

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2009

OBSAH

01. 06. 2009	V ČELADNÉ VZNIKNE NOVÁ NÁDRAŽNÍ BUDOVA.....	4
01. 06. 2009	V RAKOUSKU SE OPĚT BUDE PRODÁVAT PRÁZDNINOVÁ JÍZDENKA PRO MLADÉ (SOMMERTICKET)	4
01. 06. 2009	ČESKÉ DRÁHY DNES OTEVŘELY V JIŽNÍCH ČECHÁCH DALŠÍCH PĚT PŮJČOVEN KOL	4
01. 06. 2009	NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ OTEVÍRAJÍ PO REKONSTRUKCI NOVÉ OBCHODY	5
01. 06. 2009	REGIONÁLNÍ SPOJE ČESKÝCH DRAH DOSTANOU 3,2 MILIARDY KORUN	5
02. 06. 2009	VÝBUCH BOMBY NA KOLEJÍCH V GRUZII SE OBEŠEL BEZ ZRANĚNÍ	5
02. 06. 2009	VLAKY PORAZILY AUTA NA CESTĚ DO PRAHY TĚMĚŘ O PŮL HODINY.....	6
02. 06. 2009	MINISTERSTVO DOPRAVY ZAHÁJILO JEDNÁNÍ O BUDOUCÍM SYSTÉMU FINANCOVÁNÍ DRÁŽNÍ DOPRAVY	6
03. 06. 2009	DĚTSKÝ DEN V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (6. ČERVNA 2009)	7
03. 06. 2009	ČESKÉ DRÁHY ZAHÁJILY PRODEJ JÍZDNÍCH DOKLADŮ NA PÁTEČNÍ SC PENDOLINO SPRINTER	7
03. 06. 2009	NOVÁ ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA BRANDÝS NAD LABEM–ZÁPSKÁ V PROVOZU	7
03. 06. 2009	PŘES TÁBORSKÉ NÁDRAŽÍ VEDE NOVÝ MOST	8
04. 06. 2009	12. ČERVNA VYJEDE POPRVÉ SPOJ SC PENDOLINO SPRINTER Z PRAHY DO OSTRAVY A TŘINCE.....	8
04. 06. 2009	PROTIKRIZOVÁ POBÍDKA ČD – LEVNÉ LETNÍ CESTOVÁNÍ ("LÉTO 2009" OD 21. ČERVNA DO 22. ZÁŘÍ 2009).....	10
04. 06. 2009	„POLETĚTE“ VLAKEM DO ZAHRANIČÍ (ETIKET)	10
04. 06. 2009	ŽELEZNIČNÍ KORIDOR Z BUDĚJOVIC NA HRANICE JE HOTOV.....	12
04. 06. 2009	ALBATROS POJEDE "DOMŮ" – PLZEŇSKÁ ŠKODA SLAVÍ 150 LET (498.022). 12	
05. 06. 2009	PŘED 170 LETY K NÁM PŘIJEL PRVNÍ PAROSTROJNÍ VLAK (6. ČERVNA 1839, WIEN – BRNO).....	12
05. 06. 2009	DRÁŽNÍ ÚŘAD NAŘÍDIL ODSTRANIT SOUKROMOU VÝHYBKU NA TRATI DO VEJPRT (MĚDĚNEC).....	13
05. 06. 2009	PŘEDSTAVUJEME MODRO-ŽLUTOU „ZAMRAČENOU“ (749.039-4, AŽD PRAHA)	13
05. 06. 2009	TRAGÉDIE VE STUDÉNCE: VYŠETŘOVÁNÍ VEDE K ŠÉFŮM FIREM	14
06. 06. 2009	ŠKODA A JEJÍCH 150 LET – OD STROJÍRNY PŘES NEJVĚTŠÍ ZBROJOVKU K PŘEKRÁSNÝM LOKOMOTIVÁM	15
06. 06. 2009	VLAKY Z VÍDNĚ JEZDÍ JIŽ TÝDEN S VELKÝMI ZPOŽDĚNÍMI	20
07. 06. 2009	JANČURA MĚNÍ STRATEGII. VŠECHNY VYDĚLANÉ PENÍZE POUŽIJE NA VLAKY	20
08. 06. 2009	STUDENT AGENCY Odstoupila od souboje o regionální vlaky	21
08. 06. 2009	NĚMECKÁ PENDOLINA JEZDÍ BEZ NAKLÁPĚNÍ A NABÍRAJÍ ZPOŽDĚNÍ	22
08. 06. 2009	ČEŠTÍ CESTUJÍCÍ SI DÍKY ČESKÝM DRAHÁM A ÖBB MOHOU POPRVÉ VYZKOUŠET RYCHLOVLAK RAILJET (15. 6.).....	22
09. 06. 2009	CESTUJÍCÍ SE DRŽEL DVĚ HODINY NA SCHŮDKÁCH AUSTRALSKÉHO RYCHLÍKU	23

10. 06. 2009	RYCHLOVLAK RAILJET SVEZE CESTUJÍCÍ Z BŘECLAVI DO OSTRAVY (15. 6. 2009)	23
10. 06. 2009	2. ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU (14. ČERVNA 2009)	24
10. 06. 2009	ŽELEZNIČNÍ MOST DO GMÜNDU PROJÍŽDÍ PO ČESKÝCH SILNICÍCH (GMÜND – ČESKÉ VELENICE)	24
10. 06. 2009	SŽDC NECHCE MÍT STARÝ BLANENSKÝ MOST U TRATI.....	25
11. 06. 2009	VYZKOUŠEJTE RYCHLOVLAK RAILJET (JÍZDNÍ ŘÁD, 15. A 18. 6. 2009, BŘECLAV – OSTRAVA).....	25
11. 06. 2009	KVŮLI BOUŘCE NEJEZDILY VLAKY	26
11. 06. 2009	JANČUROVA SPOLEČNOST CHCE PROVOZOVAT RYCHLÍKY NA 14 TRATÍCH.....	26
12. 06. 2009	LETNÍ SLEVY ČD BY MOHLY ZŮSTAT I PO PRÁZDNINÁCH.....	27
12. 06. 2009	V PODĚBRADECH MAJÍ LIDÉ PROBLÉM S HLUKEM Z TRATĚ.....	27
12. 06. 2009	KRÁTKÉ ZPRÁVY ZE SVĚTA	28
12. 06. 2009	NÁVRH ŽELEZNIČNÍCH JÍZDNÍCH ŘÁDŮ PRO OBDOBÍ 2009/2010 (KARLOVARSKÝ KRAJ).....	29
15. 06. 2009	STUDENT AGENCY CHCE DOBÝT ŽELEZNICI S VLAKY SIEMENS DESIRO	29
15. 06. 2009	Z PLZNĚ DO NĚMECKA JEZDÍ NOVÉ DIESELOVÉ LOKOMOTIVY	30
15. 06. 2009	NÁVRHY ŽELEZNIČNÍCH JÍZDNÍCH ŘÁDŮ PRO OBDOBÍ 2009/10 PRO TRATĚ V RÁMCI PID.....	31
15. 06. 2009	JANČURA SE STAL KONKURENCÍ ČESKÝCH DRAH. NABÍDL, ŽE PŘEVEZME POLOVINU RYCHLÍKŮ	31
15. 06. 2009	POJISTÍME ŽELEZNICI V CENTRU, SLÍBILI BRNĚNŠTÍ ZELENÍ.....	32
15. 06. 2009	ŽELEZNICI VE FINSKU ZASTAVILA STÁVKA	32
15. 06. 2009	PŘES MORAVU PROJEL RAKOUSKÝ RYCHLOVLAK RAILJET	33
16. 06. 2009	ČESKÉ DRÁHY NASADÍ NOVÉ CITYELEFANTY, REGIONOVY A ZREKONSTRUOVANÉ VOZY 1. TŘÍDY.....	33
16. 06. 2009	ČD CENTRUM PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ (OD 24. ČERVNA 2009)	34
16. 06. 2009	V BRNĚ ZŘEJMĚ KRIZE DOSTAVBU ODSTAVNÉHO NÁDRAŽÍ NEOVLIVNÍ.....	34
17. 06. 2009	NÁVRH JÍZDNÍCH ŘÁDŮ DRÁŽNÍ DOPRAVY TRATÍ OLOMOUCKÉHO KRAJE NA OBDOBÍ 2009/2010	35
17. 06. 2009	ČESKÉ DRÁHY ZAPLATILY 24 MILIONŮ, ALE NEVĚDÍ ZA CO	35
17. 06. 2009	JÍZDNÍ ŘÁD 2009 / 10 NA ŽELEZNICI (IDS JMK)	36
17. 06. 2009	K LETNÍM SLEVÁM ČESKÝCH DRAH SE PŘIDAL I SOUKROMÝ DOPRAVCE (OKD DOPRAVA)	36
18. 06. 2009	ZÍTRA VYJÍŽDÍ POPRVÉ V LETOŠNÍ SEZÓNĚ RYCHLÍK JADRAN DO CHORVATSKÉHO SPLITU.....	37
18. 06. 2009	NÁVRH JÍZDNÍHO ŘÁDU DRÁŽNÍ DOPRAVY NA OBDOBÍ 2009/2010 (MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ).....	38
18. 06. 2009	NEJKRÁSNEJŠÍ NÁDRAŽÍ V ČR (ZAHRÁDKY U ČESKÉ LÍPY).....	38
18. 06. 2009	POHRANIČNÍ STANICE ČESKÁ KUBICE JE OPRAVENA	38
19. 06. 2009	NÁVRH JÍZDNÍHO ŘÁDU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 2009/2010 (PLZEŇSKÝ KRAJ)	38
19. 06. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: ELEKTRIZACE TRATI LYSÁ NAD LABEM – MILOVICE	38
19. 06. 2009	ČD CARGO REAGUJE NA POKLES TRHU PŘEPRAV PROTIKRIZOVÝM BALÍČKEM.....	39

19. 06. 2009	RAKOUSKÉ AUTOKLUBY DOPORUČUJÍ PODJET TAURY NA AUTOVLAKU	40
20. 06. 2009	OBA SLIBUJÍ LEVNÉ A KOMFORTNÍ VLAKY. STÁT SI MUSÍ VYBRAT: ČESKÉ DRÁHY, NEBO JANČURA	40
22. 06. 2009	VYKOLEJENÝ VAGON ZABLOKOVAL V OLOMOUCI DOPRAVU, VLAKY NABÍRALY ZPOŽDĚNÍ	41
22. 06. 2009	SETKÁNÍ PARNÍCH MAŠINEK 2´D 2´ (LUŽNÁ U RAKOVNÍKA, 27. A 28. ČERVNA 2009).....	42
23. 06. 2009	KVŮLI SPADLÝM STROMŮM NEJEZDILY VLAKY V LIBERECKÉM KRAJI, PROBLÉMY BYLY I NA ÚSTECKU	42
23. 06. 2009	SPRÁVA ŽELEZNIC PLÁNUJE OPRAVIT KOLEJIŠTĚ V PŘEROVĚ	43
24. 06. 2009	PRVNÍ NÁVRH ŽELEZNIČNÍHO JÍZDNÍHO ŘÁDU 2009/2010 (KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ)	43
24. 06. 2009	ČESKÉ DRÁHY A GRANDI STAZIONI ČESKÁ REPUBLIKA DNES OTEVÍRAJÍ NOVÉ ČD CENTRUM VE STANICI PRAHA HL.N.....	43
24. 06. 2009	OSLAVTE S ČD 170 LET VLAKOVÉHO SPOJENÍ BRNO - BŘECLAV - VÍDEŇ (27. ČERVNA 2009)	45
25. 06. 2009	ZÁPLAVY KOMPLIKUJÍ DOPRAVU, VLAKY Z HRANIC DO POLOMI UŽ JEZDÍ..	46
25. 06. 2009	NOVÉ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ ZŘEJMĚ NEBUDE	47
26. 06. 2009	NA ŽELEZNICI ZŮSTÁVAJÍ PO ZÁPLAVÁCH NĚKTERÉ TRATĚ UZAVŘENÉ....	47
26. 06. 2009	ÖBB OPRAVILY ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ VE STANICI WIEN-SÜßENBRUNN, PROVOZ DÁLKOVÝCH VLAKŮ SE NORMALIZUJE	48
26. 06. 2009	NÁVRHY JÍZDNÍCH ŘÁDŮ ČD NA OBDOBÍ 2009/2010 (PARDUBICKÝ KRAJ)....	48
26. 06. 2009	KRÁVY ZABLOKOVALY TRAŤ PRAHA – PLZEŇ, NARAZIL DO NICH RYCHLÍK (HOŘOVICE)	48
27. 06. 2009	NOVÁ POVODŇOVÁ VLNA PONIČILA SILNICE I ŽELEZNICI	49
27. 06. 2009	ŽELEZNIČÁŘŮM UJEL RYCHLÍK. 300 METRŮ COUVAL BEZ DOZORU (RÁJEC-JESTŘEBÍ, EC 174 JAN JESENIUS)	49
28. 06. 2009	MODERNIZACE TRATI BRNO – BŘECLAV SI BERE DAŇ VÝLUK A ZMĚN JÍZDNÍCH ŘÁDŮ	49
28. 06. 2009	VLAKŮ Z LIBERCE DO SRN JEZDÍ MÉNĚ	50
29. 06. 2009	NÁVRHY ŽELEZNIČNÍCH JÍZDNÍCH ŘÁDŮ PRO OBDOBÍ PLATNOSTI OD 13.12.2009 DO 11.12.2010 (IDOL, LIBERECKÝ KRAJ).....	51
29. 06. 2009	VLAKY PO POVODNÍCH NEJEZDÍ NA ŠESTI TRATÍCH	51
29. 06. 2009	V MĚLNÍKU STRHLO NÁKLADNÍ AUTO NA PŘEJEZDU TROLEJ.....	51
29. 06. 2009	VE STŘEDU SE V PRAZE OTEVÍRÁ KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC, NEJVĚTŠÍ MODELOVÁ ŽELEZNICE V ČR (ANDĚL CITY)	52
29. 06. 2009	BLESK PŘERUŠIL ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU U STUDĚNKY (JISTEBNÍK).....	52
30. 06. 2009	NA SEVERU ITÁLIE VYBUCHLY VAGONY S PLYNEM: 13 MRTVÝCH, DESÍTKY ZRANĚNÝCH (VIAREGGIO)	53
30. 06. 2009	VLAKOVÉ SPOJE MEZI OSTRAVOU A OLOMOUCÍ JEZDÍ JIŽ BEZ OMEZENÍ...	53
30. 06. 2009	ZÍTRA STARTUJE PRODEJ NOVÝCH ETIKETŮ	53
30. 06. 2009	CESTUJTE VLAKEM PO REGIONECH A VYHRAJTE KILOMETRICKOU BANKU ČD.....	54

01. 06. 2009 V Čeladné vznikne nová nádražní budova

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56518-v-celadne-vznikne-nova-nadrazni-budova/>)

Čeladná (Frýdecko-Místecko) – Nová staniční budova vznikne na železniční zastávce v beskydské Čeladné. Plánovaná budova s čekárnou, toaletami, pokladnou a zázemím pro personál by měla nahradit dosavadní stavbu z konce 19. století. Řekl to starosta Čeladné Pavol Lukša. Investorem akce, která si vyžádá investici přesahující 12 milionů korun, je státní podnik Správa železniční dopravní cesty. Čeladná leží u významné beskydské trati, která spojuje Ostravu, Frýdek-Místek, Valašské Meziříčí a Český Těšín. Na ní bylo podobně opraveno již několik dalších nádraží.

"Půjde o zásadní změnu. Především z důvodu zajištění bezbariérového přístupu pro cestující s tělesným postižením a s ohledem na umístění zastávky v podhorském prostředí se investor rozhodl pro zbourání dosluhující budovy a její nahrazení stavbou zcela novou," řekl Lukša. Dodal, že nová budova bude vycházet především z charakteru současného objektu a okolního podhorského prostředí. Dispozice budovy na užité ploše 163 metrů čtverečních zahrnuje kromě čekárny a zázemí sklad a úschovnu jízdních kol. Stavba by měla být zahájena ještě letos a ukončena v příštím roce. Během stavby bude na konci nástupiště vybudována provizorní zastávka.

Úplné nahrazení staré nádražní budovy novou není v Česku příliš obvyklé. Vedle finančního hlediska často znemožňuje bourání staničních objektů jejich stáří a význam. Mnoho nádraží bylo prohlášeno za kulturní památky. Úspěchem byla nedávno završena snaha o zachování staré nádražní budovy v Ústí nad Orlicí. Budova na zastávce v Čeladné byla pro cestující otevřena v roce 1887.

01. 06. 2009 V Rakousku se opět bude prodávat prázdninová jízdenka pro mladé (Sommerticket)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56530-v-rakousku-se-opet-bude-prodavat-prazdninova-jizdenka-pro-mlade/>)

Vídeň – Rakouská síťová železniční jízdenka Sommerticket, která umožňuje lidem mladším 26 let relativně levně cestovat ve vlacích Rakouských spolkových drah (ÖBB) bude od úterý 2. června k dispozici v předprodeji. Letní jízdenka bude platit od 4. července do 13. září a bude s ní možné cestovat ve vlacích ÖBB a společnosti Raaberbahn. K zakoupení jízdenky Sommerticket musí mít zájemci rakouskou zákaznickou kartu Vorteilscard<26 nebo českou In-kartu. Lidé mladší 19 let za síťový lístek zaplatí 25 eur, lidé ve věku 20–26 let za něj dají 59 eur.

Jízdenka Sommerticket nebude platit ve vlacích dalších železničních dopravců, kteří působí v Rakousku, a bude pouze s omezením použitelná v nočních vlacích – od pondělí do pátku totiž bude platit pouze od 8 do 24 hodin, pouze o víkendech a svátcích celý den. Ve vlacích ÖBB bude platit ve všech kategoriích vlaků, ale pouze ve 2. třídě. Rakouská prázdninová jízdenka se bude prodávat také v Česku, a to na jméno po předložení In-karty.

01. 06. 2009 České dráhy dnes otevřely v jižních Čechách dalších pět půjčoven kol

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2907/>)

České dráhy od 1. června rozšiřují síť půjčoven kol v jižních Čechách. Kromě již otevřených půjčoven si můžou cyklisté zapůjčit kola nově také v železničních stanicích Český Krumlov, Horní Planá, Lipno nad Vltavou, Písek a Třeboň lázně. Cyklistům se tak otvírají další možnosti cyklistických výletů po malebné oblasti Lipna, Třeboňska, Blanského lesa a Písecka.

„Všechny půjčovny kol ČD jsou vybaveny kvalitními trekingovými a horskými koly s odborně prováděným servisem. Pro cykloturisty je v jižních Čechách, na Šumavě a v oblasti Lipenské přehrady k dispozici přes 200 kol,“ říká Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích. Bicykly vypůjčené v jihočeských půjčovnách kol Českých drah je možné bezplatně přepravovat v regionálních vlacích (kategorie Os a Sp) po celé síti Jihočeského kraje, na celé trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice a v úseku Jihlava – Veselí nad Lužnicí. 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 třináct stanic. Kola půjčená v Jižních Čechách lze navíc vrátit i ve Znojmě, Telči a Jihlavě. Více informací najdete na stránkách www.cd.cz/jiznicechy.

