.

Trat' 178 Svojsín – Bor

Z Boru bude odjíždět vlak do Svojsína místo v 7:00 už v 6:49, ve Svojsíně tak vznikne přípojná vazba od rychlíku z Chebu.

Trat' 184 Domažlice – Planá u Mariánských Lázní

Kvůli zavedení mimořádného výlukového jízdního řádu na trati Cheb – Plzeň dojde k posunu odjezdů některých spojů oblasti Plané.

- o 4 minuty dříve pojedou z Plané do Tachova vlaky s dosavadním odjezdem 8:02 a 18:02

- o 13 minut dříve pojedou z Tachova vlak do Domažlic, s dosavadním odjezdem ve 14:38

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru,

kteří provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedí Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedí pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedí nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedí od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 První změna jízdního řádu se v Moravskoslezském kraji projeví pouze minimálně

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit první změna jízdního řádu Českých drah, kvůli zásadním koridorovým rekonstrukcím dochází k omezení jízdy některých dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou. Regionální dopravní obslužnost v Moravskoslezském kraji bude mírně rozšířena tím, že začne jezdit nový spoj z Třince do Českého Těšína.

Odjezdy a příjezdy některých regionálních vlaků budou posunuty, aby lépe vyhovovaly cestujícím při dojíždění za prací. S ohledem na velkou vytíženost spojů v oblasti Českého Těšína tady bude zaveden nový ranní vlak z Třince. V dálkové dopravě dochází pouze k posunu posledního nedělního vlaku SC Pendolino z Prahy, který bude do Ostravy přijíždět o 30 minut později.

Změny v regionální dopravě v Moravskoslezském kraji

Trat' 320 Čadca – Bohumín

V úseku Třinec – Český Těšín je v pracovní dny zaveden osobní vlak s odjezdem z Třince v 6:35 a příjezdem do Českého Těšína v 6:46 (Os 3404). Tento spoj nebude jezdit o letních prázdninách. Dále pak pokračuje z Českého Těšína ve své trase do Havířova a Opavy východ, odjezd z Českého Těšína v 6:49. Nově zavedený spoj odlehčí v úseku Třinec – Český Těšín přetíženému osobnímu vlaku, který vyjíždí z Třince o 9 min dříve, tedy v 6:26.

Trat' 270 Bohumín – Přerov – Česká Třebová

Vlak s odjezdem z Bohumína do Přerova v 4:11 (Os 3300) odjede z Bohumína o 6 minut dříve, tedy v 4:05. Příjezd do Hranic na Moravě zůstává nezměněn (5:10), v úseku Hranice na Moravě – Přerov jede ve stejné časové poloze jako dosud. V souvislosti s tím pojedou k tomuto spoji dříve přípojné osobní vlaky z tratí 277 Suchdol nad Odrou – Fulnek, 278 Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město a 279 Studénka – Bílovec.

Vlak s odjezdem z Hranic na Moravě do Bohumína ve 21:30 (Os 3319) odjede z Hranic na Moravě o 1 min dříve, tedy ve 21:29, a přijede do Bohumína o 1 min později (v 21:31).

Vlak s odjezdem z Ostravy-Svinova do Studénky ve 22:40 (Os 3364) jede o 4 minuty později, odjezd z Ostravy-Svinova je tedy nově ve 22:44, příjezd do Studénky ve 22:57. Přípojné vazby zůstávají zachovány. Důvodem změny je lepší odvoz pracujících z odpolední směny.

Trať 310 Bruntál – Opava východ

Osobní vlaky s odjezdem v 13:13 z Bruntálu do Opavy východ (Os 3559) a v 13:40 z Opavy východ do Bruntálu jsou ve své trase o 1 – 3 min opožděny. Vzhledem k velkému počtu cestujících budou spoje posíleny o další vůz.

Změny v dálkové dopravě v Moravskoslezském kraji

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23 (SC 511 Pendolino), pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedou Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedou pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správu železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy, u kterých počítá jízdní řád s delší jízdní dobou. Některé osobní vlaky budou mezi Plzní a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Jihočeském kraji jsou úpravy minimální

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit letošní první změna jízdního řádu Českých drah, kvůli zásadním koridorovým rekonstrukcím dochází k omezení jízdy některých dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou. Změny v Jihočeském kraji jsou jen čtyři.

Změna jízdního řádu v Jihočeském kraji se díky dobré spolupráci Krajského úřadu a Českých drah obešla bez jakékoliv redukce spojů a dochází pouze k minutovým posunům u čtyř ranních vlaků.

První ranní vlak z Českých Velenic ve 4:17 do Českých Budějovic pojedou o pět minut dříve.

První ranní vlak z Písku v 5:32 do Tábora pojedou z Písku o 4 minuty dříve.

Na trati Tábor – Bechyně jede první vlak z Bechyně nově o 5 minut dříve, tedy ve 4:24 a z Bechyně jede o 4 minuty dříve, tedy ve 4:17.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedou Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedou pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správu železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy u kterých počítá jízdní řád s delší jízdní dobou. Některé osobní vlaky budou mezi Plzní a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Karlovarském kraji jsou úpravy minimální

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit letošní první změna jízdního řádu Českých drah, kvůli zásadním koridorovým rekonstrukcím dochází k omezení jízdy některých dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou. Změny v Karlovarském kraji provedly České dráhy na základě podnětu krajského úřadu. Rozsah regionální dopravní obslužnosti zůstává zachován a nedochází k rušení spojů.

