

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2009

OBSAH

| | | |
|--------------|--|----|
| 01. 03. 2009 | BENDL UVAŽUJE, ŽE ZRUŠÍ TENDR ZA 36 MILIARD | 4 |
| 01. 03. 2009 | NA KOZÍ DRÁHU SE VLAKY ZATÍM NEVRÁTÍ (DĚČÍN HL.N. - OLDŘICHOV U DUCHCOVA) | 4 |
| 02. 03. 2009 | NOVÁ TRATĚ NA RUZYŇSKÉ LETIŠTĚ VÝRAZNĚ ZKRÁTÍ I CESTU DO Kladna | 5 |
| 02. 03. 2009 | MODERNIZACE TRATÍ NA VYSOČINĚ BUDE LETOS STÁT PŘES 200 MIL. KČ... | 5 |
| 03. 03. 2009 | ZAHÁJENÍ STAVEB. ŘÍZENÍ: REKONSTRUKCE SDĚLOVACÍHO ZAŘ. TRATĚ KRNOV – JINDŘICHOV VE SLEZSKU – PKP | 6 |
| 03. 03. 2009 | NOVÁ KOLEJOVÁ VOZIDLA VE VELIMI (ES64U4-H, IC4, CORADIA LIREX...) | 6 |
| 03. 03. 2009 | EUROFIMA JE STÁLE ÚSPĚŠNÁ | 6 |
| 04. 03. 2009 | ČD OD ZÍTRA NABÍDNOU CESTUJÍCÍM V 1. TŘÍDĚ PENDOLIN ZDARMA SUSHI | 7 |
| 04. 03. 2009 | TUNEL BLANKA ZASTAVÍ VLAKY UŽ V PRAŽSKÝCH DEJVICÍCH | 7 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU VE ZLÍNSKÉM KRAJI: JEN DROBNÉ ÚPRAVY ODJEZDŮ VLAKŮ | 8 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V JIHMORAVSKÉM KRAJI: JEN DROBNÉ ÚPRAVY ODJEZDŮ VLAKŮ | 8 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V KRAJI VYSOČINA: JEN DROBNÉ ÚPRAVY ODJEZDŮ VLAKŮ | 8 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V OLOMOUCKÉM KRAJI: ÚPRAVY ODJEZDŮ VLAKŮ, SNÍŽENÍ ROZSAHU REGIONÁLNÍ DOPRAVY..... | 8 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI: JEN DROBNÉ ÚPRAVY ODJEZDŮ VLAKŮ, KE SNÍŽENÍ ROZSAHU REGIONÁLNÍ DOPRAVY NEDOCHÁZÍ | 8 |
| 04. 03. 2009 | DVA ROKY PO NEHODĚ U VRAŇAN OČÍSLUJE SŽDC PŘEJEZDY | 8 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI: JEN DROBNÉ ZMĚNY V REGIONÁLNÍ DOPRAVĚ | 9 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V KARLOVARSKÉM KRAJI: JEN NEPATRNÉ ÚPRAVY JÍZDY VLAKŮ | 9 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V LIBERECKÉM KRAJI: JEN DROBNÉ ÚPRAVY ODJEZDŮ VLAKŮ | 9 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V PARDUBICKÉM KRAJI: JEN KOSMETICKÉ ZMĚNY V REGIONÁLNÍ DOPRAVĚ | 9 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V PLZEŇSKÉM KRAJI: PRODLOUŽENÍ NĚKTERÝCH SPOJŮ A NOVÉ PŘÍPOJE..... | 9 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V PRAZE A STŘEDOČESKÉM KRAJI: POSILY VLAKŮ DO Kladna A NOVÉ PŘÍPOJE | 9 |
| 04. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V ÚSTECKÉM KRAJI: JEN DROBNÉ ÚPRAVY ODJEZDŮ VLAKŮ | 9 |
| 04. 03. 2009 | V NEDĚLI SE VYPLATÍ ZKONTROLOVAT JÍZDNÍ ŘÁD – ZAČNE PLATIT ZMĚNA | 10 |
| 04. 03. 2009 | STŘEDOČESKÝ KRAJ PODEPSAL SMLOUVU S ČD, DÁ JIM 900 MILIONŮ..... | 10 |
| 05. 03. 2009 | KRAJ VYSOČINA CHCE SNÍŽIT PŘÍSPĚVEK PRO ČESKÉ DRÁHY | 11 |
| 05. 03. 2009 | PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU V JIHOČESKÉM KRAJI: ÚPRAVY ODJEZDŮ NĚKTERÝCH VLAKŮ | 11 |
| 05. 03. 2009 | FIREMNÍ BARVY ČD I NA VOZIDLECH..... | 11 |

| | | |
|--------------|--|----|
| 05. 03. 2009 | SEMINÁŘ O INTEGROVANÉ DOPRAVĚ V BOHDANČI (LÁZNĚ BOHDANEČ, 18. - 20. KVĚTNA 2009)..... | 12 |
| 05. 03. 2009 | VLÁDA PROJEDNÁ PŘEVEDENÍ VÝPRAVČÍCH Z ČD NA SŽDC AŽ V KVĚTNU. | 12 |
| 05. 03. 2009 | BENDL: DOHODLI JSME SE S ODBORY NA DALŠÍM JEDNÁNÍ, STÁVKA NEHROZÍ! | 13 |
| 06. 03. 2009 | TRAŤ Z KOSTELCE DO TELČE A SLAVONIC PROJDE MODERNIZACÍ ZA 850 MILIONŮ..... | 13 |
| 06. 03. 2009 | PENDOLINA PRODĚLÁVAJÍ PŮL MILIARDY ZA ROK..... | 14 |
| 08. 03. 2009 | STUDENTI SI ZA VLAK PŘIPLATÍ, DRÁHY OPRAVILY CHYBU V CENÍKU | 14 |
| 08. 03. 2009 | ČESKÉ DRÁHY LONI PŘEPRAVILY O SEDM MILIONŮ PASAŽÉRŮ MÉNĚ | 15 |
| 10. 03. 2009 | DRÁHY HLEDAJÍ ÚDRŽBÁŘE NÁDRAŽÍ ZA MILIARDU KORUN..... | 15 |
| 10. 03. 2009 | BENDL ZRUŠIL TENDR NA ÚDRŽBU KOLEJÍ ZA 36 MILIARD | 16 |
| 10. 03. 2009 | ZA NEHODU VLAKU U VRAŇAN ULOŽIL SOUD VÝPRAVČÍMU PODMÍNKU | 16 |
| 11. 03. 2009 | LANGER CHCE FANOUŠKŮM PŘITÁHNOUT UZDU I NA ŽELEZNICI..... | 17 |
| 11. 03. 2009 | ZA TRAGICKOU NEHODU VE STUDÉNCĚ PADNOU DALŠÍ OBVINĚNÍ | 18 |
| 11. 03. 2009 | ŠÉF SŽDC DEFINITIVNĚ ZRUŠIL SOUTĚŽ NA ÚDRŽBU TRATÍ | 18 |
| 12. 03. 2009 | VOZY PRO BANÍKOVCE = NEJBEZPEČNĚJŠÍ ŘEŠENÍ | 18 |
| 12. 03. 2009 | NOVINKA ČD TIP (PRAHA - VÍDEŇ A ZPĚT ZA 19 EURO) | 19 |
| 12. 03. 2009 | STŘEDOČESKÝ KRAJ A Kladno chtějí, aby výluka trati v Dejvicích začala až v létě..... | 20 |
| 12. 03. 2009 | DO ČESKÝCH VELENIC KVŮLI ELEKTRIZACI ČTVRT ROKU NEPOJEDOU VLAKY OD VESELÍ | 21 |
| 13. 03. 2009 | AUTOBUSY NENÁSILNĚ SUPLUJÍ CHYBĚJÍCÍ ŽELEZNIČNÍ SPOJE (KLAGENFURT - GRAZ) | 21 |
| 13. 03. 2009 | FOTBALOVÍ FANOUŠCI POJEDOU V PONDĚLÍ VLAKEM EC 172 VINDOBONA | 22 |
| 13. 03. 2009 | SLOVENSKO PLÁNUJE PROJEKT ŠIROKOROZCHODNÉ ŽELEZNICE DO RUSKA..... | 22 |
| 14. 03. 2009 | V PRAZE NARAZILA LOKOMOTIVA DO RYCHLÍKU, NIKDO NENÍ ZRANĚN (PRAHA-VRŠOVICE)..... | 22 |
| 15. 03. 2009 | VE VRŠOVICÍCH BUDE PROVOZ OBNOVEN NEJSPÍŠ AŽ RÁNO | 23 |
| 16. 03. 2009 | PO NEHODĚ STÁLE NEJEZDÍ VLAKY PŘES VRŠOVICE NA KOLÍN | 24 |
| 16. 03. 2009 | LIBERECKÝ KRAJ KRITIZUJE ČD A HLEDÁ NOVÉ DOPRAVCE..... | 24 |
| 16. 03. 2009 | BENDL CHCE SNÍŽIT PLATY MANAŽERŮM ČESKÝCH DRAH A ČD CARGO | 25 |
| 17. 03. 2009 | O STIPENDIJNÍ PROGRAM ČEDÉS JE MEZI DEVÁTKY VELKÝ ZÁJEM..... | 25 |
| 17. 03. 2009 | ČESKÉ DRÁHY MÍŘÍ NA SILNICE, CHTĚJÍ VLASTNÍ AUTOBUSY | 26 |
| 17. 03. 2009 | UNIE PŘISPĚJE NA VEŘEJNOU DOPRAVU V ČESKU 6,7 MILIARDY KORUN ... | 27 |
| 18. 03. 2009 | ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V CENTRU PRAHY ODPOLEDNE TĚMĚŘ USTALA..... | 28 |
| 18. 03. 2009 | VE FRANCII ZAČALI STÁVKOVAT ŽELEZNIČÁŘI, VE ČTVRTEK BUDE HŮŘ | 29 |
| 19. 03. 2009 | U BENEŠOVA VYKOLEJIL VLAK, PROVOZ JIŽ BYL OBNOVEN (BYSTRICE U BENEŠOVA)..... | 29 |
| 19. 03. 2009 | ČESKÉ DRÁHY ROZŠÍŘÍ NABÍDKU ETIKET DO ZAHRANIČÍ (PRAHA - HAMBURG, OSTRAVA - WIEN) | 30 |
| 20. 03. 2009 | TRAŤ HODONÍN – ZAJEČÍ ZACHOVÁNA..... | 30 |
| 20. 03. 2009 | VE ZLÍNĚ CHYSTAJÍ NOVÉ NÁDRAŽÍ..... | 30 |
| 20. 03. 2009 | NÁKLADNÍ VLAKY NA NOVÉM SPOJENÍ | 31 |

| | | |
|--------------|---|----|
| 20. 03. 2009 | NOVÉ VOZY ŘADY TALLS PRO ČD CARGO | 31 |
| 20. 03. 2009 | STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI BEROUN – ZBIROH, 2. ČÁST ... | 32 |
| 20. 03. 2009 | UŽ ZA ROK MOŽNÁ VYJEDOU VLAKY NA TRAŽ Z HARRACHOVA DO POLSKA | 32 |
| 20. 03. 2009 | Z CHOCNĚ DO ÚSTÍ NAD ORLICÍ POVEDE TRAŽ SE DVĚMA TUNELY..... | 32 |
| 21. 03. 2009 | STRHLÁ TROLEJ ZDRŽELA VLAKY MEZI OSTRAVSKEM A SLOVENSKEM (JABLŮNKOV-NÁVSÍ)..... | 33 |
| 23. 03. 2009 | AKČNÍ JÍZDENKY ČD TIP DO VÍDNĚ BYLY VYPRODÁNY ZA ČTVRT HODINY .. | 33 |
| 24. 03. 2009 | O VÍKENDU SE MĚNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE JEDNADVACETI NOČNÍCH VLAKŮ..... | 33 |
| 24. 03. 2009 | SŽDC DÁ LETOS NA OPRAVU TRATÍ AŽ 23 MILIARD | 34 |
| 25. 03. 2009 | ČESKÉ DRÁHY VYSLYŠÍ ZÁKAZNÍKY, NABÍDNOU JIM DALŠÍCH 120 ČD TIPŮ DO VÍDNĚ (30. 3. 2009, 14:00)..... | 35 |
| 25. 03. 2009 | O TOMTO VÍKENDU OPĚT VYJÍŽDĚJÍ CYKLOVLAKY NA OKOŘ, LONI JE VYUŽILO PŘES 6 TISÍC CESTUJÍCÍCH | 36 |
| 25. 03. 2009 | ÚSTECKÝ KRAJ BUDE KONTROLOVAT ČISTOTU VE VLACÍCH ČESKÝCH DRAH | 37 |
| 25. 03. 2009 | VLAKY Z BRATISLAVY DO REGENSBURGU JEZDIT NEBUDOU (CYKLOVLAK) | 38 |
| 26. 03. 2009 | ČD SJEDNOTÍ BARVY VLAKŮ, ODLÍŠÍ SE TAK OD KONKURENCE | 38 |
| 27. 03. 2009 | PŘI ŽELEZNIČNÍ NEHODĚ V RAKOUSKU SE ZRANILO JEDENÁCT LIDÍ (KRITZENBERG) | 39 |
| 27. 03. 2009 | VLAKY MEZI BEROUNEM A ZBIROHEM BY MĚLY JEZDIT RYCHLEJI | 40 |
| 27. 03. 2009 | BRNO: ZMĚNA TARIFU IDS | 40 |
| 27. 03. 2009 | DOBŘÝ ROK PRO SEVEROAMERICKÉ DRÁHY | 40 |
| 27. 03. 2009 | PŘEKVAPIVÝ RŮST PŘEPRAVY NÁVĚSŮ | 42 |
| 27. 03. 2009 | PARDUBICKO-LIBERECKÁ OSLAVÍ 150 LET | 42 |
| 28. 03. 2009 | VLAKY SE STOVKAMI LIDÍ UVÍZLY V ZÁVĚJÍCH NA RUSKÉM OSTROVĚ SACHALIN | 43 |
| 28. 03. 2009 | ANONYMNÍ BOMBOVÁ VÝHRŮŽKA ZASTAVILA ŽELEZNICI V PLZNI..... | 43 |
| 30. 03. 2009 | GENERÁLNÍ ŘEDITEL NĚMECKÝCH DRAH REZIGNOVAL | 43 |
| 30. 03. 2009 | ŽELEZNICE V EVROPĚ LONI PŘEPRAVILA VÍCE CESTUJÍCÍCH | 44 |
| 30. 03. 2009 | MOTORÁČEK VYKOLEJIL NA SPADLÉ SKÁLE. NIKDO NEBYL ZRANĚN (HANUŠOVICE – STARÉ MĚSTO POD SNĚŽNÍKEM) | 44 |
| 31. 03. 2009 | ČESKÉ DRÁHY ZÍTRA OTEVŘOU PŮJČOVNY KOL | 45 |

01. 03. 2009 Bendl uvažuje, že zruší tendr za 36 miliard

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/47192-bendl-uvazuje-ze-zrusi-tendr-za-36-miliard/>)

Praha - Nový ministr dopravy Petr Bendl musí záhy po svém nástupu do úřadu čelit tlaku odborových organizací železnic. Ty hrozí dubnovou stávkou, pokud nebudou účinně vyřešeny čtyři problémy stávající železniční dopravy - převod zaměstnanců Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) do soukromé sféry, propouštění v dceřiné společnosti Českých drah ČD Cargo, nedostatek peněz v regionální dopravě a nedostatek peněz na obnovu kolových vozidel. Bendl dnes Otázkách Václava Moravce oznámil, že velmi zvažuje možnost zrušit výběrové řízení, pomocí kterého chce Správa železniční dopravní cesty převést starost o koleje a 4000 zaměstnanců na soukromou firmu.

Bendl hodlá schraňovat informace a podklady až do 16. března, kdy končí lhůta pro řízení, vyhlášené již za Bendlova předchůdce Aleše Řebíčka. Do té doby má padnout rozhodující slovo. Výše zakázky je podle Bendla příliš velká. Podle zástupce odborů Jaroslava Pejši lze takový krok považovat za vstřícné gesto, o definitivním rozhodnutí odborů ohledně uskutečnění stávky však odmítá blíže mluvit. "Pokud ministr slíbil na čtvrtek jednání, rádi se ho zúčastníme. V polovině března vyhodnotíme, jak jsou naše požadavky akceptovány. Jednorázový vklad 3 miliard není koncepčním řešením. Musí přijít kvalitní zákon, který zajistí dobrou situaci v železniční dopravě na více let," uvedl Pejša.

Bendl vidí hlavní problém v nedostatečné komunikaci ministerstva s odbory. "Já jsem si ty důvody přečetl v novinách. Je mi líto, že odboráři nepřišli konkrétně za mnou. Myslím, že je správné nejdříve o věcech otevřeně jednat, a pokud nedojdeme k dohodě, pak se musí teprve myslet na stávku," reagoval ministr.

Podle stínového šéfa dopravy Romana Onderky je hlavním problémem nedostatečné financování ze strany státu. "Selhává ministerstvo ve vztahu k českých drahám, nevěřím, že jsou Dráhy ze strany státu dobře financovány. Navíc by se měly zaměřit na zhodnocení vlastního hospodařením a nakládáním s penězi. Dlouhodobě nemají koncepci," tvrdí Onderka.

Prodělek českých drah se podle analýz pohybuje právě na zmíněných 3 miliardách korun. Kvůli tomu se ČD stále více obracejí na jednotlivé kraje a navyšují své požadavky. Řešení problému může často vyústit ve vyhlášení výběrového řízení. "Jestli české dráhy nebudou schopny nabídnout kvalitní službu za ty finance, které jim kraj dá, budeme muset vyhlášovat tendery," vyjádřil jihomoravský hejtman Michal Hašek.

Bendl již dříve uvedl, že příští rok stát neplánuje jednotlivým krajům na železniční dopravu finančně přispívat. Ve středu došlo k setkání ministra se zástupci krajů. Domluvili se na ustanovení společné pracovní skupiny, která prověří hospodaření českých drah právě v regionální dopravě.

01. 03. 2009 Na Kozí dráhu se vlaky zatím nevrátí (Děčín hl.n. - Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/47197-na-kozi-drahu-se-vlaky-zatim-nevrati/>)

Telnice - Ústecký kraj zatím neobnoví dopravu na železniční trati z Děčína do Oldřichova, a to i přes sliby ČSSD, která kraji vládne. Na obnovu dopravy mu chybějí peníze. Vlaky přestaly na takzvané Kozí dráze jezdit před víc než rokem, hlavním důvodem byla jejich ztrátovost. Za likvidaci vlaků už úřad dříve kritizoval i ombudsman Otakar Motejl. Trať přestala být funkční po 136 letech, kraj odmítl dál dotovat její ztrátovost, protože bývalé vedení zdůvodňovalo přerušení provozu velkou ztrátovostí trati.

Podle kraje byly hlavním důvodem, proč se na unikátní trať vedoucí podél Krušných hor zatím vlaky nevrátí, peníze. Dopravu tady úřad dotoval deseti miliony ročně, proto místo nich objednal autobusy. Starostové obcí podél trati už přes rok bojují za její obnovu, zatím marně. "Nasadili náhradní autobusovou dopravu, která stojí, jak mám zprávy, zatím neoficiálně 38 milionů. Tak já si myslím, že otázka financí to není," prohlásil starosta Telnice a krajský zastupitel Jaroslav Doubrava (severočeši.cz). Mluvčí Krajského úřadu Ústeckého kraje Veronika Kindlová však brání rozhodnutí svého úřadu: "V tuto chvíli nelze říct, kdy se vlaky na ty tratě vrátí."

Úřad se se starosty pře i o to, kolik vlaků zaplatit. Zatímco obce chtějí návrat takzvané základní dopravní obslužnosti, tedy každodenní jízdní řád, kraj chce pro Kozí dráhu pouze turistické spoje. "Nevím, zda si z finančních důvodů můžeme dovolit vrátit se k původnímu stavu," uvedl náměstek hejtmanky Ústeckého kraje Arno Fišera (ČSSD). Radní Ústeckého kraje pro dopravu Jiří Šulc (ODS) doplnil: "Budeme se snažit najít nějakou cestu turistické víkendové přepravy, kterou by si podle mne měly vzít na starost obce. Kraj jim samozřejmě může finančně přispívat a zároveň na víkendovém

provozu participovat." Starosta Doubrava pochybuje: "To je pojem, který bude těžko vysvětlovat i on. Nemyslím si, že by to pro tuhle trať bylo řešení."

Za zrušení vlakových spojů už dříve kraj kritizoval ombudsman Otakar Motejl, úřad totiž spoje postupně osekával tak, že jimi nakonec jezdilo málo lidí.

02. 03. 2009 Nová trať na ruzyňské letiště výrazně zkrátí i cestu do Kladna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47247-nova-trat-na-ruzynske-letiste-vyrazne-zkrati-i-cestu-do-kladna/>)

Praha – Nová železniční trať, která povede z pražského Masarykova nádraží na ruzyňské letiště a zčásti nahradí dosavadní Buštěhradskou dráhu, zkrátí cestu vlakem z Prahy do Kladna až o čtvrt hodiny. V současné době trvá rychlíkům a spěšným vlakům cesta mezi oběma městy 39 minut a zastávkovým osobním vlakům 56 minut. Vlak bude vedle současných stanic stavět ve čtyřech nových zastávkách. Ty vzniknou u Výstaviště, v Liboci, mezi Hostivicemi a Jenčí a poslední je navržena nedaleko Kladna s pracovním názvem Pletený Újezd. Vyplývá to z materiálu, který vypracovalo sdružení firem Metroprojekt Praha a Sudop Praha a který projednali pražští zastupitelé na posledním zasedání výboru dopravy.

Cesta zrychleným spojem místo současných 39 minut potrvá 27 minut, cestující v osobním zastávkovém vlaku ušetří proti současným 56 minutám 15 minut. Na letiště se po modernizaci trati dostanou lidé z Masarykova nádraží zrychleným spojem za 20 minut a zastávkovým za 26 minut.

Vlaky budou z Masarykova nádraží jezdit po své současné trase přes Negrelliho viadukt do stanice Praha-Bubny. Ta bude podle projektu posunuta blíže k viaduktu, aby bylo možné snadno přestoupit na metro ve stanici Vltavská. Dnes je takový přestup velmi náročný, protože se musí stanice metra obcházet. Z Buben bude trať vedena nově po estakádě, která překoná třídu Dukelských hrdinů.

Ke stanici Praha-Dejvice pojedou vlaky v novém mělkém tunelu, stanice s přestupem na metro Hradčanská bude nově zahlobena. Do Velešlavína, kam by v budoucnu mělo vést prodloužené metro A, bude železnice pokračovat v hloubeném tunelu. Následovat bude nová zastávka Liboc v blízkosti nádrže Džbán a přírodního areálu Divoká Šárka.

Současná stanice Praha-Ruzyně bude posunuta za křížení s ulicí Drnovskou. V těchto místech se trať rozvětví, část vlaků bude odtamtud pokračovat do Kladna, část bude zajíždět po novém úseku k letišti. Železnice k letišti bude kopírovat pražský dálniční okruh, před křížením s Evropskou ulicí vznikne zastávka Dlouhá míle, která by měla v budoucnu zajistit přestup na prodloužené metro A. Poté bude trať pokračovat do cílové stanice Letiště Ruzyně, která bude hloubená a umožní přestup k oběma terminálům.

Trať mezi stanicemi Praha-Ruzyně a Kladno bude také modernizována, vlaky tam budou moci jezdit rychlostí až 120 kilometrů za hodinu. K současným zastávkám Hostivice, Jeneč, Pavlov a Unhošť přibudou zastávky Hostivice-Jeneček a Pletený Újezd. Stanici Unhošť nahradí Malé Přítočno. Na území Kladna bude vlak zastavovat ve třech stanicích, konečnou bude Kladno-Ostrovec.

Projekt modernizace trati Masarykovo nádraží – Kladno s odbočkou na letiště má zatím hotovou projektovou dokumentaci. Realizován by měl být v letech 2010 až 2013.

02. 03. 2009 Modernizace tratí na Vysočině bude letos stát přes 200 mil. Kč

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47249-modernizace-trati-na-vysocine-bude-stat-pres-200-milionu/>)

Jihlava – Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) letos vloží do údržby železničních tratí na Vysočině přes 200 milionů korun. Nejvíce peněz půjde do rekonstrukce kolejí mezi Šlapanovem a Havlíčkovým Brodem. Na této trati se již pracuje a dopravu na ní komplikují výluky. Začaly v polovině února a potrvají do 27. dubna, rekonstrukce vyjde zhruba na 270 milionů korun.

Správa železniční dopravní cesty letos na Vysočině plánuje také rekonstrukce přejezdů v Jihlavě a na trati z Horní Cerekve do Tábora. Necelých 16 milionů korun dá státní organizace na zlepšení elektrického ohněvu výhybek v Havlíčkově Brodě.

Rekonstrukce jednokolejné trati u Šlapanova začala loni, práce by měly skončit do roku 2010. Mezi Brodem a Šlapanovem se budou měnit koleje, rekonstrukce se týká i železničního spodku. Součástí projektu je oprava dvou přejezdů a rekonstrukce nástupiště v zastávce Mírovka. Kvůli přestavbě bude

na této trati do 16. března výluka pouze přes den. Nepřetržitá výluka bude následovat od 17. března do 27. dubna, vlaky pak nepojedou ani v noci.

Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally jsou peníze vyčleněné pro Vysočinu srovnatelné s řadou jiných regionů. Větší částky SŽDC vynakládá jen na modernizaci tranzitních koridorů a na zlepšení podmínek pro příměstskou dopravu hlavně u Brna, Ostravy a Prahy.

Dlouhodobě SŽDC plánuje elektrizaci tratě z Brna přes Rapotice do Jihlavy. Připravována je také přestavba dvou nástupišť v Havlíčkově Brodě, což bude stát asi 70 milionů.

03. 03. 2009 Zahájení staveb. řízení: Rekonstrukce sdělovacího zař. tratě Krnov – Jindřichov ve Slezsku – PKP

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cislocianku=2009030001>)

03. 03. 2009 Nová kolejová vozidla ve Velimi (ES64U4-H, IC4, Coradia LIREX...)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_8velim.htm)

Počátek roku 2009 se ve Zkušebním centru (ZC) Velim odehrával ve znamení velkého množství zákazníků. Kromě elektrické jednotky V250 z dílny firmy AnsaldoBreda, která zde již téměř zdomácněla, byla k vidění celá řada zajímavých vozidel.



Již od konce loňského roku probíhají zkoušky dalšího zástupce „Eurosprintera“ od firmy SIEMENS, tentokrát ve verzi pro SNCB jako řada 18. Tento typ, označený výrobcem jako ES64U4-H, konstrukčně vychází ze známého Taurusu, ale na první pohled se liší tvarem čelních partií skříně, což si vyžádalo dodržení požadavků TSI Crash. Lokomotiva je určena pro provoz v Belgii, Holandsku a částečně ve Francii a na nové HSL Zuid (vysokorychlostní trať v Holandsku), čemuž také odpovídá její trakční výzbroj umožňující jízdu na systémech 1,5 a 3 kV DC a 25 kV 50 Hz a její maximální rychlost 200 km/h a výkon 6 MW.

S touto lokomotivou zde pobývá též klasický Taurus 1216 019 pronajatý od ÖBB, který slouží jako pomocná lokomotiva pro některé zkoušky. Zajímavostí během pobytu na ZC Velim byla výměna transformátoru úspěšně provedená v hale DZS.

Začátkem ledna též přijely z italské AnsaldoBredy do Cerhenic dvě motorové jednotky IC4. Tyto čtyřvozové jednotky určené pro provoz u DSB rychlostí až 200 km/h budou v ZC zkoušet především vícečlenné řízení, jelikož DSB v budoucnu plánují provoz až 4 spojených jednotek s možností dělení soupravy v nácestných stanicích.

V druhé polovině ledna zde byly na zkouškách dva zástupci motorových lokomotiv firmy VOITH. Zatímco Gravita 10BB zde již byla podruhé, byť pokaždé jiný kus, premiéru tentokrát měla Maxima 30CC. Tato odlehčená sestřička Maximy 40CC disponuje výkonem 2750 kW, který ji dodává dvanáctiválcový motor firmy ABC. Spolu s lokomotivami přijela také zátěžová souprava tvořená 33 loženými vozy řady Falls (celkem 2400 tun). Zajímavostí Maximy 30CC je i to, že výrobce plánuje její homologaci v České republice a na Slovensku.

Aby výčet vozidel na Zkušebním centru byl úplný, tak je nutné ještě zmínit jednotku Coradia LIREX od fy. Alstom LHB Salzgitter. Ta přijela tentokrát ve třívozové verzi pro DB-Regio (řada 440) a je určena pro regionální dopravu v okolí Würzburgu. Počátkem února zde navíc byly prováděny zkoušky modernizovaného osobního vozu Bdtree pro ZSSK. Modernizaci provedla ŽOS Trnava a vůz je určen pro regionální dopravu. Součástí modernizace kromě nového interiéru a CZE je též dosazení klimatizace.

03. 03. 2009 EUROFIMA je stále úspěšná

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_8eurof.htm)

Evropská společnost pro financování železničních kolejových vozidel (EUROFIMA) se sídlem ve švýcarské Basileji je multinárodní organizací. Jejimi akcionáři a zároveň zákazníky jsou národní železniční podniky členských států. ČD drží 1 % akcií.

EUROFIMA byla založena 20. listopadu 1956 na základě Úmluvy o založení společnosti EUROFIMA ze dne 20. října 1955, podepsané členskými státy, a Dodatkového protokolu o zvláštních daňových

výhodách švýcarské vlády k Úmluvě. Úmluva vstoupila v platnost dne 22. července 1959 a pro Českou republiku platí ode dne 26. července 2002. Původně byla EUROFIMA založena na 50 let. Rozhodnutím valné hromady z 1. února 1984 bylo období existence prodlouženo na dalších 50 let do roku 2056.

Předmětem činnosti společnosti EUROFIMA je podporovat rozvoj železniční dopravy v Evropě a podporovat národní železniční podniky v úsilí o obnovu a modernizaci železničních kolejových vozidel. Při hodnocení svého již 52. finančního roku hlásí EUROFIMA pozitivní vývoj.

Objem financovaných železničních kolejových vozidel evropských železničních podniků meziročně vzrostl o +21 % na 3,9 mld. švýcarských franků (cca 62 mld. Kč). Celková aktiva se zvýšila o 5 % a přesáhla 40 mld. CHF. Čistý zisk organizace 48,4 mil. CHF je meziročně vyšší o 10,1%. Zatímco čistý úrokový výnos vzrostl o 35,6 % na 37,9 mil. CHF a příjmy z poplatků se zvýšily o 2,3 % na 18 mil. CHF, výsledek finančních operací v souvislosti s turbulencemi na finančních trzích klesl o 64,5 % na 2,6 mil. CHF.

Objem půjček na trzích dosáhl 4,9 mld. CHF. Poprvé došlo k úspěšnému souběžnému umístění dvou dluhopisů, každého o objemu 1 mld. USD, se splatností v letech 2010 a 2013. Ratingové agentury Moody's a Standard&Poor's potvrdily loni své nejvyšší kreditní hodnocení AAA/A-1+ a Aaa/P-1 se stabilním výhledem.

04. 03. 2009 ČD od zítra nabídnou cestujícím v 1. třídě pendolin zdarma sushi

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2589/>)

Každý březnový čtvrtek budou České dráhy v pendolinech z Prahy do Ostravy rozdávat v první třídě zdarma sushi. Spouští tak kampaň »SC Pendolino – Užijte si cestu« a chtějí upozornit na výhodné spojení Prahy a Ostravy i uprostřed pracovního týdne.

„Každý cestující v první třídě, který pojedje libovolný březnový čtvrtek pendolinem z Prahy do Ostravy, Vídně nebo Bratislavy dostane možnost ochutnat sushi zdarma,“ vysvětluje Aleš Ondrůj, výkonný ředitel úseku náměstka pro marketing a komunikaci ČD. „Sushi poskytne zákazníkům ČD ve vlaku partner programu ČD Bonus SUSHI POINT, který standardně poskytuje ve svých restauracích cestujícím s jízdenkou Českých drah slevu 15 %.“ Jízdenka musí být v minimální hodnotě 400 Kč.

ČD tak chtějí přilákat další cestující do vlaků SuperCity Pendolino uprostřed pracovního týdne. Cesta pendolinem je bezpečná, rychlá, pohodlná a jízdu luxusním vlakem je v tyto dny možné spojit také s luxusním zážitkem z tradiční japonské speciality.

04. 03. 2009 Tunel Blanka zastaví vlaky už v pražských Dejvicích

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/tunel-blanka-zastavi-vlaky-uz-v-prazskych-dejvicich-fyt-praha.asp?c=A090304_123928_praha_itu)

Kdo si myslí, že dopravní chaos na Letné, kde nyní vládnou dělníci pracující na výstavbě tunelu Blanka, už nemůže být větší, tak se mýlí. Letnou postupně opustily tramvaje, pak auta a brzy zde zřejmě přestanou jezdit i vlaky na železniční trati Praha - Kladno.

"Letos v dubnu bude zkrácena železniční trať z Kladna do stanice Veveslavín," potvrdil František Polák, mluvčí společnosti Metrostav, která tunely staví.

Dělníci chtějí opravit i Prašný most

A hned popisuje důvody tohoto razantního omezení. "Jednak práce na mostu na Svatovítské ulici, jednak práce u vestibulu metra Hradčanská v těsné blízkosti železniční trati." Metrostav totiž hodlá rozšířit úzký Prašný most, kde se nyní musí tramvaje i auta vtěsnat jen do dvou pruhů.

Pro cestující z Kladna a okolí, kteří do Prahy dojíždějí, je výluka na kladenské železnici citelným zásahem do jejich návyků. Budou totiž muset z vlaku vystoupit dřív a pokračovat do centra města metrem či tramvají, přičemž tramvajová doprava přes Letnou a v ulici Milady Horákové také nejezdí a linky celou oblast objíždějí kolem Pražského hradu.

Proto je zvláštní, že o plánované výluce se zatím vůbec nemluví, a tak se na ni nemohou cestující včas připravit. Připomíná to osmnáctiměsíční výlučku na tramvajové trati u Hradčanské, o níž město a Dopravní podnik informovaly pasažéry jen dva dny předtím, než vypukla.

"Od ledna zatím nedošlo k dalším změnám, jakmile budou známy, budeme neprodleně informovat," reagovalo tiskové oddělení magistrátu na otázku, zda se výlučka na železnici opravdu chystá.

Podle informací z Metrostavu nebudou vlaky jezdit tři měsíce a uvažuje se o přechodné konečné zastávce, kterou by dělníci vybudovali blízko Vítězného náměstí. "Provizorní zastávka má být u Prašného mostu," potvrdil Jiří Šťastný ze Správy železniční dopravní cesty.

Blanka letos zasáhne do provozu hromadné dopravy ještě v dalších čtvrtích. V létě se očekává měsíční přerušení trati v Troji. Tramvaje tak nepojedou mezi Holešovicemi a Kobylisy.

Uzavírky na Letné

- Únor 2009: Tramvaje nejezdí na trati Hradčanská - Prašný most
- Duben 2009: Vlaky z Kladna budou končit ve Veleslavíně
- Červenec 2009: Tramvaje se vrátí na trať Letenské nám. - Špejchar
- Podzim 2009: Tramvaje se vrátí do Badeniho ulice
- Podzim 2009: Na Letné začnou jezdit i auta až po Špejchar
- Zář 2010: Otevření tratě Prašný most - Špejchar, vrací se i auta

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu ve Zlínském kraji: jen drobné úpravy odjezdů vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2590/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Jihomoravském kraji: jen drobné úpravy odjezdů vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2591/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v kraji Vysočina: jen drobné úpravy odjezdů vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2592/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Olomouckém kraji: úpravy odjezdů vlaků, snížení rozsahu regionální dopravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2593/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Moravskoslezském kraji: jen drobné úpravy odjezdů vlaků, ke snížení rozsahu regionální dopravy nedochází

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2594/>)

04. 03. 2009 Dva roky po nehodě u Vraňan očísluje SŽDC přejezdy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47500-dva-roky-po-nehode-u-vranan-ocisluje-szdc-prejezdy/>)

Praha – Kvůli nedorozumění mezi policistou a výpravčím narazil před dvěma lety na přejezdu v Dolních Beřkovicích u Vraňan rozjetý rychlík do údajně nepojízdného auta. O vozidle na přejezdu sice všichni věděli, výpravčí ale zastavil dopravu na jiné trati. Nyní přichází Správa železniční dopravní cesty a ministerstvo dopravy s novinkou, která by podobným nedorozuměním měla zabránit, nejpozději do srpna totiž očísluje všechny železniční přejezdy. Celkem je v Česku 8296 přejezdů. Investice do zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech se v posledních letech výrazně navyšují. Zatímco v roce 2004 stát v této oblasti investoval 155 milionů, v loňském roce už to byla částka téměř 267 milionů korun. Loni nehody na přejezdech nepřežilo 26 lidí, v roce 2007 to bylo 30 mrtvých.

Na přejezdech má být nově vylepeno čtyřmístné unikátní číslo. V případě nehody stačí toto číslo nahlásit a bude jasné, kde nastal problém.

"Alarmující je to, co se stalo na Slovensku, kdy vinou zpravidla řidičů dochází k takto tragickým nehodám a někdy se potom stane, že lidé jsou dezorientovaní, nevědí, kde se nachází," řekl o přínosu nálepek ministr dopravy Petr Bendl.

Hlavním přínosem k bezpečnosti je ale rekonstrukce přejezdů. V loňském roce upravila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) celkem 241 železničních přejezdů. Osazení jednoho přejezdu světly i závorami představuje v průměru investici přibližně 6 milionů korun. Za poslední tři roky se podařilo zrušit celkem 74 železničních přejezdů.

Nejbezpečnější je mimoúrovňové křížení. Toto řešení je ale technologicky, ekonomicky i majetkoprávně nejnáročnější. Náklady se mohou pohybovat v řádu desítek milionů korun. Závorami jsou přednostně vybavovány dvou a vícekolejné přejezdy na silnicích I. třídy a přejezdy se zvýšeným počtem nehod.

Ministerstvo dopravy připravuje na duben ve spolupráci se SŽDC rozsáhlejší informační kampaň zaměřenou na bezpečnost na železničních přejezdech.

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Královéhradeckém kraji: jen drobné změny v regionální dopravě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2595/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Karlovarském kraji: jen nepatrné úpravy jízdy vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2596/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Libereckém kraji: jen drobné úpravy odjezdů vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2597/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Pardubickém kraji: jen kosmetické změny v regionální dopravě

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2598/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Plzeňském kraji: prodloužení některých spojů a nové přípoje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2599/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Praze a Středočeském kraji: posily vlaků do Kladna a nové přípoje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2600/>)

04. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Ústeckém kraji: jen drobné úpravy odjezdů vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2601/>)

04. 03. 2009 V neděli se vyplatí zkontrolovat jízdní řád – začne platit změna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/46517-v-nedeli-se-vyplati-zkontrolovat-jizdni-rad-zacne-platit-zmena/>)

Praha – Především drobné změny v regionální dopravě přinese první změna železničního jízdního řádu, která začne platit od neděle 8. března. Řada novinek je spíše provozního rázu. Jedna z nejvýznamnějších změn nastane na Plzeňsku, kde budou rychlíky na trati 170 mezi Rokycany a Plzní začleněny do integrovaného dopravního systému a cestující v nich budou moci používat Plzeňskou kartu.

Dálková doprava

Nejvýraznější změna v dálkové dopravě má čistě technický ráz. Je jí změna kategorie vlaků Eurocity 126, 127, 142 a 143, které jezdí mezi Žilinou a Prahou. Kvůli kritickému nedostatku vozů na ně České dráhy již od prosince nasazují zastaralé vozy nespĺňující standardy kategorie EC definované Mezinárodní železniční unií UIC. Již nyní se na nádražích zobrazují tyto spoje jako expresy, změna jízdního řádu sníží kategorii těchto spojů i v jízdním řádu.

Regionální doprava

Cestující by po 8. březnu měli zkontrolovat, zda jejich vlaky nadále jezdí ve stejné dny. První změna jízdního řádu SŽDC mimo jiné v některých případech omezuje provoz regionálních spojů na pracovní dny. Nejvýrazněji pocítí škrty cestující v Olomouckém kraji. Změny se v regionu dotknou dvanácti tratí, většinou je na nich omezován provoz.

U malého počtu vlaků posunou České dráhy jejich časovou polohu. Například některé ranní spoje mezi Olbramovicemi a Tábořem pojedou o několik minut dříve než dosud, naopak osobní vlak z Rakovníka do Kralovic u Rakovníka s odjezdem v 7:25 nově pojedou o šest minut později, čímž vznikne přípoj k vlaku z Berouna do Rakovníka. Dříve budou odjíždět některé spoje také v Moravskoslezském kraji.

Zcela nový vlak pojedou od neděle v Libereckém kraji z Jilemnice do Staré Paky s odjezdem v 17:50.

Tak jako v předchozích letech budou v rámci změny jízdního řádu uzavřeny pokladny ve stanicích, kde se dosud prodávaly jízdenky. Stane se tak například v České Kubici nebo Pardubicích-Pardubičkách.

Navzdory původním plánům nezačnou jezdit přeshraniční osobní vlaky z Trutnova do polské Lubawky. Ve změně jsou sice uvedeny, ale s poznámkou, že budou zavedeny od data vyhlášení.

SŽDC upozorňuje na výluky

Součástí 54stránkové změny jízdního řádu jsou také výlukové tabulky pro jednu z nejdůležitějších tratí v Moravskoslezském kraji – trať 320 z Bohumína přes Český Těšín a Třinec do Čadce. Kvůli dlouho připravované modernizaci této trati bude část osobních vlaků v pohraničním úseku Jalunkov-Návsí – Mosty u Jablunkova nahrazena autobusy.

Další dlouhodobá výluka začne ve druhé polovině března mezi Stříbrem a Mariánskými Lázněmi, kde vzniká další část tzv. III. koridoru. Do autobusů budou cestující v tomto úseku přestupovat do 2. srpna, potom ale bude výluka pokračovat mezi Mariánskými Lázněmi a Lázněmi Kynžvart.

Náhradní autobusová doprava bude do června fungovat také mezi Břeclaví a Valticemi, respektive česko-rakouskými hranicemi. Dotkne se ovšem pouze regionální dopravy, dálkové vlaky z Břeclavi do Vídně pojedou i během výluky.

04. 03. 2009 Středočeský kraj podepsal smlouvu s ČD, dá jim 900 milionů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47534-stredocesky-kraj-podepsal-smlouvu-s-cd-da-jim-900-milionu/>)

Praha – Středočeský kraj uzavřel s Českými drahami o platbách za zajištění regionální železniční dopravy. Dopravce dostane podstatně více peněz než loni, celkem to má být 900 milionů korun oproti loňským 795 milionům. Navýšení je podle hejtmanova náměstka pro dopravu Robina Povšíka logické, protože ČD zajišťují podstatně více spojů než loni. Naopak kraj Vysočina s drahami stále jedná a náměstek jihlavského hejtmana Libor Joukl dal dnes najevo, že majoritní krajský železniční dopravce zřejmě dostane podstatně méně, než žádá.

"Rozsah smlouvy tak plně odpovídá hustotě železniční sítě na území Středočeského kraje a dlouhodobým záměrům kraje využít velkého potenciálu kapacity železniční sítě k navázání autobusových spojů na páteřní železniční dopravu," uvedl Povšík.

Požadavek Českých drah na úhradu ztráty v regionální dopravě letos výrazně vzrostl. Kraje se proto před nedávnem dohodly, že jim zaplatí o šest procent více peněz než loni, což odpovídá loňské průměrné inflaci. Zbývající částku, kterou požadují ČD a jež v součtu všech krajů činí 3,2 miliardy Kč, by měl zaplatit formou účelové dotace stát. Loni kraje ČD uhradily asi 4,6 miliardy Kč.

Jihomoravský hejtman a předseda Rady Asociace krajů Michal Hašek nedávno prohlásil, že kraje zváží majetkový vstup do Českých drah. Mohly by tak mít lepší dohled na peníze, které firmě za ztrátovou osobní dopravu každoročně dávají.

05. 03. 2009 Kraj Vysočina chce snížit příspěvek pro České dráhy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47589-kraj-vysocina-chce-snit-prispevek-pro-ceske-drahy/>)

Jihlava - Příspěvek na provoz regionálních osobních vlaků plánuje snížit kraj Vysočina, protože České dráhy (ČD) zatím nepodepsaly letošní dodatek k dlouhodobé smlouvě. Hejtmanův náměstek Libor Joukl uvedl, že za první čtvrtletí kvůli tomu dostanou dráhy zhruba o 15 milionů korun méně, než se původně předpokládalo. Podle zástupců ČD nebyl dodatek podepsán proto, že se v některých bodech ještě s krajem nedohodli. Týká se to zejména výše doplatku na ztrátové spoje.

Podle Joukla problémy působí liknavost ČD. "Nedokázaly podepsat dodatek smlouvy, který byl vyjedнан v minulém roce, tak jedeme neustále podle starých nižších sazeb," uvedl. Dodal, že pokud by měl kraj platit víc od druhého letošního čtvrtletí, měl by být dodatek podepsán do 15. března. Jinak bude s každým dalším měsícem odkladu platba oproti původnímu předpokladu nižší o další více než dva miliony korun, doplnil.

Kraj byl v tomto roce ochoten přispět na ztrátové vlakové spoje asi 284 miliony Kč. V loňském rozpočtu bylo na tento účel vyčleněno 263,6 milionu Kč a dalších 4,7 milionu kraj drahám přidal v průběhu roku.

Manažer komunikace ČD Radek Joklík řekl, že kraje dlouhodobě neplatí skutečnou ztrátu za regionální spoje. Po oddělení ziskové nákladní dopravy už prý podnik nemá z čeho ztráty osobních vlaků doplácet - ČD podle Joklíka dostávají nejnižší úhrady prokazatelné ztráty v celé střední Evropě.

O provoz vlaků se na Vysočině starají dvě firmy - kromě dominantních ČD ještě Jindřichohradecké místní dráhy. Joukl podotkl, že se už objevují další dopravci, kteří by chtěli zajišťovat osobní dopravu na železnici. "Pokud nám někdo nabídne výhodnější podmínky dlouhodobě, pak s ním budu rád komunikovat," řekl.

05. 03. 2009 První změna jízdního řádu v Jihočeském kraji: úpravy odjezdů některých vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2618/>)

05. 03. 2009 Firemní barvy ČD i na vozidlech

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_9barvy.htm)

Barevná kombinace tmavěmodré, azurové, světlešedé, případně stříbrné se po tiskovinách a produktových značkách začne objevovat i na kolejových vozidlech.

Prezentace představenstvu společnosti prvních dvou, vozu B 20--41 691 (dom. st. Cheb) a lokomotivy 163 257 (DKV Česká Třebová), v nových barvách Českých drah proběhla v hale ONJ Praha v pondělí 23. února.



Obě vozidla si za doprovodu vrchního přednosty Depa kolejových vozidel Václava Sosny prohlédli generální ředitel Petr Žaluda, jeho náměstkyně Milan J. Ruttner, Petr Moravec, Jiří Kolář, Miroslav Šebeňa a další. Koncept nové identity vozidel, zapadající do nového vizuálního stylu ČD, představil Corporate Identity Manager ČD Tomáš Tarant a za tvůrce pánové Aleš Najbrt, Petr Štěpán a Bohumil Vašák ze Studia Najbrt.

Přítomní krátce probrali některé technické obtíže a odlišnosti u různých typů vozidel. Výhrady byly například k odstínu šedé barvy, použité na střechnu vozidel. Aleš Najbrt připomněl, že stříbrná barva, která se užívá u některých výstupů vizuálního stylu, nejde z technických důvodů u vozidel použít. Na dotaz našeho týdeníku přiznal, že asi nejsložitější nebyl samotný návrh barevného řešení, ale proces schvalování a připomínkování různých zúčastněných odborných složek.

Tmavěmodrá barva byla zvolena s ohledem na dlouholetou tradici v prostředí ČD/ČSD, na kterou je cestující zvyklý, tmavěmodrá zastupuje pocit solidnosti a stability společnosti, praví se v průvodním materiálu. Azurová barva je jasným výrazným odstínem, který symbolizuje živost a dynamiku firmy. Kombinace těchto barev byla zvolena díky výjimečnosti a potřebě odlišit vizuální styl od jiných drážních dopravců, kteří mnohdy volí odstíny červené. Nový barevný koncept na vozidlech, který čeká na definitivní schválení, prošel obdobím běžného provozu. Za několik let jej zhodnotí praxe a čas. Jak jej ohodnotíte vy, čtenáři, je ostatně na vás.

05. 03. 2009 Seminář o integrované dopravě v Bohdanči (Lázně Bohdaneč, 18. - 20. května 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_9semin.htm)

Institut Jana Pernera (IJP) ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, pod záštitou náměstka ministra Zdeňka Žáka, pořádá ve dnech 18.-20. května 2009 v Lázních Bohdaneč v hotelu TECHNIK XVI. seminář – Integrované dopravní systémy.

Svým odborným zaměřením je určen především pro organizátory stávajících IDS, pracovníky institucí, které tento dopravní systém vytvářejí anebo uvažují o jeho realizaci, a pro zástupce dopravců. Je rovněž žádoucí pro pracovníky veřejné správy na úrovni krajů a měst, které jsou nuceny řešit problematiku veřejné osobní dopravy.

Účastníci semináře budou seznámeni s aktuálními problémy IDS a veřejné osobní dopravy v ČR a EU, přijatými a nově připravovanými legislativními dokumenty. Přednášejícími budou jednak vedoucí pracovníci Ministerstva dopravy, dopravci, zástupci krajských úřadů a organizátorů IDS a jednak představitelé firem zabývajících se technickým a technologickým zabezpečováním tohoto systému. Projednávají budou aktuální otázky vyplývající z realizace dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013, legislativní situace vztahující se k dopravním zákonům, včetně některých zásad finanční politiky státu a krajů ČR. Budou diskutovány některé praktické příklady související se zaváděním a provozováním IDS v ČR i v zahraničí a zkušenosti z optimalizace dopravní obslužnosti, jakož i aplikace prvků telekomunikačních systémů a zkušenosti se zaváděním, vývojem a využíváním čipových karet v odbavovacích systémech.