Vypůjčení kola je velmi snadné – stačí předložit dva své osobní průkazy (občanský průkaz, řidičský průkaz), složit zálohu za vypůjčené kolo (1000 Kč za jedno kolo nebo 2000 Kč za dvě až pět kol)

a zaplatit půjčovné. Záloha bude vrácena zpět při vracení kola. Jednodenní půjčovné je 160 Kč, jednodenní půjčovné pro držitele slevy Rail plus je 120 Kč. Je možné využít i polodenní půjčovné (platí od 13 hodin) za 120 Kč, pro držitele slevy Rail plus je to 90 Kč. Přesné informace o půjčovném získají zájemci vždy u konkrétní půjčovny kol.

01. 06. 2009 Na pražském hlavním nádraží otevírají po rekonstrukci nové obchody

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/56565-na-prazskem-hlavnim-nadrazi-oteviraji-po-rekonstrukci-nove-obchody/>)

Praha - Na Hlavním nádraží Praha skončila druhá etapa rekonstrukce, která začala v lednu 2008. Pro veřejnost se dnes otevírají obchodní prostory o rozloze 3 000 metrů čtverečních. Informoval o tom dnes Martin Hamšík, mluvčí společnosti Grandi Stazioni, která rekonstrukci provádí. Hamšík uvedl, že dnes byla například otevřena restaurace. Od dnešního dne funguje i prodejna s dárky, zastoupení mobilního operátora, prodejce brýlí, obchod s mladou sportovní módou, prodejna tabáku a denního tisku nebo prodejna pralinek. Na konci června by pak měla být otevřena restaurace řetězce rychlého občerstvení Burger King.

"Otevření této části Hlavního nádraží přináší zcela nový prostor pro cestující. Nabízíme evropský standard služeb, zásadní rozšíření komerčních služeb, posílení bezpečnosti a celkové zlepšení prostředí. Chceme, aby odsud lidé neutíkali, ale zůstávali a pobyt zde si užívali," uvedl jednatel společnosti Grandi Stazioni Česká republika Andrea Odoardi.

V nejbližší době budou otevřeny také nové toalety

V následujících týdnech bude v prostorách nádraží otevřeno 26 provozoven včetně dvou nových toalet pro cestující. Součástí druhé etapy je také vybudování nových odbavovacích prostor a ČD centra, kde si cestující koupí jízdenky, získají informace o spojích a uloží zavazadla. Tyto prostory budou otevřeny pro veřejnost 24. června. Celková cena investice za revitalizaci stanice je kolem jedné miliardy korun. Práce provádí společnost Metrostav.

01. 06. 2009 Regionální spoje Českých drah dostanou 3,2 miliardy korun

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56572-regionalni-spoje-ceskych-drah-dostanou-3-2-miliardy-korun/>)

Praha - Vláda dnes schválila mimořádný finanční příspěvek Českým drahám na ztrátové regionální spoje ve výši 3,2 miliardy korun. Uvedl to ministr financí Eduard Janota. Dráhy hrozily, že bez dotace "drasticky" omezí provoz a investice do vozového parku. Podle Janoty je dotace součástí protikrizového balíčku - jde například o dopravní obslužnost a zaměstnanost.

Do budoucna je prý nutné podobným řešením zabránit a nastavit systémové financování. "Musí být předem definováno, jakým dílem se na tom budou podílet České dráhy a jakým dílem kraje," uvedl Janota. Provoz "lokálek" je pro dráhy každoročně ztrátový. Ačkoliv kraje za regionální vlaky loni firmě zaplatily 4,7 miliardy korun, ztráta činila 3,2 miliardy. V minulých letech dráhy ztrátu hradily ze zisků nákladní dopravy a z prodeje majetku. To však podle vedení ČD už není možné. Nákladní doprava funguje více než rok jako samostatná společnost a prodávat již není co.

Mimořádné peníze zaplatí krajům státní rozpočet, čímž se sníží dotace fondu dopravy. Fond dopravy následně dostane od státu z privatizačních výnosů dvě miliardy Kč. Celou operaci tak fond přijde o 1,2 miliardy Kč. Kraje peníze přepošlou Českým drahám. Mimořádná dotace se týká pouze letošního roku. Od příštího roku se chystá nový systém financování "lokálek", v jehož rámci by stát přispíval krajům určitou částkou na každou vynaloženou korunu, která jde do železnice. O výši příspěvků se nyní jedná.

02. 06. 2009 Výbuch bomby na kolejích v Gruzii se obešel bez zranění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/56654-vybuch-bomby-na-kolejich-v-gruzii-se-obešel-bez-zranení/>)

Tbilisi - Na železnici v západní části Gruzie explodovala bomba. Při výbuchu nebyl nikdo zraněn. Několik metrů železnice je poškozeno a opravuje se. Podle gruzínského ministerstva vnitra došlo k explozi jen dvě hodiny před tím, než měl úsekem projet osobní vlak do Abcházie. Ta



vyhlásila jednostranně nezávislost na Gruzii loni v srpnu. Policie vyšetřuje, zda mohlo jít o teroristický útok. Žádný pohyb separatistů ale místní orgány nezaznamenaly. "Myslím, že to byl čistě teroristický útok, protože byly použity výbušniny a časovací zařízení. Naštěstí se to stalo ještě před příjezdem osobního vlaku," řekl šéf západogruzínských drah Zurab Gogochia.

Exploze nastala v době, kdy gruzínská opozice již téměř dva měsíce demonstruje za odchod prezidenta Michaila Saakašviliho. V rámci protestních akcí minulý týden zablokovala i železniční nádraží v Tbilisi. Opozice obviňuje šefa státu z autoritářského vedení a vytýká mu špatné vedení války s Ruskem o Jižní Osetii, kterou Gruzie loni v srpnu prohrála. Po válce oba separatistické regiony, Jižní Osetie a Abcházie, vyhlásily nezávislost. Tu uznalo jen Rusko a Nikaragua.

02. 06. 2009 Vlaky porazily auta na cestě do Prahy téměř o půl hodiny

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlaky-porazily-auta-na-cestech-do-prahy-temer-o-pul-hodiny-pjs-/praha.asp?c=A090602_123110_praha_itu)

Vlaky v úterý ráno sváděly v Praze závod s auty. Test ukázal, že příměstské vlakové spoje jsou pro dopravu z okolí Prahy do centra města podstatně rychlejší. Startovalo se ze tří stanic: z Roztok, Horních Počernic a Úval. Na pomyslnou startovní čáru se postavily řidičky aut a proti nim děti ze tří základních škol. Začátek závodu byl stanoven na dobu, kdy do stanic vjely pravidelné spoje linek "S". Zatímco děti se vmáčkly mezi cestující ve vlaku, řidičky usedly za volanty osobních aut. Všechny posádky se musely dostat do haly metra ve stanici Náměstí Republiky.

Po kolejích do práce

Řidiči neměli moc šancí na úspěch, přesto rozdíl v době dojezdu byl hodně překvapivý. Železniční doprava triumfovala na všech trasách rozdílem téměř půl hodiny. To je jako souboj světovými mítky ostříleného vytrvalce s netrénovaným smrtelníkem, který jen občas zrychlí krok, když mu ujíždí tramvaj. Sedmdesát dětí dorazilo do cíle načas – vlaky neměly zpoždění. To posádky aut měly větší potíže. Uvázly v tradiční ranní zácpě a děti mohly oslavovat vítězství. "Všichni jsme si mysleli, že děti dorazí dřív, ale samotného mě překvapilo, s jak velkým náskokem," gratuloval generální ředitel Českých drah Petr Žaluda, který závodil spolu s dětmi na trase z Roztok.

České dráhy provozují v Praze a ve Středočeském kraji příměstské a městské linky pod označením "S". Tyto vlaky nabízejí většinou nejrychlejší variantu spojení okrajových čtvrtí nebo obcí kolem Prahy s centrem metropole. Příměstské vlaky mají také přednost před rychlíky, takže již nemívají prakticky žádná zpoždění. Čtrnáct linek S obsluhuje 139 železničních zastávek a denně převeze 100 tisíc lidí. Na více než polovinu spojů vyrážejí moderní klimatizované soupravy.

02. 06. 2009 Ministerstvo dopravy zahájilo jednání o budoucím systému financování drážní dopravy

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_02_06_2009.htm)

Ministr dopravy Gustáv Slamečka se dnes za přítomnosti zástupců Českých drah a Správy železniční dopravní cesty sešel se zástupci klíčových odborových sdružení z oblasti železniční dopravy a prezentoval jim představy vedení ministerstva ve věci vytvoření efektivního systému financování železniční dopravy. „Považuji za důležité vést konstruktivní diskusi o restrukturalizaci v drážní dopravě nejen s managementem ČD jako největšího dopravce a SŽDC jako správce dopravní cesty, ale také se zástupci zaměstnanců. Věřím, že dnešní setkání bylo důležitým zahájením takové diskuse,“ řekl k jednání ministr Slamečka.

Poté, co byl včera rozhodnutím vlády vyřešen deficit financování především regionální dopravy ve výši 3,2 miliardy korun v roce 2009, byla dnes představena základní východiska pro dlouhodobé řešení problematiky. Ministr dopravy oznámil, že pro příští roky počítá s doplněním úhrady prostředků hrazených v kraji ze státních prostředků ve výši 2 miliard korun s tím, že kraje potvrdily možnost snížit rozsah objednávek v rozsahu 12 procent oproti stavu v letošním roce. S odpovídajícím poklesem výkonů se České dráhy mohou vyrovnat v rámci restrukturalizace především v oblasti fixních nákladů.

„Uvedené kroky, o nichž jsme s odboráři začali jednat, umožní ušetřit v roce 2010 oproti roku 2009 celkem 1,7 miliardy korun ze státního rozpočtu a z rozpočtu krajů,“ komentuje průběh jednání ministr dopravy a dodává: „Shodli jsme se, že nutnou podmínkou pro získání vnějších, především bankovních zdrojů do financování obnovy vozového parku, je možnost uzavírání dlouhodobých smluv o přepravě v délce nejméně 5, ale optimálně 10 let, které by pro banky byly dostatečnou garancí návratnosti. V tomto ohledu je nesmírně důležitá problematika dokončení zákona o veřejné dopravě - ten sice

neumíme schválit v období do voleb, ale naší ambicí je připravit po technické stránce zákon tak, aby mohl být novou vládou předložen co nejdříve po volbách.“

03. 06. 2009 Dětský den v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka (6. června 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2912/>)

České dráhy připravily na sobotu 6. června zábavný Dětský den v železničním muzeu Lužná u Rakovníka. Rodiče s dětmi, ale i příznivci železniční historie sem mohou přijet parním vlakem, který bude vyrážet před devátou hodinou z Loun. V areálu muzea se mohou děti těšit na řadu soutěží a her, modelové kolejíště a projížďku po úzkokolejné dráze. Chybět nebudou ani stánky s občerstvením a vystoupení šermířské skupiny.

Parní vlak poveze lokomotiva „Všudybylka“ (354.195). Za zpáteční jízdenku z Loun do Lužné u Rakovníka zaplatí cestující 150 Kč, děti od 6 do 15 let pak 80 Kč. V prodeji budou také úsekové jízdenky. Jízdenky budou prodávat průvodčí přímo ve vlacích. „Vlak vyjede z Loun v 8:50 a do Lužné dorazí deset minut před jedenáctou. Zpět do Loun se bude vracet v 15:50,“ upřesňuje František Kaplan z Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. „V železničním muzeu bude pro děti připravena řada soutěží a her. Velkým lákadlem bude jízda motorovým vozem s parním pohonem „Komarek“. V provozu se také poprvé předvede úzkorozchodná parní lokomotiva z roku 1937, kterou zapůjčilo Národní technické muzeum v Praze.“

Hry a soutěže o přírodě připravilo Naučné středisko ekologické výchovy Kladno-Čabárna o.p.s. O zábavu se v 11:00, 12:00, 13:00 a 14:00 postará šermířská skupina „Týřov“. Proběhne také již tradiční Lesní závod, který organizuje skautský oddíl z Loun. Trasa vede lesem v okolí muzea a je na ní řada stanovišť, kde budou účastníci plnit soutěžní úkoly nejen z oblasti skautingu a znalostí o přírodě, ale letos poprvé i o železničních pohádkách – třeba o mašině Tomášovi nebo z pohádek kouzelníka Zababy.

03. 06. 2009 České dráhy zahájily prodej jízdních dokladů na páteční SC Pendolino Sprinter

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2914/>)

Ve spoji platí i akční sleva na místenky SuperCity pro držitele aplikace Rail plus. V pátek 12. června v 16:23 poprvé vyjede nové SC Pendolino Sprinter z Prahy hl.n. do Třince. Přímý páteční posilový vlak spojí bez zastavení Prahu s Ostravou a dále bude pokračovat do Bohumína, Karviné, Českého Těšína a Třince. Trasu z Prahy do Třince Sprinter urazí za 4 hodiny a 2 minuty. Prodej jízdních dokladů je možný už teď na eShopu ČD (www.eshop.cd.cz), přes službu TeleTiket na lince 840 112 113 i na pokladních přepážkách ČD.

Vlak SC Pendolino Sprinter bude provozován jako páteční spoj a z pražského hlavního nádraží bude odjíždět v 16:23 hodin. Jeho první zastávkou bude Ostrava-Svinov, kam dorazí podle jízdního řádu za rekordní 2 hodiny a 57 minut v 19:20. Vlak dále zastaví ve stanicích Ostrava hl.n. (příj. 19:32), Bohumín (příj. 19:42), Karviná hl.n. (příj. 19:56), Český Těšín (příj. 20:15) a Třinec (příj. 20:25).

Díky obratu soupravy pendolino pátečního Sprintera bude v sobotu ráno nově vypravován z Ostravy hl.n. spoj SC Pendolino 504 (odj. 9:27), který dorazí do Olomouce v 10:22 (odj. 10:24) a pokračuje dál do Pardubic (příj. 11:32) a do Prahy (příj. 12:35). V pátečním Sprinterovi a v sobotním spoji SC Pendolino 504 platí stejné tarifní podmínky i veškerý servis jako v ostatních vlacích kategorie SuperCity a do konce letního období také místenky se slevou Rail plus.

03. 06. 2009 Nová železniční zastávka Brandýs nad Labem–Žápská v provozu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2915/>)

3. června 2009, Brandýs nad Labem - Žápská – Zcela novou zastávku mohou využívat cestující na trati Čelákovice – Neratovice v km 7,499 – 7,544. Zastávka je v provozu od 25. května, dnes se dočkala slavnostního otevření.

Hlavním investorem stavby je Správa Železniční dopravní cesty, státní organizace. Historii realizace nové zastávky připomněl Ing. Tomáš Mátl ze Stavební správy Praha, investorského zastoupení SŽDC: „Příprava stavby byla zahájena v roce 2006. Potřebné územní rozhodnutí bylo vydáno

2. června 2008 a stavební povolení 5. listopadu 2008. Zkušební provoz byl zaveden 15. května 2009. Pro cestující byla zastávka otevřena dne 25.5.2009 v 0.00 hodin.“

Vybudování zastávky bylo na počátku iniciováno městem Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. To se také na celkových investičních nákladech 2 600 000 Kč podílelo částkou 500 000 Kč. Na výstavbu zastávky by měla navázat investice města, která řeší úpravy okolí zastávky jako jsou zřízení plochy pro parkoviště a navázání chodníku z ulice Palachova. Hlavní přínos nové zastávky shrnul starosta města Ing. Ondřej Přenosil: „Očekáváme, že nová zastávka výrazně zlepší dopravní obslužnost v místní části Brandýsa spolu s možností dopravy žáků do blízkých škol.“

Nové nástupiště má délku 45 m a výšku nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější nástup a výstup cestujících. Součástí stavby bylo kromě přístřešku a osvětlení také informační zařízení pro cestující a úprava přilehlého zabezpečení přejezdu tak, aby zastavení vlaku v nové zastávce neúměrně neprodlužovalo dobu uzavření přejezdu.

Dopravcem na této zastávce budou České dráhy, akciová společnost. Jejich spoje začaly zastávku využívat ode dne zahájení zkušebního provozu, jak potvrzuje ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD Alois Kašpar: „Nečekali jsme na změnu jízdního řádu a vlaky začaly zastávku obsluhovat hned, jak to bylo možné. V pracovní dny na ní zastaví celkem 27, o víkendech 24 spojů. Pro cestující je také výhodou její zapojení do Pražské integrované dopravy s možností využívat třeba předplatní jízdenky platné pro vlaky i městskou dopravu.“

Základní údaje:

- Celkové investiční náklady: 2 600 000 Kč
- Příspěvek Města Brandýs nad Labem – Stará Boleslav: 500 000 Kč
- Státní fond dopravní infrastruktury: 2 100 000 Kč
- Zhotovitel projektové dokumentace: Ing. Jan Ježek
- Zhotovitel stavby: firma Monzas, spol s r.o.
- Investor: SŽDC s.o., Stavební správa Praha

03. 06. 2009 Přes táboreské nádraží vede nový most

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56804-pres-taborske-nadrazi-vede-novy-most/>)

Tábor – Nový most, který je k dispozici pro chodce, kola i osobní auta, je otevřen nad nádražím v Táboře. Stavba dlouhá 103 metry nahradila původní lávku pro pěší, kterou zbourala Správa železniční dopravní cesty v rámci rekonstrukce celého nádraží. Na most, který spojuje především centrum Táboře a Blanické předměstí, by v budoucnu mohly vedle osobních aut jezdit také městské autobusy, řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Od konce loňského roku bylo možné dostat se z jednoho kraje kolejiště na druhý podchodem, který vznikl na žádost nespokojených lidí, kteří po odstranění lávky museli železniční stanici složitě obcházet.



"Přemostění železniční stanice nabízí výrazné zkrácení jízdní doby mezi Blanickým předměstím, Čekanicemi a centrem Táboře. Přemostění je také pro osobní automobily alternativou silničního spojení podjezdy železnice pod Černými mosty a na silnici I/19," uvedl Halla. Stavbu mostu přes nádraží ČD v Táboře provázely řadu let spory. Obyvatelé Blanického předměstí se obávali hluku a prašnosti kvůli nárůstu dopravy, která se klidné čtvrti dosud vyhýbala. Sdružení pro klidný Tábor kvůli dopravě ve městě iniciovalo dokonce referendum. V plebiscitu se 73 procent voličů vyslovilo proti těžké dopravě na mostě, hlasování ale kvůli nízké účasti nebylo platné.

04. 06. 2009 12. června vyjede poprvé spoj SC Pendolino Sprinter z Prahy do Ostravy a Třince

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2920/>)

Prahu s Ostravou spojí nonstop za rekordní jízdní dobu 2 hodiny a 57 minut; do Třince bude jízda trvat 4 hodiny a 2 minuty. V pátek 12. června v 16:23 poprvé vyjede nové SC Pendolino Sprinter z Prahy do Třince. Přímé páteční pendolino spojí bez zastavení Prahu s Ostravou a dále bude pokračovat

do Bohumína, Karviné, Českého Těšína a Třince. Trasu z Prahy do Třince Sprinter urazí za 4 hodiny a 2 minuty. Prodej jízdních dokladů je možný už teď na eShopu ČD (www.eshop.cd.cz), přes službu TeleTiket na lince 840 112 113 i na pokladních přepážkách. Od první jízdy 12. 6. až do 22. 9. platí ve vlaku SC Pendolino Sprinter slevy na místenky Rail plus.