Od 7. března do 6. června uzavře Správa železniční dopravní cesty trať Plzeň – Mariánské Lázně v úseku Kozolupy – Stříbro a všechny spoje budou nahrazeny autobusy. Vlaky tak budou jezdit podle mimořádného výlukového jízdního řádu, který počítá s delší jízdní dobou autobusů.

Změny v regionální dopravě v Karlovarském kraji

Trať 142 Karlovy Vary – Potůčky

- vlak s odjezdem z Karlových Varů dolního nádraží ve 13:38 (Os 17112) jede v úseku Karlovy Vary – Nejdek o 5 minut dříve, tedy už ve 13:33
- vlak s odjezdem z Nejdku ve 13:47 do Karlových Varů (Os 17111) jede v úseku Nejdek – Karlovy Vary o 5 minut dříve, z Nejdku tedy nově odjíždí už ve 13:42

Trat' 147 Františkovy Lázně – Vojtánov – Bad Brambach

- zastávka Františkovy Lázně-Seníky se nově od 3. března jmenuje Žírovice-Seníky

Trat' 161 Rakovník – Bečov nad Teplou

- první ranní vlak z Toužimi do Rakovníka (Os 16703) bude nově zastavovat na znamení v 5:41 na zastávce Záhořice a v 5:44 na zastávce Protivec

- první ranní vlak z Rakovníka do Bečova nad Teplou (Os 16700) bude nově zastavovat na znamení v 5:27 na zastávce Protivec

- odpolední spoj z Bečova nad Teplou v 15:34 do Rakovníka (Os 16715) bude nově zastavovat v 16:38 na znamení na zastávce Protivec

Nepřetržitá výluka od 7. března do 6. června na trati Plzeň – Mariánské Lázně

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správou železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy. Aby docházelo k co nejmenšímu zpožděním pojedou náhradní autobusy i osobní vlaky v pozměněných časových polohách.

Některé osobní vlaky budou kvůli jednodušší organizaci dopravy mezi Plzní a Kozolupy zrušeny, a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku v obdobné časové poloze místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak. Výstup a nástup bude možný pouze z prvních pěti vozů soupravy. Odbavení bude jako ve spěšném vlaku. Jedná se o tyto spoje:

směr Plzeň – Kozolupy

Os 7304 s odjezdem ze stanice Plzeň v 8:23 je nahrazen R 752 s odjezdem ze stanice Plzeň v 8:05.

Os 7308 s odjezdem ze stanice Plzeň ve 14:23 je nahrazen R 758 s odjezdem ze stanice Plzeň ve 14:05.

Os 7312 s odjezdem ze stanice Plzeň v 18:23 je nahrazen R 762 s odjezdem ze stanice Plzeň v 18:05.

směr Kozolupy – Plzeň

Os 7322/3 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 09:11 je nahrazen R 755 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 09:41.

Os 7324/5 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 15:11 je nahrazen R 761 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 15:41.

Os 7311 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 19:11 je nahrazen R 765 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 19:41.

Některé rychlíky budou mimořádně zastavovat ve stanici Svojsín. Cestující budou v těchto vlacích v úseku Cheb – Plzeň a zpět odbaveni jako ve spěšném vlaku. Jedná se o tyto spoje:

směr Plzeň – Cheb

EuroNight 376 s příjezdem do stanice Svojsín v 06:49

R 756 s příjezdem do stanice Svojsín ve 12:49

R 758 s příjezdem do stanice Svojsín ve 14:49

R 760 s příjezdem do stanice Svojsín v 16:49

R 762 s příjezdem do stanice Svojsín v 18:49

směr Cheb – Plzeň

R 753 s příjezdem do stanice Svojsín v 07:12

R 759 s příjezdem do stanice Svojsín ve 13:12

R 761 s příjezdem do stanice Svojsín v 15:12

R 763 s příjezdem do stanice Svojsín v 17:12

R 765 s příjezdem do stanice Svojsín v 19:12

EuroNight 377 s příjezdem do stanice Svojsín ve 21:12

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojedou Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedou pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, na Vysočině se sníží výkony železnice o 1,7 %

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

Po dohodě Českých drah s objednavatelem regionální železniční dopravy, Krajem Vysočina, nedochází k žádnému rozsáhlému rušení spojů nebo zastavování dopravy na celých tratích. Oba partneři se dohodli na optimalizaci některých vlaků mimo špičky a o víkendech, které využívalo naprosté minimum cestujících.

České dráhy předložily jako prokazatelnou ztrátu z provozování regionální železniční dopravy na Vysočině 270 milionů Kč, kraj přistoupil na 255 milionů. Z tohoto důvodu bude od 3. března snížen počet nevyužívaných spojů.

Při výběru spojů, které přestanou jezdit, postupoval kraj společně s ČD a vybrány byly spoje, kde jezdí v průměru 5 - 9 cestujících. V žádném případě se nejedná o omezení vlaků, kterými jezdí lidé do práce či děti do školy. K žádné další optimalizaci už letos docházet nebude, touto dohodou je vše vyřešeno.