Závěry semináře, včetně materiálů předaných přednášejícími v Power Pointu, budou publikovány na internetových stránkách IJP: www.perner.cz. Zde můžete najít rovněž podrobnosti týkající se programu XVI. semináře, podmínky účasti, včetně pozvánky, jakož i závěry předchozích seminářů a kontakty na pravidelné účastníky těchto seminářů.

Dotazy a bližší pokyny o semináři obdržíte rovněž u organizátorů akce: Ing. Gabriel, Ing. Bártová (MD, IJP, o.p.s.), e-mail: jaroslav.gabriel@mdcr.cz; tel.: 225 131 443 (199); 602 693 683, nebo v sekretariátu IJP – regionální středisko Praha, e-mail: eva.kotikova@upce.cz; tel.: 224 228 798 (Ing. Kotíková), případně u odborného garanta – Doc. Ing. Kavalec.CSc., tel. 602 112 354.

05. 03. 2009 Vláda projedná převedení výpravčích z ČD na SŽDC až v květnu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47658-vlada-projedna-prevedeni-vypravcich-z-cd-na-szdc-az-v-kvetnu/>)

Praha – Ministr dopravy Petr Bendl předloží vládě materiál, podle kterého budou nadále výpravčí a další lidé zabezpečující provoz na železnici spadat pod státní organizaci Správa železniční dopravní cesty. Oproti původním plánům ale kabinet dostane řečený návrh s dvouměsíčním odkladem v květnu. Ministr se tak dnes dohodl s železničními odboráři, kteří se báli, že převod dalších lidí ekonomicky ohrozí České dráhy, pod které výpravčí zatím patří.

Takzvaná "živá dopravní cesta", mezi kterou patří výpravčí a další lidé, kteří zabezpečují provoz tratí a železničních stanic, dnes pracuje pro České dráhy, ale částečně spravuje majetek Správy železniční dopravní cesty. Převod těchto lidí pod SŽDC by měl být dalším krokem v liberalizaci železniční dopravy v Česku. Vládě ještě zbývá převést na SŽDC nádražní budovy, které na rozdíl od kolejí stále patří Českým drahám.

Liberalizace české železnice začala v lednu 2003, kdy vláda rozdělila tehdejší státní organizaci České dráhy na dnešní ČD, a. s. a státní SŽDC. Dalším krokem bylo oddělení nákladní dopravy do samostatné dceřiné společnosti ČD Cargo v prosinci 2007.

Loni v polovině roku převzala od Českých drah péči o koleje SŽDC. Smyslem všech změn je podle navrhovatelů vytvoření rovných podmínek na dráze pro všechny dopravce. Do budoucna se uvažuje také o vytvoření zvláštní dceřinné společnosti Českých drah specializované na osobní dopravu a o částečné či úplné privatizaci částí ČD.

05. 03. 2009 Bendl: Dohodli jsme se s odbory na dalším jednání, stávka nehrozí!

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_05_03_2009_2.htm)

Ministr dopravy Petr Bendl se ve čtvrtek dohodl se zástupci Odborového sdružení železničářů (OSŽ) na dalším jednání. Místopředseda odborářů Jaroslav Pejša potvrdil, že pokud probíhají vzájemné rozhovory a je vidět posun k vyřešení situace, není ke stávkám důvod.

TK po jednání s odborů „Stávka je až krajním prostředkem. Pokud budou jednání probíhat, není ke stávce důvod," řekl novinářům místopředseda OSŽ Jaroslav Pejša. Poděkoval také ministrovi Bendlovi za vyřešení situace v ČD Cargo, kde se odboráři zajímali hlavně o doprovodný sociální program v tomto podniku.

„Shodli jsem se s odboráři na tom, že budeme dále jednat a hledat řešení této situace. Budeme se společně věnovat tématu systémového financování regionální železnice, ale i například zákonu o veřejné dopravě a dalším tématům," řekl novinářům šéf resortu dopravy.

TK po jednání s odbory Odboráři pohrozili stávkou koncem února a to kvůli nedostatku financí v regionální dopravě Českých drah, propouštění u dceřiné společnosti drah ČD Cargo a plánovanému převedení péče o koleje ze Správy železniční dopravní cesty na soukromou firmu, tzv. outsourcing. Ministr Bendl již dříve v médiích uvedl, že výhody a nevýhody tohoto řešení zhodnotí.

06. 03. 2009 Trať z Kostelce do Telče a Slavonic projde modernizací za 850 milionů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47713-trat-z-kostelce-do-telce-a-slavonic-projde-modernizaci-za-850-milionu/>)

Jihlava – Zásadní rekonstrukce trati z Kostelce u Jihlavy do Slavonic má začít příští rok a bude stát 850 milionů korun. Po skončení modernizace má být trať bezpečnější a provoz na ní levnější. Podle Jana Veselovského z plzeňské Správy železniční dopravní cesty ovšem ani po roce 2012, kdy rekonstrukce skončí, nebude obnovena trať Slavonice – Dobersberg. O její opětovné vybudování totiž nemají zájem Rakušané.

Trať mezi Kostelcem, Telčí, Dačicemi a Slavonicemi je dlouhá přes 50 kilometrů, cesta po ní ovšem trvá přes 1,5 hodiny. Během léta se vlaky plní turisty, kteří míří za renesančními památkami do Slavonic, Dačic a především Telče s památkami UNESCO. "Do trati se v posledních desetiletích neinvestovaly žádné významné částky a její stav tomu bohužel odpovídá," podotkl Veselovský.

Revitalizace tohoto úseku železnice je plánována na léta 2010 až 2012. Mimo jiné budou vybudována moderní zabezpečovací zařízení ve stanicích, která budou dálkově ovládána nejprve ze Slavonic, později zřejmě z Jihlavy. Ve stanicích by zároveň měla být upravena nástupiště tak, aby se cestujícím nastupovalo do vlaků pohodlněji. Přibudou dálkově ovládaná osvětlení, rozhlas a bezpečnostní kamerové systémy.

Nové zabezpečení bude mít i trať a 29 železničních přejezdů, kde bude řidiče upozorňovat na příjezd vlaků nová světelná signalizace. Vlaky tak budou moci jezdit rychleji; nyní musí na přejezdech přibrzdit na 20 km/h. Kvůli zvýšení traťové rychlosti se plánuje také rekonstrukce asi deseti kilometrů železničního svršku a přestavba propustků a mostků.

Podle Veselovského bude díky investicím provoz na trati levnější, protože po zavedení moderních technologií ubude asi 20 pracovních míst.

06. 03. 2009 Pendolina prodělávají půl miliardy za rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/47770-pendolina-prodelavaji-pul-miliardy-za-rok/>)

Praha - Jsou chloubou a zároveň vlajkovou lodí Českých drah, přesto jsou rychlovlaky Pendolino ztrátové. Každý rok jejich provozu vyjde dráhy o 500 až 550 milionů dráž, než kolik sedm souprav italských rychlovlaků v modro-žlutých barvách vydělá. Na rozdíl od dopravy zajišťované běžnými vlaky navíc dráhy na Pendolina nedostávají žádné dotace od státu.

Faktorů, které působí ztrátovost vychvalovaného rychlovlaku, je celá řada. Jedním z nich jsou například generální opravy, na které souprava musí po každých milion dvou stech tisících ujetých kilometrech. "Pendolino je super bezpečný vlak, ale ty opravy povinné podle předpisů také stojí super peníze," přiznává mluvčí ČD Ondřej Kubala.

Vysoké splátky drahých vlaků

Další záporné položky souvisí s umořováním skoro čtyřapůlmiliardové investice při nákupu vlaků. "Ta ztráta je rozpočítaná asi na 200 milionů za opravy, 200 až 250 odpisy a 100 milionů korun jsou úrokové náklady," vysvětlil ekonom ČD Pavel Levický. I kdyby se tak připustila teoretická varianta, že by dráhy už měly pendolina i s úroky zaplacená, zůstanou i nadále ztrátová.

České dráhy provozují rychlovlak na vlastní podnikatelské riziko a za něj zatím platí. Na trase Praha – Ostrava jsou italské stroje úspěšné, jezdí obsazeny ze 70 procent. Na dráze z metropole do Vídně či Bratislavy se jim ale příliš nedaří, ve vlaku je průměrně jen 40 procent lidí z počtu, který by se do soupravy vešel. I proto už dopravce zřídil speciální odbornou skupinu, která má přijít s řešením.

Kde budou Pendolina jezdit?

Podle ředitele marketingu ČD Aleše Ondrúje je ve hře i možná změna tras, na kterou dráhy rychlovlaky nasazují. Samozřejmě se budeme dívat i na to, jak se rozvíjí infrastruktura, jak se modernizuje trať směrem na Plzeň, jak se modernizují některé další úseky, určité ale Praha-Ostrava je pro náš trh prioritní," zdůraznil.

Jeden z kroků, kterým České dráhy bojují proti ztrátě z provozu Pendolina, už někteří cestující poznali. Na trase z Prahy do Ostravy zvýšily dráhy cenu místenky i pro ty cestující, kteří do prosince měli nárok na poloviční cenu. V současnosti už pro ně stojí místenka také 200 korun.

08. 03. 2009 Studenti si za vlak připlatí, dráhy opravily chybu v ceníku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/studenti-si-za-vlak-priplati-drahy-opravily-chybu-v-ceniku-pab-eko-doprava.asp?c=A090308_102612_eko-doprava_vem)

Cestování vlakem bude pro studenty ode dneška dražší. Připlatí si mladí lidé mezi 15 a 26 lety, kteří využívají takzvané žákovské jízdné pro dopravu do školy. Ovšem pouze v případě, že dojíždějí na vzdálenost delší než 120 kilometrů.

Během třech měsíců jde už o druhé zvýšení ceny. Cesta mezi Ostravou a Prahou tak studentům podraží z prosincových necelých dvou stovek na 241 korun, které zaplatí od neděle 8. března. Mezi Brnem a Prahou pak celkové zdražení přesahuje 30 korun a nová cena činí 173 Kč.

Proč dráhy zdražovaly dvakrát? Při prvním - prosincovém - zvýšení ceny totiž nedotáhly svůj záměr do konce. Naplno zdražily pouze studentské jízdné do 120 kilometrů.

Jak je to možné? V ceníku drah, od kterého se výpočty odvíjí, je cena odstupňovaná po jednotlivých kilometrech, avšak podrobně je rozepsána pouze do 120. kilometru. Cenu za delší vzdálenost si může cestující spočítat, když k částce za ujetí 120 kilometrů připočte sumu určenou za jeden kilometr. A právě zde se tvůrci ceníku zmýlili - u studentského jízdného nechali starou částku, která se však už připočítávala ke správně vypočtené nové ceně za prvních 120 kilometrů.

Jízdní řády se změní jen mírně

"Nebyl to záměr, ale skutečně chyba, na kterou se přišlo příliš pozdě," přiznává mluvčí drah Ondřej Kubala. Původní studentská sleva činila 55 procent z plného jízdného, dráhy ji snížily na 45 procent. Připočítávaná cena za kilometr se měla změnit z 54 haléřů na 66, což se ale nestalo.

Zdražení cest pro studenty bude nejvýznamnější změnou, která ode dneška na drahách nastává. Zároveň totiž dochází k první změně jízdního řádu, která však přináší pouze drobné posuny

v odjezdech vlaků a několik zrušených, málo využívaných spojů. Nejrazantněji dopravu omezí Olomoucký kraj, kde ubude zhruba dvacítka vlaků.

Dráhy také přeřadí dva páry mezinárodních vlaků (Fatra a Odra) z Prahy na Slovensko z nejvyšší kategorie EuroCity do méně prestižního označení expres. Důvodem je, že kvůli nedostatku moderních vagonů nemohou cestujícím zaručit komfort, který by měl vlakům EuroCity odpovídat a na tyto spoje pravidelně nasazují i třicet let staré vozy v původním stavu.

"Už ale jezdí téměř všechny ze čtyř desítek nově rekonstruovaných vagonů na vlaky vyšší kvality," dává cestujícím v ostatních vlcích alespoň nějakou naději na zlepšení mluvčí Kubala.

08. 03. 2009 České dráhy loni přepravily o sedm milionů pasažérů méně

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-loni-prepravily-o-sedm-milionu-pasazeru-mene-peo-eko-doprava.asp?c=A090308_172455_ekoakcie_abr)

Vlaky Českých drah ke své přepravě loni využilo 175,2 milionu lidí. To je o téměř sedm milionů méně než v roce 2007, vyplývá ze statistik podniku. Nižší zájem zákazníků zaznamenaly především regionální vlaky.

"Cestující ubývají nejvíc na krajských tratích, kde jeden motoráček obsluhuje řídce osídlené oblasti a na trase nejsou větší města," uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Naopak hlavním tratím se podle něj daří lákat stále více cestujících. Na trase Praha - Brno prý dráhy přepravily o čtvrtinu více cestujících. Vlaky mezi Prahou, Pardubicemi, Olomoucí a Ostravou odvezly o deset procent více pasažérů.

Spolu s úbytkem pasažérů trápí dráhy v krajích také nedostatek peněz. Za použití krajských lokálek cestující loni zaplatili 2,7 miliardy korun, kraje přispěly 4,7 miliardy korun. K pokrytí celkových nákladů drahám chybí další 3,2 miliardy korun. Část nákladů podnik pokryl z prodeje majetku.

Na pokrytí letošních ztrát regionální vlakové dopravy slíbil sehnat peníze ministr dopravy Petr Bendl. Má jít o jednorázovou pomoc v době krize, pro další léta se nyní hledá "systémové řešení". To by mohl přinést nový zákon o veřejné dopravě, který nyní ministerstvo dopravy chystá.

Na české železnici nejedí pouze České dráhy. Z porovnání statistik ČD a ministerstva dopravy vyplývá, že o pasažéry loni přišli i alternativní dopravci. V roce 2007 se jejich vlaky svezlo 2,3 milionu lidí, loni to bylo 1,8 milionu. Konkurence ČD jezdí na krajských tratích hlavně na Karlovarsku, Ústecku a Liberecku.

S odlivem cestujících se nepotýkají pouze vlaky. Útlum kvůli krizi zaznamenala téměř všechna dopravní odvětví, například pražské letiště od listopadu každý měsíc odbavuje meziročně zhruba o 14 procent cestujících méně.

10. 03. 2009 Dráhy hledají údržbáře nádraží za miliardu korun

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-hledaji-udrzbare-nadrazi-za-miliardu-korun-f66-eko-doprava.asp?c=A090310_123603_eko-doprava_vem)

České dráhy vypsalý sérii šesti výběrových řízení, ve kterých hledají údržbáře nádražních budov. Zakázky potvrzují od letošního července do konce roku 2011 a jejich celková hodnota je zhruba miliarda korun.

"Jako jediné hodnotící kritérium bude použito kritérium nabídkové ceny," řekl ČTK Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení. Lhůta pro podání nabídek je 22. duben. Nyní údržbu zajišťují firmy, které vyhrály tendry v roce 2007. Smlouvy končí letos k poslednímu červnu.

O nemovitosti Českých drah se v jednotlivých oblastech starají organizační jednotky zvané Regionální správy majetku (RSM). Ty ovšem nemají dělníky na údržbu, drobné opravy nebo havarijní zásahy, a proto práce zadávají externím firmám.

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 budov do majetku drah vadí konkurenci, podle které ČD získaly s nádražními budovami neprávem výhodu na trhu.

Existují proto stále úvahy, že by nádraží mohla získat SŽDC, která nyní pečuje o koleje. Ministerstvo dopravy nyní připravuje návrh, podle kterého správa převezme od drah výpravčí a další provozní zaměstnance. O budovách se v návrhu zatím nemluví.

10. 03. 2009 Bendl zrušil tendr na údržbu kolejí za 36 miliard

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48063-bendl-zrusil-tendr-na-udrzbu-koleji-za-36-miliard/>)

Praha - Ministr dopravy Petr Bendl zrušil soutěž, kterou na údržbu kolejí v lednu vypsal Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Hodnota zakázky na osm let měla být 36 miliard korun, lhůta pro podání nabídek běžela do 16. března. Bendl dal pokyn na zrušení tendru generálnímu řediteli SŽDC Janu Komárkovi. Správa železniční dopravní cesty měla péči o koleje a 4 000 zaměstnanců převést na soukromou firmu. Tendr vyhlásil Bendlův předchůdce Aleš Řebíček.

"Je zde nejistota, zda vítěz může obsáhnout celý objem prací na území celé České republiky," uvedl Bendl. Jeho úřad si nyní představuje spíše rozdělení správy dopravní cesty mezi více firem, a to na kratší dobu. Zároveň se mu nelíbily některé součásti zakázky, které už nebylo možné změnit. "Možná bych některé parametry výběrového řízení nastavil jinak, a protože bych za to nesl plnou odpovědnost, rozhodl jsem se výběrové řízení zrušit," řekl Bendl.

Tendr se nelíbil ani odborům

Podle ministra byl problém také v tom, že výběrové řízení neřešilo bezpečnost na železnici například v případě havárie. Odbory zase kritizovaly, že měly do vítězné firmy přejít čtyři tisíce zaměstnanců.

Ministr dopravy dal dnes pokyn generálnímu řediteli SŽDC Janu Komárkovi, aby tendr zrušil. Stát by se tak mělo nejpozději zítra. Komárek se nehodlá ministrově vůli vzdát, k Bendlovi rozhodnutí se postavil neutrálně: "Názorů byla celá řada, ta řešení mají určité výhody i nevýhody, je potřeba se nad tím znovu zamyslet."

Řebíčkoví se rozhodnutí nelíbí

Exministr Aleš Řebíček, během jehož úřadování byla soutěž vypsána, považuje Bendlův tah za nevyužití "velké příležitosti pro dosažení významných úspor a zkvalitnění činnosti při údržbě".

"Rok a půl trvající jednání za příspěví a konzultace s železničními odbory i odbornými zástupci opozice přinesla vydefinování jasné hranice mezi soukromým poskytovatelem a státem," uvedl Řebíček. Zároveň ale vyjádřil pro Bendla pochopení vzhledem k tomu, že ten nemohl být u jednání od počátku.

Výběrové řízení vypsal SŽDC 8. ledna, uzavřeno mělo být do konce června. Podle plánů SŽDC měla péči o koleje a 4 000 zaměstnanců převzít soukromá firma. SŽDC si od toho slibovala větší efektivitu práce. Bendl se o možnosti zrušení tendru vyjádřil už počátkem března i v Otázkách Václava Moravce. Výše zakázky byla podle Bendla příliš velká. Nápad se nelíbil ani Odborovému sdružení železničářů, které jej označilo za jeden z důvodů možné stávky na železnici.

10. 03. 2009 Za nehodu vlaku u Vraňan uložil soud výpravčímu podmínku

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/za-nehodu-vlaku-u-vranan-ulozil-soud-vypravcimu-podminku-pml-/krimi.asp?c=A090310_203142_krimi_js)

Za srážku vlaku s osobním autem u Vraňan dnes Krajský soud v Praze uložil bývalému výpravčímu Ladislavu Tomkovi tříletý podmíněný trest. Informovala o tom televize Prima. Tomek před dvěma roky zastavil provoz na špatné trati. Kvůli jeho chybě pak rychlík narazil na trati do auta.

Nehoda se stala předloni 19. března večer. Na přejezdu mezi Cítovem a Vraňany zůstal zaklíněný osobní vůz. Hlášení o této události podal výpravčímu operační důstojník policie, Tomek však zastavil provoz na jiné trati. Do auta poté narazil rychlík, který vykolejil. Dva lidé byli zraněni.

Při nehodě vznikla škoda 20 milionů. Později policie zjistila, že šlo o fingovanou nehodu a pokus o pojistný podvod. Tři viníky již krajský soud potrestal.

Mělnický soud Tomka nejprve v létě loňského roku obžaloby zprostil, státní zástupkyně se však odvolala. Krajský soud následně rozsudek zrušil a vrátil do Mělníka. Okresní soud v Mělníku pak v prosinci loňského roku návrhu státní zástupkyně vyhověl a za trestný čin obecného ohrožení z nedbalosti muže potrestal dvouletým trestem vězení s podmíněným odkladem na tři roky.

Zároveň mu zakázal na tři roky vykonávat funkci výpravčího. Tomek se proti verdiktu odvolal, ale pražský krajský soud dnes rozhodnutí mělnického soudu potvrdil.

11. 03. 2009 Langer chce fanouškům přitáhnout uzdu i na železnici

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/163542-langer-chce-fanouskum-pritahnout-uzdu-i-na-zeleznici.html>)

Ministr vnitra Ivan Langer (ODS) má plán, jak se vypořádat s problémovými sportovními fanoušky na železnici. Pokud někdo nebude mít platnou jízdenku nebo poruší přepravní řád, musí být vyloučen z vlaku, i kdyby měla souprava nabrat zpoždění. Hříšník následně Českým drahám (ČD) zaplatí náhradu vzniklých škod. Langer v úterý řekl Právu, že už kvůli tomu telefonicky mluvil s generálním ředitelem ČD Petrem Žaludou.

Poslední incident vyvolali fanoušci Baníku Ostrava, kteří v pondělí cestovali vlakem do Prahy na zápas se Slavií. Během cesty se dopustili několika výtržností. Dvanáct fandů bylo vyvedeno bez lístků, a při potyčce utrpěl zranění revizor ČD i jeden novinář. Zhruba čtyři stovky baníkovců přitom doprovázela ve vlaku asi čtyřicítka policistů.

Právě kvůli doladění spolupráce mezi policií a drahami při přepravě sportovních příznivců se ještě včera sešel náměstek policejního prezidenta pro uniformovanou policii Ivan Bílek se zástupci ČD. Dohodli se na vytvoření společné pracovní skupiny.

Prosazení pořádku bude mít přednost

„Měla by se zlepšit společná koordinace a také to, že jakékoli protiprávní jednání by mělo být postihováno tak důsledně, že může dojít i ke zpoždění vlaku, ovšem s tím, že veškeré náhrady a náklady by pak byly vymáhány na dotyčném člověku,“ podotkl Langer.

Laicky řečeno, pokud příště bude někdo tropit výtržnosti nebo pojedje bez lístku, zaměstnanci Českých drah za asistence policistů jej mají z vlaku za každou cenu vyprovodit. Ať už bude zpoždění jakékoli.

K tomu, aby mohl být výtržník či černý pasažér vyhozen a následně zadokumentována jeho protiprávní činnost, je ale podle Langerova potřeba upřesnit si společnou koordinaci policejních i drážních složek.

„Musí být upřesněno předávání informací, aby v dotyčný okamžik čekala už na stanici policie, hříšníka si převzala a vyloučila z přepravy. Měla by tedy být informována, že se něco takového děje,“ uvedl Langer.

Škoda jen 10 tisíc

Ministra překvapilo, že některá média popisují pondělní jízdu baníkovců do Prahy téměř jako konec světa. Přitom české dráhy vyčíslily škodu na svém majetku jen na 10 tisíc korun. Potvrdil to včera mluvčí ČD Ondřej Kubala.

„Fanoušci cestou neřádili, jeli pod dozorem policistů v klidu a pohodě. Ve vlaku byly strhané některé záclonky, poškozený pant u jedné dveří a zničený jeden stolec. Po fanoušcích zůstává hlavně obrovský nepořádek a lahve od alkoholu,“ sdělil Právu Kubala. Langer k tomu doplnil, že na údajně zdemolovaném nádraží v České Třebové je škoda na majetku nula korun.

Langer hodnotí zvládnutá opatření kvůli rizikovému utkání mezi Slavií a Baníkem za „velmi profesionální výkon všech“, počínaje pořadateli ze Slavie přes spolupráci s Baníkem až k zasahujícím policistům. „Jsem přesvědčen, že jakkoli řešíme dlouhodobě neřešený problém, že jakkoli to bude tvrdý boj, tak ten přístup, postavený na jasně definované odpovědnosti každého subjektu, je správný,“ míní ministr.

Finanční náklady na policejní opatření přesně nezná. „V tuhle chvíli nemám pocit, že by to bylo nad standard, ke kterému docházelo v minulosti,“ dodal Langer.

Výsledkem zásahu je také stíhání dvou fanoušků Baníku. Po třiatřicetiletém muži, který napadl a zranil cestou na fotbal průvodčího vlaku, je obviněn i o rok mladší Polák. Cizinec hodil na pardubickém nádraží z okna vagonu láhev po novináři a trefil jej do nohy. Myslel si, že unikl pozornosti, ale policisté jej identifikovali podle videozáznamu a na zpáteční cestě jej zadrželi. Oběma hrozí ve zkráceném řízení dva roky.

11. 03. 2009 Za tragickou nehodu ve Studénce padnou další obvinění

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/za-tragickou-nehodu-ve-studence-padnou-dalsi-obvineni-pfi-krimi.asp?c=A090311_075110_krimi_cen)

Policie potvrdila, že rozšíří počet obviněných za loňskou tragickou nehodu u Studénky. Loni v srpnu tam při nárazu vlaku do zřícené mostní konstrukce zahynulo osm cestujících a další byli zraněni. Dosud kriminalisté obvinili dva inženýry dodavatelské firmy Bögl a Krýsl.

"Předpokládáme, že zahájíme další trestní stíhání, ale zůstává otázkou kdy. V současné době zkoumáme přímou odpovědnost jednotlivých pracovníků. Nedokáží proto v současné době říci žádný termín," řekla iDNES.cz mluvčí novojičínské policie Miroslava Michálková.