Vlak SC Pendolino Sprinter bude provozován jako páteční spoj (pojede i v den před prodlouženým víkendem) a z pražského hlavního nádraží bude odjíždět v 16:23 hodin. Jeho první zastávkou bude Ostrava-Svinov, kam dorazí za rekordní 2 hodiny a 57 minut v 19:20. Vlak dále zastaví ve stanicích Ostrava hl.n. (přij. 19:32), Bohumín (přij. 19:42), Karviná hl.n. (přij. 19:56), Český Těšín (přij. 20:15) a Třinec (přij. 20:25). Ve všech stanicích jsou cestujícím k dispozici standardní přípoje s tím, že celkové jízdní doby do vybraných měst Moravskoslezského kraje budou s přestupem na další spoje Českých drah následující:

- Praha – Havířov:	3 hodiny a 22 minut (přestup Ostrava-Svinov)
- Praha – Opava:	3 hodiny a 58 minut (přestup Ostrava-Svinov)
- Praha – Jablunkov-Návsí	4 hodiny a 24 minut (přestup Třinec)
- Praha – Frýdek Místek	3 hodiny a 56 minut (přestup Ostrava hl.n.)
- Praha – Fýdlant nad Ostravicí	4 hodiny a 15 minut (přestup Ostrava hl.n.)

Díky odjezdu z Prahy v 16:23 hodin a návazným spojům se do všech významných destinací v Moravskoslezském kraji budou cestující moci dostat v pátek ještě před 21. hodinou.

Zvláštnosti SC Pendolino Sprinter

Kromě kratších jízdních dob má SC Pendolino Sprinter oproti jiným spojům SC Pendolino další zvláštnosti. Jeho průměrná rychlost mezi Prahou a Ostravou bude historicky nejvyšší – a to téměř 119 (přesně 118,98) km/hod.

Vzhledem k možnosti uplatnit slevu Rail plus na místenky bude 12. 6. jízda spojem SC Pendolino Sprinter z Prahy do Ostravy ve srovnání s ostatními spoji SC Pendolino cenově nejvýhodnější. Cestující navíc dostanou pamětní certifikát a i ve druhé třídě bude cestujícím podáván sladký dezert.

Na příjezdu do Karviné hl.n., Českého Těšína a Třince doplní standardní palubní hlášení také hlášení v polském jazyce. České dráhy v palubním hlášení poprvé explicitně osloví také děti, jako své nejmladší zákazníky.

První jízdy SC Pendolino Sprinter se jako pozorovatelka zúčastní také nejmladší žena-strojvedoucí Německých drah DB.

Nový sobotní spoj SC 504 Ostrava – Olomouc – Pardubice – Praha

V návaznosti na obrat soupravy od SC Pendolino Sprinter budou České dráhy také vypravovat na druhý den (v sobotu) ráno z Ostravy hl.n. spoj SC Pendolino 504 (odj. 9:27), které dorazí do Olomouce v 10:22 (odj. 10:24) a pokračuje dál do Pardubic (přij. 11:32) a do Prahy (přij. 12:35).

V pátečním Sprinterovi i v sobotním spoji SC Pendolino 504 platí stejné tarifní podmínky a veškerý servis jako v ostatních vlacích kategorie SuperCity a v průběhu letního období také místenky se slevou Rail plus. Ty budou od 14. června do 22. září platit i v dalších pondělních a pátečních spojih SC na trase Praha – Ostrava, kde je standardně z kapacitních důvodů uplatnění této slevy omezeno.

Místenka pro vlaky SC na trase Praha – Brno / Břeclav za 0 Kč ve 2. třídě

Další novinkou je akční cena místenky pro cestování vlaky SuperCity ve vnitrostátní přepravě druhou třídou na trasách Praha – Brno a Praha – Břeclav (respektive v opačných směrech). Cestující, který bude mít platnou jízdenku druhé třídy dle tarifních podmínek TR10 pro některou z těchto tras, bude mít možnost získat místenku v hodnotě 0 Kč. Pro cestující to může znamenat úsporu až 200 Kč s tím, že cena pro cestujícího z Brna do Prahy či z Břeclavi do Prahy (nebo v opačném směru) se pak nebude lišit od ceny pro cestu vlakem EC. Naopak vysoký cestovní komfort zůstane zachován, spoje budou i nadále povinně místenkové a cestovat jimi bude možné pouze s platnou místenkou. Akční cena 0 Kč pro místenky v 2. třídě se týká pouze uvedených tras a cestování druhou třídou spoji SC 14, 15, 16, 17, 18 a 19. Počet míst je z důvodu mezinárodního režimu spojů omezen do vozů 6 a 7, nicméně je dostatečný pro uspokojení poptávky po tomto spojení.

04. 06. 2009 Protikrizová pobídka ČD – levné letní cestování ("Léto 2009" od 21. června do 22. září 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2921/>)

Hospodářská krize a z ní plynoucí obavy o rodinné rozpočty nutí zákazníky šetřit. České dráhy jim proto vycházejí vstříc a připravily pro ně skvělé letní ceny na cestování po vlastech českých. Nabídka „Léto 2009“ bude platit od 21. června do 22. září.

- turistické jízdenky SONE+ budou bez změny ceny platit nejen o víkendu, ale i ve všední dny
- zlevní krajské síťové jízdenky REGIONet
- všechny vnitrostátní jízdenky mezi konkrétními stanicemi budou za loňské ceny

„Když nemají lidé na zahraniční dovolenou, umožníme jim levněji cestovat doma. Vyděláme na tom všichni. Lidé ušetří, my posílíme pozici na trhu a hlavně pomůžeme podnikatelům v regionech, kterým přivezeme nové zákazníky,“ vysvětluje letní strategii největšího železničního dopravce v zemi Tomáš Čech, vedoucí oddělení cenotvorby a prodeje ČD.

Cestujte se SONE+ i ve všední den: Nejvíc ušetří cestující, když pro rodinné a skupinové výlety využijí nejoblíbenější víkendovou turistickou jízdenkou SONE+ pro regionální vlaky. Ta bude letos v létě platit každý den. Za pouhých 150 korun tak nabízí dopravce celodenní putování osobními a spěšnými vlaky po celé naší vlasti ve skupině až pěti osob, kdy maximálně dva jsou starší 15 let.

REGIONet: S krajskou síťovou jízdenkou REGIONet, která platí ve zvoleném kraji jeden den, ušetří zákazníci v létě 34 %. Běžně stojí REGIONet 150 korun, přes léto za něj zaplatí jen 99 korun.

Loňské ceny pro každého: Celé léto lze zakoupit jakoukoli vnitrostátní jízdenku platnou mezi konkrétními stanicemi za ceny roku 2008. Uspořit tak zákazníci mohou nejen při jednotlivé cestě, ale také při pravidelném dojíždění na prázdninovou brigádu. Například měsíční jízdenka na vzdálenost 60 km vyjde v létě na 2 240 korun, tedy o 56 korun levněji než normálně. Žákovského jízdného, které o prázdninách neplatí, se změna nedotkne.

Bližší informace o letních nabídkách získáte na stránkách www.cd.cz/akvizice, www.cd.cz/regionet a www.cd.cz/sonet.

04. 06. 2009 „Polet'te“ vlakem do zahraničí (eTiket)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2922/>)

České dráhy pokračují v obsazování trhu v oblasti cestování do zahraničí a rozšiřují nabídku elektronických jízdenek tzv. eTiketů. Cílem je pokrýt destinace, kam nelétají nízkonákladové letecké společnosti a autem je to přece jen daleko. Dopravce se proto cíleně zaměřuje na turistická centra sousedních zemí, jako jsou Berlín, Vídeň, Budapešť, Hamburk, Salcburk nebo Krakov.

„Kombinace rychlosti, výhodné ceny a komfortních vlaků kategorie EuroCity je pro zákazníky atraktivní. Když k tomu přidáme jednoduchý nákup přes internet bez nutnosti přijít k pokladně na nádraží, je cestování vlakem do těchto destinací bezkonkurenční,“ vysvětluje výkonný ředitel pro marketing a komunikaci Aleš Ondrůj. „Lidé se pomalu vrací k osvědčeným turistickým cílům u našich sousedů, kam byli zvyklí jezdit třeba s rodiči. To je pro nás příležitost získat nové zákazníky.“ Nabídka zahraničních eTiketů na eShopu Českých drah se tak s létem rozšíří například o Hamburk, klimatické lázně Binz na Rujáně nebo o trasu Ostrava – Vídeň. S úplně novou nabídkou pro zpáteční jednodenní výlet mohou cestující počítat na trase Praha – Drážďany, a to dokonce ve druhé i první třídě.

Nové eTikety budou v prodeji od 1. července

- Praha – Hamburk za 39 EUR
- Ostrava – Vídeň za 19 EUR
- Praha – Binz na Rujáně za 39 EUR
- Praha – Drážďany – Praha za 22 EUR ve 2. třídě, za 33 EUR v 1. třídě
- Červencová nabídka ČD TIP

ČD TIP je speciální „low-costová“ zpáteční jízdenka Českých drah do vybraných destinací v České republice a zahraničí. Po červnové nabídce Praha – Vídeň – Praha za 19 EUR, nabídnou České dráhy v červenci ČD TIPy Praha – Berlín – Praha za 19 EUR. S ČD TIPem Berlín se mohou lidé vypravit některý červencový víkend do německé metropole a zpátky.

Do Berlína cestující odjedou v sobotu ráno vlakem EC 178 (odjezd v sobotu z Prahy hl.n. v 6:29, příjezd do Berlína Hbf v 11:19) a zpět se vrátí až v neděli odpoledne spojem EC 179 (odjezd v neděli z Berlína Hbf v 16:35, příjezd do Prahy-Holešovic ve 21:18).

Na víkendové spoje 4./5. července, 11./12. července a 25./26. července bude v prodeji vždy po padesáti ČD TIPech (celkem 150 na 3 víkendy). Na víkend 18./19. července, kdy v Berlíně koncertuje skupina U2, bude v prodeji rovná stovka zpátečních jízdenek. Nástup je možný také v Ústí nad Labem a v Děčíně. Prodej ČD TIPů Berlín zahájí České dráhy v pondělí 22. června ve 14:00. Ukončen bude v neděli 28. června, nebo po vyprodání kontingentu.

Aktuální nabídka mezinárodních eTiketů Českých drah (kromě výše uvedených novinek)

Slovensko

Prostřednictvím eShopu nebo kontaktního centra ČD na lince 840 112 113 je možné zakoupit jízdenky a rezervace na noční spoje mezi Českou republikou a Slovenskem. Nabízeny jsou se slevou SparNight. Cena jízdenky včetně místa v lehátkovém voze se 6 místy v oddíle je 463 Kč.

Rakousko

- Praha – Wien	517 Kč
- Praha – Linz	517 Kč
- Praha – Salzburg	517 Kč
- Brno – Wien	245 Kč

Maďarsko

- Praha / Brno – Budapest	517 Kč
---------------------------	--------

Německo

- Praha – Berlin	789 Kč
- Brno – Berlin	1 061 Kč
- Brno – Dresden	789 Kč
- Praha – Nürnberg	708 Kč
- Praha – München	789 Kč
- Plzeň – Nürnberg	626 Kč
- Plzeň – München	708 Kč

Polsko

- Praha – Warszawa	517 Kč
- Praha – Krakow	517 Kč

Slovinsko

- Praha – Ljubljana	789 Kč
---------------------	--------

Konečné ceny mezinárodních jízdenek v českých korunách se mohou nepatrně lišit, protože jsou fixně stanoveny v eurech a reagují na vývoj kurzu mezi korunou a eurem.

Uvedené nabídky platí pro jeden směr cesty v přímých vlacích do Rakouska, Maďarska, Německa a na Slovensko. Jízdenka do Lublaně zahrnuje jízdenku s místenkou Praha – Salcburk a jízdenku ze Salcburku do Lublaně. Nákup jízdenek je možný výhradně přes internet nebo telefonicky, a to nejdříve 2 měsíce a nejpozději 3 dny před uskutečněním cesty. Jízdenky je možné zakoupit buď jako jednosměrné nebo zpáteční – vždy s místem odjezdu v České republice. Počet míst v jednotlivých spojích je omezen.

Jak nakoupit na internetu nebo přes telefon

Nákup je velmi jednoduchý a probíhá podobně jako internetový nákup letenek či dalšího zboží. K realizaci transakce stačí pouze platební karta umožňující dle podmínek vydavatelské banky nákup na internetu, jde o karty MasterCard, Visa a Visa Elektron, nebo lze využít platebního produktu PaySec. Nákup přes telefon probíhá prostřednictvím kontaktního centra na lince 840 112 113, platit je možné navíc i kartou American Express a transakce není zatížena žádným dalším poplatkem. Cestující si jízdenku doma nebo v práci rovnou vytiskne, v případě telefonické transakce mu operátor

nabídne, jestli si přeje TeleTiket zaslat e-mailem, nebo si ho vyzvedne na pokladně v některé ze 40 určených stanic.

04. 06. 2009 Železniční koridor z Budějovic na hranice je hotov

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56947-zeleznicni-koridor-z-budejovic-na-hranice-je-hotov/>)

České Budějovice – Příhraniční část IV. tranzitního železničního koridoru je hotova. Trať z Českých Budějovic na česko-rakouské hranice v Horním Dvořišti procházela rekonstrukcí od listopadu 2007, skončení prací oznámila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Na 40kilometrovém úseku, jehož modernizace stála zhruba 1,2 miliardy korun, došlo k úpravám, jejichž nejviditelnějším důsledkem je zvýšení traťové rychlosti ze 70 na 100 km/h. Trať nicméně zůstává jednokolejná, což odpovídá intenzitě provozu, v němž převažují nákladní vlaky. Samotné optimalizaci předcházela v letech 2001 – 2002 elektrizace trati a rekonstrukce zabezpečovacího zařízení.

"Jedná se o další z významných projektů transevropské dopravní sítě. Právě dokončená optimalizace trati výrazně zlepšuje její technické parametry. Bude umožněna vyšší cestovní rychlost, po trati budou moci jezdit i soupravy s naklápěcími skříněmi," uvedl generální ředitel SŽDC Jan Komárek.

Díky předchozí nedávné rekonstrukci, kdy byla upravena i většina nádraží, nebyla právě skončená optimalizace příliš rozsáhlá. Nejzásadnější novinky jsou k vidění mezi Olmenicemi a Českými Budějovicemi. Stavbaři vyměnili železniční svrsek i spodek, obnovili odvodnění, přestavěli devatenáct mostů a zpevnili propustky. Tři stanice dostaly nová nástupiště, vznikly také nové protihlukové stěny.

Trať z Českých Budějovic na česko-rakouské hranice vede místy po trase nejstarší evropské kontinentální železnice – koňské dráhy z Budějovic do Lince. Samotný čtvrtý tranzitní koridor je součástí jedné z hlavních transevropských železničních magistrál. Ta vede ze švédského Stockholmu přes Berlín, Prahu, České Budějovice a rakouský Linec do italské Boloně. Na českém území vede z německo-českých hranic v Schöně až do Prahy souběžně s prvním koridorem, díky kterému byla trať již z větší části zrekonstruována. Mezi Prahou a Českými Budějovicemi v současnosti probíhají modernizační práce, které skončí až v příštím desetiletí.

04. 06. 2009 Albatros pojede "domů" – plzeňská Škoda slaví 150 let (498.022)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56633-albatros-pojede-domu-plzenska-skoda-slavi-150-let/>)

Plzeň – Oslavy 150 let Škody Plzeň ozdobí svou přítomností hned několik produktů této strojní společnosti. Zájemce o českou železnici může zaujmout především jízda historického vlaku vedeného lokomotivou 498.022 Albatros, který patří libeňskému depu, do svého "rodiště". V areálu Škody v Plzni bude historický vlak stát necelých pět hodin. Během akce Škoda Day si potom zájemci o dopravu budou moci prohlédnout místa, kde vznikají tramvaje 15T objednané pražským dopravním podnikem nebo lokomotivy 109E, které by se měly objevit v čele vlaků Českých drah.

Vlak vedený rychlíkovou parní lokomotivou Albatros, již vyrobila Škoda v roce 1947, odjede v sobotu 6. června z pražského Wilsonova nádraží v 8:03, po cestě zastaví na Smíchově, v Berouně, Rokycanech, v Plzni na hlavním nádraží a na Jižním Předměstí. Do areálu Škody má přijet v 10:30. Na zpáteční cestu se vydá v 15:20, z plzeňského hlavního nádraží odjede v 15:43 a na pražské hlavní nádraží dorazí v 18:00. Zpáteční jízdenka z Prahy nebo Berouna do Plzně a zpět vyjde na 400 korun, z Rokycan do Plzně a zpět na 100 korun, pro děti na polovinu.

V areálu Škody bude během dne k vidění vedle lokomotivy 109E například trolejbus 24Tr, brněnská tramvaj 13T, otevřeno bude několik výrobních hal a také vědecko-technické muzeum Techmania.

05. 06. 2009 Před 170 lety k nám přijel první parostrojní vlak (6. června 1839, Wien – Brno)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2924/>)

Před 170 lety, 6. června 1839, přijel na území dnešní České republiky první parní vlak. O měsíc později, 7. července 1839, byl zahájen provoz na 144 kilometrů dlouhé spojnici Vídně a Brna. Zatímco před 170 lety trvala cesta vlaku mezi Vídní a Brnem asi 4 a půl hodiny a maximální rychlost vlaku byla přibližně 30 km/h, dnes 150 kilometrů dlouhou trasu Vídeň – Brno překonají spoje pendolino za 1 hodinu 32 minut při maximální rychlosti 160 km/h. Slavnostní připomenutí výročí zahájení provozu se chystá na závěr června.

Za 170 let se železniční doprava výrazně změnila. Zatímco tehdy byla maximální rychlost osobního vlaku přibližně 30 km/h a nákladního dokonce jen 15 km/h, dnes jezdí na této trati moderní soupravy Pendolino nebo spoje EuroCity s lokomotivami Taurus rychlostí až 160 km/h. Průměrná rychlost z Vídně do Brna včetně zastávek pak dosahuje 98 km/h a v úseku Břeclav – Brno dokonce 107 km/h. Prvním vlakům trvala cesta z Břeclavi do Brna téměř tři hodiny, dnešní nejrychlejší vlaky ji dokáží urazit za 33 minut.

Také počet spojení je s počátky železnice nesrovnatelné. Tehdy spojoval Vídeň a Brno pouze jeden pár vlaků a několik spojů jezdilo pouze v části tratě. Dnes jezdí mezi Vídní a Brnem devět párů přímých vlaků EuroCity, pendolino nebo EuroNight a cestující mají na trati k dispozici velké množství dalších spojů. V blízkosti Brna jezdí příměstské vlaky v půlhodinových intervalech, EuroCity mezi Brnem a Břeclaví mají hodinový interval a k tomu je zde zavedena řada dalších rychlíků.

Jen velmi obtížně se dají srovnávat i první lokomotivy a vlaky s moderními soupravami. Zatímco první parní stroje měly výkon jen kolem 30 koňských sil, dnešní největší lokomotivy na této trati – rakouské Taurusy – dosahují výkonu až kolem 10 000 koňských sil. Také rychlost stoupla z přibližně 30 km/h na 230 km/h, které dokáže Taurus vyvinout na vhodné trati (rekord této lokomotivy je dokonce 357 km/h). Vagóny před 170 lety připomínaly kočáry. Neměly vytápění a zasklená okna byla pouze v 1. třídě. Naproti tomu jsou současné moderní soupravy EuroCity vybaveny např. klimatizací, komfortními sedačkami, uzavřeným systémem WC nebo zásuvkami 230 V pro napájení přenosné elektroniky (PC, mobilní telefony).