Změny jízdních řádů regionálních vlaků na Vysočině

Trat' 212 Světlá nad Sázavou – Zruč nad Sázavou

Vlaky s odjezdem z Ledče nad Sázavou ve 20:15 do Světlé (Os 9215) a ze Světlé nad Sázavou do Ledče ve 21:36 (Os 9248) mají místo původního omezení jízdy „jede v pátek, sobotu, neděli a svátky do 20.IV. a od 3.X., nejede 24.XII., od 25.IV. do 28.IX. jede denně“ nově „jede v pátek, neděli a svátky do 27.VI. a od 5.IX. a 30.IV., 7.V., nejede 23.III., 1., 2., 8., 9.V., 26.X., 16.XI., od 28.VI. do 31.VIII. jede denně“.

Trat' 224 Horní Cerekev – Pelhřimov – Tábor

Vlaky s odjezdem z Pelhřimova v 9:29 a 10:05 do Horní Cerkve (Os 18407 a 18436) nepojedou nově v neděli a svátky, kromě 1., 8.V., 28.X.

Vlak v 18:55 z Pelhřimova (Os 18437) do Horní Cerekve nově nepojede o nedělích a svátcích, kromě 23.III., 1., 8.V., 26.X., 16.XI.

Vlak s odjezdem z Horní Cerkve ve 20:05 (Os 18442) pojede mezi Horní Cerkví a Pelhřimovem nově v pracovní dny.

Trat' 225 Havlíčkův Brod – Jihlava – Jindřichův Hradec – Veselí nad Lužnicí

Vlaky s odjezdem ve 20:42 z Počátek Žirovnice (Os 8310) do Horní cerkve a zpět z Horní Cerkve ve 20:22 do stanice Počátky-Žirovnice (Os 8317) pojedou v pátek, neděli, svátky a 30.IV., 7.V.

Vlak ze stanice Počátky-Žirovnice ve 14:22 (Os 8322) nepojede v úseku Počátky Žirovnice – Horní Cerkev v sobotu.

Vlak z Horní Cerkve v 10:38 (Os 8342) pojede do Jihlavy jen v sobotu, neděli a ve svátky.

Vlak ve 22:35 z Jihlavy města do Jihlavy (Os 8362) od 3. března nepojede.

Trat' 227 Kostelec u Jihlavy – Telč – Slavonice

Vlak v 9:35 z Telče do Kostelce u Jihlavy (Os 28308) pojede i nadále v pracovní dny, ale pouze o letních prázdninách, tedy od 30.VI. do 29.VIII.

Vlak v 10:23 z Kostelce u Jihlavy (Os 28309) pojede v úseku mezi Kostelcem u Jihlavy a Telčí v sobotu, neděli a o svátcích do 29.VI. a od 6.IX.. O letních prázdninách, tedy od 30.VI. do 31.VIII. pojede denně.

Trat' 230 Havlíčkův Brod – Kolín

Ranní vlak ze Světlé nad Sázavou pojede do Havlíčkova Brodu nově o 3 minuty později, tedy v 7:10.

Trat' 237 Havlíčkův Brod – Humpolec

Vlak s odjezdem v 9:10 z Humpolce (Os 15957) nepojede nově mezi Humpolcem a Havlíčkovým Brodem v neděli a o svátcích, kromě 1., 8.V., 28.X.

Vlak s odjezdem v 8:13 z Horní Cerkve (Os 15958) nepojede mezi Havlíčkovým Brodem a Humpolcem v neděli a o svátcích, kromě 1., 8.V., 28.X.

Trat' 238 Havlíčkův Brod – Pardubice

Vlak s odjezdem z Hlinska v Čechách v 6:41 (Os 5301) nepojede mezi Hlinskem v Čechách a Havlíčkovým Brodem v neděli a o svátcích, kromě 1., 8.V., 28.X.

Vlak s odjezdem v 9:15 ze Žďírce nad Doubravou (Os 5303) pojede mezi Žďírcem nad Doubravou a Chotěboří jen v sobotu, neděli a o svátcích.

Vlak v 8:09 z Havlíčkova Brodu (Os 5382) pojede mezi Havlíčkovým Brodem a Chotěboří celoročně v pracovní dny a mezi Chotěboří a Žďírcem nad Doubravou nepojede.

Trat' 240 Brno - Náměšť nad Oslavou – Jihlava

Noční vlak s odjezdem v 1:19 z Rapotic (Os 4820) mezi Rapoticemi a Náměští nad Oslavou nepojede.

Vlaky v 9:28 z Rapotic (Os 4826) a v 10:14 z Náměšti nad Oslavou (Os 4843) mezi Rapoticemi a Náměští nad Oslavou nepojedou.

Vlak v 5:11 z Náměšti nad Oslavou (Os 4827 mezi Náměští nad Oslavou a Rapoticemi pojede v pracovní dny.

Vlaky s odjezdem z Jihlavy v 7:39 (Os 4873) a v 6:20 z Třebíče (Os 4874) nepojedou mezi Jihlavou a Třebíčí v neděli a svátky, kromě 1., 8.V., 28.X., stejně jako vlak s odjezdem z Třebíče v 8:45 (Os 24804) mezi Třebíčí a Okříšky.