Kriminalisté vycházejí ze závěrů znalců, kteří při rekonstrukci mostu objevili celou řadu závad. "Je tam mnoho zanedbání počínaje projektem, technologickými postupy a také tím, co se na stavbě skutečně dělo. Podpurná konstrukce byla navržena s malou rezervou a při stavbě došlo k určitým pochybením. Konstrukce proto nepůsobila tak, jak měla," řekl Jiří Studnička z ČVUT ČRo1 Radiožurnálu, který o plánovaném rozšíření obvinění informoval.

"Na té stavbě nebylo v pořádku vůbec nic. Chystáme konkrétní obvinění konkrétních osob," uvedl v ČRo1 vyšetřovatel Jiří Jícha. Mělo by jít nejen o zaměstnance firmy Bögl a Krýsl, která se na rekonstrukci podílela, ale i pracovníky hlavního dodavatele společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava.

Už loni v srpnu obvinila policie za podíl na nehodě inženýry firmy Bögl a Krýsl Zdeňka Malého a Oldřicha Magnuska. Tvrdí, že muži věděli o závadě na mostě, ale neřešili ji.

"Podařilo se prokázat, že konkrétní lidé na této stavbě nesou odpovědnost za nehodu. Bylo jim známo, že se na stavbě vyskytuje závada, a přesto mostní konstrukci nezajistili," řekl šéf vyšetřovacího týmu Jícha.

Oba obvinění však vinu popírají. "Komponenty, které byly v médiích prezentovány jako příčina havárie a důkaz našeho obvinění, již v době havárie nebyly v podpurné konstrukci zabudovány a byly vyměněny dva dny před neštěstím. Fotografie, která byla v médiích ukázána, byla z doby výměny těchto komponentů," hájí se.

Most se zřítíl 8. srpna a vzápětí do něj narazil mezinárodní rychlík Comenius. Tragédie si vyžádala osm obětí, sedm desítek lidí bylo zraněno. Škoda se pohybuje okolo 180 milionů korun.

11. 03. 2009 Šéf SŽDC definitivně zrušil soutěž na údržbu tratí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48217-sef-szdc-definitivne-zrusil-soutez-na-udrzbu-trati/>)

Praha – Výběrové řízení na údržbu tratí, které včera přikázal zrušit ministr dopravy Petr Bendl, již neprobíhá. Ministrův pokyn dnes splnil ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek, když podepsal dokumenty potřebné ke zrušení tendru na údržbu kolejí. Řekl to mluvčí SŽDC Pavel Halla. Soutěž měla na osm let předat vítězné firmě správu kolejí, SŽDC by jí za to zaplatila 36 miliard korun a převedla na ni čtyři tisíce zaměstnanců.

Podle Hally správa nyní obešla všechny zájemce a informuje je o zrušení soutěže. Oznámení se objeví v českém i unijním věstníku o veřejných zakázkách. Zadávací dokumentaci si vyzvedlo 45 subjektů.

Bendl možnou největší zakázku na železnici zrušil, protože se mu nezdály některé parametry soutěže. Vyslovil například pochybnost, zda jedna firma zvládne péči o koleje na celém území republiky nebo jestli není osm let příliš dlouhá doba. Proti takzvanému outsourcingu se postavilo i Odborové sdružení železničářů.

12. 03. 2009 Vozy pro Baníkovce = nejbezpečnější řešení

Zdroj: iHNed.cz (<http://blog.ihned.cz/cd/c1-35665170-vozy-pro-banikovce-nejbezpecnejsi-reseni>)

Také Vás napadla otázka, proč vlastně dráhy vozí fotbalové chuligány a nechají si pravidelně od fanoušků ničit vozy? Odpověď je prostá, je to nejméně špatné řešení. Pokud se Baníkovci rozhodnou, že na zápas pojedou, nikdo jim v tom nezabrání. Na 100 % přitom vyrazí společně vlakem, a České dráhy tak postaví před zásadní problém - jak ochránit ostatní cestující.

Když k vlaku, na který se fanoušci chystají, nedáme mimořádné vozy, nastoupí mezi ostatní cestující, mohou je ohrozit a interiér moderního vlaku EuroCity úplně zlikvidovat. Navíc se do standardně dlouhé soupravy nejspíš nevejdou, budou stát v chodbíčkách i mezi vozy a ostatní „slušní“ cestující, se ve vlaku nehnou. Cesta s opilými fanoušky je utrpení – zkuste to a uvidíte.

Ptáte se, proč dělím cestující na „slušné“ a „neslušné“? Protože málokterí cestující po sobě nechají takový svinčik a jsou tak destruktivní, jako právě sportovní fanoušci, kteří jedou hromadně na zápas svého klubu.

Pokud tedy nezajistíme buď zvláštní vlak, nebo alespoň zvláštní vozy, ve kterých fanoušky budou hlídat policisté a oddělí je od ostatních, budou „slušní“ cestující zoufalí, budou v přímém ohrožení a interiér vlaku bude zlikvidován.

Staré vozy, ve kterých toho moc nezničíte

Právě proto také dáváme na „fanouškovské vlaky“ ty nejstarší vozy, které máme. Divíte se nám?

Neplatí, že Baníkovci neplatí

Existuje rozšířená fáma, že Baníkovce necháváme jezdit na zápasy vlakem zadarmo. Je to opravdu fáma, v každém takovém vlaku jezdí revizoři a jízdné vybírají. Na dráze je také oblíbená story, jak ředitelka osobní dopravy sama rozhodla v Jaroměři, že vlak plný Baníkovců do Liberce neodjede, dokud nebudou mít všichni lístek. Fanoušci nadávali, jejich slova do blogu ani nepatří, ale fungovalo to.

Proč musíme fanoušky pustit do vlaku

Musíme k fanouškům přistupovat jako k běžným cestujícím. To, že máte šálu sportovního klubu, není nic, na základě čeho vás můžeme diskriminovat. Máte jízdenku, nejste na nádraží viditelně pod vlivem alkoholu nebo jiných látek a neobtěžujete ostatní zápachem nebo je neohrožujete? Pak není jediný právní nástroj, který vám zabrání nastoupit do vlaku.

Nedivte se, že děláme speciální vozy

Když přijde 600 fanoušků na běžný vlak, je lepší, když nastoupí do vyčleněných vozů. Takové vozy posíláme na zápasy ve sportovní sezóně jednou až dvakrát do měsíce, za rok takto přepravíme cca 15 tisíc fanoušků.

Škody jsou různé. Toto pondělí byla na našich vozech škoda 10 tisíc, jindy je to nula, někdy i 70 tisíc. Je to různé. Ale je to pořád lepší, než aby byl zraněn někdo ze „slušných“ cestujících. Občas se objeví názor, že jsou České dráhy samy proti sobě, když ještě dělají pro fanoušky speciální vozy, které si nechají zničit. Není to proto, že jsou proti sobě, ale proto, aby své ostatní zákazníky ochránily.

12. 03. 2009 Novinka ČD TIP (Praha - Vídeň a zpět za 19 Euro)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=68542>)

České dráhy připravily zcela nový produkt, mimořádně výhodné akční jízdenky ČD TIP. Jako první mohou cestující vyrazit některou dubnovou nedělí na výlet pendolinem z Prahy do Vídně a zpět za pouhých 19 € (cca 551 korun). Dopravce hodlá nabízet svým zákazníkům ČD TIPy do různých destinací.

Jízdenek ČD TIP bude vždy omezený počet a České dráhy je budou prodávat v předem stanoveném termínu. V případě výletu do Vídně jde o 120 zpátečních jízdenek na dubnové nedělní spoje SC Pendolino. Jízdenky bude možné koupit pouze přes eShop Českých drah v týdnu od 23. do 29. března. Přesný čas zahájení prodeje oznámí České dráhy v pátek 20. března ráno.

ČD TIP do Vídně bude platit vždy na první ranní spoj SC Smetana s odjezdem z Prahy hlavního nádraží v 5:57 a příjezdem do Vídně na nádraží Südbahnhof v 10:02 hodin. K cestě zpět do Prahy pak použijí cestující vlak SC Antonín Dvořák s odjezdem z Wien Südbahnhof v 15:58 a příjezdem do Prahy hl. n. ve 20:01. Cestu bude možné zrealizovat během některé ze čtyř dubnových nedělí – 5., 12., 19., nebo 26. dubna 2009.

Nová nabídka ČD TIP má za cíl doplnit poptávku po cestách na železnici v době finanční krize, připomenout naše výhodné cenové tarify a oslovit další klienty. Nabídka má podobný charakter jako akční slevy u leteckých dopravců nebo u některých zahraničních železnic, například německých Deutsche Bahn. Jízdenky budou zpáteční a platné na jeden den, konkrétně na dubnové neděle. Umožňují tak jednodenní cenově dostupný výlet do Vídně spojený například s návštěvou galerií nebo jiných památek. Cena 19 Euro je konečná nabídka včetně všech poplatků spojených se zpáteční cestou vlakem z Prahy nebo z Pardubic do Vídně.“

V tuto chvíli jde o pilotní projekt. A pokud se osvědčí, chtějí ho České dráhy dále využívat v propagování cestování vlakem do měst, kam jezdí jejich spoje. „Na eShopu nabízíme levné jízdenky do řady měst v Evropě za 9, 19, 29 nebo 39 EUR. Mezi tato města patří například Vídeň, Salcburk, Berlín, Budapešť, Varšava či Lublaň, ale i některá další,“ uzavírá Aleš Ondrůj.

Podmínky pro jízdenky ČD TIP do Vídně

- Jízdenku je možné zakoupit pouze jako jednodenní zpáteční;
- Jízdenky budou prodávány pouze na dubnové neděle;
- Cena zpáteční jízdenky včetně všech poplatků (rezervace) je 19 EUR (cca 551 Kč);
- Prodej zpátečních jízdenek probíhá v předprodeji pouze 1 týden (od 23. do 29. března 2009) nebo do vyprodání kontingentu 120 kusů, hodina zahájení prodeje bude zveřejněna v předstihu;
- Jízdenky platí pouze ve vlacích SC/EC 15 Smetana Praha – Vídeň a EC/SC 16 Antonín Dvořák;
- Jízdenky jsou vždy vydávány pro trasu Praha – Vídeň a zpět, cestující z Pardubic si zakoupí jízdenku pro tuto trasu a nastoupí / vystoupí v Pardubicích;
- Jízdenky je možné zakoupit výhradně v elektronickém obchodě ČD eShop na adrese www.eshop.cd.cz;
- Jízdenky platí jen ve 2. třídě;
- Najednou je možné zakoupit jen 5 ks jízdenek;
- Pro reklamace a návratky platí zvláštní podmínky, v platnosti jsou také podmínky pro mezinárodní elektronické jízdenky eTiekt (viz www.eshop.cd)

Pozn. Uvedené ceny v Kč jsou orientační a mění se dle kurzu Kč vůči EUR.

12. 03. 2009 Středočeský kraj a Kladno chtějí, aby výluka trati v Dejvicích začala až v létě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48303-stredocesky-kraj-a-kladno-chteji-aby-vyluka-trati-v-dejvicich-zacala-az-v-lete/>)

Praha – Středočeskému kraji a městu Kladnu se nelíbí plánovaná tříměsíční výluka na železniční trati 120 z Kladna do Prahy, kvůli které budou od dubna vlaky končit již ve Veleslavíně a dále do centra budou muset cestující pokračovat tramvají. Krajský úřad i kladenský magistrát se bojí, jaký dopad bude mít omezení na lidi dojíždějící z Kladna do Prahy za prací. Středočeský hejtman David Rath a kladenský primátor Dan Jiránek proto chtějí požádat pražského primátora Pavla Béma, aby zajistil, že výluka proběhne až v létě. Trať z Veleslavína do Buben má být uzavřena kvůli rekonstrukci mostu přes trať u dejvického nádraží.

"Odsunutím termínu by se zmírnil dopad celého omezení. Proto hejtman doufá, že žádosti o součinnost pražský magistrát vyhoví," uvedla mluvčí středočeského krajského úřadu Berill Maschkeová.

Vedení kladenského magistrátu je vyhlídkou na jarní výluku rovněž znepokojeno. Primátoru Jiránkovi vadí také to, že s vedením města nikdo termín výluky neprojednal. "Požadujeme, aby výluka byla v letních měsících, protože si neumíme představit, pokud nebude slušná náhradní doprava, jakým způsobem by se lidé, kteří pracují v centru, dostali do práce, aniž bychom zatěžovali silnice," upozornil primátor.

Během dřívějších výluk jezdily rychlíky z Hostovic odklonem přes tzv. Pražský semmering na Wilsonovo nádraží, trať z Hostovic na Smíchov je ale nyní ve velmi špatném stavu.

Maschkeová připomněla, že prioritou kraje je i výstavba nové rychlodráhy z Prahy do Kladna. Tímto projektem by se mělo zrychlit a usnadnit cestování do Prahy a zpět všem lidem z hustě osídleného kladenského regionu. Druhým dopisem se proto Rath obrátil na ministra dopravy Petra Bendla (ODS), v němž ho žádá, aby tento záměr označil za prioritní v rámci výstavby dopravní infrastruktury v České republice. Mluvčí Bendlova úřadu Martin Kupka ovšem již dříve řekl, že urychlení výstavby kladenské rychlodráhy je i prioritou ministra.

12. 03. 2009 Do Českých Velenic kvůli elektrizaci čtvrt roku nepojedou vlaky od Veselí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48334-do-ceskych-velenic-kvuli-elektrizaci-ctvrt-roku-nepojedou-vlaky-od-veseli/>)

České Velenice – Kvůli elektrizaci velkého nádraží v Českých Velenicích nepřijede do této stanice od pondělí až do 23. května žádný vlak z Veselí nad Lužnicí. Osobní vlaky přijíždějící po trati 226 budou po celou dobu ukončeny v Nové Vsi nad Lužnicí, kde budou muset cestující přestoupit do autobusu. Na jaře bude vyloučen provoz také na trati do Nových Hradů a do Českých Velenic se tak nedostane žádný vlak z vnitrozemí. Úsek České Velenice – Nové Hradky je dnes poslední neelektrizovanou částí někdejší Dráhy Františka Josefa z Vídně přes České Budějovice do Plzně.

K výluce vydaly České dráhy výlukový jízdní řád, který může být problematický především pro cestující z Českých Velenic, kteří chodí na vlak na poslední chvíli. Autobusy totiž budou od nádraží odjíždět o jednu až dvě minuty dříve, než stanici obvykle opouštějí vlaky.

Aby stihli připoj do Veselí nad Lužnicí cestující přijíždějící do Velenic po trati od Borovan, pojedou od některých vlaků ze stanice Výšné přípoje na vlaky do Nové Vsi nad Lužnicí.

Později, až bude zahájena výluka také na trati z Českých Budějovic do Velenic, bude do Nové Vsi zajíždět autobus jedoucí po trase Nové Hradky – České Velenice.

Trať 226 z Veselí nad Lužnicí do Českých Velenic dnes patří výhradně regionální dopravě. Rychlíky či expresy po ní nejezdí od poloviny 90. let, do té doby po ní jezdila velká část mezistátních spojů z Prahy do Vídně. Ty byly potom přeměnovány na zrekonstruovanou trať přes Českou Třebovou a Brno.

13. 03. 2009 Autobusy nenásilně suplují chybějící železniční spoje (Klagenfurt - Graz)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_10auto.htm)

Rakouské spolkové dráhy ÖBB provozují druhým rokem expresní autobusovou linku, která spojuje korutanskou metropoli Klagenfurt se štyrským hlavním městem Grazem. Autobusová linka je výjimečná tím, že nenahrazuje, ale doplňuje železniční spoje vyšší kvality, které tuto trasu jedou o takřka šedesát minut déle než vlak.

Není divu, železnice musí komplikovaně objet horský masív, kterým ale vede přímá dálnice, spojující obě zmiňovaná města. Jízda našich spojů trvá zhruba dvě hodiny, vlak s přestupem ve stanici Bruck an der Mur ale jede takřka tři hodiny. Naše autobusy tak vcelku nenásilně suplují chybějící přímé železniční spoje, přičemž u nás platí všechny tarifní podmínky běžné u ÖBB, říká s úsměvem Adolf Kopeinig, jeden z řidičů tří luxusních patrových „železničních“ autobusů.

Patrové pohodlné autobusy jezdí obousměrně sedmkrát denně a slouží především cestujícím, kteří vyhledávají rychlé spojení v jihorakouských regionech. Nabídka zvaná ÖBB Intercitybus byla letos rozšířena o dva páry spojů mezi Klagenfurtem a Benátkami. Cestující si v „suplujících“ autobusech užívají takřka shodného komfortu jako ve vlacích. V dolní části autobusu je umístěna 1. vozová třída s komfortními koženými sedačkami a velkými stolky na notebooky, horní patro slouží jako 2. vozová třída.

Uznávám, že nemůžeme nabídnout tak pohodlné cestování jako v železničních vagoncích, ale snad to naši zákazníci chápou. Snažíme se jim v rámci omezených možností prostoru v autobusové karoserii nabídnout co nejvíce. Zákazníci v první třídě si navíc mohou sami připravit kávu z automatu a dostanou neomezeně nealkoholické nápoje a denní tisk. Oproti běžným vlakům je v našem autobuse k dispozici jen jedna toaleta, ale vzhledem k tomu, že běžně naše cesta netrvá déle než dvě hodiny, je to snad dostačující, doplňuje pan Kopeinig.

A jak je linka Intercitybusu využívána? Podle pana Kopeiniga jsou dny, kdy autobusem jedou tři – čtyři lidé a naopak někdy nestačí kapacita vozu. Vzhledem k tomu, že jezdíme již druhý rok, všiml jsem si, že s námi jezdí i pravidelní zákazníci v první vozové třídě, kteří by možná dodnes jezdili automobily. Myslím si, že jde o chytrý marketingový tah, jak přilákat „na dráhu“, byť v tomto případě s gumovými koly, více lidí. Oklíkova přes Bruck se totiž málokomu v dnešní uspěchané době chce cestovat, říká přesvědčivě řidič.

13. 03. 2009 Fotbaloví fanoušci pojedou v pondělí vlakem EC 172 Vindobona

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48446-fotbalovi-fanousci-pojedou-v-pondeli-vlakem-ec-172-vindobona/>)

Brno – Fanoušci brněnského fotbalového týmu pojedou v pondělí na zápas se Spartou většinou hromadnou dopravou. Cestující by měli očekávat jejich přítomnost zejména ve vlaku Eurocity 172 Vindobona, který z Brna odjíždí v 11:41 a na nádraží v Praze-Holešovicích má podle jízdního řádu dorazit ve 14:29.

Fanoušci 1. FC Brno objednali na cestu do Prahy pouze jeden zájezdový autobus. "Jediný autobus vypravuje občanské sdružení Zbrojováci," řekl sportovní ředitel brněnského klubu Radek Bělák.

Vlak Vindobona jezdí z Vídně přes Prahu do Berlína a Hamburku a jako jeden z mála českých EC má řazeny moderní či zrekonstruované klimatizované oddílové i velkoprostorové vozy Českých, Německých a Rakouských spolkových drah.

13. 03. 2009 Slovensko plánuje projekt širokorozchodné železnice do Ruska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48437-slovensko-planuje-projekt-sirokorozchodne-zeleznice-do-ruska/>)

Bratislava - Slovensko plánuje společnou výstavbu širokorozchodné železnice s Ruskem, Ukrajinou a Rakouskem. O myšlence se začalo hovořit loni v létě, letos v únoru informace potvrdil slovenský premiér Robert Fico a šéf ruských železnic Vladimir Jakunine. V červnu má být hotová studie o realizovatelnosti záměru širokorozchodné tratě, která by vedla z Ukrajiny přes Slovensko do Rakouska. Již nyní ale proti ní začala protestovat část slovenské opozice a také lidé z Čierné nad Tisou. Tam je dnes obrovské překladiště, kde přecházejí vlaky z širokorozchodných ukrajinských kolejí na slovenské koleje o obvyklém rozchodu 1 436 milimetrů, které je však částečně nevyužité. Obyvatelé Čierné jsou v něm z nemalé části zaměstnáni a bojí se, že po postavení trati do Vídně přijdou o práci.

Země se chystá do základního jmění vložit 1,5 milionu eur. Stejný podíl by měly vložit i další tři zúčastněné státy. Železnice má nakonec stát čtyři miliardy eur a dalších padesát milionů musí akcionáři vložit do nového logistického centra na Dunaji, kde se budou kontejnery z vlaků překládat na lodě. Slovenská vláda jmenovala také zvláštního zplnomocněnce, který bude mít na starosti spolupráci se zúčastněnými zeměmi.

První etapa dokumentu o realizovatelnosti záměru širokorozchodné tratě má být hotová v červnu. "Přes léto bychom měli rozhodnout o dalším kroku a tam by měl být vidět i první obraz efektivity a uskutečnitelnosti takového projektu," doplnil ministr dopravy Ľubomír Vážný.

Uvedený projekt by se měl financovat zejména ze soukromých a jiných zdrojů. V provozu by potom byla nová trať před rokem 2015.

Podle komentátora Hospodářských novin Ondřeje Soukupa je projekt nereálný. Podle jednoho projektu měla dokonce širokorozchodná železnice dokonce končit na severní Moravě. Po takové železnici není teď ani poptávka. Ruská železnice potřebuje investovat především do vlastní modernizace.

Přes nynější opatrnou podporu ale zatím není úplně jasné, zda slovenská vláda nakonec od projektu neustoupí. Za výstavbu širokorozchodné železnice již několikrát v Bratislavě lobboval ředitel ruské železniční společnosti RŽD. Někteří odborníci ale varují před tím, že plánovaná dráha může zcela vyklidit obrovské překladiště v Čierné nad Tisou, do kterého Slovensko v minulosti značně investovalo.

14. 03. 2009 V Praze narazila lokomotiva do rychlíku, nikdo není zraněn (Praha-Vršovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-praze-narazila-lokomotiva-do-rychliku-nikdo-neni-zranen-p3t-/krimi.asp?c=A090314_183854_krimi_pei)

V Praze na nádraží ve Vršovicích se srazila lokomotiva s rychlíkem, který jel z Brna do Prahy. Podle zpráv od policie a Českých drah nebyl nikdo zraněn. Zatím není jasné, proč k nehodě došlo. Drážní inspekce odhaduje, že selhal strojevedoucí posunovací lokomotivy, neměl povolení vjíždět do stanice.

K nehodě došlo krátce po 18. hodině přibližně tři sta metrů před nádražím. Podle mluvčí záchranky Jiřiny Ernestové nebyl nikdo zraněn. Do rychlíku Macocha jedoucího z Brna přes Českou Třebovou do Prahy narazila posunovací lokomotiva, když vlak vjížděl do stanice Vršovice. "Při nárazu vykolejily dva vagony, třetí a čtvrtý," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Radek Joklík.



Podle reportéra iDNES.tv ve vlaku cestovalo jen několik lidí. Další postávali na peróně. Odstraňování následků nehody bude trvat minimálně do rána. Jeden vykolejený vagon je rozpáraný, lokomotiva, která do rychlíku narazila, leží na boku. Na místě bylo sedm aut hasičů, pět vozů záchranky a policie. Jedna sanitka ve Vršovicích zůstala. "Je to z preventivních důvodů," vysvětlila Jiřina Ernestová.

Zřejmě selhal strojvedoucí lokomotivy

Drážní inspekce se chystá vyšetřovat, proč a jak ke střetu došlo. "Zatím nic nevíme," uvedl za České dráhy Ondřej Kubala.

Mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar si ještě netroufá uvést příčinu nehody. "Na stanovení příčiny nehody je brzy, s největší pravděpodobností se ale jednalo o selhání lidského činitele. Podle předběžného šetření měl rychlík vjezd do stanice povolen a lokomotiva do jeho jízdni cesty vjela bez povolení," sdělil iDNES.cz.

Velitel hasičů řekl, že odstranění poničených vagonů a lokomotivy bude technicky velmi náročné. Dráhy budou muset nasadit nehodový vlak.

Srážka zkomplikovala dopravu na železnici

Nehoda zastavila provoz ve směru z metropole na Benešov. Původně České dráhy odhadovaly, že tuto trať zprovozní až po 23. hodině, povedlo se jim to ale dříve. Vlaky na Benešov mohly začít jezdit už ve 20:30. Zbytek kolejí dráhy zprovozní kolem 4. hodiny ráno.

Spoje na Kolín a na Moravu jsou odklány z Hlavního nádraží přes Libeň. Některé vlaky už nabraly deseti až padesátiminutové zpoždění, celkově se nehoda dotkla 20 až 25 spojů. "Od 20:00 většina regionálních spojů začíná a končí v Praze - Hostivaři," řekl později Kubala ČTK. Cestující na Hlavním nádraží v Praze dostávají zdarma jízdenky na městskou hromadnou dopravu.

České dráhy také varovaly cestující, kteří se chystají nočními lůžkovými vlaky na Slovensko, do Maďarska a Německa. Nehoda totiž zablokovala depo, z kterého tyto vlaky vyjíždějí a dráhy je musí dostat na kolej oklikou. "Noční vlaky s lehátkovými vozy, které vyjíždějí mezi devátou a půlnocí budou mít 30 až 60 minut zpoždění," vzkázal mluvčí Českých drah Kubala.