05. 06. 2009 Drážní úřad nařídil odstranit soukromou výhybku na trati do Vejprt (Měděnec)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57081-drazni-urad-naridil-odstranit-soukromou-vyhybku-na-trati-do-vejprt/>)

Praha - Drážní úřad nařídil Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) odstranit poškozenou výhybku ve stanici Měděnec na trati Chomutov - Vejprty, informoval Martin Roedl z Drážního úřadu. Výluka na trati, která kvůli výhybce trvá od počátku května, skončí podle SŽDC 13. června. Výhybka patří soukromé firmě, ta se však k její opravě neměla. Správa železnic výhybku, která vede na nepoužívanou vlečku, odstraní a nahradí ji rovnou kolejnicí. Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally bude oprava trvat zhruba tři dny.

Na trati, kde jezdí vlaky jen o víkendy, kvůli výhybce nastala kuriózní situace, která se ale může stát i jinde. Na šedesátikilometrové státní trati patří deset metrů kolejí se zmíněnou výhybkou soukromé firmě. Ta však na výzvy DÚ k nápravě škody nereagovala a nedostavila se ani k jednání s úřadem. Správa železnic do závazného rozhodnutí Drážního úřadu nemohla do soukromého majetku nijak zasahovat. Podle Hally existují desítky, možná stovky, soukromých úseků na státních tratích. Žádný případ ale nedošel tak daleko jako kauza Měděnec.

Podle katastru nemovitostí patří pozemek v Měděnci společnosti Finisterrae. V katastru je vyznačeno pět omezení pro nakládání s majetkem, mimo jiné exekuční příkaz k prodeji. Podle dřívějšího vyjádření šéfa DÚ Pavla Kodyma se o pozemky nyní soudí několik subjektů. Vítězi sporu poté SŽDC načítuje náklady na opravu.

České dráhy zprávu DÚ přivítaly. Cestující zatím musejí úsek Křimov - Vejprty překonávat autobusy. Za náhradní dopravu včetně dodávky pro cyklisty přitom dráhy dosud zaplatily přes čtvrt milionu korun. Mluvčí drah Petr Štáhlavský považuje za důležité, aby se vše podařilo dát do pořádku ještě před prázdninami. Provoz na trati zajišťují České dráhy ve spolupráci s německým partnerem Erzgebirgsbahn.

05. 06. 2009 Představujeme modro-žlutou „Zamračenou“ (749.039-4, AŽD Praha)

Zdroj: AŽD Praha s. r. o. (<http://www.azd.cz/home/detail-novinky/article/169/53/>)

Společnost AŽD Praha se obdobně jako ČEZ, Česká pošta a další zařadila mezi nové majitele reklamy na kolejích. Ve spolupráci s ČD a společností Railreklam byl vytvořen nový barevný kabát pro hnací vozidlo řady 749 039-4. Grafická úprava lokomotivy byla dokončena počátkem června a vozidlo je nyní v provozu na dopravním rameni Praha – Zdice – Písek – České Budějovice. „Zamračená“ ve firemních barvách se vedení společnosti a zaměstnancům představila v pondělí



8. června na čekací koleji před budovou AŽD. Další významnou akcí bude jízda v čele zvláštního vlaku u příležitosti slavnostního ukončení stavby „Racionalizace trati Zdice – Protivín“, které se uskuteční 23. června 2009.

05. 06. 2009 Tragédie ve Studénce: Vyšetřování vede k šéfům firem

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=638995>)

Studénka - Tragédie ve Studénce, kdy po pádu mostu před rozjetý rychlík Comenius zemřelo osm lidí a kolem osmdesáti jich bylo zraněno, vyústí zřejmě v monstrózní soudní proces. Podle znalce na mostní konstrukce Jiřího Studničky, který pracuje na klíčovém znaleckém posudku, by mohly padat i "velké hlavy". Důvodné obavy, že půjdou před soud, mohou mít podle něho i šéfové stavebních firem. Nejde jen o to, kdo 8. srpna 2008 dělal na stavbě, co neměl. Policie řeší, kdo všechno nese zodpovědnost za to, že to došlo tak daleko, že most při zasouvání nad trať nakonec spadl.

Je jisté, že nezůstane jen u obvinění inženýrů z firmy Bögl a Krýsl. Stíhání podle znalce hrozí i lidem z hlavní dodavatelské firmy ODS - Dopravní stavby Ostrava či lidem z moravskoslezského krajského úřadu, který prostřednictvím své společnosti zajišťoval dozor na stavbě. "Dva již obvinění inženýři byli první na ráně. Policie nyní řeší, jestli obviní i nejvyšší šéfy stavebních firem," řekl Aktuálně.cz znalec Jiří Studnička, který je přesvědčen, že zodpovědnost podle zákona má i hlavní dodavatel.

Nedostatky byly snad všude

Studnička působí na Katedře ocelových a dřevěných konstrukcí Fakulty stavební při ČVUT Praha. Severomoravská policie ho už osm měsíců zásobuje stále dalšími podklady k této mimořádné nehodě. Poslední materiály obdržel v úterý. "Zrovna jsme dali do pošty hotový dodatek k posudku, když přišla zpráva od policie, abychom ho ještě pozdrželi a vyjádřili se opět k dalším věcem," řekl expert. Během detailního zkoumání stavby dospěl k přesvědčení, že stavbaři ve Studénce chybovali na každém kroku. "Nedostatky byly snad všude. Příčinou pádu mostu byl celý soubor nedostatků," domnívá se. "Z hlediska širší odpovědnosti nejsou mimo hru ani lidé ze Správy železniční a dopravní cesty, v jejímž koridoru se most stavěl. Měli informace o změnách projektu a průběhu stavby," zdůraznil Studnička. Dodal, že zásadní nakonec bude, jak se vše odehraje u soudů.

Stavba nebyla složitá, ale podceněná

Proč kompetentní lidé tak málo sledovali rekonstrukci mostu, který byl v havarijním stavu? Studnička se domnívá, že pro stavební firmy, které dělají miliardové projekty, šlo spíše o malou a nezajímavou zakázku za pouhých šestadvacet milionů. "Nešlo také o nic složitého. Muselo jim to připadat jako dětský úkol. Asi to podcenili," míní znalec Studnička.

Je více než pravděpodobné, že policie nebude s vyšetřováním hotova ani rok po nehodě. "Jistě obviníme další lidi, ale asi to nebude dříve než za tři měsíce. Požádali jsme o další doplnění znaleckého posudku, který je pro posouzení odpovědnosti zásadní," řekl Aktuálně.cz novojičínský vyšetřovatel Jiří Jícha. Komu konkrétně obvinění hrozí, odmítl říct. "O tom teď nebudu spekulovat," řekl.

Obvinění inženýři dál pracují na stavbách

Krátce po havárii obvinil vyšetřovatel z obecného ohrožení dva inženýry subdodavatelské firmy Bögl a Krýsl - Zdeňka Malého a Oldřicha Magnuska. Policie jim vytýká, že neřešili závady na konstrukci, které vedly k narušení statiky a pádu mostu. Oba jsou na svobodě a dál pracují na významných stavbách. Právě firma Bögl a Krýsl dostala nedávno zakázku na obrovský most nad pražským Radotínem. Podle Studničky jde o největší ocelový most v Česku.

Obvinění inženýři odmítli, že by most ve Studénce spadl jejich vinou. K odpovědnosti se pochopitelně nemá ani nikdo jiný. "Vyšetřování je zdlouhavé a pro naše lidi nepřijemné. Ale věříme, že se nakonec ukáže, že jsme nebyli hlavními viníky," řekl Aktuálně.cz ředitel ostravské pobočky firmy Bögl a Krýsl Miroslav Kovalík. Potvrdil, že obvinění pracují na dalších stavbách. "Až do konce vyšetřování se nebudu k případu vyjadřovat," odpověděl Aktuálně.cz šéf hlavního dodavatele stavby ODS - Dopravní stavby Ostrava Tomáš Vítek na otázku, jestli připouští, že by mohl být kvůli nehodě postaven před soud.

Zástupci krajského úřadu, který byl jako investor rekonstrukce také zodpovědný za stavební dozor, opakovaně prohlásili, že nezjistili žádná pochybení. Dozorem pověřili svou společnost Správa silnic Moravskoslezského kraje. "Nezjistili jsme žádná pochybení," uvedl náměstek moravskoslezského hejtmana pro dopravu Miroslav Novák.

Šéfové Správy železniční a dopravní cesty rovněž odmítají, že by mohli mít na neštěstí podíl. Všichni tvrdí, že stavební firmy předem neoznámily, že budou s mostem manipulovat. Oprava mostu probíhala vedle trati. Spadl před rychlík ve chvíli, kdy ho subdodavatelská firma zasouvala zpět nad koridor.

Drážní inspekce nehodu stále šetří

Vleče se nejen policejní vyšetřování, ale nezvykle dlouho trvá i šetření Drážní inspekce. "Naše zpráva stále není hotová. Několikrát se přepracovávala," tvrdil mluvčí inspekce Zdeněk Neusar. Z předběžných závěrů vyplývá, že inspekce nezjistila v souvislosti s nehodou ve Studénce žádné zásadní systémové nedostatky. "Navrhujeme, aby měl stavebník povinnost zřídit a zajistit přímé telekomunikační spojení s výpravčím. I kdyby však toto opatření platilo už před nehodou, neštěstí by se tím asi nezabránilo," řekl Neusar.

Prvního července má být zprovozněn ve Studénce nový most přes koridor. Stavební firma ODS výjimečně upustí od slavnostního otevření.

06. 06. 2009 Škoda a jejích 150 let – od strojírný přes největší zbrojovku k překrásným lokomotivám

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56815-skoda-od-strojirny-pres-zbrojovku-az-ke-spickovym-lokomotivam/>)

Plzeň – Když hrabě Arnošt Valdštejn-Vartenberk nechal v roce 1859 v Plzni založit pobočku svých sléváren a strojíren, těžko mohl tušit, že tvoří zároveň firmu, která bude v budoucnosti takřka synonymem českých železnic i tuzemského zbrojařství. Nynější jméno k někdejší vartenberské fabrice patří až od roku 1869. Tehdy společnost koupil podnikatel Emil Škoda, který předtím v plzeňské strojírně pracoval jako hlavní inženýr. V dalších desetiletích svoji firmu rozšiřoval. Nejprve založil ocelárnu a odtud byl jen krůček ke zbrojovce. Zbrojní oddělení vzniklo v roce 1890 a ve chvíli, kdy vstoupilo Rakousko-Uhersko v roce 1914 do války, byla plzeňská Škoda (od roku 1899 akciová společnost) největším dodavatelem jeho armády. Toho se ale sám Emil Škoda již nedožil, zemřel v roce 1900.

Poválečná reorganizace

Po roce 1918 došlo v Plzni k zásadním změnám zaměření Škodovy továrny. Jako zbrojovka nemohla dále fungovat, po porážce Centrálních mocností se rozpadly dosavadní obchodní vztahy, které Škoda udržovala. A tak – i pod vlivem nového vedení, které bylo vytvořeno po vstupu francouzského zbrojařského koncernu Schneider v roce 1919 – začala v jejích halách vznikat celá řada dalších výrobků včetně lokomotiv. Dosud se Škoda zabývala pouze jejich opravami, lokomotivní oddělení existovalo od roku 1899. Vyráběla pochopitelně i leccos jiného, již od roku 1904 produkovala firma parní turbíny...



Po první světové válce – konkrétně v roce 1923 – si Škoda rovněž zaregistrovala firemní znak s okřídleným šípem. Toto logo se o dva roky později začalo objevovat rovněž na automobilech – Škodův koncern tehdy zakoupil upadající mladoboleslavskou továrnu Laurin&Klement.

První Škodou na kolejích byla parní lokomotiva řady 434.1, konkrétně stroj 434.1100, který je dodnes zachován jako provozní v majetku Národního technického muzea. Řada 434.1 ovšem byla původně rakouská, vyráběla se již od roku 1917, zprvu ale ve Vídni a v Praze. Od roku 1920 vznikala v Plzni i další lokomotivní řada, jejíž původ sahá ještě do rakouské éry – tzv. Všudybylky řady 354.1.

Docela nově vyvinutou lokomotivní řadu představila plzeňská Škoda až v roce 1923, jednalo se o nákladní lokomotivy řady 534.0 zvané Kremák s pojezdem 1'E a Škoda jich nejprve vyrobila 40 kusů. Vyráběla je rovněž libeňská továrna Breitfeld a Daněk, která dodala Československým státním drahám dalších 27 těchto lokomotiv. Později vznikaly také další série těchto strojů, které se nakonec ve výrobě udržely přes dvacet let.

Mikádo a další elitní stroje

V roce 1925 začala Škoda vyrábět jednu ze svých nejslavnějších lokomotivních řad – 387.0 Mikádo. Tato trojčtí rychlíková lokomotiva Meziválečná parní rychlíková lokomotiva postupně nahradila staré rakouské "Hrbaté" (řadu 375.0) i řadu 365.0, kterou vyvinula První československá továrna na stroje jako první československou lokomotivní řadu, jež ale neměla dostatečný výkon na vozbu těžkých rychlíků. Mikáda se vyráběla dvanáct let, v roce 1937 vznikla i poslední – a jediná dochovaná – lokomotiva tohoto typu s číslem 043. K vidění byly tyto stroje na všech významných tratích – z Prahy

přes Plzeň do Chebu, z Prahy do Děčína, Bratislavy i Přerova. Až na konci 40. let byla Mikáda po dodávkách neméně slavných Albatrosů a Šlechtičen stahována na méně významné tratě.



Ve 30. letech, současně s výrobou novějších sérií Mikád, začala Škoda Plzeň vyrábět další sérii těžkých rychlíkových lokomotiv, která byla určitou evolucí řady 387.0 a přinesla řadu novinek. Nové lokomotivy 486.0 dostaly přezdívku Zelený Anton a pohled na jediný dochovaný stroj tohoto typu na první pohled naznačuje, že je určitým mezistupněm mezi předválečným Mikádem a poválečnými rychlíkovými lokomotivami. Antony se ale – i díky svému malému počtu (k sedmi škodovským vyrobila další dva stroje ČKD) – nedočkaly výrazného rozšíření. Čtyři z nich vozily především rychlíky na hlavní trati Praha – Česká Třebová, zbytek působil na Slovensku.

Pro potřeby rychlíkové vozby vzniklo v Plzni také několik unikátů. Jedním byla lokomotiva 386.001, která vycházela z řady 387.0, po vzoru německých expresních lokomotiv byla ale oplášťovaná, aby měla co nejmenší aerodynamický odpor. Druhou předválečnou zajímavostí byla řada 399.0. Stroje založené na Mikádech byly sice konstrukčně jednodušší, ale extrémně výkonné, jejich maximální povolená rychlost činila 130 km/h (poslední série Mikád mohly jezdit nanejvýš 120kilometrovou rychlostí, běžně byly předválečné rychlíkové lokomotivy konstruovány na 100–110kilometrovou rychlost). Šestikusová série vznikla v roce 1939 pro litevské železnice. Poté, co Litvu obsadilo/osvobodilo Německo, putovaly tyto plzeňské skvosty do Hamburku a později se dostaly zpět k tehdejšímu protektorátním železnicím.

V součinnosti s ČKD vyráběla ve 30. letech Škoda také rychlíkové tendrovky řady 464.0 a v předchozím desetiletí "Bejčky" řady 423.0, ani jednu z těchto řad však nelze – přinejmenším ne zcela – připsat "na vrub" Škodě.

Elektricky na kolejích i silnicích

Zcela "škodováckou" záležitostí byly naopak meziválečné elektrické lokomotivy. Pomineme-li již před 1. světovou válkou elektrizované jihočeské lokálky z Tábora do Bechyně a z Rybníku do Lipna, staly se ve 20. letech prvními českými elektrizovanými tratěmi pražské spojky. Jejich elektrizace měla alespoň částečně odstranit kouř z centra Prahy, a pro přetahy vlaků tak bylo zapotřebí objednat elektrické lokomotivy. Škoda dostala zakázku na lokomotivy E466.0, které vyráběla od roku 1927, určené pro přetahy osobních vlaků, a nákladní posunovací lokomotivy řady E424.0. Pro přetahy vlaků vyrobila Škoda dále akumulátorové lokomotivy řad E416.0 a E417.0.

Ve druhé polovině 30. let vznikaly ve Škodě také trolejbusy. Praha, jako první československé město s pravidelnou trolejbusovou dopravou, oslovila hned několik strojíren. Škoda dodala celkem sedm vozidel typu 1Tr a 2Tr.

Krátkou kapitolou byla škodovácká produkce dieselových kolejových vozidel. Jednalo se vesměs o motorové vozy. Vedle slavného Modrého šípu (M274.0), který obsluhoval řadu expresních spojů mezi velkými městy, to byla zejména řada lehkých regionálních motorových vozů řady M130.1, které se staly základem poválečných Hurvínků od ČKD a nejrozšířenější předválečnou "motorákovou" řadou.

Co bylo za protektorátu

V roce 1939 došlo hned ke dvěma změnám vlastníků společnosti. Nejprve prodal Schneider své akcie československým bankám, ty po začátku války o firmu přišly ve prospěch koncernu Reichswerke Hermann Göring.

Druhá světová válka postupně v plzeňské Škodě omezila všechny výroby kromě zbrojní. Zbraně ve velkém vyráběla firma již před válkou pro kvapně sílící československou armádu, ale její mistrovské výrobky nakonec padly do rukou nacistům. Není divu, že tak neunikla pozornosti Spojenců a v dubnu 1945 zdevastoval její areál nálet. Přibližně v první polovině okupace ovšem stále vznikaly v Plzni i dopravní prostředky – zejména trolejbusy, například stroje 3Tr určené přímo pro Plzeň a také lokomotivy, o které jevil zájem Německé říšské dráhy (DR).

Po válce se Škoda začala sbírat z ruin a vracet se ke strojírní výrobě. V prosinci 1945 vyjela z plzeňské továrny první poválečná lokomotiva. Překvapivě se jednalo o řadu 523.0, která se v mnoha sériích vyráběla již od 20. let. Nutno ovšem dodat, že poválečná Škoda byl poněkud jiný podnik než před rokem 1939. Jeho vlastnictví totiž usurpoval stát, a tak lokomotivy již nevyjížděly z akciové společnosti, nýbrž z národního podniku.

Albatros a Šlechtična – nová elita českých kolejí

V roce 1946 opustila továrnu první lokomotiva nové výkonné rychlíkové řady 498.0 Albatros charakteristické pro její modré zbarvení. Albatrosy, které nezapřely svůj původ v Zelených Antonech, začaly postupně nahrazovat stárnoucí předválečná Mikáda na prestižních trasách z Prahy do Přerova a Bohumína a z Prahy do Brna a Bratislavy. Později bývaly k vidění také například na Západním expresu, který vodily z Prahy do Chebu. Ze 40kusové série těchto lokomotiv se dodnes zachovaly dvě – číslo 022 patřící Českým drahám a 014 v majetku Národního technického muzea.



Po skončení výroby Albatrosů 498.0 v roce 1947 začaly ve Škodě vznikat lokomotivy řady 475.1. Jejich označení napovídá, že jezdily pomaleji než výkonné Albatrosy – byly určeny především pro lehčí rychlíky a osobní vlaky. Jednalo se o mimořádně masivní dodávku, ČSD si totiž objednaly 172 kusů těchto lokomotiv, čímž výrazně převýšily jakoukoli jinou svoji dosavadní zakázku realizovanou u Škody. I díky tomu se zachoval relativně vysoký počet čtyř Šlechtičen, které lze dodnes vidat v čele historických vlaků v Česku i na Slovensku. Šlechtičny se dostaly také na zcela neobvyklé místo – do Severní Koreje v rámci poválečné pomoci tomuto komunistickému státu.