Trat' 241 Znojmo – Moravské Budějovice - Okříšky

Vlak s Odjezdem v 9:35 z Moravských Budějovic (Os 24808) mezi Moravskými Budějovicemi a Okříšky nepojede (dříve jezdil pouze v sobotu).

Vlaky s odjezdy v 14:03 z Moravských Budějovic (Os 24814) a 15:14 z Okříšek (Os 24865) nepojedou nově mezi Moravskými Budějovicemi a Okříšky v sobotu.

Trat' 243 Moravské Budějovice - Jemnice

Vlak v 15:28 z Jemnice (Os 24839) nepojede v mezi Jemnicí a Moravskými Budějovicemi.

Kvůli odstranění souběhu s autobusovou linkou pojede vlak s dosavadním odjezdem z Jemnice v 5:17 nově až v 6:10 (Os 24873).

Vlak ve 12:00 z Moravských Budějovic (Os 24876) nepojede mezi Moravskými Budějovicemi a Jemnicí v neděli a svátky, kromě 1., 8.V., 28.X., stejně jako vlak z Jemnice ve 13:17 (Os 24877).

Vlak ve 13:55 z Moravských Budějovic (Os 24878) nepojede v sobotu.

Vlaky v 19:03 z Jemnice (Os 24883) a ve 20:00 z Moravských Budějovic (Os 24884) nepojedou.

Trat' 250 Brno – Tišnov – Žďár nad Sázavou – Havlíčkův Brod

Vlaky s odjezdem ve 13:25 z Havlíčkova Brodu (Os 5907) a ve 14:29 ze Žďáru nad Sázavou, které jezdily v sobotu a neděli, nepojedou mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou.

Vlak v 18:25 z Havlíčkova Brodu (Os 14881) pojede mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou v pracovní dny celoročně, stejně jako vlak ve 20:32 ze Žďáru nad Sázavou (Os 14882).

Trat' 251 Tišnov – Nedvědice – Žďár nad Sázavou

Vlaky v 6:39 z Bystřice nad Pernštejnem (Os 14902) a v 6:09 z Nového města na Moravě (Os 14905) nepojedou mezi Bystřicí nad Pernštejnem v neděli a svátky, kromě 1., 8.V., 28.X.

Vlaky ve 13:41 ze Žďáru nad Sázavou (Os 14915) a ve 14:05 z Nového města na Moravě pojedou mezi Žďárem nad Sázavou a Novým Městem na Moravě v pracovní dny celoročně.

Trat' 252 Křižanov - Studenec

Vlak s odjezdem v 6:05 ze Studence (Os 24902) mezi Studencem a Velkým Meziříčím zastávkou. Původně jezdil pouze v sobotu.

Vlaky ve 14:17 z Budišova u Třebíče (Os 24910) a ve 14:01 z Rudíkova pojedou mezi Budišovem u Třebíče a Rudíkovem v pracovní dny mimo letní prázdniny, tedy mimo 30.VI. – 29.VIII.

Vlaky v 8:46 z Velkého Meziříčí zastávky (Os 24946) a v 9:10 z Křižanova (Os 24947) nepojedou mezi Velkým Meziříčím zastávkou a Křižanovem v neděli a svátky, kromě 1., 8.V., 28.X.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Až do odvolání pojede Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojede pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojede nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic.

Všechny vlaky na trase Plzeň – Cheb budou v úseku Kozolupy – Stříbro nahrazeny od 7. března do 6. června autobusy. Vlaky budou jezdit podle mimořádného výlukového jízdního řádu, ve kterém je zohledněna delší jízdní doba autobusů, některé osobní vlaky nahradí mezi Plzní a Kozolupy rychlíky, které budou zastavovat jako osobní vlaky.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojede od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Jihomoravském kraji jsou úpravy jen na dvou tratích

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

Ke změnám jízdního řádu v rámci Jihomoravského kraje dojde jen na krátkém úseku trati z Javorníku nad Veličkou do slovenské stanice Vrbovce a na území Zlínského kraje na trati Brno – Uherské Hradiště. Dva páry rychlíků do Prahy přes Českou Třebovou budou končit kvůli stavebním pracím Správy železniční dopravní cesty v Pardubicích.

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy čtyř rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které provádí Správa železniční dopravní cesty. Zásadní opravou prochází železniční stanice Kolín, úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Změny v dálkové dopravě vlaků, které jezdí do Jihomoravského kraje

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic

Až do odvolání pojedou Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedou pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Změny v regionální dopravě

Trať 343 Hodonín – Vrbovce

Kompletní změnou jízdního řádu projde čtyřkilometrová hraniční část této trati v úseku Javorník nad Veličkou – Vrbovce. Slovenský dopravce provedl redukci spojů na trati Vrbovce – Myjava – Nové Město nad Váhom a České dráhy přizpůsobí jízdní řád, aby byly zachovány ve stanici Vrbovce přípoje na Slovensko. Všechny níže uvedené změny se týkají pouze úseku Vrbovce – Javorník nad Veličkou, dále do Veselí nad Moravou a Hodonína jezdí spoje Českých drah beze změn.