Lidé, kteří si nejsou jistí, zda jejich spoj jede, mají volat kontaktní linku Českých drah 840 112 113. Na Hlavním nádraží operátoři ČD dávají lidem, jejichž spoj neplánovaně odjíždí z jiné stanice, zdarma jízdenky na MHD.

Naposledy se v Česku srazily vlaky u Paskova na Frýdecko-Místecku, kde strojvedoucí na jednokolejce přehlédl červenou. Záchranáři z místa odvezli 45 zraněných.

15. 03. 2009 Ve Vršovicích bude provoz obnoven nejspíš až ráno

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48554-ve-vrsovicich-bude-provoz-obnoven-nejspis-az-rano/>)

Praha - Železničáři v noci na dnešek částečně odstranili následky nehody na nádraží Praha-Vršovice, kde se včera srazila posunovací lokomotiva s rychlíkem z Brna. Ve vlaku bylo jen několik cestujících a nikdo nebyl zraněn. Regionální doprava jezdí bez potíží, ale dálkové vlaky na Kolín budou podle mluvčího Českých drah nejspíš až do ranních hodin směřovány odklonem přes Libeň. Zatím je obnovený provoz ve směru na Benešov a Čerčany. Původně měla být trať průjezdná v neděli kolem osmnácté hodiny. Nehoda způsobila podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka škodu za zhruba dva miliony korun.

Železničáři v noci odstranili z kolejí lokomotivu, zbývá jim ještě opravit poničenou výhybku. V poledne hasiči odstranili dva vykolejené vagony - práce ale pokračují na poničených kolejích a technickém vybavení tratě. Ráno byl obnoven provoz ve směru Čerčany, už v sobotu večer začaly jezdit vlaky ve směru na Benešov. Přes nádraží Praha-Libeň se odklání pouze spoje směřující do Kolína.

"Zpoždění vlaků se podařilo poměrně dobře eliminovat, díky rychlé reakci našich dispečerů a všech, kteří se okolo nehody točili," uvedl Joklík s tím, že některé noční rychlíky však nabraly několikahodinové zpoždění. Situace by se podle něj měla zcela stabilizovat do dnešního večera.

Příčina zatím neznámá, pravděpodobná je chyba lidského faktoru

Do zadní části rychlíku Brno-Praha, který právě vjížděl do vršovického nádraží, narazila v sobotu po 18:00 bočně posunovací lokomotiva. Dva vagony rychlíku, v němž bylo jen málo cestujících, vykolejily.

Podle Joklíka mohou být příčinou havárie technické problémy i lidské selhání. Podle Drážní inspekce je nejpravděpodobnější příčinou nehody nepozornost strojvůdce posunující lokomotivy. Podle jedné z variant mohl přehlédnout návěstidlo.

První jasné výsledky by měla mít inspekce během příštího týdne. Prověřovat bude i možnost technické závady na lokomotivě. České dráhy vyčíslily celkovou škodu na dva miliony korun. Milion a půl na vlacích a půl milionu na železnici.

16. 03. 2009 Po nehodě stále nejezdí vlaky přes Vršovice na Kolín

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48615-po-nehode-stale-nejezdi-vlak-uvrsovice-na-kolin/>)

Praha – Dálkové vlaky jedoucí z pražského Wilsonova nádraží přes Český Brod na Kolín nadále jezdí přes Libeň. Ve Vršovcích, kudy většinou projíždějí, stále nejsou odstraněny všechny následky sobotní nehody rychlíku s posunovací lokomotivou. Většina jich sice byla odstraněna již o víkendu, ale k obnovení provozu na kolejích spojujících Vršovice a Malešice je potřeba ještě opravit zabezpečovací a sdělovací techniku. Aby se rozkopaná trať mezi Libní a Běchovicemi nepřetížila, musí s komplikacemi počítat také cestující v příměstských vlacích od Kolína a Českého Brodu.

"Trafa zabezpečovací a sdělovací techniky železniční stanice Vršovice jsou poškozená u poškozené výhybky. Do tohoto úseku proto nelze vrátit provoz," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla s tím, že v úterý se začne intenzivně pracovat na poškozené zabezpečovací a sdělovací technice ve Vršovcích.

Protože na trati z Libně do Běchovic probíhá rekonstrukce, je velmi náročné dostat skrze ni všechny vlaky. Situace se ještě více zkomplikuje v noci z pondělí na úterý. "Od 22:50 do úterý bude plánovaná výluka na trati Běchovice – Libeň, proto budou diesellové lokomotivy tahat soupravy mezi pražským hlavním nádražím a Malešicemi. V úterý od 04:10 se začne opět dvoukolejně jezdit po dočasné trase Libeň - Běchovice," doplnil Halla. Vlaky z Prahy do Vraného nad Vltavou i do Benešova jezdí přes Vršovice po nepoškozených kolejích bez omezení.

Od pondělního rána do obnovení provozu na trati Vršovice – Malešice jezdí všechny osobní vlaky z Kolína, resp. Českého Brodu, do Prahy Masarykova nádraží mezi Běchovicemi a Libní přes Malešice. Nebudou proto zastavovat v zastávkách Dolní Počernice a Kyje, České dráhy doporučily cestujícím, aby do těchto zastávek dojeli jinými prostředky městské hromadné dopravy. Takto odkloněné vlaky přijedou do Libně a na Masarykovo nádraží asi s desetiminutovým zpožděním.

Přibližně desetiminutová až čtvrt hodinová zpoždění ovšem nabírají i dálkové vlaky, které musí kvůli pracím v úseku Libeň – Běchovice čekat, až se jim uvolní kolej.

Právě kvůli pracím na hlavní trati jezdí letos téměř všechny vlaky z Wilsonova nádraží do Kolína po dlouhé objízdě trati přes Vršovice a Malešice, kterou jindy využívá především nákladní doprava. Po Novém spojení z pražského hlavního nádraží do Libně zatím projíždějí vlaky s cestujícími pouze v noci. Intenzivní doprava novým tunelem začne zřejmě až po skončení prací na trati mezi Libní a Běchovicemi a posléze také mezi Běchovicemi a Úvaly.

16. 03. 2009 Liberecký kraj kritizuje ČD a hledá nové dopravce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48655-liberecky-kraj-kritizuje-cd-a-hleda-nove-dopravce/>)

Liberec – Zpoždování regionálních vlaků Českých drah na trati mezi Libercem a Tanvaldem kritizuje vedení Libereckého kraje. Zpoždění jsou podle něj až půlhodinová. Kraj si spoje objednává a hradí drahám ztrátu za jejich provozování. Nyní hrozí dopravci milionovými pokutami, pokud se situace nezlepší. Českým drahám navíc vážně hrozí, že přijdou o provozování přibližně třetiny tratí v regionu v probíhajícím výběrovém řízení. O situaci informoval Petr Prokeš ze společnosti Korid LK, která je koordinátorem veřejné dopravy v Libereckém kraji. Na zpoždování si podle něho hodně stěžují cestující, kteří vlakem jezdí do práce a mají pak potíže s pozdními příchody. Dráhy dostaly

od Libereckého kraje pokutu 4,35 milionu korun už v roce 2007 za zpoždování vlaků a nasazování zastaralých souprav.

Zpoždění podle Prokeše vznikají při obratech souprav. České dráhy při přípravě jízdního řádu počítaly s tím, že na trať Liberec – Tanvald – Harrachov budou nasazovat vratné soupravy s motorovým vozem na jednom konci a řídicím vozem na druhém. Často se tak ale neděje. "Tady musí motorový vůz objet přívěsný vagon a tím vznikají častá zpoždění," uvedl Prokeš, podle kterého se tyto problémy objevují již od začátku platnosti letošního jízdního řádu v polovině prosince 2008.

Trať z Liberce přes Jablonec na Harrachov patří k nevytíženějším v Libereckém kraji. Vlaky tam jezdí každých 40 minut. České dráhy ovšem mohou přijít o provozování železniční dopravy ve velké části Libereckého

kraje. V současnosti probíhá výběrové řízení, do kterého se přihlásili i další dopravci s modernějšími vozidly, než mají ČD. Již dříve vyhrála soutěž na provozování osobní dopravy na trati z Liberce do Rybníště společnost Arriva s nízkopodlažními klimatizovanými dieselovými jednotkami Desiro. Ty se na trati objeví na konci roku 2010. V jízdním řádu 2010/2011 by se mohli noví dopravci objevit i na dalších tratích.

ČD chtějí víc peněz, pak by prý také měly nová vozidla

České dráhy ovšem již nyní poukazují na to, že Arriva bude dostávat od kraje více peněz než ony. "Arriva, i když bude mít relativně nižší náklady, bude dostávat téměř dvojnásobek peněz od kraje," uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Soukromý dopravce bude od kraje dostávat 112 korun za kilometr, případné přebytky ale bude vracet. České dráhy chtějí, aby jim region hradil 136 korun na kilometr, podle Šťáhlavského je to zatím 54 korun.

Kdyby dostávaly náhrady ztrát v plné výši, dokázaly by prý České dráhy také nasadit nová vozidla. V současnosti nasazují v Libereckém kraji nemalou část dieselových jednotek, které patří v jejich vozovém parku k těm modernějším. Přesto ani ony ani vlaky s naklápací skříní (tzv. pendolina), která patří Německým drahám a v režii Českých drah jezdí ze Zittau do Liberce a Tanvaldu, zdaleka nedokáží pokrýt celou železniční síť v Libereckém kraji.

16. 03. 2009 Bendl chce snížit platy manažerům Českých drah a ČD Cargo

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/bendl-chce-snizit-platy-manazerum-ceskych-drah-a-cd-cargo-pkk-ekoakcie.asp?c=A090316_163147_ekoakcie_pin)

Ministr dopravy Petr Bendl navrhuje snížit o 10 až 15 procent platy vrcholovým manažerům ve státem vlastněných akciových společnostech. To by se týkalo především zaměstnanců Českých drah a ČD Cargo. Zástupci ministerstva by tento návrh měli přednést na nejbližších jednáních dozorčích rad společností.

"Jde o opatření, které by se určitě mělo týkat společností, jejichž hospodářské výsledky se nevyvíjejí uspokojivě. A to třeba právě v souvislosti s ekonomickou krizí," uvedl ministr dopravy Petr Bendl.

Změna by se v současné době neměla týkat zaměstnanců ČSA, kde si manažeři sami snížili platy v průběhu minulého týdne, řekl iDNES.cz mluvčí ministerstva dopravy Martin Kupka. Pod resort ministerstva spadá také Letiště Praha, firma ale podle Kupky stále profituje, takže se na ni nevztahuje podmínka špatného hospodaření.

České dráhy loni přepravily o sedm milionů pasažérů méně. S tím souvisí také nedostatek peněz. Za použití krajských lokálek cestující loni zaplatili 2,7 miliardy korun, kraje přispěly 4,7 miliardy korun. K pokrytí celkových nákladů drahám chybí další 3,2 miliardy korun. Část nákladů podnik pokryl z prodeje majetku.

17. 03. 2009 O Stipendijní program ČeDés je mezi devátáky velký zájem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2638/>)

Zájem o Stipendijní program ČeDés, který nabídl největší železniční dopravce v republice, je nad očekávání vysoký. Do prvního ročníku se přihlásilo 125 žáků devátých tříd a zájem o zařazení do programu projevil i řada středoškoláků, kteří v současné době již studují školy s dopravním zaměřením. České dráhy chtějí tímto způsobem přilákat na dráhu mladé lidi a doplnit hlavně řady strojevodoucích a dalších provozních zaměstnanců.

Firma reaguje na malou nabídku technicky vzdělaných středoškoláků na trhu práce. Oslovila proto žáky posledních ročníků základních škol a nabídla jim finanční i odbornou podporu během studia. Program byl nabídnut na devíti partnerských středních školách. „Zájem o program ČéDés nás mile překvapil. Do prvního ročníku jsme chtěli přijmout stovku studentů, není ale vyloučeno, že se nakonec rozhodneme podpořit více uchazečů. Bude samozřejmě záležet na jejich přístupu ke studiu a na jejich motivaci,“ vysvětluje personální náměstek Českých drah Milan Ruttner.

Stipendijní program vítá i Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy. „My jsme připravili sadu opatření, která mají za cíl podpořit spolupráci podniků a škol. Provázání s trhem práce je klíčová věc nejen pro odborné školství a jsme proto rádi, že zaměstnavatelé začínají reagovat. ČéDés je toho důkazem,“ říká Ondřej Gabriel z tiskového odboru Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy.

Podmínkou zařazení do stipendijního programu je úspěšné absolvování přijímacího pohovoru a uzavření smlouvy, ve které se student zaváže, že bude po maturitě minimálně 5 let pracovat pro České dráhy. „Přijímací pohovory jsme zahájili právě dnes na Vyšší odborné škole a Střední průmyslové škole dopravní v Praze. Postupně objedeme všech devět partnerských škol,“ přibližuje další postup Blanka Havelková, vedoucí Skupiny spolupráce se školami a dodává: „Na Střední průmyslovou školu strojní a dopravní v Děčíně se nám přihlásilo asi 50 studentů a je velmi reálné, že tam v září otevřeme celou třídu velmi šikovných stipendistů.“ Součástí přijímacího řízení bude psychologické testování a ústní pohovor.

Uchazeč, který chce pokračovat na střední škole a rozhodne se po ukončení studia nastoupit do Českých drah, získá od firmy řadu výhod. Mezi jinými například bezplatné ubytování na internátu, měsíční stipendijní příspěvek, bezplatné cestování vlakem nebo příspěvek na školní pomůcky.

Po vyhlášení programu ČéDés se Českým drahám ozvala také řada středoškoláků z prvních a druhých ročníků. „Pro nás je to výborná zpětná vazba a signál, že České dráhy jsou obecně považovány za perspektivního zaměstnavatele. Všechno jsou to studenti, pro které je dráha srdeční záležitostí. Nevylučuji proto, že po skončení řádných přijímacích pohovorů s deváťáky oslovíme i tyto středoškoláky,“ uzavírá Milan Ruttner.

Seznam partnerských středních škol:

- Střední odborná škola průmyslová Edvarda Beneše a Střední odborné učiliště Břeclav
- Vyšší odborná škola a Střední odborná škola Gustava Habrmana Česká Třebová
- Střední škola České Velenice
- Střední průmyslová škola strojní a dopravní Děčín
- Střední odborná škola Nové Město na Moravě
- Střední odborná škola dopravní a Střední odborné učiliště Ostrava – Vítkovice
- Střední průmyslová škola dopravní Plzeň
- Vyšší odborná škola a Střední průmyslová škola dopravní Praha 1
- Střední škola elektrotechniky a strojírenství Praha 10

Stipendijní program ČéDés byl schválen Představenstvem Českých drah loni v listopadu. Podrobné informace o něm je možné získat na www.ceskedrahy.cz/kariera.

17. 03. 2009 České dráhy míří na silnice, chtějí vlastní autobusy

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=632204>)

Praha - České dráhy se rozhodly vytáhnout do boje i na silnicích. Hodlají provozovat vlastní autobusovou dopravu. Inspiraci hledají jak v předválečném Československu, tak v sousedním Rakousku.

"Chtěli bychom vytvořit podobný model, jako mají v Rakousku, kde jsou Rakouské spolkové dráhy největším autobusovým dopravcem v zemi se svou dceřinou společností Postbus," vysvětlil Petr Moravec, dosavadní náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu

Postbus přitom už působí i v Česku. Rakouské dráhy totiž vlastní firmu ČSAD AUTOBUSY České Budějovice, která provozuje dopravu na jihu Čech. Postbus v Rakousku vlastní přes dva tisíce autobusů, má skoro čtyři tisíce zaměstnanců a ročně přepraví přes dvě stě milionů lidí.

V Evropě železnice své autobusy mají

"Jsou oblasti, kde poptávka cestujících odpovídá spíš minibusu a navíc tak můžeme obsloužit i oblasti, kam koleje vůbec nevedou. Autobusy či minibusy s tarifem a všemi slevami ČD by mohly být pro místní obyvatele příjemným doplněním nabídky spojení," dodal.

Petr Moravec přišel do Českých drah právě z oblasti autobusové dopravy, má ty nejlepší předpoklady začít připravovat autobusovou divizi ČD," komentoval připravované změny generální ředitel ČD Petr Žaluda. Také předchůdce dnešní společnosti, Československé dráhy, měly podle něj ve dvacátých a třicátých letech své autobusy. "Významní západoevropští železniční dopravci dnes úspěšně vlastní autobusy provozují," upozorňuje Žaluda.

Petr Moravec je bývalý manažer největšího autobusového dopravce u nás - společnosti Veolia Transport, a podle odborníků na dopravu je mužem na svém místě. Podle mluvčího Kubaly bude mít svou koncepci hotovou do tří měsíců. Jeho úkol nebude snadný.

Českým drahám ubylo loni oproti předchozímu roku asi 7 milionů cestujících. Lidé přestali jezdit hlavně regionálními spoji. „Cestující ubývají nejvíc na krajských tratích, kde jeden motoráček obsluhuje řídce osídlené oblasti a na trase nejsou větší města," řekl už dříve mluvčí Kubala.

Doprava vlakem je přitom až třikrát dražší než autobusem. České dráhy na tom prodělávají a vzniklou ztrátu žádají proplatit od krajů. Ta přitom stále narůstá. Jen loni kraje drahám zaplatily 4,7 miliard, další 3,2 miliardy ale zaplatit odmítly. Peníze slíbil dát drahám ministr dopravy Petr Bendl. Prohlásil ale, že to je naposled a že budou muset přijít systémové změny.

To, co teď plánují České dráhy přitom není nic nového. Udělali to už dříve v některých krajích, kde zavedli tak zvaný integrovaný dopravní systém. „I my jsme v minulosti ztrátové vlaky nahradili autobusy. Dráhy se prostě snaží neztratit zakázky od krajů," tvrdí duchovní otec integrovaného dopravního systému Královéhradeckého kraje Denis Sitora ze společnosti Organizátor regionální dopravy.

Uspějí dráhy s autobusy? Rozhodnou kraje

V královéhradeckém kraji udělal integrovaný dopravní systém s veřejnou dopravou hotové zázraky. Jen odbouráním souběžných spojů a jejich nasazením „do mezer" přitáhlo do systému o 40 procent víc cestujících. To zvedlo tržby a kraj tak mohl objednat více spojů. Nasazením mikrobusek, které plánují i České dráhy, tak v odlehlých místech zvedla obslužnost až o 80 procent.

Dá se podobná „revoluce" a tedy masový návrat cestujících čekat i od chystaného kroku Českých drah? „Těžko říct, neznám přesný podnikatelský záměr. U nás ale bylo zvýšení počtu cestujících hlavně výsledkem dlouhodobého vyjednávání s dopravci, obcemi i zaměstnavateli. Každopádně je to ale dobrá myšlenka," odhaduje Sitora.

V krajích ale uvažují o tom, že některé vlakové spoje zruší a vypíší výběrové řízení na jejich obslužnost levnějšími autobusy. S jejich provozováním však České dráhy nemají žádnou zkušenost a jejich úspěch v případných tendrech tak vůbec není jistý.

„To jsou zatím předčasné otázky," namítá mluvčí drah Ondřej Kubala. „V první fázi jde o to zjistit, jak by vůbec mohla autobusová doprava ČD vypadat, aby byla ekonomicky životaschopná," dodává. Ze stejných důvodů proto zatím není možné říct, kolik autobusů chtějí dráhy provozovat a kolik do své „autobusové divize" chtějí investovat.

Někteří autobusoví dopravci se proto netají se svou skepsí. „Je to opravdu úsměvné. Nejdřív by si měli naučit hospodařit na dráze. Myšlenka, že provozují autobusy je podobná, jako kdybych já chtěl dopravovat lidi na měsíc," řekl majitel společnosti Student Agency Radim Jančura.

I on však připustil, že pokud budou chtít dráhy začít sbírat zkušenosti jako autodopravce, mohou začít u své vlastní autobusové dopravy během dopravních výluk. Tu zatím objednávají u jiných soukromých autobusových dopravců.

17. 03. 2009 Unie přispěje na veřejnou dopravu v Česku 6,7 miliardy korun

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/48761-unie-prispeje-na-verejnu-dopravu-v-cesku-6-7-miliardy-korun/>)

Brno/Brusel - Evropská komise (EK) schválila tři programy, v rámci kterých se počítá také s dotacemi, díky nimž by Česko od Evropské unie mohlo dostat příspěvek ve výši 6,66 miliardy korun na nová vozidla veřejné dopravy. Dospěla totiž k názoru, že se u těchto programů nejedná o veřejnou podporu

odporující pravidlům unie. Všechny projekty budou platné do konce roku 2014. Jejich spuštění podmiňovala Česká republika právě souhlasem komise.

Celkový rozpočet programu pro železniční dopravu dosahuje 4,323 miliardy korun, pro městskou dopravu pak 1,157 miliardy a pro regionální dopravu 1,179 miliardy. Míra podpory může činit až 40 procent celkových nákladů. Informaci dnes potvrdil místopředseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Kamil Rudolecký.

O dotace mohou žádat také soukromí poskytovatelé

O peníze z fondů mohou žádat nejen kraje, obce a svazky obcí či organizace obcemi zřizované, ale také například soukromí dopravci, pokud mají s obcemi smlouvy a zajišťují dopravní služby v regionech v rámci takzvané veřejné služby. Počet příjemců v oblasti železniční dopravy by měl být menší než deset, v případě městské a regionální dopravy pak mezi 50 a 100.

Podle Rudoleckého jde o významné opatření, které podpoří integrované systémy veřejné hromadné dopravy v České republice. "Zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy by v konečném důsledku mělo přinést úsporu energie, zvýšení dopravní bezpečnosti a kladné účinky na životní prostředí v důsledku snížení emisní zátěže ze silniční dopravy," uvedl.

18. 03. 2009 Železniční doprava v centru Prahy odpoledne téměř ustala

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48887-zeleznicni-doprava-v-centru-prahy-odpoledne-temer-ustala/>)

Praha – Kvůli následkům sobotní nehody na vršovickém nádraží a po odpoledním požáru kabelů mezi Wilsonovým nádražím a Smíchovem takřka ustala železniční doprava ve vinohradských tunelech. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally vzplály kabely nedaleko vyšehradského nádraží kolem čtvrté hodiny odpoledne. Vlaky proto musely přestat jezdit mezi hlavním a smíchovským nádražím. Kvůli požáru jsou všechny vlaky jezdící po berounské trati 171 ukončeny na Smíchově a vlaky do Hradce Králové již ve Vysočanech. Výluka bude zřejmě trvat do čtvrtka. Od vážné nehody v sobotu večer, kdy se ve stanici Praha-Vršovice srazil rychlík s posunovací lokomotivou, nejezdí dálkové vlaky z Prahy do Kolína ani přes toto nádraží.

Vlaky na Beroun jezdí ze Smíchova

Po požáru kabelů u vyšehradského nádraží začaly osobní vlaky jedoucí po trati 171 do Berouna nebo zpět začínat a končit na nádraží Praha-Smíchov. Ve stejné stanici končí a začínají po přerušení provozu na spojovací trati mezi Wilsonovým a smíchovským nádražím rychlíky jezdící přes Beroun a Příbram do Českých Budějovic a zpět s výjimkou vlaku, který byl ve čtyři hodiny již přistaven na hlavním nádraží. "Cestujícím doporučujeme využít z centra Prahy na Smíchov městskou dopravu," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Rychlíky do Plzně s odjezdem z hlavního nádraží v 16:11, 17:11 a 18:11 byly z hlavního nádraží vedeny přes Vršovice, Krč a branický most do Radotína, kde do nich mohli nastoupit lidé, kteří původně chtěli jet ze Smíchova. Večer začaly i rychlíky na Plzeň začínat, respektive končit na smíchovském nádraží. Výluka bude platit i ve čtvrtek. Mluvčí SŽDC Pavel Halla uvedl, že budou-li dokončeny opravy zabezpečovacího zařízení ve Vršovicích, mohou ve čtvrtek rychlíky opět jezdit z hlavního nádraží do Radotína přes Krč.

Požár omezil také rychlíky do Hradce Králové a Ústí nad Labem

Rychlíky, které mají jet ze Smíchova na Lysou nad Labem a Hradec Králové a zpět, začínají či končí ve Vysočanech. Výjimkou byl vlak, který byl ve čtyři hodiny již na hlavním nádraží a rychlík, na který se jeho souprava otočila. Podobná je situace s rychlíky ze Smíchova přes Wilsonovo nádraží a Holešovice do Ústí nad Labem a Chebu. Tyto vlaky začínají v Holešovicích.

Výluka ve Vršovicích bude zřejmě pokračovat

Čtvrtý den již nejezdí přes Vršovice a Malešice dálkové vlaky z Prahy na Kolín, a musí se tak vejít na jedinou kolej rozkopené trati Libeň-Běchovice. Osobní vlaky od Kolína a Českého Brodu jsou vedeny z Běchovic přes Malešice, odkud pokračují zpět do Libně. Vynechávají tedy zastávky Dolní Počernice a Kyje. Podle Pavla Hally není jasné, kdy budou dokončeny opravy zabezpečovacího zařízení ve Vršovicích. Původně se tam ovšem mělo jezdit již v úterý.