Škoda po komunistickém převratu

Na konci 40. let vyprojektovala Škoda také nový trolejbus 6Tr, na tento typ postupně navazovaly další, u nichž se postupně zvyšovalo číslo. Plzeňská firma se v době centrálně řízené ekonomiky stala jediným československým výrobcem trolejbusů, přičemž zejména s typem 14Tr, ale i staršími je možné dodnes se setkat ve většině zemí někdejšího sovětského bloku.

Tři roky po válce začala Škoda vyrábět také nové elektrické lokomotivy. Jednalo se o malé série pro důlní dráhy v severních Čechách.

Krátce před skončením výroby Šlechtičen začala ve Škodě v roce 1950 vznikat další řada parních lokomotiv – tentokrát nákladních – 556.0. Jednalo se o největší lokomotivní sérii vyrobenou pro ČSD v Plzni, vzniklo 510 strojů a výroba trvala až do roku 1958. Nelze ovšem říci, že by na těchto Štokrech měla Škoda výhradní zásluhu. Lokomotivy byly totiž výrazně inspirovány staršími lokomotivami řady 555.0, které se za války vyráběly v Německu a v rámci poválečných reparací se dostaly i do Československa. Dodnes je zachováno několik Štokrů, které se objevují i v čelech historických osobních vlaků. Ostatně ačkoli byla řada 556.0 původně určena především pro nákladní vozbu, nebyl vzácností ani její výskyt v čele osobních souprav.

Rekordní Albatrosy a konec parní trakce v Plzni

Současně se Štokry vznikaly ve Škodě další dvě lokomotivní řady. Dosavadní flotilu rychlíkových Albatrosů rozšířila patnáctikusová série strojů 498.1 z let 1954 a 1955, které jsou na první pohled od "nulkových" Albatrosů odlišitelné díky menším usměrňovacím plechům a tmavšímu modrému odstínu. Na první pohled jsou "jedničkové" Albatrosy podobné spíše Štokrům, ačkoli měly jiný počet hnacích soukolí a samozřejmě byly v provozu mnohem lépe udržované. ČSD si je totiž objednaly pro elitní rychlíky z Prahy do Košic, až později se začaly objevovat mezi Prahou a Bratislavou a také na trati Praha – Plzeň. Albatros 498.106 je držitelem dodnes platného (a stěží překonatelného) rychlostního rekordu parní lokomotivy v Československu. V roce 1964 totiž tento stroj na velimském okruhu dosáhl rychlosti 162 km/h. Právě Albatros 106 je jedním ze dvou zachovalých strojů svého typu, druhým je lokomotiva 498.104, která patří slovenským železnicím.

Ačkoli poslední parní lokomotivou vyrobenou ve Škodě – a zároveň v celém Československu – byl pochopitelně Štokr, poslední vyvinutou řadou parních lokomotiv byla Rosnička 464.2. Vznikly pouze dva kusy těchto tendrovek, které měly podle původního záměru vozit lehčí rychlíky a osobní vlaky. Dodnes se dochoval toliko jeden exemplář.

Budoucnost se skrývá v elektřině

Tvrzení, že Štokry, jedničkové Albatrosy nebo Rosničky vznikaly ve Škodě, není zcela přesné – společnost totiž v roce 1951 "obdržela" název Závody V. I. Lenina a místo okřídleného šípu se na jejích výrobcích objevil podivný znak s červenou hvězdou. Pod novou značkou začaly ve Škodě vznikat první velké série elektrických lokomotiv. V rámci centrálně plánované ekonomiky totiž byla do Plzně "přidělena" výroba strojů právě pro závislou trakci, zatímco dieselové lokomotivy vznikaly v pražské ČKD.

V době, kdy ještě naplno běžela výroba parních lokomotiv, začaly v roce 1952 opouštět brány Škody první stejnosměrné elektrické lokomotivy typu E499.0 (dnes je to řada 140). Stokusová série lokomotiv

známých jako Bobiny vznikala šest let. První československý elektrický rychlík táhla Bobina v březnu 1953 z Žiliny do Vrútek, v úseku z Prahy do České Třebové jel první vlak vedený Bobinou v listopadu 1957 (z Prahy do Košic se začalo elektricky jezdit až v roce 1961). Lokomotiva E499.0 byla první československou lokomotivou schopnou provozu pod trolejemi se stejnosměrným proudem o napětí tři kilovoltů, do jisté míry se jednalo o licenci švýcarských lokomotiv řady 4/4.



Určitou "odbočkou" od elektrických lokomotiv pro hlavní trati a výkonných parních lokomotiv bylo v letech 1956 – 1957 vytvoření čtyř kusů lokomotivní řady E469.0. Jednalo se o stroje určené k provozu na elektrizovaných lokálkách z Tábora do Bechyně a z Rybníku do Lipna. Na nich bylo trakční napětí 1,5 kV, staré stroje z počátku století ale již bylo třeba nahradit. Lokomotivy řady E469.0 (po změně značení lokomotivních řad na konci 80. let se z nich stala řada 100) vydržely v provozu až do roku 1996, jsou dnes k vidění v tábořském depu a v muzeu v Lužné.

Před završením řady E499.0 (po roce 1988 se z ní stala řada 140) začala Škoda vyrábět další – stroje E499.1 (141). Jednalo se o evoluci původních Bobin, kde ale již byly licencované části nahrazeny původními i československými. Na konci 50. let představila plzeňská továrna také lokomotivy pro Sovětský svaz a Severní Koreu. Do SSSR začala Škoda dodávat elektrické lokomotivy řady ČS2 v roce 1964, během osmi let jich vzniklo přes 600. Z lokomotiv pro SSSR byla odvozena také řada těžkých nákladních šestnápravových lokomotiv E669.0 a na ni přímo konstrukčně navazujících E669.1, 2 a 3 (dnes 180 – 183) pro ČSD. Další exportní lokomotivy putovaly do Bulharska, kde se s nimi cestující setkávají dodnes.



Druhý systém

V 60. letech se ve vztahu k československým kolejím soustředila Škoda na vývoj lokomotiv pro nový trakční systém. Protože se jižní část republiky začala elektrizovat jinak než severní (na jihu je 25 kV střídavě, na severu 3 kV stejnosměrně), bylo potřeba vyvinout lokomotivy schopné jezdit pod novým elektrickým systémem. K tomuto účelu byly po experimentálních strojích S479.0, S479.1 a S699.0 vytvořeny designově mimořádně zajímavé Laminátky řady S489.0 (po změně značení řada 230). Série 110 kusů vznikla v letech 1966 – 1967. Další (vylepšené) Laminátky vznikly v letech 1968 – 1969 a od ČSD dostaly označení S499.0 (240).



Bez novinek se neobešla ani stejnosměrná trakce. Škoda totiž začala konstruovat další upravené Bobiny řady E469.1 – E469.3, které měly změněné převody tak, že byly vhodné pro vozbu nákladních vlaků. Dodnes se jako řada 121 (posléze i 122 a 123) objevují asi nejčastěji ze všech stejnosměrných lokomotiv v čele nákladních souprav.

Dvousystémová perla z Plzně

V 70. letech se Škoda začala soustředit na vývoj dvousystémových lokomotiv. Během příprav docela nové řady, která již měla odpovídat standardům lokomotiv 2. generace, vznikla experimentální lokomotiva E469.3030, která během testů na okruhu ve Velimi dosáhla rychlosti 219 km/h, a stanovila tak dodnes platný český lokomotivní rekord. Výsledkem práce na dvousystémové lokomotivě ovšem byla řada ES499.0 (později 350). Jednalo se doslova o stroj budoucnosti, lokomotiva dosahovala až 160kilometrové rychlosti a vedení těžkých mezistátních expresů jí nečinilo vážnější problém – samozřejmě pokud se rozjela, protože lokomotivy známé jako Gorily, Fény nebo Esa (resp. Esa nulky) nikdy neoplývaly vysokou spolehlivostí a ačkoli se i dnes objevují v čele elitních vlaků v Česku i na Slovensku, nezřídka se místo ní zjeví náhradní stroj.



V 70. letech se ve Škodě také vyráběly poněkud hybridní univerzální lokomotivy E479.0. Dnes jsou všechny majetkem ČD Cargo, ale dříve se běžně objevovaly v čelech osobních vlaků. Stejnosměrné stroje s maximální rychlostí 100 km/h rozšiřovaly od roku 1977 flotilu ČSD. Kombinovaly v sobě techniku lokomotiv I. a II. generace, což může být patrné i na jejich specifickém vzhledu, díky kterému si vysloužily přezdívky Hrbatá či Velbloud. Vedle ČSD se odběratelem lokomotiv E479.0 stala společnost Doly Nástup Tušimice.



Na počátku sedmého desetiletí 20. století vznikly ve Škodě také posunovací lokomotivy zvané Žehličky, které se používají dodnes. Je možné setkat se s nimi také v čele lehkých nákladních

i osobních vlaků, a to pod trakčním vedení 3 kV stejnosměrně, 25 kV střídavě i na trati Tábor – Bechyně, která má v troleji stejnosměrný proud o napětí 1,5 kV stejnosměrně.

V letech 1975 – 1981 vyrobila Škoda pro ČSD novou řadu univerzálních střídavých lokomotiv S499.02 (242). Ačkoli se tyto stroje známé jako Plecháče objevují především v čele osobních vlaků, před oddělením nákladní a osobní dopravy se dělily se staršími Laminátkami o osobní i nákladní dopravu. Jakkoli vypadají Plecháče obyčejně a při čelním pohledu jsou k nerozeznání od mnohem starších Bobin, technicky jsou poněkud pokročilejší a představují vrchol škodoväckých elektrických lokomotiv I. generace. Celkem vzniklo 86 Plecháčů.



Od roku 1978 vyráběla plzeňská Škoda další "elitní" lokomotivní řadu určenou pro významné rychlíky na hlavních tratích – E499.2 (později 150/151). Vnější design je shodný se staršími Gorilami, jsou ale pouze jednosystémové. V původním provedení byla jejich maximální rychlost omezena na 140 km/h a vodily elektrické expresy mezi Prahou a Ostravou, resp. Prahou, Žilinou a Košicemi. Zejména po rekonstrukcích na začátku 90. let, kdy byly některým z těchto 27 lokomotiv známých jako Krysy, Potkani nebo (podle žluto-zeleného zbarvení) Banány upraveny převody tak, aby dosahovaly až 160kilometrové rychlosti, začaly být tyto rychlíkové lokomotivy poněkud nespolehlivé a podobně jako Gorily se na jejich vlcích nezdávka objevovaly náhradní stroje.

Poslední desetiletí velkovýroby s Peršingy a Esy

Oněmi náhradami většinou bývají stejnosměrné stroje řady E499.3 (163/162) nebo dvousystémové lokomotivy ES499.1 (363/362). Ty se spolu se střídavými lokomotivami S499.2 (263), které jsou rozšířeny spíše na Slovensku, a česko-německými dvousystémovými ES499.2 staly dosud posledními lokomotivními řadami od Škody, které jezdí po českých kolejích.

Základem byla řada ES499.1 přezdívaná Eso vyráběná mezi lety 1984 a 1990. Jedná se o univerzální stroje, které se v počtu 181 kusů staly vůbec nejpočetnější jednotnou řadou elektrických lokomotiv u nás. Pro potřeby osobní dopravy byly na začátku 90. let některé z těchto strojů upraveny jako řada 362 na rychlost 140 km/h (běžná maximální rychlost původních lokomotiv ES499.1, posléze 363, činí 120 km/h), další obdobné úpravy probíhají v současné době.



Od řady ES499.1 byly odvozeny vypuštěním jejich střídavé části stejnosměrné lokomotivy E499.3 (nově 163). Vyráběly se v letech 1984 – 1986 a potom ve vylepšené verzi (řada 162) v letech 1990 – 1991. Celkem vzniklo 120 těchto lokomotiv přezdívaných Peršing (podle prvotní nespolehlivosti – měly podobně jako americké rakety "rychlý start a krátký dolet"). Vedle Peršingů vytvořila Škoda v letech 1986 – 1988 méně početnou řadu střídavých lokomotiv S499.2 (velmi záhy po vstupu do služby byly přeznačeny na řadu 263). ČSD obdržely deset těchto strojů, další plánované série se již neuskutečnily.

Na konci 80. let vznikla ještě jedna nevelká série odvozená od řady ES499.1. Po elektrizaci celé tratě z Prahy přes Děčín do Drážďan se ČSD i německé DR začaly poohlížet po dvousystémových lokomotivách, které by dokázaly jezdit pod českým stejnosměrným systémem i pod německým střídavým systémem, který je však odlišný od toho jihočeského. Výsledkem byla zakázka pro Škodu na 35 lokomotiv, první firma dodala v roce 1988, zbytek o tři roky později. U ČSD byly nejprve označeny jako řada ES499.2, posléze 372 (část z nich byla zrekonstruována pro rychlost 160 km/h a stala se z nich řada 371), u DR jako řada 230, u DB posléze 180. Dodnes se tyto stroje objevují v čele mezistátních Eurocity i nákladních vlaků mezi Prahou, resp. Děčínem a Drážďany.

Porevoluční tápání

Tím se železniční historie Škody Plzeň prozatím završila. Během 80. let vyvíjela sice Škoda novou lokomotivu III. generace s asynchronním motorem, jedinou uskutečněnou lokomotivní zakázkou po skončení dodávek lokomotiv 162 pro ČSD ale byly čtyři kusy nákladní lokomotivy 184.5 pro severočeské doly a stejný počet posunovacích strojů řady 114.5 pro téhož zákazníka.

Po roce 1989 se Škodě rozpadla tradiční odbytiště, její trolejbusy ani lokomotivy již neputovaly po celém východním bloku v rámci RVHP. Přesto mělo vedení společnosti, jež přešla "po česku" na začátku 90. let do soukromého vlastnictví, smělé plány. Investiční akce ale skončily neslavně a v roce 1999 stanula tehdejší Škoda, a. s. před bankrotem, zatímco její dosavadní generální ředitel Lubomír Soudek byl obviněn z poskytování nevýhodných úvěrů své firmě Nero. Soudek byl později soudem osvobozen, plzeňský podnik se ovšem řítit do zkázy. Situaci nakonec vyřešil vznik nové akciové společnosti Škoda Holding, do níž byly převedeny perspektivní obory z krachující Škody, a. s. – dopravní a energetické strojírenství. Zbytek skončil v roce 2001 v konkursu. Škodu Holding koupila v roce 2003 společnost Appian s neznámými vlastníky. To jí nicméně nezabránilo postupnému ovládnutí železničních strojíren v Česku.

Škoda jako dominantní železniční výrobce

Ve 21. století se Škodě začalo blýskat na lepší časy, dostala totiž řadu dopravních zakázek. Vedle dvaceti tří systémových lokomotiv řady 380 pro České dráhy, které v současné době procházejí zkouškami a pravděpodobně v roce 2010 se objeví v čele prvních vlaků, jsou to tramvaje pro Prahu, Brno nebo polskou Vratislav. Mezi její produkcí nechybí ani metro, které Škoda rekonstruuje pro Prahu, nebo tradiční trolejbusy. Škoda navíc po nákupu krachující Vagonky Studénka začala profitovat na prodeji dvoupatrových elektrických jednotek, které zakoupili vedle Českých drah také železniční dopravci na Slovensku a v Litvě. Škoda získala v roce 2008 pod svá křídla také společnost MOVO, která se zabývá opravami železničních vozů včetně nákladných rekonstrukcí, které si u ní dvakrát objednaly České dráhy. V témž roce koupila Škoda také firmu PARS Nova, která pro ČD rekonstruuje motorové a řídicí vozy.

Od lokomotiv řady 380 si Škoda leccos slibuje. Kvůli velkým zpožděním s dodávkou (původně měla být lokomotiva hotova již předloni) se ale Škodě postupně uzavírá jeden trh za druhým, neboť železniční dopravci například v Maďarsku i Polsku modernizují svůj vozový park prostřednictvím lokomotiv Siemens – a tak hrozí, že jediným odběratelem lokomotiv od Škody zůstanou České dráhy.



Ať ale čeká Škodu jakákoli budoucnost, je jisté, že se přes řadu otřesů dožila 150 let od svého založení – a že oslavy budou velkolepé.

06. 06. 2009 Vlaky z Vídně jezdí již týden s velkými zpožděními

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57167-vlaky-z-vidne-budou-jezdit-do-konce-cervna-s-velkym-zpozdenim/>)

Vídeň – Vlaky na trati mezi Vídní a Břeclaví nabírají již déle než týden zhruba třičtvrtěhodinová zpoždění. Omezení, které zpoždění způsobuje, potrvá nejméně do konce června. Počítat s tím musí zejména cestující, kteří chtějí využít některé z vlaků Eurocity, které jedou z Vídně přes Břeclav a Brno do Prahy nebo přes Břeclav a Přerov do Ostravy a dále do Polska. Důvodem zpoždění je porucha zabezpečovacího zařízení u vídeňské stanice Süssenbrunn. V pátek 29. května tam spadlý strom poškodil troleje a zabezpečovací zařízení, vlaky jsou proto ve vídeňském uzlu vedeny odklonem a nezastavují ve stanici Simmering.

Se zpožděním přijíždějí z Vídně do Česka vlaky EC 172 Vindobona jezdící z Vídně přes Prahu do Hamburku, EC 378 Carl Maria von Webber z Vídně přes Prahu a Berlín do Binzu, SC 14 Smetana, SC 16 Antonín Dvořák a EC 70, 72, 74 a 76 jezdící z Vídně do Prahy a také EC 102 Polonia a 104 Sobieski z Vídně přes Ostravu do Varšavy. Cestující ve vlacích do Vídně musí počítat s tím, že i když z Břeclavi odjede jejich spoj včas, dostanou se do cíle nejméně s půlhodinovým zpožděním.

Termín dokončení oprav se již několikrát posunoval. Po nehodě předpokládaly Rakouské spolkové dráhy, že bude trvat nanejvýš několik dní. V současné době uvádějí, že bude zabezpečovací zařízení ve stanici Süssenbrunn opraveno nejdříve 26. června.

07. 06. 2009 Jančura mění strategii. Všechny vydělané peníze použije na vlaky

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37370740-jancura-meni-strategii-vsechny-vydelane-penize-pouzije-na-vlaky>)

Student Agency potřebuje peníze na železnici a tak změnila růstovou strategii na ziskovou. Šéf a majitel Student Agency Radim Jančura se rozhodl k radikální změně strategie své firmy. Z firmy, která loni vydělala dvacet milionů, chce letos "vyždímat" pětinasobek, aby dosáhl svých plánů, které

ma s rozjetím žlutých vlaků. Student Agency zaměří veškerou svou pozornost na podnikání ve vlakové dopravě. Žádné nové linky, žádné velké investice do autobusů, vše půjde na žluté vlaky.

Jančura: Půjdeme po zisku

„Ano. Změnili jsme strategii. Ze strategie růstové jdeme do strategie ziskové. Měníme firmu, aby letos vydělala nad sto milionů a zatím se nám to i v krizi daří," říká Jančura. Dodává, že dříve ho jen jedna nově zavedená autobusová linka v nákladech stála desítky milionů korun.

Vydělané peníze použije jako vklad na nakoupení vlaků, kterými chce zaplnit české koleje. „Jako vklad je to dostatečné. Žádný dopravce na světě totiž nekupuje vlaky v hotovosti. Spočítali jsme, že jsme schopní s naším partnerem ročně koupit vlaky za pět až deset miliard korun," říká Jančura, který se spojil s francouzským dopravcem Keolis, který mu má v útoky na české koleje pomoci.