Vlaky s odjezdem ze stanice Vrbovce v 5:47 (Os 2700), v 6:50 (Os 2702) pojedou v úseku Vrbovce - Javorník nad Veličkou zastávka pouze v pracovní dny.

Vlaky s příjezdem do stanice Vrbovce v 5:42 (Os 2701) a 6:44 (Os 2703) pojedou v úseku Javorník nad Veličkou zastávka - Vrbovce pouze v pracovní dny.

Vlak s odjezdem ze stanice Vrbovce v 10:37 (Os 2706) pojedou v úseku Vrbovce - Javorník nad Veličkou zastávka jen v období letních prázdnin, tedy od 1.VII. do 31.VIII.

Vlak s příjezdem do stanice Vrbovce v 9:36 (Os 2707) pojedou v úseku Javorník nad Veličkou zastávka - Vrbovce pouze v období letních prázdnin, tedy od 1.VII. do 31.VIII.

Vlaky s odjezdem ze stanice Vrbovce ve 12:37 (Os 2708) a 17:15 (Os 2714) nepojedou v úseku Vrbovce - Javorník nad Veličkou zastávka a jsou nově výchozí ze zastávky Javorník nad Veličkou.

Vlaky s příjezdem do stanice Vrbovce v 11:36 (Os 2709) a 15:15 (Os 2715) v úseku Javorník nad Veličkou zastávka – Vrbovce nepojedou.

Vlaky s odjezdem ze stanice Vrbovce ve 14:37 (Os 2710) a 18:37 (Os 2716) pojedou v úseku Vrbovce - Javorník nad Veličkou zastávka pouze v neděli.

Vlaky s příjezdem do stanice Vrbovce ve 13:36 (Os 2711) a 19:50 (Os 2716) pojedou v úseku Javorník nad Veličkou zastávka - Vrbovce pouze v neděli.

Nově pojedou osobní vlak z Javorníka nad Veličkou v 8:41 (Os 2752) v sobotu, neděli a svátky už ze stanice Vrbovce. Vlak do Javorníka nad Veličkou zast. s příjezdem v 7:46 (Os 2753) pojedou nově v sobotu, neděli a ve svátky až do stanice Vrbovce (příjezd v 7:51).

Kromě soboty pojedou až do stanice Vrbovce také vlaky ve 14:21 z Hodonína (Os 2755), do Vrbovce přijede v 15:36. Zpět se otočí v 16:31 a pojedou až do Hodonína (příjezd 17:50).

Trat' 340 Brno – Uherské Hradiště

Ke změnám dochází kvůli optimalizaci železniční dopravy na území Zlínského kraje. V Jihomoravském kraji jedou vlaky v původním rozsahu, ve Zlínském dochází ke změnám.

Spěšný vlak z Brna v 11:31 (Sp 1725) do Uherského Hradiště (příj. 13:28) nepojede v úseku Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště v sobotu.

Vlak ze Strážnice v 6:36 (Os 2203) do Uherského Hradiště (příj. 7:22) nepojede v úseku Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště v neděli.

Vlak v 17:16 z Hodonína (Os 2217) do Kunovic (příj. 18:27) pojedou v úseku Veselí nad Moravou - Kunovice pouze v neděli.

První ranní vlak z Brna ve 4:25 (Os 4101) do Uherského Hradiště (příj. 6:45) nepojede v úseku Veselí nad Moravou - Uherské Hradiště v neděli.

Ranní vlak ze Starého Města u Uherského Hradiště v 6:12 (Os 4162) do Kyjova (příj. 7:33) nepojede v úseku Staré Město u Uherského Hradiště - Veselí nad Moravou v neděli.

Odpolední spoj ze Starého Města u Uherského Hradiště ve 13:52 (Os 4166) do (příj. 15:08) pojedou pouze v pracovní dny.

Vlak z Vlárského průsmyku v 15:50 do Kyjova (Os 4168) nepojede v úseku Kunovice - Veselí nad Moravou v sobotu, stejně jako vlak z Kyjova v 15:23 (Os 4169) do Starého Města u Uherského Hradiště v úseku Veselí nad Moravou – Staré Město u Uherského Hradiště.

Dopolední vlak z Bojkovic města v 10:38 (Os 4324) do Veselí nad Moravou (příj. 11:50) pojedou v pracovní dny.

Ostatní změny v dálkové dopravě v celé ČR

Kromě změn v Jihomoravském kraji pokračují v celé České republice intenzivní stavební práce, které organizuje Správa železniční dopravní cesty. Pokračuje elektrifikace a kompletní rekonstrukce trati Letohrad – Lichkov, kde bude zavedena náhradní autobusová doprava a 3 měsíce nebudou vůbec jezdit vlaky na trati z Plzně do Chebu v úseku Kozolupy – Stříbro, všechny spoje tu nahradí autobusy.

Vlak SuperCity Pendolino, který jede z Prahy-Holešovic v neděli a o svátcích ve 20:23, pojedou nově o 30 minut později. Tento časový posun platí pro celou trasu spoje. Z Prahy tedy odjíždí ve 20:53, z Pardubic ve 21:51, z Olomouce ve 23:10 a do Ostravy přijede pět minut po půlnoci.