18. 03. 2009 Ve Francii začali stávkovat železničáři, ve čtvrtek bude hůř

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48913-ve-francii-zacali-stavkovat-zeleznicari-ve-ctvrtek-bude-hur/>)

Paříž - Ve Francii začíná vlna odborových protivládních protestů. V osm hodin večer vstoupili v celé zemi do stávky železničáři, od čtvrtka se k nim mají připojit státní zaměstnanci i pracovníci soukromých firem, které ohrožuje krize. Zemi budou paralyzovat stávky ve školách, nemocnicích, poštách a ve veřejné dopravě. Zastavení provozu na železnicích se má týkat jen vnitrostátních linek, stávka by ale mohla ovlivnit i některé spoje rychlovlaků TGV do sousedních zemí.

Ve čtvrtek čekají Francii celonárodní protesty, které mají navázat na akce z konce ledna, při nichž vyšlo do ulic milion až 2,5 milionu demonstrantů. Média tehdy vesměs označila protesty za úspěšné, v převážné většině se jich ale účastnili jen státní zaměstnanci, studenti a dělníci z továren, které vinou ekonomické krize zavřely své brány nebo je to teprve čeká. Nejezdila také nanejvýš půlka hromadné dopravy.

Demonstrace a stávky jsou namířené proti prezidentovi Nicolasi Sarkozymu. Ten nechce ustoupit od bolestivých ekonomických reforem, jež mají údajně pomoci zemi dostat se z krize. Odbory se domnívají, že postup vlády zvýhodňuje především banky a bohaté a že náklady na záchranu hospodářství zaplatí ze své kapsy hlavně řadoví pracující.

19. 03. 2009 U Benešova vykolejil vlak, provoz již byl obnoven (Bystřice u Benešova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/48989-u-benesova-vykolejil-vlak-provoz-jiz-byl-obnoven/>)

Bystřice (Benešovsko) - Kvůli nehodě nákladního vlaku byl dnes odpoledne přerušen provoz mezi Benešovem a Bystřicí u Benešova na trati Praha - České Budějovice. Cestující během pětihodinové opravy museli přestupovat do autobusů, provoz byl obnoven před šestou hodinou. Omezení se dotklo i mezistátního rychlíku 207. Nehoda se stala před vjezdovým návěstidlem v Bystřici u Benešova, kde vykolejil před jednou hodinou odpoledne nákladní vlak přepravující kolejová pole. Při vykolejení se zřejmě nikdo nezranil a škoda se odhaduje na 50 tisíc korun, uvedl mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Kvůli vykolejení nákladního vlaku na jednokolejné trati musely být všechny osobní vlaky i rychlíky mezi Bystřicí u Benešova a Benešovem nahrazeny autobusy. "Jeden z rychlíků byl krátce po vzniku nehody v části trasy odřeknut a cestující jsou přepraveni následným spojem, který jede s hodinovým odstupem," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Krátce před ukončením výluky byla z Prahy vypravena mezistátní část rychlíku 207 mířícího do Salcburku s přímými vozy do Curychu a Záhřebu, který se vydal po odklonové trase přes Plzeň.

Další opatření, která vyhlásily České dráhy, byla odvolána, vlaky však budou u Bystřice nadále nabírat zpoždění, protože je tam omezena rychlost zhruba na 10 km/h.

Třetí velká nehoda v jednom týdnu

Za posledních sedm dní se jednalo již o třetí velkou mimořádnou událost na české železnici. Od sobotního večera do středečního večera byla uzavřena trať mezi stanicemi Praha-Vršovice a Praha-Malešice, po které většinou jezdí dálkové vlaky na východ. Ty byly odkloněny po novém spojení do Libně, kde na rozkopené hlavní trati nabíraly zpoždění.

Ve středu odpoledne byl kvůli požáru kabelů u stanice Praha-Vyšehrad přerušen provoz na spojovací dráze mezi Wilsonovým nádražím a Smíchovem. Provoz na této trati byl zatím obnoven jenom částečně, bez omezení po ní jezdí pouze rychlíky do Plzně.

Cestování vlakem komplikuje také řada výluk. Největší vliv má omezení v Pardubicích, kde se opravují výhybky na hlavním nádraží, a v západních Čechách, kde se rekonstruuje trať 170 mezi Pavlovicemi a Planou u Mariánských Lázní. Cestující proto musí v tomto úseku přestupovat do autobusů.

19. 03. 2009 České dráhy rozšíří nabídku eTiket do zahraničí (Praha - Hamburg, Ostrava - Wien)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49030-ceske-drahy-rozsiri-nabidku-etiket-do-zahranici/>)

Praha – České dráhy začnou prodávat elektronické jízdenky do zahraničí na dvě nové relace. Bez zastávky u pokladny budou moci cestující nastoupit do vlaků jedoucích z Prahy do Hamburku nebo z Ostravy do Vídně. Oznámil to dnes tiskový mluvčí společnosti Radek Joklík. Jejich cenu zatím nezveřejnil, běžná jízdenka se slevou RailPlus stojí 79 eur respektive 22 eur, dosud prodávané mezistátní eTikety Českých drah jsou oproti běžným cenám levnější přibližně o 3–10 eur. Dopravce za první rok jejich existence prodal přibližně 16 tisíc elektronických jízdenek do zahraničí za 9,3 milionu korun.

"Největší zájem měli naši zákazníci o jízdenky do Německa. Ty prodáváme už od ledna loňského roku a do konce letošního února jsme jich prodali 6 344 v celkové hodnotě téměř pět milionů korun," uvedl výkonný ředitel úseku náměstka pro marketing a komunikaci ČD Aleš Ondrůj.

Dráhy nyní prodávají elektronické jízdenky z Brna do Drážďan, z Prahy do Mnichova a Norimberku a z Brna nebo Prahy do Berlína. "Ceny jízdenek eTiket jsou přitom o řádově stovky korun levnější než při nákupu u pokladní přepážky, kdy například za trasu Praha – Berlín zaplatí zákazník 29 eur (780 Kč)," doplnil Ondrůj.

Zákazníci ČD měli zájem také o eTikety do Rakouska, které jsou v nabídce od loňského června a je možné s nimi cestovat z Prahy či Brna do Vídně a z Prahy do Lince či Salcburku. Elektronické jízdenky se prodávají také pro cesty z Prahy do Budapešti, Varšavy, Krakova a Lublaně a také jízdenky do lehkých vozů na Slovensko.

Elektronické jízdenky je možné zakoupit v eshopu Českých drah nebo telefonicky. Jízdenky je potom možné vytisknout doma, majitelé in-karet si je mohou vyzvednout i v automatu na nádraží. Prodávají se pouze jednosměrné, ovšem jízdenky vydané ze zahraničí do Česka musí být označeny již na cestě za hranice českým průvodčím, jinak je cizí průvodčí nemusí uznat.

20. 03. 2009 Trať Hodonín – Zaječí zachována

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_11zaje.htm)

Na pracovním zasedání rady Jihomoravského kraje v čele s hejtmánem Michalem Haškem bylo ve čtvrtek 12. března v Hodoníně diskutováno několik závažných témat. Radní se soustředili například i na rozvoj dopravní infrastruktury v hodonínském okrese, na kterou vedení kraje schválilo 300 milionů korun ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Současně Rada vzala na vědomí přehled investičních záměrů, které budou postupně realizovány. Radní v Hodoníně schválili rovněž odpověď hejtmana kraje na petici občanů Mutěnic, žádající zachování železniční trati SŽDC číslo 255 Hodonín – Mutěnice – Čejč – Zaječí pro osobní dopravu v její současné podobě. Jihomoravský kraj v současné době zastavení provozu osobní dopravy na této trati nepřipravuje ani neplánuje, uvádí se v odpovědi.

20. 03. 2009 Ve Zlíně chystají nové nádraží

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_11zlin.htm)

Současnou výpravní budovu nádraží Zlín střed čeká časem demolice. Na místě současného nádraží by měl po roce 2010 vyrůst nový moderní objekt s podchodem, nástupiště a krytými perony. Nové nádraží je připravováno jako součást stavby pod názvem „Elektrizace trati vč. PEÚ Otrokovice – Zlín – Vizovice“.

Podle údajů Stavební správy Olomouc ze státní organizace SŽDC je nyní již k dispozici přípravná dokumentace, která bude po doplnění vyjádření státní správy předložena k územnímu řízení. Ve zmíněné dokumentaci se ve stanici Zlín střed počítá s novou výpravní budovou, podchodem pro dvě ostrovní nástupiště s přístřešky a celkem šesti nástupištními hranami pro cestující, přičemž jedna nástupištní hrana je u kusé koleje. Provoz vleček ve stanici bude nadále zachován.

Údaje Stavební správy Olomouc hovoří o tom, že stanice Zlín střed je navržena pro vlakový provoz s končícími a výchozími rychlíky, spěšnými vlaky a částí regionálních vlaků. Část regionálních vlaků, včetně nákladních bude pokračovat směrem na Vizovice. Současně je v plánu zdvoukolejnění

traťového úseku Otrokovice – Zlín střed, elektrizace celé tratě až do Vizovic. Některé nevyhovující přejezdy budou zrušeny, ostatní zrekonstruovány a nově zabezpečeny.

20. 03. 2009 Nákladní vlaky na Novém spojení

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_11spoj.htm)

Nové spojení bylo vybudováno především za účelem kapacitního napojení pražského hlavního nádraží na hlavní tratě směrem na sever a východ, a tím výrazného zlepšení poměrů pro dálkovou i příměstskou železniční osobní dopravu. V provozu je od 1. září 2008.

Vzhledem ke své velkorysé kapacitě ale nyní nabízí v kombinaci se čtyřkolejnou tratí Praha-hlavní nádraží – Praha Vršovice možnost alternativního spojení severu a jihu Prahy i pro nákladní dopravu. To se v současné době využívá během výluk na trati Praha Libeň – Praha Malešice – Praha Hostivař/Praha Vršovice čekací koleje. Tak tomu bylo například 23. února, kdy tudy byl mimo jiné odkloněn vlak Pn 68600 České Budějovice – Most, nebo 5. března, kdy zde projel například kontejnerový Nex 43319 do Prahy Uhřetěvesi.

Je možné, že se zde budeme s nákladními vlaky v budoucnu setkávat ve větší míře. A to zejména z důvodu pokračujících stavebních prací v Praze Libni, které spolu se stále hustší příměstskou osobní dopravou ve směru na Český Brod a Kolín velmi ztíží odjezdy nákladních vlaků ve směru Praha Malešice. Další zajímavou alternativou je umožnění průjezdu ve směru Lysá nad Labem – Praha Vysočany – Balabenka – Sluncová – Praha Bubeneč bez nutnosti úvratě.

20. 03. 2009 Nové vozy řady Talls pro ČD Cargo

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_11vozy.htm)

V roce 2009 byl do vozového parku ČD Cargo, a. s., zařazen nový, resp. modernizovaný vůz řady Talls. Jedná se o výsypný vůz s otevírací střechou. Nové vozy vznikly rekonstrukcí vozů řady Falls v Ostravských opravárnách a strojárnách, s. r. o.



Rekonstrukce probíhaly od listopadu loňského roku. V současné době má ČD Cargo k dispozici 60 vozů řady Talls, které jsou vhodné především pro přepravu substrátů vyžadujících ochranu před povětrnostními vlivy. Jejich nemalým přínosem je i snížení prašnosti při přepravě.

Tyto vozy se ve spolupráci se společností Samago využívají především pro přepravy ucelených vlaků sklářských písků z Jestřebí do skláren v Kyjově a ve slovenské Nemšové. První vlak s 1020 t písku odjel ze stanice Jestřebí do Nemšové 23. ledna a od tohoto data probíhá nakládka průběžně. S vozy této řady se můžeme setkat i na slovenském vnitrostátním úseku mezi stanicemi Nemšová a Šajdíkové Humence rovněž při přepravách písku.

U zákazníka Sokolovská uhelná, právní nástupce, a. s., byla 3. února ověřena vhodnost vozu Talls pro přepravy hnědého prachového uhlí. Vůz byl postupně vyzkoušen na obou nakládacích místech, tedy na divizi Jiří i divizi Družba. Pracovníci vlečky tak měli příležitost se s ním seznámit, prověřit možnost nakládky, ověřit funkčnost zavírání střechy apod. Vyzkoušena byla i vykládka, která je stejná jako u vozů řady Falls – ručně nebo pneumaticky pomocí bočních výsypných klapek. Vůz přitom při zkouškách neopustil vlečku, protože byl vyložen v paroplynové elektrárně ve Vřesové, která se nachází v areálu vlečky. Po dohodě se zákazníkem by vozy řady Talls byly vhodné zejména pro kyvadlové přepravy s vysokým obrátem vozů. Určitě by byly vhodné i pro přepravy aditivovaných vysušených paliv. Lze tedy předpokládat, že nové vozy řady Talls najdou na trhu své uplatnění. V případě zvýšené poptávky po tomto ložném prostoru lze v zájmu uspokojení potřeb zákazníků předpokládat i zvýšení jejich počtu ve vozovém parku ČD Carga.

Vybrané technické parametry vozu Talls:

- únosnost 51 t
- ložný objem 60 m³
- délka přes nárazníky 13 524 mm
- vlastní hmotnost vozu 29 t
- světlost násypného otvoru 1200 x 11 240 mm

20. 03. 2009 Stavební povolení: Optimalizace trati Beroun – Zbiroh, 2. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090320vyhlaska.pdf>)

20. 03. 2009 Už za rok možná vyjedou vlaky na trať z Harrachova do Polska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49110-uz-za-rok-mozna-vyjedou-vlaky-na-trat-z-harrachova-do-polska/>)

Harrachov (Semilsko) - Na 65 let uzavřenou železniční trať mezi Harrachovem a polskou Sklářskou Porebou se možná už příští rok v březnu vrátí vlaky. Společný projekt obnovy trati za téměř 160 milionů korun připravily česká a polská strana. Zhruba 116 milionů dá Evropská unie z přeshraničního programu Cíl 3. Práce na opravě kolejí začnou hned na jaře, řekl Petr Prokeš, ředitel společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji.

Doprava na zhruba sedmnáctikilometrové trati mezi Sklářskou Porebou a Harrachovem na Semilsku se zastavila na podzim roku 1945. Přitom šlo tehdy o jednu z nejmodernějších železnic. Zatímco na českém území z Tanvaldu do Kořenova zajišťovaly dopravu ozubnicové lokomotivy, kvůli kterým byla trať z roku 1902 před pěti lety prohlášena technickou památkou, dál do Polska byla trasa plně elektrifikovaná. Starostové na obou stranách hranice se snaží trať obnovit od roku 1991. Slibují si od ní zlepšení přeshraničních kontaktů a hlavně rozvoj cestovního ruchu.

V minulosti se na trati uskutečnilo několik příležitostných turistických jízd. Před čtyřmi lety stav úseku mezi českou hranicí a Sklářskou Porebou prověřovala německá firma, která zpracovávala studii proveditelnosti polské části projektu Regiotram Nisa. Zkušební jízda ukázala, že trať na polské straně není tak zničená, jak se původně předpokládalo. Průjezdná je i ze Sklářské Poreby do Jelení Hory a dál do oblíbeného zimního střediska Karpacz. Od příštího března by podle Prokeše mělo mezi Českem a Polskem jezdit denně pět párů vlaků.

Hlavní váha projektu leží na Dolnoslezském vojvodství, které polskou část trati od loňského roku vlastní. Původně měla trať sloužit už k dopravě návštěvníků lyžařského šampionátu, nepodařilo se ale získat na opravu kolejí dotaci. Nyní záměr uspěl a je v rámci přeshraničního programu Cíl 3 jedním z největších.

Trať Harrachov - Sklářská Poreba je jedním ze 13 projektů v Libereckém kraji, které uspěly se žádostí o dotaci z programu přeshraniční spolupráce ČR-Polsko, v němž je pro českou stranu do roku 2013 k dispozici 103,68 milionu eur.

20. 03. 2009 Z Chocně do Ústí nad Orlicí povede trať se dvěma tunely

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49133-z-chocne-do-usti-nad-orlici-povede-trat-se-dvema-tunely/>)

Ústí nad Orlicí – "Zelenou" variantu přeložky trati z Chocně do Ústí nad Orlicí zrealizuje Správa železniční dopravní cesty. Trasa by měla být přímější než ta dosavadní, která se vine údolím podél Tiché Orlice, její součástí mají být dva tunely. Po postavení přeložky budou moci vlaky mezi Chocní a Ústím nad Orlicí jezdit až 160kilometrovou rychlostí, dnes je to polovina. Ovšem domů už vlakem nedojedou obyvatelé Bezpráví, protože jejich zastávka zmizí.

Trasování je v celém úseku navrženo mimo stávající trať. Tu opouští za Ústím nad Orlicí, kříží ji u Brandýsa nad Orlicí a zpět se napojuje až před Chocní. Projekt počítá se dvěma dvojicemi jednokolejných tunelů, které budou dohromady měřit přes šest kilometrů, takže velkou část cesty pojedou pasažéři pod zemí, a sedmi mostními stavbami celkové délky zhruba kilometr. Díky napřímení by se měla trasa zkrátit ze současných 12,55 kilometru na zhruba deset kilometrů.

Kromě zrušení bezprávké zastávky se rekonstrukce výrazně dotkne také nádraží v Brandýse nad Orlicí, které se kvůli nedostatku místa změní v zastávku.

Na kolik peněz celá stavba vyjde a kdy se začne stavět, není zatím jasné. SŽDC předpokládá, že bude financována Státním fondem dopravní infrastruktury spolu s Operačním programem Doprava Evropské unie.

Během výstavby se doprava na jedné z nejvytíženějších tratí v Česku nepřeruší. "Teprve v době napojení bude provoz převeden na optimalizovaný úsek," uvedl Halla.

Mezi Chocní a Ústím nad Orlicí je zatím jeden z posledních neoptimalizovaných úseků tzv. I. tranzitního železničního koridoru, který vede z česko-německých hranic u Děčína přes Prahu a Českou Třebovou do Brna a dále na česko-rakouské hranice u Břeclavi.

21. 03. 2009 Strhlá trolej zdržela vlaky mezi Ostravskem a Slovenskem (Jablůnkov-Návsí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49184-strhla-trolej-zdrzela-vlaky-mezi-ostravskem-a-slovenskem/>)

Jablůnkov (Frýdecko-Místecko) – Zpoždění nabíraly dopoledne mezistátní vlaky na trati z Českého Těšína do slovenské Čadce. Před devátou hodinou ráno strhl rychlík Kysuca z Žiliny do Bohumína trolejové vedení v Jablůnkově. Přibližně hodinu potom vlaky nemohly tímto úsekem projíždět vůbec a byla zavedena náhradní autobusová doprava. Od deseti hodin Jablůnkovem opět projížděly vlaky po jedné koleji. Krátce před polednem byl provoz plně obnoven.

"Zpoždění bylo ráno více než hodinové, postupně se zkracovalo a v současné době by už nemělo být vůbec," řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Výši škody na elektrickém vedení zatím nedokázal odhadnout.

23. 03. 2009 Akční jízdenky ČD TIP do Vídně byly vyprodány za čtvrt hodiny

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2671/>)

Dnes ve 14 hodin zahájily České dráhy prodej jízdenek ČD TIP do Vídně. Cestující s nimi mohou vyrazit některou dubnovou neděli na výlet pendolinem z Prahy do Vídně a zpět za pouhých 19 € (cca 532 korun). Prakticky celý kontingent 120 jízdenek byl vyprodán v rekordním čase, za pouhých 15 minut!

Jízdenek ČD TIP byl omezený počet, v případě výletu do Vídně šlo o 120 zpátečních jízdenek na dubnové nedělní spoje SC Pendolino. Jízdenky bylo možné koupit pouze přes eShop Českých drah a zákazníci tuto jedinečnou nabídku na 100 % využili. Většina míst byla vyprodána do pěti minut, zhruba za čtvrt hodiny pak mělo všech 120 ČD TIPů své majitele. Jako první byly vyprodány spoje na neděli 19. a 26. dubna.

„Je vidět, že jsme novou nabídkou ČD TIP uhodili hřebíček na hlavičku,“ hodnotí prodejvýkonný ředitel pro marketing a komunikaci Aleš Ondrůj. „Lidé jsou na podobné akce zvyklí u leteckých dopravců nebo u některých zahraničních železnic, například německých Deutsche Bahn. Myslím, že mohu potvrdit, že brzy přijdeme s novou nabídkou. Jak jsme už avizovali, počítáme s Berlínem nebo i s některými českými a moravskými městy.“

Nákup jízdenek přes internet je obecně výhodnější než u pokladen. Na eShopu nabízí České dráhy například levné jízdenky do řady měst v Evropě za 9, 19, 29 nebo 39 EUR. Mezi tato města patří Vídeň, Salcburk, Berlín, Budapešť, Varšava či Lublaň, ale i některá další.

24. 03. 2009 O víkendu se mění čas, změna se dotkne jednadvaceti nočních vlaků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2672/>)

Změna zimního času na letní ze soboty 28. na neděli 29. března se dotkne jedenadvaceti nočních dálkových vlaků Českých drah. Ručičky hodin se ve 2:00 SEČ posunou o hodinu dopředu. Cestující, kteří se chystají cestovat po změně času, by proto měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou v části trasy ve změněných časech.

Všechny vlaky se úderem druhé ranní kvůli posunu času o hodinu zpozdí. Tam, kde to bude možné, zkrátí České dráhy pobyty nočních spojů ve stanicích a technické prostoje tak, aby do cíle spoje dojelely s menším než hodinovým zpožděním.

Všem, kteří se chystají cestovat vlakem v noci ze soboty na neděli, doporučujeme ověřit si aktuální odjezdy nočních vlaků na lince Kontaktního centra Českých drah na telefonu 840 112 113. Tato linka je k dispozici 24 hodin denně ve čtyřech jazycích.

Aktuální informace o jízdě vlaků lze získat také pomocí služby online poloha vlaku, která jedostupná na internetových stránkách www.cd.cz/poloha a pomocí SMS služeb jednotlivých mobilních operátorů:

Aktuální poloha vlaku

| Operátor | Tvar zprávy | Odeslat na číslo |
|----------|---------------------------------------|------------------|
| O2 | ZPO (mezera) [číslo nebo jméno vlaku] | 999111 |
| T-Mobile | POZ (mezera) [číslo nebo jméno vlaku] | 4616 |
| Vodafone | POZ (mezera) [číslo nebo jméno vlaku] | 7755 |

Změna času se dotkne následujících spojů:

- R 200 Silesia Krakov – Praha v úseku Bohumín – Praha
- R 201 Silesia Praha – Krakov v úseku Bohumín – Krakov
- R 202 Chopin Vídeň – Varšava v úseku Bohumín – Varšava
- R 203 Chopin Varšava – Vídeň v úseku Bohumín – Břeclav – Vídeň
- R 206 Salzburg – Praha v celé trase na území Rakouska a ČR, vlak čeká v Salzburku na příjezd vlaků s přímými vozy z Curychu a Záhřebu do Prahy.
- R 208 Moskva – Praha v úseku Olomouc – Praha
- R 209 Praha – Moskva v úseku Ostrava-Svinov – Moskva
- EN 424 Slovakia Olomouc – Praha v úseku Olomouc – Praha
- EN 425 Šírava Praha – Humenné na území Slovenska
- R 440 Excelsior Košice – Cheb v úseku Česká Třebová – Cheb, přímé vozy do Plzně pojedou z Prahy hl.n. mimořádně o hodinu později na rychlíku R 350 v 5:11 (SELČ), přímé vozy do Františkových Lázní o dvě hodiny později na rychlíku R 752 (odjezd z Prahy hl.n. v 6:11 SELČ)
- R 441 Excelsior Cheb – Košice v úseku Česká Třebová – Český Těšín – Košice
- R 442 Šírava Humenné – Praha v úseku Čadca – Praha
- R 443 Šírava Praha – Humenné v úseku Třinec – Košice
- EN 456 Phoenix Praha – Amsterdam jede na území ČR beze změn, opožděn pojedou až na území Německa a Nizozemska
- EN 457 Phoenix Amsterdam – Praha v úseku Berlín – Praha
- EN 459 Canopus Curych – Praha v úseku Erfurt – Drážďany – Praha
- R 470 Amicus Břeclav – Praha v úseku Staré Město u Uherského Hradiště – Praha
- R 471 Amicus Praha – Břeclav v úseku Hodonín – Břeclav
- EN 476 Metropol Budapešť – Praha – Berlín v úseku Praha – Holešovice – Děčín – Berlín
- EN 477 Metropol Berlín – Praha – Budapešť v úseku Brno – Budapešť
- Sp 1831 Jordán Praha – České Budějovice v úseku Planá nad Lužnicí – České Budějovice

24. 03. 2009 SŽDC dá letos na opravu tratí až 23 miliard

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49478-szdc-da-letos-na-opravu-trati-az-23-miliard/>)

Jihlava – Rekonstrukce železničních tratí budou letos stát 22–23 miliard korun. Jedná se o podobnou částku jako loni a podobně jako v roce 2008 půjde největší část těchto peněz do optimalizace koridorových tratí, zejména na rekonstrukci trati Praha – České Budějovice a Praha – Cheb. Investorem staveb bude státní organizace Správa železniční cesty, o financích směřujících do oprav informoval na jihlavské železniční konferenci generální ředitel SŽDC Miroslav Konečný.