Bohatý investor

„Přesto, že je to bohatý investor, musíme ale přidat peníze i my," vysvětluje Jančura změnu strategie firmy. Společně už také oba dopravci soutěží o tratě v Libereckém kraji na provozování Jizerskohorské železnice, kde nabízí osmnáct souprav za zhruba miliardu korun.

„Možná je to i trochu umanutost, ale vlaky bych dělal, i kdybych na nich měl prodělavat," dodává Jančura, který se minulý týden spojil s konkurencí, aby napadli postup státu. Ten totiž chystá pronajmout rychlíkové tratě Českým drahám na příštích deset let.

08. 06. 2009 Student Agency odstoupila od souboje o regionální vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/student-agency-odstoupila-od-souboje-o-regionalni-vlaky-pkk-/eko-doprava.asp?c=A090608_081745_eko-doprava_pin)

Žluté vlaky dopravce Student Agency zůstanou dál jen na papíře. Firma se na poslední chvíli rozhodla, že se neúčastní výběrového řízení na provozování dotovaných osobních vlaků na části území Libereckého kraje. Důvodem jsou její informace, že České dráhy nabídnou v tendru podnákladovou cenu. "Poslední dva týdny jsme soustavně varováni, že dumpingová cena Českých drah bude opět výsměchem rovné soutěži. Na takové frašce se nebudeme podílet," vysvětluje provozní ředitel Student Agency Jan Paroubek. Firma podala přihlášku do soutěže společně s francouzským dopravcem Keolis.

České dráhy s tímto nařčením ostře nesouhlasí. "Obviňovat České dráhy v souvislosti s údajným odstoupením Student Agency z tendru je nehoráznost. SA nemůže znát ceny, s kterými ČD do tendru vstupují, leda že by tato společnost jednala nezákonně a získávala informace nelegální cestou," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podle něj není získání informací o ceně možné, protože termín podání přihlášek byl dnes v 9 hodin a otevírání obálek v 11 hodin, tedy později než prohlášení společnosti Student Agency.

Po otevření obálek je zřejmé, že nabídku podaly tři společnosti. Kromě Českých drah to jsou ještě firmy Arriva a Viamont. Cenu však zatím nezveřejnily. Čekají, až tuto informaci podá Liberecký kraj, který zakázku zadával.

Nízké ceny jsou podle SA podvod

Student Agency předpokládá, že výsledek tendru skončí podobně jako výběrové řízení na provozování rychlíků mezi Plzní a Mostem a Pardubicemi a Libercem, které vypsal ministerstvo dopravy před třemi lety. Tehdy vyhrály České dráhy, které však podle konkurentů nabídly dumpingovou cenu odpovídající 15 procentům skutečných nákladů. "České dráhy mohou krýt ztráty prostřednictvím úhrad z ministerstva dopravy na rychlíkové spoje, u nichž úřad neprověřuje náklady. Je to iracionální systém vymykající se kontrole," tvrdí obchodní ředitel Student Agency Jiří Schmidt.

Šéf firmy má pro případný dumping drah jednoduché měřítko: "Dráhy zveřejnily, že za provoz zastaralých motoráků požadují úhradu ve výši 136 korun za kilometr. To pro rok 2012, který je předmětem soutěže, odpovídá ceně 152 Kč/km. Bude-li nabízená cena za provoz moderních vozidel obdobná nebo nižší, jedná se jednoznačně o podvodné chování," vypočítává Radim Jančura. Pokud by se tento předpoklad potvrdil, bude Student Agency požadovat přezkoumání kalkulací drah a případně se domáhat nápravy. Přesný postup prozkoumávají právníci.

ČD: Společnost se snaží zviditelnit

"Údaje o 136 korunách za kilometr nejsou pravdivé, v loňském roce byla v Libereckém kraji naše nákladová cena 110 korun za kilometr. Ta mohla být díky úsporám dále vylepšena," uvedl Štáhlavský. "Naše cena je ekonomicky odůvodnitelná. Snižuje ji efektivnější využití personálu a nová vozidla,

jejichž provoz je levnější," dodal. Podle něj využívá Student Agency mediální napadání Českých drah pouze ke své prezentaci. "Firma zatím není schopna uvést jakýkoli železniční projekt v život - využívá této problematiky pouze ke svému zviditelňování." "Ohlašovaným vlakem HighJet mezi Prahou a Ostravou se neustále opírala o popularitu spoje SC Pendolino Českých drah, ani tento projekt se nakonec neuskuteční. Doslova krachem skončil projekt SA s konkurenčními autobusy na této lince, které byly společností prezentovány jako konkurence, která odláká značnou část cestujících z vlaků SC Pendolino," dodal Štáhlavský.

08. 06. 2009 Německá pendolina jezdí bez naklápění a nabírají zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57297-nemecka-pendolina-jezdi-bez-naklapeni-a-nabiraji-zpozdeni/>)

Berlín – Některá německá diesellová pendolina, tedy jednotky s naklápěcí technologií umožňující rychlejší projíždění oblouků, jezdí v současnosti pomaleji. Německé dráhy (DB) se totiž rozhodly u 150 vlaků ze série svých novějších pendolin řady 612 naklápěcí technologii dočasně nepoužívat. Podle rozhodnutí spolkového drážního úřadu je před obnovením provozu naklápění pendolin řady 612 nutné vyměnit jednu ze součástí, která ho umožňuje. Na některých linkách proto nabírají vlaky drobná zpoždění, informovaly Německé dráhy na svém webu.



Omezení se dotklo 150 z celkových 192 diesellových jednotek řady 612, které DB vlastní. Netýká se starších pendolin řady 610. Podle informací Německých drah se omezení nedotkne provozu pendolin na trati Norimberk – Hof – Drážďany, která vede z velké části podél německo-českých hranic. Se zpožděními, která způsobí pomalejší jízda vlaků, musí cestující počítat na tratích v zemích Bavorsko, Sasko, Sasko-Anhaltsko a Durynsko. DB zatím neinformovaly, kdy porouchané součástky vymění.

Jednotky řady 612 vyrobil na konci 90. let Bombardier a jsou nasazovány na rychlých regionálních vlacích na neelektrizovaných tratích. V roce 2004 se německá pendolina nakrátko objevila také v bílém laku dálkových vlaků DB, jezdila jako Intercity mezi Norimberkem a Drážďany. Německé dráhy dále vlastní několik desítek starších diesellových pendolin řady 610 a 611. V dálkové dopravě se v Německu vyskytují elektrické soupravy ICE-T a diesellové ICE-TD, které rovněž používají naklápěcí techniku.

08. 06. 2009 Čeští cestující si díky Českým drahám a ÖBB mohou poprvé vyzkoušet rychlovlak railjet (15. 6.)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2925/>)

Rakouský rychlovlak railjet vyráběný společností Siemens pojede příští pondělí 15. června napříč Moravou do Ostravy, kde se bude konat tradiční veletrh drážní techniky a služeb pro železniční a městskou kolejovou dopravu Czech Raildays 2009. České dráhy se proto dohodly se svým rakouským partnerem ÖBB a pokud zítra získají souhlas Drážního úřadu budou na tuto jízdu prodávat speciální místenky, aby si soupravu mohli vyzkoušet také čeští cestující.

Railjet by měl jet v pondělí 15. června po trase Břeclav – Hodonín – Otrokovice – Přerov – Hranice na Moravě – Ostrava Svinov a jednosměrná místenka bude stát 300 korun. Jízdné se ve vlaku nevybírání. Zpět z Ostravy do Břeclavi vyrazí 18. června a cena místenky bude stejná jako při cestě tam. Podrobný jízdní řád a další informace zveřejní České dráhy v následujících dnech.

Místenky bude možné zakoupit v pokladnách Českých drah od středy 10. června od 12:00 hodin a jejich počet odpovídá plné kapacitě 2. vozové třídy v soupravě. Přeprava vlakem railjet bude možná pouze s touto speciální místenkou.

Jízda railjetu je společný projekt ČD a ÖBB a je součástí jak Czech Raildays, tak oslav 170. výročí příjezdu prvního vlaku na území ČR.

09. 06. 2009 Cestující se držel dvě hodiny na schůdkách australského rychlíku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57428-cestujici-se-drzel-dve-hodiny-na-schudkach-australskeho-rychliku/>)

Adelaide – Dvě hodiny cestoval americký turista Chade Vance na schůdkách vagonu slavného australského dálkového vlaku známého jako The Ghan. Při cestovní rychlosti přes 100 km/h téměř zmrzl, než si ho povšiml personál. Na schůdky naskočil v zastávce v jihoaustralském Port Augusta, když zjistil, že mu vlak, kde měl všechna zavazadla i pas, ujíždí. O jeho dobrodružné cestě informovala na svých stránkách BBC. Vlak Ghan jezdí z Adelaide na severním pobřeží Austrálie přes Alice Springs uprostřed kontinentu do Darwinu na jižním pobřeží, jeho trasa měří téměř tři tisíce kilometrů a cesta mu trvá dvě noci.

Vanceho rozhodnutí bylo prý instinktivní. Když na zastávce spatřil, jak se vlak rozjíždí, rozběhl se za ním a naskočil na schůdky, dovnitř se ale dostat nedokázal. Když vlak krátce poté znovu zastavil, snažil se Vance křikem a tloučením do oken přilákat pozornost cestujících. Ti ho sice prý viděli, ale žádný z nich mu nepomohl dostat se dovnitř.

Vlak se brzy zase rozjel a na cestě do Alice Springs dosáhl až 110kilometrové rychlosti. Devatenáctiletý Američan oblečený pouze v džínách a tričku stihl během této cesty natočit videoklip na svůj digitální fotoaparát, ale potom mu rychle začaly docházet síly. "Bál jsem se, že moje ruce zmrznou a znecitliví tak, že se neudržím a spadnu," uvedl Vance. Teprve po dvou hodinách si jeho křiku všiml strojvedoucí Marty Wells, dlouho ale nedokázal zjistit, odkud přichází. "Upozornil další zaměstnance, ale ti mě také nemohli najít - asi jim nepřišlo na mysl, že by někdo mohl být venku," popsal posléze Vance.

Když ho strojvedoucí konečně spatřil, zatáhl za záchrannou brzdu. Když se pak mladý Američan dostal do vlaku, měl prý úplně bílou kůži a modré rty. "Měl jsem štěstí, že jsem byl naživu," citoval Vanceho australský deník Herald Sun.

10. 06. 2009 Rychlovlak Railjet sveze cestující z Břeclavi do Ostravy (15. 6. 2009)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57403-rychlovlak-railjet-sveze-cestujici-z-breclavi-do-ostavy/>)

Ostrava – Cestující v Česku pravděpodobně dostanou v pondělí 15. června a ve čtvrtek 18. června příležitost svést se mimořádně vypraveným rakouským rychlovlakem Railjet. České dráhy podmínily veřejnou jízdu soupravy tím, že dostane od Drážního úřadu povolení k provozu na českých tratích. To bylo krátce poté uděleno. V prodeji tak již jsou místenky na mimořádný spoj, který příští pondělí pojede z Vídně přes Břeclav na železniční veletrh Raildays do Ostravy a ve čtvrtek potom zpět. Místenky budou stát 300 korun. Jízda Railjetu bude podle tiskové zprávy Českých drah pojata nejenom jako součást Raildays, ale také jako akce ke 170. výročí příjezdu prvního parního vlaku do dnešního Česka.

Místenky, které budou pro nástup do Railjetu povinné, se budou prodávat, dokud nebude naplněna kapacita 2. třídy tohoto vlaku. Podle zveřejněného jízdního řádu pojede Railjet v pondělí z Břeclavi v 10:30, zastaví v Hodoníně, Otrokovicích, Přerově a Hranicích a do Ostravy-Svinova dorazí ve 12:30. Ve čtvrtek pojede z Ostravy v 19:10 a do Břeclavi přijede ve 21:06.

Railjet navštívil Česko již v květnu. Bez cestujících jel na zkušební okruh ve Velimi. Tam podstoupil zkoušky, jejichž cílem podle Petra Sedláčka, mluvčího společnosti Siemens, která Railjety vyrábí, bylo právě získání povolení k provozu těchto vlaků na českých tratích. Podle Petra Štáhlavského z Českých drah se jednalo o aktivitu Siemensu a Rakouských spolkových drah (ÖBB), kterým Railjety patří. "Pokud je nám známo, společnost ÖBB v současné době neplánuje nasazení souprav Railjet do ČR," uvedl Štáhlavský v květnu.

Běžně se mohou cestující svést jednotkou Railjet v Rakousku, jezdí zejména na trase mezi Vídní a Salcburkem, několik vlaků je možné spatřit také v Budapešti a Mnichově.

Railjet - rakouské ICE

Railjet představuje neobvyklý koncept "vysokorychlostního" vlaku. Jedná se totiž o vratnou jednotku, vlastně tedy soupravu obvyklých vagonů s řídicím vozem. Pohánějí ho samostatně vyráběné lokomotivy Taurus. Vlak je ovšem uzpůsoben k maximální rychlosti až 230 km/h (tj. stejně jako česká Pendolina), v červnu 2008 při zkouškách ovšem dosáhl až 275kilometrové rychlosti. ÖBB zakoupily Railjety po delším experimentování s jednotkami ICE známými z Německa. V Railjetu obnovily ÖBB

myšlenku tří komfortních tříd, kterou evropské železnice opustily v 50. letech minulého století (tehdy byla zrušena 1. třída a zbylé dvě "povýšily" o jeden stupeň). Vedle 2. třídy a běžné 1. třídy prodávají také jízdenky do tzv. Premium Class. Rakouský dopravce má zatím 23 jednotek Railjet, má ale objednanou další 44kusovou sérii.

10. 06. 2009 2. změna jízdního řádu (14. června 2009)

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

V neděli 14. června začne platit druhá změna vlakového jízdního řádu. V přílohách naleznete tiskové zprávy ke změnám v jednotlivých krajích a v dálkové dopravě po celé republice.

V souvislosti se změnou jízdního řádu bychom rádi připomněli, že od 21. června do 22. září budou České dráhy nabízet levnější varianty jízdének REGIONet a SONE+ za zvýhodněné ceny a všechny vnitrostátní jízdenky mezi dvěma konkrétními stanicemi (s výjimkou žakovského jízdného) budou stát jako v loňském roce. Upozorňujeme také na nově zavedený páteční vlak SC 513 "SC Pendolino Sprinter" mezi Prahou a Třincem a na možnost nákupu místenek na vlaky SC Pendolino mezi Prahou a Brnem nebo Prahou a Břeclaví (nebo v opačném směru) za cenu 0 Kč.

Změnu i upravené jízdní řády pro jednotlivé tratě naleznete v elektronické podobě i na internetových stránkách www.cd.cz/jr.

Podrobnější informace o změnách naleznete v následujících tiskových zprávách:

- Jihočeský kraj (<http://www.cd.cz/files/Jihocesky-d5eef3e8d05b964d82de408e8982f11b.pdf>)
- Jihomoravský kraj (<http://www.cd.cz/files/Jihomoravsky-212762a73336339793eb9cf4a6584c51.pdf>)
- Karlovarský kraj (<http://www.cd.cz/files/Karlovarsky-5412ac7ec9dc147c038151ac9d4556f6.pdf>)
- Liberecký kraj (<http://www.cd.cz/files/Liberecky-a7a32a310d9cbe6485e3a0d7289d9585.pdf>)
- Moravskoslezský kraj
(<http://www.cd.cz/files/Moravskoslezsky-fb0acf9bc82c011fc45413811ecc7379.pdf>)
- Olomoucký kraj (http://www.cd.cz/files/Olomoucky_kraj-9d87355a11e0081aade624260672c181.pdf)
- Pardubický a Královohradecký kraj
(http://www.cd.cz/files/Pardubicky_a_Kralovehradecky-7a2b0ee63aa66ae31055ab7cba61f678.pdf)
- Plzeňský kraj (<http://www.cd.cz/files/Plzensky-b952350b571ecbc63f744c4917b5fb49.pdf>)
- Praha a Středočeský kraj
(http://www.cd.cz/files/Praha_Stredocesky-d4ffe221773516900c67b79452a32eb6.pdf)
- Ústecký kraj (<http://www.cd.cz/files/Ustecky-48ae12f976bcf81ae70d5790da342b4d.pdf>)
- Vysočina (<http://www.cd.cz/files/Vysocina-ea50bd3fec6a658ceafd64f3ccdc68af3.pdf>)
- Zlínský kraj (<http://www.cd.cz/files/Zlinsky-d4cccdffce78bab88495339ddfc4d.pdf>)

10. 06. 2009 Železniční most do Gmündu projíždí po českých silnicích (Gmünd – České Velenice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57625-zeleznicni-most-do-gmundu-projizdi-po-ceskych-silnicich/>)

Pardubice – Řidiči v Česku se do čtvrtka mohou dočkat toho, že proti nim pojede železniční most. Z Pardubic vyjela stodvacetitunová konstrukce jako nadměrný náklad naložena na třech kamionech. Míří do Prahy, odkud bude pokračovat v noci na čtvrtek na jih do Českých Velenic. Most má být součástí železniční trati mezi Českými Velenicemi a Gmündem na česko-rakouských hranicích. Trať a také obrovské velenické nádraží nyní prochází rekonstrukcí a elektrizací. Po jejím skončení by mělo být možné jezdit bez přepřahu s elektrickou lokomotivou z Českých Budějovic přes Gmünd až do Vídně.



Než se nadměrný náklad vydal na cestu, museli pracovníci dopravní firmy tři mostní konstrukce usadit na speciální návěsy. "Největší díl má šedesát tun, třicet metrů délku a dva krajní mají patnáct metrů a třicet tun," přiblížil Aleš Kaválek z firmy Mostní a pozemní stavby, která konstrukce vyrobila.

Kamiony, které mostní konstrukce převážejí na česko-rakouské hranice, se po cestě setkají s komplikovanými překážkami, které mohou řidiči osobních aut považovat za banální. "Těšíme se na kruhové objezdy – u nás jsou 'dobře' udělané, malé. Bude to takové zpestření," žertoval před odjezdem řidič jednoho ze tří kamionů Tomáš Černý. Další vážnou komplikací je Praha. Do ní nadměrný náklad vjede v noci, do té doby budou kamiony čekat před městem. "Průjezd Prahou je od 22 hodin," uvedl řidič doprovodného vozidla.

Do Gmündu se most dostane ve čtvrtek v osm hodin ráno.

10. 06. 2009 SŽDC nechce mít starý blanenský most u trati

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57621-szdc-nechce-mit-stary-blanensky-most-u-trati/>)

Blansko – Historický Ježkův železniční most sice nadšenci zachránili, ale teď pro něj musí najít vhodné místo. Správa železniční dopravní cesty totiž nechce, aby sousedil s tratí Brno – Česká Třebová, která je jednou z nejdůležitějších českých železničních tepen. Pro most, který měl být původně stržen, nebude snadné najít vhodné místo, protože v Blansku vede železniční trať takřka nepřetržitě podél břehu Svitavy. O nelibosti ze strany SŽDC informoval Jiří Šimkůj, předseda sdružení Kolejová, které usiluje o záchranu mostu a jeho začlenění do muzejní expozice.

Most vznikl na začátku 20. století jako součást vlečky do slévárny a kovárny tehdejší společnosti K. a R. Ježek. Vlečka byla zrušena v roce 1996 a hovořilo se také o stržení mostu. Tomu občanské sdružení zabránilo a chtělo ho opravit, umístit na něm historický vagon a vytvořit v něm železniční expozici. Most měl po rekonstrukci stát oproti své původní poloze zhruba 50 metrů výše proti proudu Svitavy. Právě to se ale nelíbí SŽDC. "Hledáme nové místo pro most. Doufáme, že jej uhájíme. Problém musí být vyřešen do konce července, kdy bude muset být kvůli pracím v korytě Svitavy ze svého současného místa odstraněn," dodal Šimkůj.