Všechny vlaky na trase Plzeň – Cheb budou v úseku Kozolupy – Stříbro nahrazeny od 7. března do 6. června autobusy. Vlaky budou jezdit podle mimořádného výlukového jízdního řádu, ve kterém je zohledněna delší jízdní doba autobusů, některé osobní vlaky nahradí mezi Plzní a Kozolupy rychlíky, které budou zastavovat jako osobní vlaky.

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

27. 02. 2008 Od 3. března se mění jízdní řády, v Ústeckém kraji jsou úpravy minimální

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

V pondělí 3. března 2008 začne platit první změna jízdního řádu Českých drah. Kvůli zásadním koridorovým rekonstrukcím dochází k omezení jízdy některých dálkových vlaků mezi Prahou a Moravou. Na regionálních tratích Ústeckého kraje dojde jen k malým úpravám, dálková doprava se nemění.

Na základě podnětu krajského úřadu dochází pouze k drobným posunům regionálních spojů, na žádost obcí se mění poloha víkendových a sezónních spojů mezi Podbořany a Kadani. Mění se

i jízdní řády sezónních vlaků na trati Kaštice – Kadaň-Prunéřov a Vilémov u Kadaně – Kadaňský Rohozec, kde bude jezdit více víkendových spojů v létě a některé vyjedou proti původnímu plánu už v březnu.

Změny v regionální dopravě Ústeckého kraje

Trat' 087 Lovosice – Česká Lípa

Vlak s odjezdem z Lovosic do Úštěku ve 22:10 (Os 6147) jede o 3 minuty později, tedy ve 22:13 z Lovosic.

Vlak s odjezdem z Litoměřic do Libochovic města ve 22:08 (Os 16932) jede v úseku Litoměřice – Lovosice o 3 min později, tedy z Litoměřic ve 22:11. V úseku Lovosice – Libochovice město jede o 4 – 6 minut dříve, tedy ve 22:30 z Lovosic. V souvislosti s tím dochází k posunu odjezdu přípojného osobního vlaku ve směru Ústí nad Labem (Os 2340) o 5 min, odjezd z Lovosic ve 22:33.

Trat' 090 Praha – Kralupy nad Vltavou – Děčín

Vlak s odjezdem z Roudnice nad Labem do Ústí nad Labem ve 22:02 (Os 2340) jede v celé své trase o 5 – 7 min později, tedy z Roudnice nad Labem ve 22:09 a z Lovosic ve 22:33. Zůstává tak zachován přípoj na osobní vlak z Litoměřic (Os 16932).

Trat' 095 Vraňany – Libochovice

Vlak s odjezdem ze Straškova do Vraňan ve 20:06 (Os 12329) jede v celé své trase o 14 min dříve, tedy ze Straškova v 19:52. Důvodem je zachování přípojné vazby na osobní vlak z Ústí nad Labem do Prahy.

Trat' 114 Lovosice – Postoloprty

Vlak s odjezdem ze Žatce do Loun v 16:05 (Sp 1717) jede o 17 min později, tedy z Žatce v 16:22. Příjezd do Loun zůstává nezměněn, tedy v 16:55. Vlak nejede přes Louny předměstí.

Vlak s odjezdem z České Lípy do Postoloprty v 12:34 (Os 6108) jede v úseku Libochovice město – Louny o 5 min dříve, tedy z Libochovic města v 14:42. V ostatních úsecích jede vlak v původní časové poloze.

Vlak s odjezdem z Postoloprty do České Lípy v 14:08 (Os 6108) jede v úseku Louny – Libochovice město o 5 min dříve, tedy z Loun v 14:31. V ostatních úsecích jede vlak v původní časové poloze.

Poslední večerní vlak z Litoměřic do Libochovic města (Os 16932) odjede z Lovosic o 6 minut dříve, tedy ve 22:30, příjezd do Libochovic města ve 22:56.

Trat' 124 Chomutov – Lužná u Rakovníka

Od 7. února zastavují ve stanici Sádek u Žatce vlaky s odjezdem z Lužné u Rakovníka v 6:40 do Žatce (Os 2532) a s odjezdem z Žatce v 10:03 a 12:03 do Lužné u Rakovníka (Os 2539 a Os 2541).

Tratě 160 Žatec – Plzeň a 164 Kaštice – Kadaň-Prunéřov

Na základě požadavku obcí v oblasti této trati dochází ke změně a rozšíření provozu sezónních a víkendových spojů:

Vlak s odjezdem z Podbořan do Kadaně v 10:23 (Os 17636) odjede z Podbořan o 22 min dříve, tedy v 10:01. Vlak nově pokračuje ze stanice Kadaň do stanice Kadaň-Prunéřov (příjezd v 11:17).

Vlak s odjezdem z Kadaně do Podbořan v 11:43 (Os 17617) pojede již z Kadaně-Prunéřova (odjezd v 11:19).

Vlak s odjezdem z Podbořan do Kadaně v 16:23 (Os 17638) jede o 3 min později, tedy v 16:26. Vlak jede od 3. března 2008 do 15. června v pátek, neděli a další vyjmenované dny v období Velikonoc a květnových svátků, od 21. června do 28. září v sobotu a neděli. Ze stanice Kadaň vlak nově pokračuje do stanice Kadaň-Prunéřov (příjezd v 17:38).