Práce na české železnici v posledních letech výrazně finančně podporuje Evropská unie. Letos dá do těchto prací 12 miliard korun. "S evropskými penězi se nám do roku 2016 může podařit zmodernizovat všechny čtyři koridory," uvedl Konečný. Státní fond dopravní infrastruktury se na úhradě letošních investic na železnici bude podílet asi sedmi miliardami a další tři miliardy korun budou z úvěru od Evropské investiční banky.

První dva koridory z Děčína přes Prahu a Českou Třebovou do Břeclavi a z Břeclavi přes Přerov do Bohumína jsou podle Konečného téměř dokončeny. Další práce na nich se budou týkat hlavně přestavby železničních uzlů. "Již probíhá modernizace železničního uzlu Břeclav, ve druhé polovině roku vyhlásíme soutěž na modernizaci uzlu Přerov," řekl.

Konečný podotkl, že unie do výběru dotovaných staveb na železnici v podstatě nezasahuje, ale požaduje, aby Česko pracovalo na zavádění takzvané interoperability – vlaky by pak mohly bez problémů jezdit po jakémkoli úseku evropské železniční sítě. Evropské vlakové zabezpečení by měl mít v roce 2011 první koridor.

25. 03. 2009 České dráhy vyslyší zákazníky, nabídnou jim dalších 120 ČD TIPů do Vídně (30. 3. 2009, 14:00)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2675/>)

Prvních 120 ČD TIPů, se kterými zákazníci Českých drah vyrazí některou dubnovou neděli na výlet pendolinem z Prahy do Vídně a zpět za pouhých 19 €, bylo v pondělí prodáno za rekordních 15 minut! Dopravce se proto dohodnul s rakouskými kolegy a zcela mimořádně nabídne svým zákazníkům dalších 120 těchto akčních jízdenek. Jejich prodej na eShopu zahájí v pondělí 30. března ve 14 hodin odpoledne.

„Je vidět, že jsme novou nabídkou ČD TIP uhodili hřebíček na hlavičku. Lístky na první koncert Madonny v Praze byly pryč za hodinu, naše ČD TIPy zákazníci rozebrali za čtvrt hodiny, “hodnotí s nadsázkou prodejáckých jízdenekvýkonný ředitel pro marketing a komunikaci Aleš Ondrůj. „Vzhledem k tomu, že jde o vůbec první podobnou nabídku a zájem byl obrovský, oslovili jsme kolegy z ÖBB a v pondělí nabídneme našim zákazníkům dalších 120 ČD TIPů.“

Jízdenky ČD TIP je možné koupit pouze přes eShop Českých drah. Jsou zpáteční a platné na jeden den, v tomto případě na dubnové neděle. Umožňují tak jednodenní cenově dostupný výlet do Vídně spojený například s návštěvou galerií nebo jiných památek. Cena 19 EUR je konečná nabídka včetně všech poplatků spojených se zpáteční cestou vlakem z Prahy nebo z Pardubic do Vídně.

Jak ČD TIP koupit:

Na www.eshop.cd.cz vybere zákazník v nabídce mezinárodních jízdenek záložku „Rakousko, ČD TIP“ a ve formuláři navolí vybranou dubnovou neděli a spoj s odjezdem z Prahy hl. n. v 5:57 ráno. Po kliknutí na odkaz „Vyhledat“ si vybere možnost SC Smetana a následně si zvolí počet jízdenek. Místo mu bude automaticky rezervováno i na zpáteční cestu spojem SC Antonín Dvořák s odjezdem ze stanice Wien Südbahnhof v 15:58. Další postup je stejný jako u ostatních jízdenních dokladů nakupovaných přes eShop.

„S ČD TIPem se nám podařilo přilákat do nedělních pendolin zcela nové cestující, které jednoznačně zaujala výhodná cenová nabídka. Zároveň tak využijeme volnou kapacitu těchto spojů a pochopitelně zvýšíme tržby. Podobné akce bychom chtěli připravovat tak jednou za měsíc až měsíc a půl a nabídnout lidem výhodné jízdenky třeba do Berlína, Curychu nebo i českých a moravských měst,“ uzavírá Aleš Ondrůj.

Podmínky pro jízdenky ČD TIP do Vídně:

- Jízdenku je možné zakoupit pouze jako jednodenní zpáteční;
- Jízdenky budou prodávány pouze na dubnové neděle – 5., 12., 19., nebo 26. dubna 2009;
- Cena zpáteční jízdenky včetně všech poplatků (rezervace) je 19 EUR (cca 532 Kč);
- Prodej zpátečních jízdenek probíhá v předprodeji;
- Jízdenky platí pouze ve vlacích SC 15 Smetana Praha – Vídeň a SC 16 Antonín Dvořák;
- Jízdenky jsou vždy vydávány pro trasu Praha – Vídeň a zpět, cestující z Pardubic si zakoupí jízdenku pro tuto trasu a nastoupí / vystoupí v Pardubicích;
- Jízdenky je možné zakoupit výhradně v elektronickém obchodě ČD eShop na adrese www.eshop.cd.cz;
- Jízdenky platí ve 2. třídě;
- Najednou je možné zakoupit jen 5 ks jízdenek;

Pro reklamace a návratky platí zvláštní podmínky, v platnosti jsou také podmínky pro mezinárodní elektronické jízdenky eTiket.

25. 03. 2009 O tomto víkendu opět vyjždějí cyklovlaky na Okoř, loni je využilo přes 6 tisíc cestujících

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2677/>)

Také letos mohou cyklisté od jara až do podzimu využívat speciální cyklistické vlaky „Cykloturistika“ z Prahy Masarykova nádraží přes Hostivici, Noutonice a Zákolany do Slaného. Vlaky letos vyjždějí poprvé už tuto sobotu 28. března, budou jezdit každou sobotu, neděli a svátek až do 1. listopadu. Za stejné období v loňském roce vlaky použilo celkem přes 6 tisíc cestujících, kteří přepravili více než 700 kol.

Cyklovlakem mohou cestující vyrazit na výlet například na hrad Okoř nebo románskou rotundu Budeč. Podstatné je, že v něm platí také tarif Pražské integrované dopravy. „Pro cyklisty je vždy určen druhý vůz, který je vybaven speciálními prostory pro jízdní kola,“ říká ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopravy ČD Jiří Nálevka. „V jedné části vozu jsou sedačky pro cestující, v druhé místo pro kola. Každý cyklista nakládá a vykládá kolo sám a během jízdy ho má stále na dosah.“

Za přepravu kola zaplatí cestující jednorázově 25 korun. Pokud pojedede i zpět, nabízejí České dráhy jednodenní síťový doklad pro jízdní kolo za 50 korun. „Cestující, kteří pojedou kromě cyklovlaku i jinými spoji se službou úschova během přepravy, nabízíme jednorázový doklad k přepravě kola za 30 korun nebo jednodenní za 60 korun,“ upřesňuje Jiří Nálevka.

Víkendový spoj na Okoř a do Slaného si i v letošním roce objednalo u Českých drah Hlavní město Praha. „Cyklovlak do Slaného zpřístupňuje Okoř a okolí cykloturistům všech generací s různou fyzickou přípravou a zkušenostmi. Jeho využití je atraktivní zejména pro rodiny s dětmi,“ popisuje pražský radní pro životní prostředí Petr Štěpánek.

Cyklovlak na Okoř vyjel poprvé v roce 2007. Řadu let byla část tratě za Prahou uzavřena a teprve po její obnově bylo možné zavést přímý vlak z Prahy do Slaného po této trase. „Oproti loňskému roku došlo pouze k drobným úpravám odjezdů, které jsou vyvolány změnou organizace dopravy na kladenské trati. Cyklovlak nejen pomáhá přiblížit Pražanům vzdálenější a výše položená místa Středočeského kraje, ale překonává také městské bariéry tvořené hlavně vysokou intenzitou dopravy na městských komunikacích. Proto je cyklovlak přínosem nejen pro Prahu, ale i Středočeský kraj,“ vysvětluje Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID. „Vlak jede většinu trasy v rámci tarifu Pražské integrované dopravy, cestující ho tedy mohou kombinovat s tarifem Českých drah. Například ti, kteří vlastní tzv. pražskou tramvajenku, díky platnosti tarifu PID ušetří za úsek na území hl. m. Prahy.“

Statistika cyklovlaků na Okoř v roce 2008

V loňském roce jezdily cyklovlaky na Okoř a do Slaného o sobotách, nedělích a svátcích od 29. března do 2. listopadu. Z Prahy Masarykova nádraží do Slaného odjížděly dva vlaky, v 9:02 a 13:37, zpět ze Slaného se vracely v 11:31 a v 17:30. Během celé sezóny využilo tyto cyklovlaky celkem 6 046 cestujících, kteří přepravili 720 kol. Největší zájem byl o dopolední spoj, který odjížděl z pražského Masarykova nádraží v 9:02. Hned první víkend jím cestovalo 92 cestujících, přitom v soupravě je 82 míst k sezení. Nejvíce kol, celkem třicet, přepravili cestující v sobotu 26. dubna.

Jízdní řád cyklovlaků „CYKLOTURISTIKA“

platí o sobotách, nedělích a svátcích od 28. března do 1. listopadu 2009

| Os 25980 | Os 25982 | stanice (tarifní pásmo PID) | Os 25981 | Os 25983 |
|----------|----------|------------------------------|----------|----------|
| 09:10 | 13:41 | Praha Masarykovo nádraží (P) | 13:12 | 19:11 |
| 09:19 | 13:49 | Praha-Bubny (P) | 13:02 | 19:07 |
| 09:28 | 13:56 | Praha-Dejvice (0) | 12:57 | 18:58 |
| 09:39 | 14:05 | Praha-Veleslavín (B) | 12:51 | 18:51 |
| 09:45 | 14:11 | Praha-Ruzyně (B) | 12:43 | 18:44 |
| 09:53 | 14:19 | Hostivice (1) | 12:37 | 18:35 |
| 10:00 | 14:26 | Jeneč zastávka (1) | 12:30 | 18:28 |
| 10:04 | 14:31 | Hostouň u Prahy (1) | 12:26 | 18:24 |
| 10:07 | 14:33 | Dobrovíz (1) | 12:24 | 18:22 |
| 10:12 | 14:38 | Středokluky (1) | 12:19 | 18:17 |

| | | | | |
|-------|-------|-----------------------|-------|-------|
| 10:16 | 14:42 | Tuchoměřice (1) | 12:15 | 18:13 |
| 10:21 | 14:47 | Noutonice (2) | 12:09 | 18:07 |
| 10:28 | 14:53 | Kováry (3) | 12:01 | 17:59 |
| 10:33 | 14:57 | Zákolany zastávka (3) | 11:57 | 17:55 |
| 10:38 | 15:02 | Koleč (4) | 11:52 | 17:50 |
| 10:49 | 15:13 | Podlešín (5) | 11:41 | 17:40 |
| 10:56 | 15:20 | Slaný předměstí | 11:35 | 17:34 |
| 11:00 | 15:24 | Slaný | 11:31 | 17:30 |

Zajímavé turistické cíle na trase cyklovlaku

Budeč

Románská rotunda sv. Petra a Pavla z konce 10. století s věží z 12. století. V sousedství jsou zbytky baziliky Panny Marie. Podle legend se na Budči učil sv. Václav číst a psát, Budeč je národní kulturní památkou.

Okoř

Zřícenina gotického hradu z poloviny 14. století. Hrad byl v 16. století upraven renesančně a v 17. století barokně. Ve věži jsou zbytky původní raně gotické kaple z let 1260 – 1270 a kolem hradu gotické opevnění z konce 15. století.

Slaný

Město založené v roce 1305 na místě předchozího osídlení. Spolu s Louny a Žatcem patřilo k tzv. husitskému trojměstí. Návštěvníci tu najdou zbytky městských hradeb, Velvarskou bránu z roku 1461 s expozicí opevnění a několik bašt. Původně románský kostel sv. Gotharda z roku 1131 byl přestavěn ve 14. a 15. stol. goticky. Barokní františkánský klášter z 2. poloviny 17. století s kostelem Nejsvětější Trojice byl přestavěn kolem roku 1660, patří k němu také starý hřbitov s renesančními náhrobky. Na jižním okraji města se nachází Boží hrob, empírová kaple z roku 1822.

25. 03. 2009 Ústecký kraj bude kontrolovat čistotu ve vlacích Českých drah

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49609-ustecky-kraj-bude-kontrolovat-cistotu-ve-vlakich-ceskych-drah/>)

Ústí nad Labem – Ústecký kraj rozšířil počet regionů, které uzavřely smlouvu s Českými drahami o dopravní obslužnosti v letošním roce. Dá jim méně, než chtěly, ale více než dostaly loni – zhruba 435 milionů korun. Dráhy žádaly asi o 110 milionů více. Přesto je smlouva novátorská, od příštího roku totiž bude kraj intenzivněji pokutovat zpoždění nebo špinavé vlaky, za zpoždění mohou dráhy platit i statisíce. České dráhy ovšem věří, že obstojí v kontrolách, které krajský úřad plánuje.

Pokutu za zpoždění budou České dráhy platit, pokud v jednom měsíci pojedou včas méně než 90 procent regionální spojů placených Ústeckým krajem. Podle smlouvy zaplatí 100 tisíc za každé další procento zpožděných vlaků. Dvoutisícová pokuta dopravci hrozí, budou-li v některém voze rozbité dveře nebo okno. Ústecký kraj pokutami hrozí, protože si cestující často stěžují na zpoždění, špínu nebo netekoucí vodu.

Kraj bude mít ale tyto páky pouze pro regionální spoje – tedy spěšné a osobní vlaky. Rychlíků se nová smlouva netýká, protože ztrátu z jejich provozování hradí Českým drahám ministerstvo dopravy.

ČD se kontrol nebojí

"Nebojíme se, protože jezdíme včas. Z naší viny je spojů zpožděno opravdu velmi málo," řekl ředitel ústeckého krajského centra osobní dopravy Petr Hinterholzinger. "Uvidíme, jak ustojíme kontroly, já věřím, že bez ztráty kytičky," dodal ke kontrolám čistoty, které slibuje krajský radní pro dopravu Jiří Šulc.

Bývalý hejtman, během jehož vlády v Ústeckém kraji ustal provoz na několika menších tratích, upozornil, že kraj uzavírá podobné smlouvy i s autobusovými dopravci a také do jejich spojů posílá kontrolory.

Ačkoli kraj vyžaduje, aby byly vlaky Českých drah čisté a jezdily včas, dá jim na jejich provoz méně peněz, než chtěly. Částka, kterou bude region krýt ztrátu, se od loňska navýšila zhruba o šest procent, tedy o inflaci.

Na Kozí dráze bude stále пусто

České dráhy proto kvůli nedostatku peněz neobnoví provoz na tzv. Kozí dráze z Děčína do Oldřichova u Duchcova. Ta byla přitom jedno z předvolebních témat podzimních krajských voleb, vítězná ČSSD slibovala, že se na ni osobní vlaky vrátí.

Je ale možné, že se České dráhy dočkají dalších peněz. Krajům by měl pomoci i stát, podle Šulce přislíbil pro kraje na železniční dopravní obslužnost více než dvě miliardy korun ministr dopravy Petr Bendl.

25. 03. 2009 Vlaky z Bratislavy do Regensburgu jezdit nebudou (cyklovlak)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49629-vlaky-z-bratislavy-do-regensburgu-jezdit-nebudou/>)

Bratislava – Krátce před očekávaným vypravením prvního přímého cyklovlaku z Bratislavy přes Vídeň do německého Regensburgu byl tento spoj zrušen. Podle Miloše Čikovského ze Železničné společnosti Slovensko se tak stalo kvůli technickým problémům na straně Rakouských spolkových železnic. Vlaky REX 5914 a 5927 měly jezdit o víkendech od 4. dubna do 25. května s ranním odjezdem ze stanice Bratislava-Petržalka v 6:05 a příjezdem zpět ve 23:19.

Spojení Bratislavy s Bavorskem ovšem nadále nebude komplikované, cestujícím stačí pouze jednou přestoupit ve Vídni. Alternativou je cesta s jedním přestupem v Praze, která je podstatně delší, i když levnější.

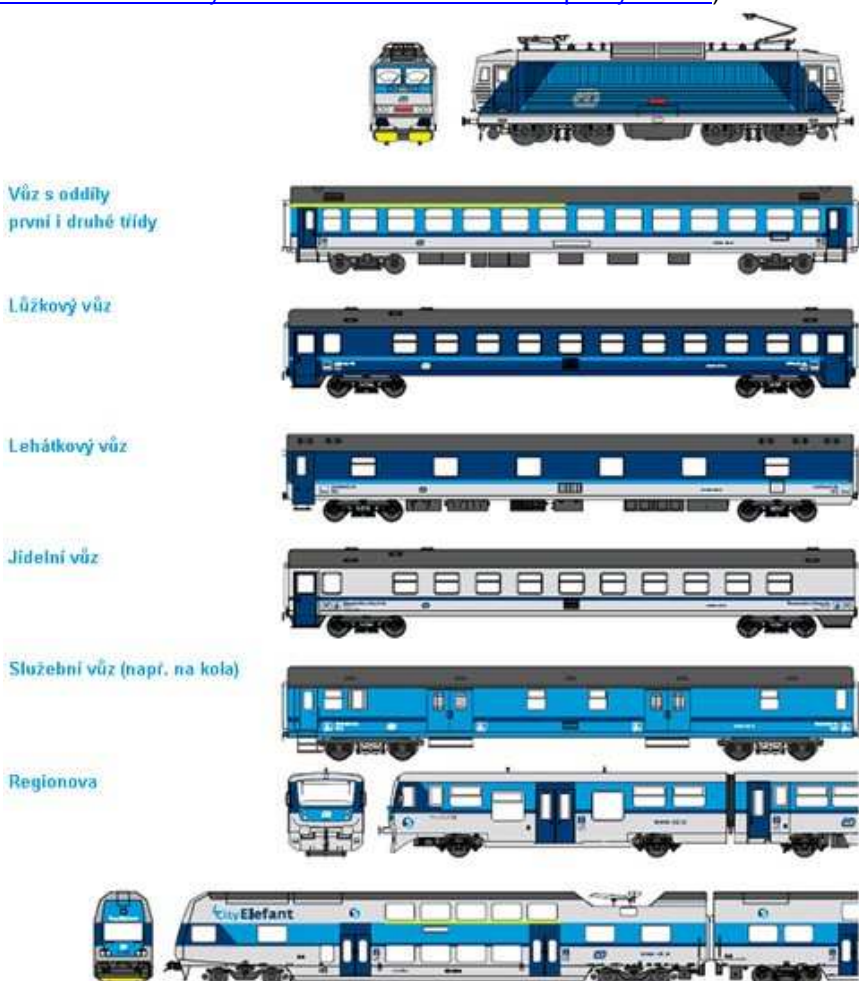
Jízda z Vídne do Regensburgu trvá necelé čtyři hodiny, mezi oběma městy jezdí jednotky ICE. Dva rychlíky z Prahy do Regensburgu jedou krátce přes čtyři hodiny, na německém území v nich platí síťové jízdenky SONE+ DB, RegioNet DB nebo Bayern-Ticket.

26. 03. 2009 ČD sjednotí barvy vlaků, odliší se tak od konkurence

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2679/>)

České dráhy začínají postupně sjednocovat barevnost svých vlaků, nově budou vlaky ČD poznat podle kombinace tmavě modré, světle modré a světle šedé barvy. Od poloviny roku už budou ČD dávat na všechny opravované vozy jen tyto nové barvy. Zároveň jednají s dodavateli nových souprav, aby začaly vlaky co nejdříve vyjíždět z továren v novém barevném řešení.

České dráhy se tak připravují na vstup konkurence na železniční trh. Na první pohled bude vždy jasné, že zákazníkovi přijíždí vlak Českých drah. Autorem nového barevného řešení je grafické studio Najbrt. Oba koncepty vychází z obdobné barevné kombinace. Se studiem Najbrt spolupracují ČD už od roku 2006, tehdy tato společnost vyhrála výběrové řízení na grafický design ČD.



Nejde o mimořádné investice

„Nebudeme teď hromadně přelakovávat všechny své vlaky, to by bylo velmi nevhodné,“ upozorňuje generální ředitel ČD Petr Žaluda. Jakmile bude vagon nebo lokomotiva v opravě a bude se na ni dávat nový lak, vyjede už v nových barvách. Jen do konce letošního roku by se mělo objevit na české železnici minimálně 30 vozů a 10 lokomotiv, které už budou modré.

„Všechny moderní firmy dbají na to, aby měly jasný korporátní vzhled. Podívejte se na letecké dopravce, bankovní pobočky, čerpací stanice nebo řetězce restaurací. Většinu z nich poznáte na první pohled už na dálku. Vlaky Českých drah musí být také jasně identifikovatelné,“ doplňuje Petr Žaluda. „Liberalizace železničního trhu je neúprosná, v Česku začne na železnici jezdit celá řada dopravců a České dráhy budou jen jedním z nich. Chci, aby zákazníci naše vlaky jasně poznali.“

Proč právě modro-modro-šedá kombinace?

„Barevnost lokomotiv a vagonů pro České dráhy je v evropské konkurenci jedinečná,“ upozorňuje designer Aleš Najbrt. „Modré barvy vychází z drážní historie a zároveň vyjadřují stabilitu, jistotu a serióznost. Na první pohled jde možná o konzervativní styl, ale z hlediska dlouhodobé perspektivy je velmi nadčasový a jsem přesvědčen, že i za dvacet nebo třicet let bude jasným symbolem serióznosti a jistoty.“

Vozy budou různě barevně odlišeny, podle toho, jakou plní v soupravě funkci. „Je důležité, aby cestující na první pohled poznali služební vůz na kola, vůz první třídy nebo lehátkový a lůžkový vůz. Každý z nich bude barevně jiný, lidé je tak snadno najdou,“ upozorňuje Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. „Zároveň jsme mysleli barevným odlišením dveří na cestující se zhoršeným zrakem.“

Korporátní styl ČD

České dráhy postupně propracovávají všechny prvky svého korporátního stylu. V posledních dvou letech došlo ke sjednocení v těchto oblastech:

- Barvy
- Speciální písmo ČD Fedra
- Barevné řešení odbavovacích prostor a navigační systém stanic
- Jízdní řád
- Internetové stránky
- Propagační materiály

České dráhy dlouhodobě spolupracují s grafickým studiem Najbrt na vizuálním stylu ČD. Jde například o systém nového označování pokladen a orientačního systému ve stanicích (viz obrázek), za který dostalo studio Najbrt cenu Czech Grand Design 2007.

„Postupujeme stejně jako ostatní významné společnosti, pro které je jednotný vizuální styl jedním ze základů úspěšné komunikace se zákazníkem,“ uzavírá výkonný ředitel marketingu Aleš Ondrůj. „Je to novinka proti minulosti, kdy se jedna z nejnámějších značek v ČR, České dráhy, může nově opřít o koncepci jednotné vizuální identifikace. To společně s růstem kvality služeb může přispět ke změně jejího vnímání ze strany zákazníků.“

27. 03. 2009 Při železniční nehodě v Rakousku se zranilo jedenáct lidí (Kritzenberg)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49792-pri-zeleznicni-nehode-v-rakousku-se-zranilo-jedenact-lidi/>)

Kritzenberg (Dolní Rakousko) – Osobní vlak z Tullnu do Vídně narazil na nádraží v Kritzenbergu do nákladního vlaku. V soupravě sestavené z vozů CityShuttle se zranilo jedenáct cestujících. Nehoda se stala ve čtvrtek dopoledne a informovala o ní rakouská média.

Ve vlaku cestovalo asi 40 lidí. Podle deníku Der Standart jich bylo zraněno jedenáct ve věku od 15 do 90 let, z nich jeden těžce. Zranění lidé byli převezeni do nemocnic v Kritzenbergu a Tullnu.

Po srážce vykolejily tři vozy nákladního vlaku naložené uhlím a řídicí vůz osobního vlaku. Během odstraňování následků havárie byla zavedena náhradní autobusová doprava. Příčina nehody zatím není jasná.

27. 03. 2009 Vlaky mezi Berounem a Zbirohem by měly jezdit rychleji

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/49838-vlaky-mezi-berounem-a-zbirohem-by-mely-jezdit-rychleji/>)

Zbiroh (Rokycansko) - Rychlejší cestování by v budoucnu měla umožnit železniční trať v úseku Beroun - Zbiroh, kde nyní probíhá rozsáhlá rekonstrukce. Díky ní zrychlí některé vlaky až na 160 kilometrů v hodině. Optimalizace trati s investičními náklady 4,5 miliardy korun byla zahájena loni v říjnu a její dokončení je plánováno na červenec 2011, sdělil Jan Hrabovský ze společnosti Skanska DS, která je hlavním dodavatelem stavby.

Celková délka rekonstruovaného úseku představuje 23,6 kilometru, z toho 7,5 kilometru připadá na přeložky. Součástí stavby je také 324 metrů dlouhý tunel, budovaný z otevřené jámy. Podle ředitele stavby Daniela Valla ze Skansky DS projdou rekonstrukcí také čtyři mosty a 33 propustků. Položeny budou nové koleje s pružným upevněním kolejnice a i celkem 46 výhybek.

Ve všech stanicích a zastávkách budou postavena nová nástupiště a nové podoby se dočkají i železniční stanice Zdice a Hořovice a zastávky Popovice, Stašov, Praskolesy a Cerhovice. Počítá se také s vybudováním bezbariérových přístupů a nových podchodů, v obytných zónách bude postaveno 6,5 kilometru protihlukových stěn.