11. 06. 2009 Vyzkoušejte rychlovlak railjet (jízdní řád, 15. a 18. 6. 2009, Břeclav – Ostrava)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=79786>)

ČD zahajují prodej místenek na jízdu railjetu, vlak vyrazí z Břeclavi v pondělí o půl jedenácté. Rakouský rychlovlak railjet pojede na veletrh do Ostravy s cestujícími. Drážní úřad vydal příslušné povolení a České dráhy mohou ode dneška 11. 6. od 12:00 hodin zahájit prodej místenek, aby si dopravu mohli poprvé vyzkoušet také čeští cestující.

Souprava railjet vedená lokomotivou Taurus pojede v pondělí 15. června po trase Břeclav – Hodonín – Otrokovice – Přerov – Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov a jednosměrná místenka bude stát 300 korun. Jízdné se ve vlaku neplatí, nástup do vlaku je možný pouze s místenkou. Zpět z Ostravy do Břeclavi rychlovlak vyrazí 18. června a cena místenky bude stejná jako při cestě tam.

Břeclav – Ostrava, 15. 6.	Přij.	Odj.	Ostrava – Břeclav, 18. 6.	Přij.	Odj.
Břeclav	--	10:30	Ostrava-Svinov	--	19:10
Hodonín	10:44	10:47	Hranice na Moravě	19:35	19:39
Otrokovice	11:16	11:19	Přerov	19:56	19:59
Přerov	11:36	11:40	Otrokovice	20:16	20:19
Hranice na Moravě	11:57	12:03	Hodonín	20:48	20:50
Ostrava-Svinov	12:30	--	Břeclav	21:06	--

Místenky bude možné zakoupit v pokladnách Českých drah ode dneška od 12:00 hodin a jejich počet odpovídá plné kapacitě 2. vozové třídy v soupravě. Přeprava vlakem railjet bude možná pouze s touto speciální místenkou. Prodej končí termínem odjezdu vlaku nebo vyčerpáním kapacity.

Jízda railjetu je společný projekt ČD a ÖBB a je součástí jak veletrhu Czech Raildays, tak oslav 170. výročí příjezdu prvního vlaku na území ČR.

11. 06. 2009 Kvůli bouři nejezdily vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57724-kvuli-bource-nejezdily-vlaky/>)

Praha - Větrná smršť a bouře, které se dnes přehnaly republikou, zastavily odpoledne na několika místech provoz vlaků. Většina tratí byla již zprůjezdněna, poslední omezení mezi Letohradem a Lichkovem se podařilo odstranit před osmou večer. S největšími problémy se ale během dne museli vypořádat cestující na trati Praha – Benešov – České Budějovice. Postižena byla hned na několika úsecích. Největší škody způsobily většinou popadané stromy, zabezpečovací zařízení zřejmě částečně poškodil i blesk. Informovaly o tom České dráhy. Dopravce během odpoledne odřekl několik spojů právě z Prahy do Českých Budějovic a také z Prahy do Trutnova. Až do večera musí cestující očekávat zpoždění.

Kvůli spadlému stromu na trati u Těchonína až do večer jezdily náhradní autobusy mezi Letohradem a Lichkovem. Nahrazeny byly všechny vlaky včetně mezistátního rychlíku 252 Wrocław – Praha. Nejvážnější potíže postihly po bouři železniční dopravu na hlavní trati z Prahy do Českých Budějovic přes Tábor. Náhradní autobusová doprava v úseku Bystřice u Benešova – Ješetice na trati 220 byla ukončena před šestou hodinou večer po pěti hodinách výluky. Krátce navíc nejezdily vlaky ani z Říčana do Benešova kvůli poruše zabezpečovacího zařízení v Senohrabech.

Před šestou večer se vrátily vlaky také na trať mezi Plzní a Nepomukem, kde bouře po poledni poničila trakční vedení. Díky mimořádné výluce v tomto úseku, který je součástí hlavní trati z Plzně do Českých Budějovic, jezdily všechny vlaky včetně rychlíků za Nepomukem asi o tři čtvrtě hodiny později. Zprovoznit se již podařilo úsek Jindřichův Hradec – Jarošov nad Nežárkou na trati 225. Také tam byla poničena trolej.

Po páté hodině musely České dráhy přerušit provoz na jedné ze dvou kolejí chebsko-chomutovské trati 140 v úseku Citice – Dasnice, kde byla poškozena trolej. Jedna kolej byla odpoledne uzavřena také mezi Poděbrady a Nymburkem – i tam bylo poškozené trakční vedení. Rychlíky z Prahy do Trutnova, které projíždějí po této trati, narazily na další problém také mezi Hradcem Králové a Jaroměřem.

Narušení železniční dopravy počasím není v poslední době výjimečné. Vítr řádil naposledy 22. května, tehdy vlaky na několika místech narazily do spadlého stromu. U rychlíku z Českých Budějovic přes Příbram do Prahy tehdy vzplála dieselová lokomotiva.

11. 06. 2009 Jančurova společnost chce provozovat rychlíky na 14 tratích

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57732-jancurova-spolecnost-chce-provozovat-rychliky-na-14-tratich/>)

Praha – Společnost RegioJet, kterou založil vlastník autobusového dopravce Student Agency Radim Jančura, nadále usiluje o provozování osobní dopravy na některých železničních tratích. Podle informací uvedených v pozvánce na pondělní tiskovou konferenci chce RegioJet provozovat dálkové vlaky celkem na 14 tratích. Nabídku chce dopravce v polovině června předat ministerstvu dopravy, které rychlíky na české železnici objednává a platí.

Firma chce jezdit například z Brna do Prahy, z Prahy do Českých Budějovic nebo z Liberce do Ústí nad Labem, potvrdil Radim Jančura. Neuvedl ale, od kdy je firma schopna rychlíky zavést, ani jaké vlaky na ně chce nasadit. Bližší informace hodlá prý RegioJet zveřejnit v pondělí. Bude-li železniční dopravce chtít provozovat státem dotované rychlíky, musí nejprve ministerstvo dopravy vypsát výběrové řízení. V současnosti si státní společnost objednávat vnitrostátní dálkovou dopravu výhradně u Českých drah. Ty za jejich provoz letos dostanou přes čtyři miliardy korun.

Předchozí ministr dopravy Petr Bendl slíbil, že pokud se objeví konkurenční nabídka, úřad tendr vypíše. "Musíme to posoudit, oficiálně žádnou nabídku nemáme, takže to nelze hodnotit na základě zpráv z médií," uvedl mluvčí ministerstva Karel Hanzelka.

Jančurova firma v pondělí odstoupila ze soutěže na provoz regionálních vlaků v Libereckém kraji. Tam předložila společný projekt s francouzským Keolisem. Realizace se nedočkal ani projekt dálkových nedotovaných vlaků z Prahy do Ostravy nazvaný HighJet.

Rychlíky, o které má RegioJet zájem:

- Praha – Ústí n. L. – Cheb
- Praha – Děčín
- Kolín – Lysá n. L. – Ústí n. L.

- Brno – Česká Třebová – Praha
- Brno – Havlíčkův Brod – Praha
- Brno – Přerov – Bohumín
- Brno – Břeclav – Olomouc
- Praha – Tábor – České Budějovice
- Praha – Písek – České Budějovice
- Liberec – Děčín – Ústí nad Labem
- Praha – Turnov – Tanvald
- Kolín – Ml. Boleslav – Rumburk
- Praha – Rakovník
- Ostrava – Olomouc/Jeseník

12. 06. 2009 Letní slevy ČD by mohly zůstat i po prázdninách

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57789-letni-slevy-cd-by-mohly-zustat-i-po-prazdninach/>)

Praha – Pokud bude vlaky jezdit dost lidí, mohou některé letní slevy zůstat zachovány i po prázdninách. Řekl to náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek, podle kterého se o tom dopravce rozhodne během prázdnin. K zachování nižších cen jízdného po celý rok vyzývá České dráhy i nepřímý konkurent, autobusový dopravce Student Agency, který avizoval již několik pokusů o vstup na český železniční trh. Podle jeho ředitele Radima Jančury by ke snížení cen mohl České dráhy dovést právě vstup konkurenčních dopravců na železniční trh. Tomu ale podle Jančury ČD brání, a to i nasazováním dumpingových cen při výběrových řízeních.

Jančura: ČD v tendrech nabízejí dumpingové ceny

Radim Jančura poukázal v této souvislosti na tendr na provoz rychlíků z Plzně do Mostu před několika lety. "České dráhy žádaly na kilometr nějakou částku a pak žádaly zlomek této částky – a řekly si o peníze někde jinde," uvedl ředitel Student Agency. Naznačil také, že právě na dotování těchto rychlíků se podílejí všichni cestující tím, že platí vysoké ceny za jízdenky. "Ceny jízdného na železnici jsou velmi vysoké," podotkl Radim Jančura.

Právě kvůli udanému dumpingu odstoupila Student Agency ze soutěže o provozování osobní dopravy na části tratí v Libereckém kraji od roku 2012. Podle Jančury se ČD do téže soutěže přihlásily z cenou nižší než 110 korun za kilometr. "To je mnohem méně než stávající náklady Českých drah roku 2009," řekl. Antonín Blažek úvahy o možném dumpingu ceny odmítl. "Myslím si, že pan Jančura mluví neupřímně," uvedl.

Zůstanou slevy? Zatím není jasno

České dráhy zavedou o prázdninách levnější základní jízdné, prodlouží platnost regionální nabídky SONE+ (pro osobní a spěšné vlaky) a v červenci budou prodávat také omezený počet zlevněných elektronických jízdenek ČD Tip, které umožní cestovat vlakem do Berlína a zpět za 19 eur. "Na konci léta to vyhodnotíme a myslím si, že pokud dostaneme více cestujících do vlaků – a to bychom si velmi přáli – je možnost v některých akcích pokračovat celoročně," řekl Antonín Blažek.

12. 06. 2009 V Poděbradech mají lidé problém s hlukem z tratě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/57888-v-podebradech-maji-lide-problem-s-hlukem-z-trate/>)

Poděbrady - Problém s hlukem mají obyvatelé žijící v Poděbradech přímo u železniční tratě. Obrátili se proto na Správu železniční a dopravní cesty (SŽDC) a ta slíbila, že jim do konce loňského roku pomůže, ale práce na protihlukových opatřeních ještě ani nezačaly. Krajská hygienická stanice už dokonce uvažovala o pokutě, nakonec ji ale neudělila. SŽDC se zavázala, že s opravami kolejí začne v létě.

Do roku 1989 nejzatíženější trať ve střední Evropě, dodnes jezdí středem Poděbrad vlaky v pětiminutových intervalech a místní obyvatelé trpí. Limity hluku jsou tu podle měření hygieny překračovány o desítky decibelů. "Můžou mít potíže se spaním, můžou se tam vyskytnout nějaké psychické problémy, můžou být ti lidé nervoznější," uvedla Milena Marečková z Krajské hygienické

stanice Středočeského kraje. Správa železniční dopravní cesty dostala od hygieny výjimku, ta ale vloni vypršela a SŽDC s protihlukovou stavbou ještě ani nezačala.

Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally tam byly různé připomínky a různé procesní úkony, které tu stavbu pozdržely. Podle Marečkové se pokutou nic neřeší a hygiena by měla spíš chtít nějaká nápravná opatření. SŽDC tvrdí, že vše je připraveno a s opravami trati chce začít v létě. Poprvé v Česku dojde k aplikaci pryžových pásů tzv. absorbérů do kolejnic.

Pokud by plánované opravy trati snížit hluk nepomohly, SŽDC by vytipovaným obyvatelům zaplatila výměnu protihlukových oken. Těm, kteří si je už dříve nechali vyměnit na vlastní náklady, ale žádné peníze zpětně proplácet nechce. To se některým lidem nelíbí a chtějí se o peníze soudit.

12. 06. 2009 Krátké zprávy ze světa

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_23zprav.htm)

La Poste omezí vlaky TGV

Skupina La Poste sníží od 1. července o čtvrtinu počet vlaků TGV nasazovaných ve spolupráci s dráhou SNCF. Na ose Paříž–Lyon–Marseille má jezdit místo současných osmi párů vlaků pouze šest. Mluvčí pošty vysvětlil toto opatření poklesem obratu dopisů a balíků v roce 2008 o 3 procenta. V prvním čtvrtletí 2009 se výsledek zhoršil o 5 procent, na celý letošek se očekává snížení o 7 procent. Plány na nasazení nových poštovních vlaků TGV na jiných tratích byly prozatím odloženy.

Kontejnerový vlak do střední Asie

Mezi přístavem Poti (Gruzie) a ázerbájdžánským městem Baku nyní jezdí první kontejnerový vlak společnosti Polzug Intermodal, patřící do hamburské skupiny HHLA. Organizátorem je dceřiný podnik HHLA Silk Road Express Georgia LLC. Cílem má být kontejnerová doprava podle jízdního řádu. Z Poti se mohou kontejnery přepravovat feederovou lodí do přístavu Aktau a dále drahou do střední Asie – pro transporty ze střední Evropy jde o alternativu k přepravám přes Rusko.

FerCargo na ochranu soukromých drah

Prezident nového svazku nákladních drah FerCargo, Giacomo Di Patrizi, chápe toto seskupení jako protiváhu italských státních drah Trenitalia. Drážní dohlížecí úřad ANSF stále ještě není finančně nezávislý, a proto podle Patriziho může svou funkci sotva vykonávat. „V současné krizi doprava velice trpí poklesem zakázek. Dosud se nikdo tímto tématem nezabýval. Cílem FerCargo je zastupovat soukromé dráhy vůči veřejným institucím a politikům,“ řekl Patrizi.

Chtějí vozit uhlí až do Německa

Ruská státní dráha RŽD dohodla s mongolskou Železnicí Ulan-Bator dodávku tisícovky nákladních vozů a čtyř lokomotiv. RŽD se na mongolské dráze podílí padesáti procenty. Založením joint venture by se měla přiblížit světu mongolská naleziště uhlí, které se bude dodávat z ruských přístavů do Japonska a Jižní Koreje. Právě se ověřuje, zda bude moci kontejnerový vlak jezdit pravidelně z Pekinu přes Mongolsko a Rusko až do německého Hamburku.

Socialisté nechtějí privatizaci drah

Německá sociální demokracie (SPD) chce v příštím legislativním období zajistit dostatečné finanční vybavení tamní železnice. Její privatizace se nemá konat, uvádí návrh vládního programu SPD s názvem „Sociálně a demokraticky. Pro Německo“, který koncem dubna schválilo vedení této strany v Berlíně. Program bude schvalován na sjezdu v červnu. V programu se dále klade důraz „na rozvoj doprav přátelských životnímu prostředí, zejména železnice“.

Tratím hrozí přechod do klidu

Bez dalších prostředků ze státního rozpočtu začne polská drážně–infrastrukturní společnost PKP PLK s uváděním tratí do klidu. Tisku to sdělil šéf PLK Zbigniew Szafranski. Podnik prý nemá peníze pro obnovu nebo další údržbu mnoha tratí. Z 19 tisíc kilometrů tratí by se muselo uvést do klidu asi 7 tisíc kilometrů. PLK označilo jako ziskové pouze 3 tisíce kilometrů ze všech svých tratí. Szafranski uvedl, že bude třeba posoudit, zda někde nenahradit železniční dopravu nákladními auty.

RCA hlásí pokles dopravy

Rail Cargo Austria (RCA), podnik nákladní dopravy Rakouských spolkových drah ÖBB, zaznamenal v loňském roce lehký pokles dopravního výkonu. Podle zprávy o činnosti z konce dubna vyprodukoval podnik na kolejích, na silnici a v dopravní logistice 19,235 miliard tkm, o jedno procento méně než

v roce 2007. Přepravené množství na kolejích naproti tomu stoupl o 1,6 procent na 96,8 milionů tun. Silniční nákladní doprava poklesla o 8,2 % na 1,0 milion tun.

Trans-Container s rekordním ziskem

Ruský kontejnerový operátor TransContainer zvýšil v loňském roce svůj zisk proti předchozímu roku o 75 procent. Dceřiný podnik ruských státních drah RŽD dosáhl zisku po zdanění ve výši 2,68 miliard rublů (cca 1,6 miliard korun). Zlepšila se situace v zakázkách dopravy kontejnerů po železnici. Ve čtvrtém čtvrtletí loňského roku ovšem došlo ke značnému zhoršení, když zisk v tomto období byl o více než 70 procent nižší než v předchozím kvartále.

Řecká Desira do Maďarska

Jak informovalo vydání Schweizer Eisenbahn-Revue, přebírá divize osobní dopravy maďarských železnic MÁV Start od řeckých železnic (OSE) osm motorových jednotek Desiro. Po určitých úpravách by měly být jednotky nasazeny do provozu letos v létě. Desira byla do Řecka dodána při příležitosti olympijských her v roce 2004. Jejich nasazení však nebylo bez problémů, a proto se jich OSE rozhodly zbavit. MÁV Start vlastní v současnosti již dvacet tři jednotek Desiro.

Kombinovaná doprava s dotací

Jak informuje Transportweb z 28. května, Švýcarsko podpořilo na základě referenda nedoprovázenou kombinovanou dopravu přes Alpy částkou padesáti milionů švýcarských franků. Důvodem je aktuální vývoj, který je nepříznivý pro přemístění zboží ze silnice na železnici. Na vině je cenový propad v silniční nákladní dopravě, který umožňují „levní“ řidiči kamionů a snížení ceny nafty, jakož i zvýšená konkurence v silniční nákladní dopravě.

12. 06. 2009 Návrh železničních jízdních řádů pro období 2009/2010 (Karlovarský kraj)

Zdroj: Karlovarský kraj (http://www.kr-karlovarsky.cz/kraj_cz/cinnosti/Doprava/seznam/nzjr_2009_2010.htm)

15. 06. 2009 Student Agency chce dobýt železnici s vlaky Siemens Desiro

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/student-agency-chce-dobyt-zeleznici-s-vlakly-siemens-desiro-po1/-eko-doprava.asp?c=A090615_105059_eko-doprava_fih)

Společnost RegioJet Radima Jančury odtajnila, s jakými vlaky chce dobýt českou železnici. Pro provoz na patnácti tratích, na které dnes podala ministerstvu dopravy nabídku, vybrala německé vozy Siemens Desiro. "Jsou to vozy, které splňují nejpřísnější podmínky z hlediska bezpečnosti i komfortu," řekl obchodní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt.



Firma chce provozovat vlakovou dopravu na patnácti regionálních spojích. Vlaky by měly jezdit například z Prahy do Brna, z Prahy do Českých Budějovic nebo z Liberce do Ústí nad Labem. Ministerstvo dopravy se zatím k Jančurově nabídce nevyjádřilo. "Nabídku prostudujeme, pak se k tomu vyjádříme," řekl mluvčí úřadu Karel Hanzelka. RegioJet podal nabídku i kvůli obavám z podpisu desetileté smlouvy na provoz rychlíku, kterou chce stát uzavřít s Českými drahami. Teď musí vzít ministerstvo v potaz i jeho nabídku.

Servis jako v autobusech

Student Agency chce na linkách nabídnout podobný servis jako v autobusech. Kromě občerstvení zdarma bude v první třídě rozdávat noviny zdarma, bude tu také internetové připojení nebo možnost připojení do zásuvky s elektřinou. Novinkou má být také panel s on-line informacemi o pohybu vlaku. Podle Schmidta jsou vlaky především velmi bezpečné. Brzdná dráha je například při stočtyřicetkilometrové rychlosti 680 metrů, klasická souprava zvládne zabrzdit za 1 120 metrů. Ministerstvo dopravy má získat i možnost on-line kontroly, jaké jízdenky firma prodala cestujícím a za jakou částku.