Zavádí se nový vlak z Kadaně-Prunéřova do Podbořan s odjezdem v 17:51 (Os 17639). Vlak jede v neděli do 8. června kromě Velikonoc, kdy jede v pondělí. Z Podbořan pokračuje do Plzně jako Os 7651 (příjezd do Plzně v 20:58).

Vlak s odjezdem z Kadaně do Podbořan v 17:43 (Os 17629) jede nově již od 3. března. V období od 3. března do 13. června jede v pátek, od 14. června do 28. září jede v sobotu a neděli.

Všechny tyto vlaky projíždí zastávku Chotěbudice, vlak s odjezdem z Kadaně-Pruněřova v 17:51 i zastávky Vysoké Třebušice a Vitčice.

Změny v dálkové dopravě v České republice od 3. března 2008

I nadále pokračuje rozsáhlá stavební činnost v pražském uzlu, proto pojedou některé dálkové vlaky v hlavním městě po nových trasách. Zároveň dojde k omezení jízdy 4 rychlíků mezi Pardubicemi a Prahou a jednoho expresu mezi Olomoucí a Prahou. Důvodem jsou stavební práce na koridoru, které organizuje Správa železniční a dopravní cesty.

Vlak EuroNight „Kopernikus“ (EN 379) z Berlína do Prahy bude nově končit už ve stanici Praha-Holešovice.

Až do odvolání pojedou Expres Šohaj v celé trase mezi Prahou a Veselím nad Moravou pouze v pátek, sobotu, neděli a ve svátky. Od pondělí do čtvrtka pojedou pouze v trase Olomouc – Veselí nad Moravou, v Olomouci bude směrem do Prahy zajištěn přípoj rychlíkem.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správou železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať č. 170 (Praha – Cheb) v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy, v zájmu minimalizace zpoždění pojedou náhradní autobusy i osobní vlaky v pozměněných časových polohách. Některé osobní vlaky budou mezi Plzní a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak.

Až do odvolání budou odřeknuty čtyři rychlíky z Brna do Prahy a zpět v úseku Pardubice – Praha:

- rychlík R 866 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 6:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 868 Brno – Praha s odjezdem z Brna v 8:46 ukončí jízdu v Pardubicích
- rychlík R 871 Praha – Brno s odjezdem z Prahy v 11:38 bude výchozí z Pardubic
- rychlík R 873 Praha – Brno s odjezdem z Prahy ve 13:38 bude výchozí z Pardubic

Rychlík „Silesia“ z Krakova do Prahy bude nově končit místo hlavního nádraží ve stanici Praha-Smíchov a zastaví v Praze-Vršovicích pro lepší přestup cestujících na hlavní nádraží.

Vlak EuroCity „Odra“ z Žiliny do Prahy nově zastaví ve stanici Praha-Vršovice.

Vlak InterCity „Manažer“ z Bohumína do Prahy pojedou od 3. března místo pražského hlavního nádraží do Prahy Holešovic.

28. 02. 2008 Jančura odhalil podobu žlutých vlaků a kritizoval ČD i ministerstvo (HighJet)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jancura-odhalil-podobu-zlutych-vlaku-a-kritizoval-cd-i-ministerstvo-1im-ekonomika.asp?c=A080227_210827_ekonomika_zra)

Šéf Student Agency Radim Jančura poprvé ukázal, jak by mohl vypadat nový žlutý vlak, se kterým chce proniknout na české koleje. Jeho rozjezd ale nabírá zpoždění. První soupravy by mezi Prahou a Ostravou mohly vyjet asi za dva a půl roku. Jančura z toho viní i špatné podmínky na železnici.



"Nemůžu to uspěchat, sháním na projekt ještě peníze," vysvětlil podnikatel.

Dalším problémem jsou podle šéfa Student Agency špatné podmínky na české železnici, které neumožňují vstup novým dopravcům.

Zákon je špatný, tvrdí Jančura

"Pokud by byl přijat zákon o veřejné dopravě tak, jak byl původně navržen, tak se na koleje ani nedostaneme," říká Jančura. "Chtěl bych vyzvat ministra dopravy, aby dal české železnici nějakou budoucnost," podotkl Jančura na čtvrteční akci Den dopravy.

Stát podle něj navíc nehopodaří dobře. Miliardu korun ročně prý ztrácí na tom, že dotuje České dráhy, místo aby vypsál výběrové řízení na dálkové spoje.

Ministerstvo dopravy zkusilo soutěže na dálkové spoje vypsat dvakrát, pokaždé je vyhrály České dráhy. Ovšem za podstatně nižší cenu, než do té doby dostávaly. Právě z rozdílu této ceny a běžných dotací na kilometr dospěl Jančura k miliardové ztrátě státu.

Svoji kritiku představil před dopravci, kteří mu zejména kvůli jeho autobusům často nemohou přijít ani na jméno. Velká část z nich se nad jeho kritikou jen usmívala a kroutila hlavou.

Jančurovu kritiku nechápe ani ministr dopravy Aleš Řebíček.