Po rekonstrukci by klasické vlaky mohly mezi Berounem a Zbirohem jezdit rychlostí 120 až 130 kilometrů a soupravy s naklápěcí skříní dokonce 150 až 160 kilometrů v hodině, uvedl Hrabovský.

Práce si již vyžádaly také některá dopravní omezení. Výluka trati v úseku Beroun - odbočka Popovice zahrnuje i střídavé uzavírky dvou úrovnových silničních přejezdů v Králově Dvoře. Od 26. března do 5. dubna je pro motoristy uzavřen železniční přejezd u železáren v Tovární ulici a od 5. do 15. dubna bude následovat uzavírka přejezdu v Popovicích u koupaliště. Objízdná trasa pro silniční dopravu povede přes Křižatky.

27. 03. 2009 Brno: změna tarifu IDS

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_12brno.htm)

Od 1. dubna dochází ke změně tarifu Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Zvýšení cen se týká především jednorázových jízdének.

Cena nejlevnějších jednorázových úsekových jízdének prodávaných v regionu se zvyšuje o 1 Kč, cena dvouúsekových jízdének o 2 Kč. Nová cena jízdének platných 10 minut bude 14 Kč. Dvouzónové jízdenky s platností 60 minut budou stát 22 Kč. Aby došlo ke zjemnění nárůstu ceny v regionu, zavádí se nová dvouzónová jízdenka v ceně 18 Kč s platností 45 minut v mimobrněnských zónách a 15 minut v Brně.

Jednorázové jízdenky za staré ceny bude možné označit nejpozději 7. dubna 2009 (do 23.59 h) a budou platit po dobu na nich uvedenou. Na přepážkách všech předprodejů DPMB bude možné staré jednorázové a předplatní přenosné jízdenky vyměnit proti případnému doplatku za nové do 1. července 2009, na železničních stanicích ve Veselí nad Moravou, Hodoníně a Břeclavi do 1. května 2009. Finanční náhrada za nevyužití jízdenky se cestujícím neposkytuje.

27. 03. 2009 Dobrý rok pro severoamerické dráhy

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_12amer.htm)

Severoamerické nákladní železnice dobře přestály rok počínající hospodářské krize a většinou zvýšily své tržby i zisky. Jenom Canadian Pacific zaznamenala snížení zisku. Ovšem – od počátku letošního roku již registruje celá železniční nákladní doprava všeobecný pokles v přepravovaném množství.

BNSF vede v tržbách

Společnost Burlington Northern Santa Fe (BNSF) vystřídala ve výsledcích roku 2008 na prvním místě v dosaženém obratu dosavadní jedničku Union Pacific (UP). BNSF si přišla na obrat ve výši 18 miliard USD (cca 380 miliard Kč), zatímco UP zůstala velmi těsně druhá se 17,97 miliardami USD (2007: 16,3 mld. USD). Jsem hrdý na to, čeho jsme ve velmi těžkém roce dosáhli, komentoval výsledek předseda představenstva BNSF Matt Rose.

Vedle hurikánů a rozsáhlých záplav pocítily jeho podniky dopady hospodářské krize. Přesto byl operativní zisk ve výši 3,9 miliardy USD (cca 82 miliard Kč) vyšší než před rokem (3,5 mld. USD). Nemá to být nic moc zvláštního: v roce 2007 musela BNSF jako jediná z pěti velkých nákladních železnic zaznamenat ztráty, které podnik letos zahladil. Čistý zisk byl s 2,1 miliardami USD (cca 44 miliard Kč) rovněž vyšší než před rokem (1,8 mld USD).

Union Pacific je první v zisku

V čistém zisku však byla na prvním místě Union Pacific (UP) – předtím jednička i v tržbách. Zisk ve výši 2,3 miliardy USD je o 22 procent vyšší než v roce předchozím. Operativní zisk šel nahoru z 3,5 na 4,1 miliardy USD. Přitom dobrý průběh měly transporty zemědělských produktů, chemikálií, energetických surovin a průmyslových výrobků. O pokles se zasloužil podle očekávání automobilový sektor. Zde došlo k poklesu zisku z 1,5 na 1,3 miliardy USD. Šéf firmy Jim Young je optimistou, pokud se týče roku 2009: I když čekáme těžký rok, chceme své služby rozšířit.

CSX Corporation

Tato společnost je na krizi připravena, řekl její šéf Michael J. Ward. V roce 2008 jsme skončili na dobré pozici a na krizi jsme velmi agresivně reagovali. Podle něj jde o to zvýšit produktivitu a efektivnost, změnit nákladovou strukturu a přizpůsobit zdroje, aniž by ovšem sdělil konkrétní opatření. Ve srovnání s předchozím rokem si jeho podnik stojí dobře a mohl zvýšit operativní zisk o 22 procent na 2,8 miliardy USD. Čistý zisk činil 1,4 miliardy USD po 1,3 miliardách v roce 2007. Tržby se zvedly na 11,3 miliardy USD (2007: 10,0 mld USD). Zejména dobře běželo u CSX uhlí, slabý byl, jako u konkurenta UP, sektor automobilů.

Norfolk Southern

Přes složité podmínky dosáhla podle svého šéfa Wicka Moormana také dobrých čísel: Zatímco ještě není jasné, jak dlouho pokles potrvá, dlouhodobý trend směřuje k nákladním drahám jako k přednostní dopravní cestě, řekl na bilanční tiskové konferenci. Operativní zisk jeho podniku se zvýšil ze 2,6 na 3,1 miliardy USD. Čistého zisku přibýlo o 17 procent na 1,7 miliardy USD. Zvýšily se rovněž tržby, a sice na 10,7 miliardy USD (2007: 9,4 miliardy USD). Z komodit se největší nárůst týkal uhlí a intermodální dopravy.

Canadian Pacific

Ne tak růžová byla situace severně od hranice USA a Kanady. Společnost Canadian Pacific se musela vyrovnat se značným poklesem zisku, přičemž velkou roli tu především sehrál špatný směnný kurs kanadského vůči americkému dolaru. Loňský čistý zisk u CP byl 619 milionů USD (rok předtím 946 mil. USD) přes výrazný nárůst tržeb na 4,9 miliardy USD.

Slabý začátek roku 2009

V průběhu prvního měsíce roku 2009 dopravní množství na severoamerických nákladních železnicích výrazně poklesla. Čísla o tom zjistila Asociace amerických drah (AAR) a shledala pokles vozových zásilek o 17,2 procenta. K propadu došlo u všech komodit. Zejména silný byl pokles o 63 procent v dopravě nových automobilů. Obilí kleslo o 27 procent, kovové výrobky o 47 procent.

Dopravní výkon, měřený v tunomílech, byl se 113,3 miliardami tm o 15,9 procenta pod výkonem stejného období v roce 2008. Senior viceprezident AAR John T. Gray konstatoval, že je to již třetí měsíc v řadě, kdy jsou objemy dolů. Připomněl, že přesto musejí dráhy investovat, aby se vyzbrojily pro lepší časy.

Asociace amerických drah

AAR sídlí ve Washingtonu D.C. a má za členy hlavní železniční podniky USA, Kanady a Mexika. Členové obhospodařují drážní síť o délce kolem 225 tisíc kilometrů. Jedním z úkolů Asociace je jednat s federálními politiky v hlavním městě USA o kritických drážních tématech. AAR disponuje dvěma vlastními zařízeními:

- Centrem dopravní techniky (TTCI), jež je výzkumným, rozvojovým a zkušebním zařízením, které vyvíjí příští generaci prostředků bezpečnosti a efektivnosti
- Railinc Corporation, což je středisko pro informační technologie, využívající jednu z největších datových sítí na světě ve prospěch sledování zásilek drážních klientů.

27. 03. 2009 Překvapivý růst přepravy návěsů

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_12rust.htm)

Hledání nových cest a možností, jak nabídnout zákazníkovi co nejnižší ceny za přepravu na dlouhé vzdálenosti, nutí silniční dopravce optimalizovat jejich vlastní vysoké náklady za přepravu. Na několika evropských přepravních osách, na nichž v minulých letech vznikly linky kombinované dopravy, existují cesty snižování provozních nákladů, a to v podobě kombinování přepravy silnice – železnice – silnice.

Až do konce prvního pololetí roku 2008 nebyly po železnici v ČR přepravovány vůbec žádné silniční návěsy, které by patřily českým silničním dopravcům. Servis přepravy návěsů po železnici mezi Českou republikou a Německem do té doby využívali výhradně jen zahraniční zákazníci.

Loňský obrat k lepšímu

Situace se začala obracet k lepšímu v průběhu 2. pololetí loňského roku. V prvních měsících roku 2009 se počet návěsů přepravených po železnici mezi ČR a Německem meziročně zvýšil o 17 %. Za tímto – na první pohled pro někoho možná překvapivým – růstem stojí čeští silniční dopravci, kteří se v minulém roce rozhodli opatřit si bimodální návěsy použitelné pro přepravu po silnici i po železnici v tzv. kapsových vozech.

Na linkách „Bohemia Express“, které pravidelnými expresními nákladními vlaky spojují Lovosice s Duisburgem nebo Hamburgem, si letos první čeští silniční dopravci nechávají přepravovat vlastní návěsy ve stále větším počtu a jejich podíl tak meziročně vyskočil z loňské zanedbatelné úrovně na plnou jednu třetinu.

Čeští dopravci investují

První vlaky na linkách kombinované dopravy „Bohemia Express“ se rozjely v roce 2005. Linka Lovosice – Duisburg mohla být zavedena především díky neformální podpoře německých vládních míst a je jen dobře, že dnes už také čeští silniční dopravci investují nemalé vlastní prostředky do moderních technologií přepravy využívajících železnici k přepravám na dlouhé vzdálenosti.

27. 03. 2009 Pardubicko-liberecká oslaví 150 let

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_12150l.htm)

V letošním roce si připomínáme 150 let od chvíle, kdy byla dokončena Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB) neboli také Pardubicko-liberecká (či Labská) dráha a dojel první vlak do Liberce. 1. května 1859 byl pro provoz otevřen její poslední úsek Turnov–Liberec. 1. prosince stejného roku pak byla otevřena i jedna z prvních mezistátních drah, u nás spojující saskou Žitavu s Libercem.

K oběma výročím se uskuteční řada akcí, o nichž, pokud to bude možné, bychom vás informovali. Také jsme připravili několik historických ohlédnutí.

Největší program připravují organizátoři na první květnový víkend. Pardubický spolek historie železniční dopravy (PSHŽD) a Společnost železniční výtopy Jaroměř (SŽVJ) tak také zahájí sezonu ve svých stálých expozicích. Dalším regionálním partnerem oslav je Klub přátel železnic Českého ráje z Turnova. České dráhy se oslav zúčastní nepřímo pomocí technického zajištění provozu historických strojů. Některá vozidla jsou v evidenci nově vzniklého Depa historických vozidel v Lužné a místní spolky o ně vzorně pečují.

PSHŽD zve veřejnost na první květnový den, kdy bude v Pardubicích-Rosicích n. Labem zahájena již 9. sezona tamního Musea, u kterého bude probíhat bohatý doprovodný program. Mimo jiné atrakce vyjede motorový vůz M131.1228 na okruh Pardubice – Moravany – Chrudim – H. Městec – Přelouč – Pardubice–Rosice. Druhý den motorový vůz M131.1133 vyjede z Rosic přes Chrudim do Slatiňan a zpět. Rovněž bude pokračovat program u Musea. Po oba dny bude vypravena i zvláštní linka s historickými trolejbusy. V neděli se motoráček vypraví z Pardubic do Jaroměře a zpět.

SŽVJ vypraví zvláštní parní vlaky na jubilující trati mezi Pardubicemi a Libercem především v pátek 1. 5. 2009. V sobotu 2. 5. 2009 je pak hlavní program oslav zaměřen na trať mezi Jaroměří a Malými Svatoňovicemi. Vyjede i oblíbený parní vlak „Primátor“ do Náchoda. V neděli 3. 5. 2009 budou připraveny jízdy parních a motorových vlaků v okolí Jaroměře. Pokud se vše podaří pořadatelům zajistit podle představ, uvidí návštěvníci oslav na tratích parní lokomotivy 423.0145 (Jaroměř), 310.0134 (Turnov), 475.111 (IMC Plzeň), 464.202 (NTM Praha, v péči spolku v Olomouci) a motorové vozy M131.1 Připravena jsou však i další překvapení...

I jaroměřské železniční muzeum se otevře pro veřejnost; v květnu, červnu a září vás přivítá o sobotách, nedělích a svátcích vždy od 9 do 16 hodin. O prázdninách pak denně mimo pondělí.

28. 03. 2009 Vlaky se stovkami lidí uvízly v závějích na ruském ostrově Sachalin

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlaky-se-stovkami-lidi-uvizly-v-zavejich-na-ruskem-ostrove-sachalin-1g3-/zahranicni.asp?c=A090328_091150_zahranicni_ban)

Na ruském tichomořském ostrově Sachalin uvízlo kvůli prudkým sněhovým bouřím a závějím pět vlaků. Podle agenturních informací je ve vlacích asi dvanáct set lidí, vlaky zřejmě stojí v centru ostrova už do čtvrtka.

Navátý sníh dosahuje místy až čtyřmetrové výšky, na jeho odstraňování bylo nasazeno dvě stě záchrannářů. Ti také zajišťují přísun jídla a pití pro pasažéry.

Zpravodajská televize Vesti 24 odvysílala záběry cestujících stěžujících si na nedostatek horké vody a slabý signál pro mobilní telefony. Pracovník tamního odboru pro mimořádné situace Tejmuraz Kasajev ale z televizní obrazovky ujistil, že situace je "pod kontrolou".

Sachalin leží severně od japonského ostrova Hokkaidó, je téměř tisíc kilometrů dlouhý.

28. 03. 2009 Anonymní bombová výhrůžka zastavila železnici v Plzni

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/anonymni-bombova-vyhruzka-zastavila-zeleznici-v-plzni-pio-/krimi.asp?c=A090328_191648_krimi_jan)

Železniční provoz v Plzni se na více než půl hodiny zcela zastavil. Anonym ohlásil bombu ve vlacích na hlavním nádraží. Jeden po druhém musela prohlédnout policie. Teprve když uvnitř nic podezřelého neobjevila, mohly vlaky odjet. Policisté evakovali mimo jiné rychlík do Mnichova.

"V 18.45 oznámil anonym na tísňovou linku, že 've všech vlacích na hlavním nádraží Plzeň je bomba'. Je zastaven provoz," informoval po devatenácté hodině iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Policisté museli prohlédnout všechny soupravy na nádraží.

"V tuto chvíli na nádraží žádné další vlaky nepřijíždějí. Už se ale daly do pohybu některé soupravy, které policie prohledala. Odjel rychlík na Prahu a osobní vlaky na Horažďovice, Klatovy a Podbořany," hlásil kolem půl osmé mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Jako poslední odjel rychlík z Prahy do Mnichova. I z něj si nejprve museli vystoupit všichni cestující, zatímco chodbičky a kupé prohlíželi policisté. Dovnitř nikdo nesměl, souprava byla obehána páskou. Ani v tomto vlaku ale policisté bombu nenašli.

Rychlík odjel ze západočeské metropole s 34minutovým zpožděním, zpoždění dalších spojů se pohybovala kolem čtvrt hodiny.

30. 03. 2009 Generální ředitel Německých drah rezignoval

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/50039-generalni-reditel-nemeckych-drah-rezignoval/>)

Berlín – Generální ředitel Německých drah (DB) Hartmut Mehdorn rezignoval na svoji funkci. Mehdorn přivedl společnost v řadě ohledů na evropskou špičku a v době jeho vedení se staly Německé dráhy dlouhodobě ziskové. Důvodem jeho očekávaného odchodu je aféra kolem sledování elektronické korespondence zaměstnanců a odborářů, která probíhá v posledních dnech.

Deutsche Bahn skandálu kolem tajného zpracovávání osobních údajů zaměstnanců čelí už delší dobu. V rámci údajných protikorupčních opatření si společnost v letech 2002 a 2003 mimo jiné tajně prověřila citlivé údaje o více než 170 000 zaměstnancích. Podnik shromažďoval osobní data jako adresy bydliště, telefonní čísla, ale také údajně i čísla bankovních účtů.

Mehdorn dnes zdůraznil, že vyšetřování afér dosud nedospělo k žádnému závěru, jenž by ukazoval na jednání trestněprávní povahy, a řekl, že "skandalizace" poslední aféry jej překvapila. Mezi Mehdornovy zásluhy ale je možné přičíst dobré výsledky hospodaření Deutsche Bahn v posledních letech. Mehdorn oznámil svůj odchod na dnešní tiskové konferenci, která byla původně svolána kvůli prezentaci výsledků hospodaření koncernu za loňský rok.

Šéfové železničních odborových svazů Transnet a GDBA, které spolu s GdL a několika politickými stranami odchod Mehdorna požadovaly už minulý týden, jeho dnešní rozhodnutí uvítali. "Je to logický

důsledek slídičské aféry a našich příslušných požadavků z minulého pátku," uvedli ve společném prohlášení odboroví předáci Alexander Kirchner a Klaus-Dieter Hommel.

Mehdornova pozice začala být obtížně udržitelná koncem minulého týdne, kdy zpravodajský magazín Der Spiegel napsal, že vedení společnosti e-mailly pracovníků nejen kontrolovalo, ale dokonce i mazalo. O víkendu společnost přiznala, že během stávky strojvůdců v roce 2007 byla takto odstraněna jedna výzva ke stávce rozeslaná odborovým svazem strojvůdců (GdL). Údajné špehování pracovníků nařídil podle německého tisku Mehdonův důvěrník Alexander Hedderich, což ale DB popřely.

Tržby Německých drah se loni zvýšily o sedm procent na 33,5 miliardy eur. Vykázaly tak již čtvrtý celoroční nárůst za sebou. Firma však nyní pocituje pokles poptávky, a to zejména u přepravy zboží, upozornila agentura DPA. Německé dráhy oznámily, že loni zvýšily provozní zisk o pět procent na 2,5 miliardy eur.

Německá vláda přislíbila, že podnik částečně zprivatizuje formou primární veřejné nabídky akcií (IPO), jakmile se zlepší podmínky na finančních trzích.

30. 03. 2009 Železnice v Evropě loni přepravila více cestujících

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/50065-zeleznice-v-evrope-loni-prepravila-vice-cestujících/>)

Praha - Evropští železniční dopravci loni přepravili o tři procenta více cestujících než v roce 2007. Podle předběžných statistik Mezinárodní železniční unie růst zaznamenaly také další oblasti světa. Na české železnici pasažérů loni podle údajů ministerstva dopravy naopak ubylo.

Nejvíce cestujících přepravily vlaky loni v Indii. Počet pasažérů násobený ujetými kilometry (takzvaných osobokilometrů) zde vzrostl meziročně o 11 procent na 770 miliard. Druhá Čína rostla sedmiprocentním tempem. Evropa bez bývalých sovětských republik skončila na třetím místě, když počet osobokilometrů vzrostl o čtyři procenta na 418 miliard.

Proti evropskému trendu šla česká osobní doprava, kde se snížil počet pasažérů i osobokilometrů. Služeb českých drážních společností loni využilo 177 milionů lidí, o sedm milionů méně než o rok dříve. Počet osobokilometrů klesl o sto milionů na 6,8 miliardy. Dopravce zřejmě těší jedině fakt, že Češi jezdí vlakem na stále větší vzdálenost.

Na nákladní přepravě se loni podle unie projevila finanční krize. Zatímco ve velkých asijských zemích a v Rusku množství nákladu vzrostlo, v Evropě a USA se jeho přeprava propadla. Největší růst měřený v tunokilometrech (tunách násobených kilometry) měla Indie (8,5 procenta), největší pokles, o pět procent, postihl Evropu. Železniční unie očekává, že ekonomická krize výrazně zasáhne nákladní železniční dopravu i letos. Krize loni zasáhla i české železniční dopravce. V nákladní přepravě pokles v ČR zhruba kopíruje vývoj v Evropě.

30. 03. 2009 Motoráček vykolejil na spadlé skále. Nikdo nebyl zraněn (Hanušovice – Staré Město pod Sněžníkem)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/motoracek-vykolejil-na-spadle-skale-nikdo-nebyl-zranen-pgf-/krimi.asp?c=A090330_223957_krimi_top)

Včera večer vykolejil na Šumpersku osobní vlak. Podle inspektorů najel na spadlou skálu. Nikdo nebyl zraněn, škoda na vlaku je 300 tisíc korun, poškozené koleje přijdou na dalších 100 tisíc. Trať byla neprůjezdná až do odpoledne.



Nehoda se stala mezi Vysokými Žibřidovicemi a Hanušovicemi-zastávkou. "Ve vlaku byl pouze strojvedoucí," řekl Zdeněk Neusar z Drážní inspekce. "Zaregistroval kameny v kolejišti asi ve vzdálenosti padesáti metrů, kdy jel osmatřicetikilometrovou rychlostí. Z vyšetřování vyplývá, že použil rychlobrzdu, ale srážce už nemohl zabránit," dodal mluvčí inspekce.

Podle původních odhadů byla škoda na vlaku asi půl milionu, nakonec ji Drážní inspekce upřesnila na 300 tisíc. "Skála měla asi sedm tun," přiblížil rozsah škody Bohuslav Kubiš z nádraží Hanušovice.

České dráhy kvůli nehodě přerušily dopravu až do úterního odpoledne. Náhradní dopravu zajišťovaly autobusy. "Po obnovení provozu vyjel na trať jako první osobní vlak, který vyjíždí ze Starého Města tři minuty před patnáctou hodinou," uvedl strojvedoucí ze železniční stanice Hanušovice.

Denně projíždí mezi Hanušovicemi a Vysokými Žibřidovicemi čtyřadvacet vlaků.

31. 03. 2009 České dráhy zítra otevrou půjčovny kol

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2686/>)

Po zimě se v Jihočeském kraji opět otevře 7 půjčoven kol, které budou v provozu od 1. dubna do 31. října. Kola si lze vypůjčit v železničních stanicích Jindřichův Hradec, Třeboň, Nová Pec, Černá v Pošumaví, Volary, Tábor a Veselí nad Lužnicí. O další 3 půjčovny rozšíří od 1.6.2009 České dráhy provoz ve stanicích Třeboň lázně, Písek a Horní Planá. Nově od 1. června budou České dráhy provozovat Půjčovny kol společně se soukromým subjektem v Českém Krumlově, Lipně nad Vltavou a na prázdninový provoz Půjčoven jízdních kol se mohou cyklisté těšit v Novém Údolí, kde je nejkratší mezinárodní železnice na světě překračující hranici právě v Novém Údolí.

Jižní Čechy jsou pro cyklisty atraktivní. Po celodenním výletu za poznáním krás přírody a kulturních památek ale není nutné kolo vracet na místo, kde bylo vypůjčeno. K tomuto účelu slouží dalších 13 stanic.

Půjčovny kol v Jihočeském kraji

Půjčovny kol:

- Český Krumlov (od 1. 6. 2009)
- Černá v Pošumaví
- Horní Planá (od 1. 6. 2009)
- Nová Pec
- Nové Údolí (prázdninový provoz bude zahájen od 1. 7. – 31. 8. 2009)
- Lipno nad Vlt. (od 1. 6. 2009)
- Volary
- Tábor
- Veselí nad Lužnicí
- Jindřichův Hradec
- Třeboň
- Třeboň lázně (od 1. 6. 2009)
- Písek (od 1. 6. 2009)

Vracení kol (půjčení jen po předchozí domluvě):

- Strakonice (provoz bude zahájen 1. 6. 2009)
- Vyšší Brod (provoz bude zahájen 1. 6. 2009)
- Prachatice
- Kubova Huť
- Vimperk (provoz bude zahájen 1. 6. 2009)
- Borovany
- Nové Hrady
- České Velenice
- Sezimovo Ústí (provoz bude zahájen 1. 6. 2009)
- Milevsko (provoz bude zahájen 1. 6. 2009)
- Soběslav
- Kardašova Řečice
- Majdalena

Pro zapůjčení kola stačí dva platné osobní doklady, uzavření nájemní smlouvy, zaplacení půjčovného a složení kauce 1 000 nebo 2 000 korun (podle počtu půjčených kol). Kauci cestující dostanou zpět po vrácení kola. Všechny půjčovny kol ČD jsou vybaveny kvalitními trekingovými a horskými koly s odborně prováděným servisem

Vypůjčení kola v půjčovně Českých drah přináší zákazníkům řadu výhod. Na vyjmenovaných tratích je možné vypůjčené kolo přepravovat zdarma. Největší výhodou ale je, že cestující mohou vrátit kolo jinde, než si ho půjčili.

Ceníky půjčování v půjčovnách Českých drah v Jihočeském kraji

Jednodenní nájemné (24 hodin):

- základní: 230 Kč
- zlevněné: 200 Kč (pro držitele slevy Rail plus)

Polodenní nájemné (od 13 hodin do jedné hodiny po stanovené otevírací době půjčovny):

- základní: 200 Kč
- zlevněné: 170 Kč (pro držitele slevy Rail plus)

Kauce:

- základní (1 kolo): 1 000 Kč
- skupinová (2 – 5 kol): 2 000 Kč

Kola vypůjčená v Půjčovnách kol Jižní Čechy je možné bezplatně přepravovat v regionálních vlacích (kategorie Os a Sp) po celé síti Jihočeského kraje.