"Nevím, proč s tím nepřišel před třemi nebo čtyřmi lety a proti mně, který konečně zahájil proces kroků nezbytných ke skutečné liberalizaci," říká. Zásadní bude podle něj hlavně to, že o provozu na trati a jízdních řádech nebudou rozhodovat České dráhy, ale Správa železniční a dopravní cesty.

Na železnici se chystá HighJet

Jančura chce českou železniční dopravu změnit a chystá vlastní žluté vlaky. Už jim dal i jméno - HighJet. Jančura má s nimi velké plány. "Budou dokonalé," řekl loni v on-line rozhovoru se čtenáři iDNES.cz. - více zde

Šéf Student Agency ve středu představil i první vizualizace, zdůraznil ale, že jde jen o první náčrty. "Ve skutečnosti bude ještě kulatější," dodal s tím, že jeden vlak ho přijde na řádově tři sta milionů korun.

Jančura plánuje, že vlak bude mít celkem šest tříd. Jednou z nich má být konferenční místnost. Nejvyšší třída Premium má mít sedadla téměř jako postele.

"Stačilo by nám o šedesát procent méně dotací a nejzdili bychom s vlaky vytaženými z kopřiv," naráží Jančura na stáří vozového parku Českých drah. Stáří některých vlaků dosahuje půl století.

29. 02. 2008 Osm lidí zemřelo při požáru vlaku v Bulharsku

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/osm-lidi-zemrelo-pri-pozaru-vlaku-v-bulharsku-fo6-zahranicni.asp?c=A080229_085256_zahranicni_mad)

Osm cestujících včetně jednoho dítěte zahynulo a dalších devět bylo zraněno při požáru, který v noci zachvátil vlak na severozápadě Bulharska. Oheň propukl poblíž nádraží Červen Brjag v lůžkovém a lehátkovém voze vlaku, který jel ze Sofie do Kardamu.



Úřady původně hlásily jen tři mrtvé. "Všech osm obětí jsme našli uvnitř vlaku, těla byla zcela spálená, takže nemohla být identifikována," uvedl zástupce místních úřadů. Identifikace mrtvých tak bude odkázána na testy DNA.

Ve vagoncích, kde zuřil požár, cestovalo 62 lidí. Příčinu požáru zatím vyšetřuje policie, podle bulharského ministra vnitra Rumena Petkova nicméně nešlo o žhářství. Agentura ČTK uvedla, že se pravděpodobně v jednom kupé vznítily záclony od rozbité lampičky.

"Všechno se to odehrálo velice rychle, oheň se bleskově rozšířil. Utíkali jsme z vlaku bosí, někteří lidé skákali z oken ve spodním prádle," vylíčila v televizi situaci jedna z cestujících Marina Novačevová.

"V celém vlaku byly jen tři hasicí přístroje, z nich navíc fungoval jen jediný," popsala. Čtyři se zraněných museli být s popáleninami ošetřeni v nemocnici.

Podle šéfa bulharských železnic Olega Petkova však k porušení bezpečnostních předpisů nedošlo. Odmítl také spekulace o tom, že na vině rychlého rozšíření požáru mohl být technický stav vagonů, které jsou starší než pětadvacet let. "Všechny vagony zdárně absolvovaly všechny kontroly," vysvětlil.

"Od roku 1992 jsme nezažili takové neštěstí s tolika mrtvými," dodal Petkov. V srpnu 1992 zahynulo v Bulharsku deset cestujících při srážce osobního a nákladního vlaku.

29. 02. 2008 České dráhy pronajaly desítky nádraží, i když je možná přestanou vlastnit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/7274-ceske-drahy-pronajaly-desitky-nadrazi-i-kdyz-je-mozna-prestanou-vlastnit/>)

Praha - České dráhy již pronajaly soukromým firmám více než 30 nádražních budov na desítky let, a zadělaly si tak zřejmě na právní problém. Je totiž možné, že novela zákona o ČD, která nyní leží

v parlamentu, nádražní budovy firmě odebere. Jak by se potom situace kolem pronajatých stanic řešila, neví ani ministerstvo dopravy.

Někteří poslanci chtějí, aby se nádraží do konce června příštího roku převedla do majetku Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Jejich stanovisko podpořil před několika dny i hospodářský výbor sněmovny. Nyní záleží na tom, zda se usnesení objeví ve znění novely zákona. Ta převádí na SŽDC pouze péči o koleje a majetek za deset miliard korun. Nádraží zatím neřeší.

Nádraží dráhy dostaly do vínku při svém vzniku v roce 2003, kdy se dělila státní organizace České dráhy na ČD, a.s. a Správu železniční dopravní cesty, která vlastní koleje. Převod nádraží na ČD kritizoval také Ústavní soud. Především však vadí konkurenci, podle které České dráhy získaly s nádražními budovami neprávem výhodu na trhu.

Dráhy pronajímají budovy v rámci projektu s názvem Živá nádraží. Princip je vždy stejný. Dráhy pronajmou stanici na 30 až 40 let a investor za to budovu zrekonstruuje a dále pronajímá. Celkem by se to mělo týkat 190 nádraží, prvních 34 již nájemce má. Opravuje se například pražské hlavní nádraží, nádraží v Havlíčkově Brodě, Kolíně, Teplicích nebo Mariánských Lázních.