RegioJet přišel s nabídkou týden poté, co na poslední chvíli odstoupil ze soutěže na vlaky na Liberecku kvůli údajně podnákladové ceně Českých drah. Za to Jančurova firma sklídila kritiku, že o vlacích jen mluví. "Dnešní prohlášení Student Agency je jen plné slov a skutek nikde. Tři roky se mluvilo o super luxusních vlacích mezi Prahou a Ostravou a nakonec Student Agency řekla, že nikdy nevyjedou," sdělil ČTK mluvčí Českých drah Ondřej Kubala

Jízdné má být zhruba o patnáct procent levnější než u Českých drah. Věrní zákazníci budou mít zlevněné jízdné. Firma se chce zapojit do tarifních svazů, které by umožnily uznávání jízdenek i ostatních dopravců. "Bude záležet hlavně na ochotě Českých drah," dodal Schmidt. Cestující by si tak mohl koupit lístek u jednoho dopravce, aniž by musel kupovat pro další spoj od jiné firmy další lístek.

Stát s námi ušetří, tvrdí Jančura

RegioJet chce jezdit za ceny od 78 do 111 korun za kilometr, tedy levněji, než je průměrná cena Českých drah. "Za rok by tak stát ušetřil kolem 700 milionů korun, za dobu desetileté smlouvy by ušetřili 8 – 9 miliard korun," dodal Schmidt. Nové vlaky chce koupit RegioJet na úvěr. Podle Jančury už má firma podepsanou smlouvu s konsorciem bank, které jsou připraveny nákup financovat. Kolik vlastních prostředků do projektu Jančura vloží, nechtěl říct, půjde ale řádově o stamiliony. Dá se navíc čekat, že v případě, že by Jančura od státu zakázku získal, dostane do RegioJetu většího partnera. Nejčastěji se mluví o francouzském Keolisu.

Firma chce pořídit padesát tří- až čtyřvozových souprav Desiro Main Line pro provoz na elektrifikovaných tratích a třicet pět souprav pro dieselové tratě Desiro Classic. Hodnota zakázky je zhruba deset miliard korun. "Bude to méně vozidel, než mají České dráhy, ty mají mnohem větší provozní zálohu. Jejich vozidla už nesplňují takové spolehlivostní podmínky, jaké máme my," dodal Schmidt. Od Siemensu máme garantováno 96- až 98procentní spolehlivost. Servis bude zajišťovat Siemens, což je požadavek bank. "Chtějí mít v případě nesplácení vlaky v co nejlepším pořádku, aby je mohly udat jinde," dodal.

Firma chce převzít na tratě strojvedoucí z Českých drah. "Nechceme je přetahovat, chceme zachovat stávající platy," dodal provozní ředitel Jan Paroubek. Uvažují také o tom, že budou vychovávat vlastní strojvedoucí, jednájí navíc s firmami, které strojvedoucí dodají. Pítí zdarma v nových vlacích prý nebude. Ceny občerstvení mají být ale podle Jančury dostupné, jako je to například v autobusech Student Agency. "Nechceme na předražených mattonkách rýžovat," dodal Jančura. Také toalety chce mít Jančura na úrovni. "Už se nekálí na koleje," řekl.

15. 06. 2009 Z Plzně do Německa jezdí nové dieselové lokomotivy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58041-z-plzne-do-nemecka-jezdi-nove-dieselove-lokomotivy/>)

Plzeň – Nové dieselové lokomotivy přezdívané Herkules začaly v neděli pravidelně jezdit v čele rychlíků mezi Plzní a bavorským pohraničním městem Furth im Wald. První český strojvedoucí jedoucí bez dozoru na stroji, který jeho výrobce Siemens označuje jako ER20, vyjel v sedm hodin ráno na rychlíku 350 Karel Čapek do Norimberku. Dvanáct lokomotiv, které si České dráhy pronajímají od Arrivy, která je provozuje v Německu, se objevuje na čtyřech párech rychlíků z Plzně do Německa a zpět. Na dvou z nich jezdí lokomotivy bez přepřahu do Schwandorfu, z dalších dvou odstupují již ve Furthu, neboť dále je nevozí Arriva, nýbrž Německé dráhy na čtyřech rychlíkových spojích v úseku Plzeň – Furth im Wald – Plzeň.



"Od 1. do 13. června proběhl závěrečný a zkoušky dvanácti strojvedoucích z plzeňského depa na lokomotivě typu ER20 řady 223 provozované společností Arriva," uvedla vrchní přednostka plzeňského depa Květuše Skřivanová. Strojvedoucí už od února absolvovali intenzivní kurz němčiny. Následovala teoretická část a jízdní výcvik zakončený doplňkovou zkouškou způsobilosti pro obsluhu a řízení německé lokomotivy. Zkušební se Herkulesy objevovaly na některých rychlících již v minulém týdnu.

"Musel jsem se naučit spoustu odborné terminologie v němčině, protože od hraniční stanice Česká Kubice už komunikuji s německými dispečery a mění se také například zabezpečovací zařízení," řekl Zdeněk Lohr, strojvedoucí nového vozidla, které v neděli dopoledne vyrazilo z Plzně v čele rychlíku Praha – Mnichov. Při závěrečném naježdil přes 300 kilometrů. Čeští strojvedoucí vystupují z lokomotiv, které jezdí přímo až do Schwandorfu, ve Furthu. Odtamtud je vozba rychlíku již záležitostí Arrivy a jejích strojvedoucích.

Od loňského prosince si České dráhy pronajímají také další moderní lokomotivy od Siemensu, elektrické univerzální stroje typu ES64U4c známé jako Taurus. Objevují se v čele vlaků Eurocity mezi Vídní a Prahou nebo Brnem a také na Eurocity, rychlících i spěšných vlacích mezi Lincem a Českými Budějovicemi.

Siemens ER20 Herkules

Herkules je čtyřnápravová lokomotiva stavěná pro evropský rozchod 1 435 milimetrů na maximální rychlost 140 kilometrů v hodině. Nejvíce strojů, celkem stovku, mají rakouské dráhy ÖBB. Stroj má hmotnost 80 tun, délku 19,3 metru a šířku 2,87 metru.

15. 06. 2009 Návrhy železničních jízdních řádů pro období 2009/10 pro tratě v rámci PID

Zdroj: ROPID (http://www.ropid.cz/jizdni-rady/Navrhy-zeleznicnich-jizdnich-radu-pro-obdobi-2009/10-pro-trate-v-ramci-PID_s175x494.html)

15. 06. 2009 Jančura se stal konkurencí Českých drah. Nabídl, že převezme polovinu rychlíků

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37449660-jancura-se-stal-konkurenci-ceskych-drah-nabidl-ze-prevezme-polovinu-rychliku>)

Nabídku v pondělí firma RegioJet předala ministerstvu dopravy, které rychlíky platí.

Společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury chce provozovat rychlíky na 15 železničních linkách, přičemž na tyto dálkové spoje hodlá nasadit nové elektrické a dieselové vlaky. Nabídku v pondělí RegioJet předal ministerstvu dopravy, které rychlíky na české železnici platí. Firma plánuje jezdit například z Brna do Prahy, z Prahy do Českých Budějovic či Liberce do Ústí nad Labem. Vyplývá to z materiálů firmy RegioJet, které novináři dostali na pondělní tiskové konferenci. Nabídka RegioJetu počítá s tím, že dálkové vlakové spoje bude provozovat od roku 2011 po dobu deseti let. "Jedná se o zhruba jednu polovinu celkového rozsahu provozu vlaků kategorie rychlíků objednávaných ministerstvem dopravy," stojí v tiskové zprávě.

Vstupu nové firmy na českou železnici musí předcházet výběrové řízení ministerstva dopravy. To nyní automaticky objednáva rychlíky u Českých drah, kterým za ně letos zaplatí přes čtyři miliardy korun. Mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka uvedl, že úřad nejprve musí nabídku firmy RegioJet posoudit a pak se k ní vyjádří.

Měníme strategii

Jančura kvůli nabídce na provozování vlakové dopravy změnil i strategii své firmy. „Ano. Ze strategie růstové jdeme do strategie ziskové. Měníme firmu, aby letos vydělala nad sto milionů a zatím se nám to i v krizi daří," říká Jančura s tím, že veškerý zisk investuje do vlaků. Vydělané peníze použije jako vklad na nakoupení vlaků, kterými chce zaplnit české koleje. Na dálkové spoje hodlá nasadit nové elektrické a dieselové vlaky Siemens Desiro za více než deset miliard korun. „Jako vklad je to dostatečné. Žádný dopravce na světě totiž nekupuje vlaky v hotovosti. Spočítali jsme, že jsme schopní s naším partnerem ročně koupit vlaky za pět až deset miliard korun," říká Jančura, který se spojil s francouzským dopravcem Keolis, který mu má v útoku na české koleje pomoci.

České dráhy oficiálně konkurenci vítají, ale jejich představitelé Jančuru až dosud kritizovali za to, že spíše o podnikání v této oblasti mluvil do médií, ale nepořídil ani jedinou lokomotivu. Jančurova firma Student Agency má nyní obrat přes čtyři miliardy korun. Přestože polovinu z toho dělá prodej letenek, nejznámější jsou Jančurovy žluté autobusy.

Seznam tratí, kde chce Jančura jezdit se žlutými rychlíky:

- Praha – Chomutov – Cheb
- Praha – Děčín
- Kolín – Ústí nad Labem
- Brno – Česká Třebová – Praha
- Brno – Havlíčkův Brod – Praha
- Brno – Bohumín
- Brno – Břeclav – Olomouc
- Praha – České Budějovice
- Praha – Písek – České Budějovice

- Liberec – Ústí nad Labem
- Praha – Tanvald
- Kolín – Rumburk
- Praha – Rakovník
- Ostrava – Jeseník
- Ostrava – Krnov – Olomouc

15. 06. 2009 Pojistíme železnici v centru, slíbili brněnští zelení

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=640048>)

Brno - Zachovejme koleje v centru Brna. Tak by se dala pojmenovat aktivita brněnských zastupitelů ze Strany zelených. Zelení předloží radě města návrh, aby do aktualizace územního plánu zapracovala požadavek na zachování železnice v centru města.

V Brně se již od devadesátých let plánuje rozsáhlá rekonstrukce železničního uzlu, počítající se stavbou nového hlavního nádraží asi 800 metrů na jih od současného v historickém centru města. Nynější radniční koalice má sice v programovém prohlášení, že zachová stávající nádraží alespoň jako jednu ze zastávek regionální dopravy, v územním plánu jsou ale již od roku 1994 vyčleněny pozemky pod hlavním nádražím jako plochy k zastavení či vybudování parků. Tuto dvojkolejnost chtějí zelení změnit a znovu zanést do územního plánu dotčené pozemky jako plochy k dopravním účelům. To má zaručit, že i když se jednou nádraží odsune, na jeho místě bude prostor alespoň pro zajištění regionální dopravy – ať už vlaky nebo třeba tramvajemi.

„Laicky řečeno, chceme zabránit tomu, že jednoho dne někdo přijde a vytrhává všechny koleje, protože to tak přece je v souladu s územním plánem,“ řekl dnes novinářům náměstek brněnského primátora Martin Ander (SZ). Aktualizaci územního plánu bude rada projednávat zítra, příští týden o ní budou hlasovat zastupitelé. Podle Andera jsou koaliční partneři z ČSSD, KDU-ČSL a Brna 2006 návrhu nakloněni a s jeho schválením by neměl být problém.

Nekonečné dohady

Rekonstrukce železničního uzlu Brno je nejrozsáhlejším stavebním projektem v historii Jihomoravského kraje. Počítá se sice se stavbou nového hlavního nádraží na jih od současného, dále se stavbou odstavného nádraží a celkovou modernizací kolejového průtahu Brnem. Na přestavbu železnice v Brně má jít přes dvacet miliard korun.

V roce 2004 přesun nádraží z centra odmítlo v referendu 86 % voličů. Kvůli nízké účasti bylo ale referendum nezávazné. V říjnu 2006 vzešla z komunálních voleb koalice ČSSD, Strany zelených, KDU-ČSL a Brna 2006, mimo jiné právě díky slibům, že nádraží se odsunovat nebude. Že je nádraží v centru výhodnější, potvrdila o rok později i nezávislá analýza. Koalice se přesto nakonec dohodla na variantě odsunu nádraží s tím, že v centru na místě současného nádraží bude alespoň zastávka "městské rychlodráhy". To bude železniční tah městem, po kterém budou jezdit regionální vlaky ze všech směrů.

Odsun má seznam průšvihů

"Náš nynější návrh se nepřiklání k žádné z variant. Nyní nám jde o to zakonzervovat ty pozemky do té doby, než bude hotová rekonstrukce železničního uzlu," uvedla předsedkyně klubu brněnských zastupitelů Strany zelených Jana Drápalová. "Z našeho pohledu zkrátka musí dopravu do centra zaručit buď rychlodráha, nebo musí zůstat nádraží v centru," dodala Drápalová. Odpůrci absolutního zrušení nádraží v centru totiž tvrdí, že doprava cestujících z odsunutého nádraží do centra města by byla téměř neproveditelná a město by ročně stálo 150 milionů korun. "Varianta čistého odsunu má zkrátka celý seznam průšvihů," zopakoval dnes radní Ander.

15. 06. 2009 Železnici ve Finsku zastavila stávka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58079-zeleznici-ve-finsku-zastavila-stavka/>)

Helsinky - Ve Finsku se dnes poprvé za 50 let zcela zastavila železniční doprava poté, co zaměstnanci státní železniční společnosti VR zahájili jednodenní stávku na protest proti propouštění a personální politice, informovala o tom agentura AP. Protest zasáhl zhruba 200 000 cestujících. Zastavil rovněž veškerou nákladní přepravu po železnici.

Společnost VR uvedla, že pro cestující nebyla schopna zajistit alternativní přepravu. Finská letecká firma Finnair nicméně v reakci na stávkou zvýšila počet letů na domácích linkách. Přepravu posílily rovněž autobusové společnosti. Firma VR zaměstnává zhruba 12 600 lidí. Společnost nedávno oznámila, že zruší 1500 pracovních míst v divizi pro nákladní přepravu, aby snížila náklady.

15. 06. 2009 Přes Moravu projel rakouský rychlovlak Railjet

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58094-pres-moravu-projel-rakousky-rychlovlak-railjet/>)

Břeclav - Cestující na Moravě měli dnes jedinečnou možnost si vyzkoušet jízdu v luxusním rakouském rychlíku Railjet. Jel z Vídně do Ostravy na železniční výstavu Czech Raildays a při cestě svezl i několik desítek zvědavých cestujících. Jízdu si vyzkoušeli také zástupci Českých drah. Railjet navštívil Česko již v květnu. Bez cestujících jel na zkušební okruh ve Velimí.

Luxusní rychlík Railjet přijel do Břeclavi kvůli problémům na výjezdu z Vídně s půlhodinovým zpožděním. Čekání se ale zájemcům o svezení určitě vyplatilo, cesta byla pro všechny velký zážitek. Railjet může jet rychlostí až 230 km/h. Po našich kolejích se kvůli bezpečnosti prohnal jen 160 km/h. Z Břeclavi do Hodonína cesta trvala něco málo přes 10 minut. "Tento vlak je vlastně koncipován pro střední Evropu, pro země, které nemají vysokorychlostní tratě, kde se nedosahuje rychlostí 300 – 350 km/h, ale řekněme 200 – 230 km/h," uvedl ředitel divize Mobility Siemens Jan Maj.

Rakouský supervlak směřoval do Ostravy na výstavu věnovanou železnici. U našich jižních sousedů tyto vlaky zajišťují luxusní dálkovou přepravu, podobně jako u nás pendolina. "Jezdí u nás od prosince 2008, spojují Vídeň s Budapeští, Mnichovem a nově i Innsbruckem. Do roku 2014 jich budeme provozovat celkem 67," řekl předseda představenstva ÖBB Werner Kovarik.

Svézt se rychlovlakem přišli i zástupci Českých drah. Nákup Railjetů zatím sice neplánují, do budoucna to ale nevylučují. Podle mluvčího ČD Aleše Ondruje byla dnešní cesta také možností si vyzkoušet, jak je vlak vnímán zákazníky. Railjet bude tři dny v Ostravě a ve čtvrtek se stejnou cestou vrátí do Rakouska. Běžně se mohou cestující svézt jednotkou Railjet v Rakousku, kde jezdí zejména na trase mezi Vídní a Salcburkem.

16. 06. 2009 České dráhy nasadí nové CityElefanty, Regionovy a zrekonstruované vozy 1. třídy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2953/>)

Od nedělní změny jízdního řádu dochází k většímu plánovanému nasazení moderních souprav CityElefant v pražské příměstské dopravě Esko (S linky). Počet plánovaných souprav stoupl z 31 na 35. Více nových jednotek jezdí na linkách S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem, S7 Praha – Beroun a S9 Praha – Benešov u Prahy. Do konce roku se plánuje dodávka dalších souprav a rozšíření jejich provozu jak v Praze a v jejím okolí, tak na Ostravsku. Tam do konce roku stoupne počet deponovaných souprav ze tří na šest. České dráhy navíc nasadí do provozu další Regionovu v Moravskoslezském kraji a do dálkových vlaků zařadí zrekonstruované vozy 1. třídy.

Nové jednotky CityElefant v systémech středočeského a ostravského Eska

Moderní soupravy CityElefant obsluhují již od začátku roku většinu spojů na linkách S1 Praha – Kolín, S2 Praha – Nymburk – Kolín, S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem a na trati Kolín – Pardubice. Na těchto trasách jsou soupravy CityElefant nasazeny na 90 až 100 % vlaků. Na další tratě v okolí Prahy soupravy zajíždějí v menším rozsahu, přesto i zde je cestující potkávají stále častěji. Úplnou novinkou je zavedení CityElefantů na linku S7 Praha – Beroun v pracovní dny na spoje Praha – Řevnice. Dosud zde jezdily moderní soupravy jen o víkendech. Pokračovat bude také zkušební provoz CityElefantů na vybraných spojích na lince S9 z Prahy do Benešova u Prahy. V rámci jejich nasazení na tuto v okolí Prahy nejnáročnější elektrifikovanou trať dochází k vyladění řízení vlaku.

Do konce roku by mělo být do provozu u Českých drah nasazeno již 54 jednotek CityElefant v celkové hodnotě přes 11 miliard korun. Díky tomu se rozšíří počet plánovaných výkonů souprav na většině tratí v okolí Prahy a také na Ostravsku. Od prosince 2010 budou na lince S7 Praha – Beroun od pondělí do pátku ve 45 % případů plánovaných souprav nasazeny CityElefanty a o víkendech to bude stejně jako dnes 100 % vlaků. Celkový podíl CityElefantů v průběhu týdne na této trati stoupne z pouhých 20 na nových 55 % spojů. Na lince S9 Praha – Benešov u Prahy se počítá s větším nasazením CityElefantů o víkendech. Jejich podíl by mohl být až 30 % ze všech spojů. Více

CityElefantů se plánuje také na Ostravsku, kde budou jezdit na linkách R1 Opava – Ostrava hl.n. – Český Těšín a S1 Opava – Ostrava-Vítkovice – Český Těšín.

Moderní CityElefanty mají kapacitu 310 sedadel. „Naším zákazníkům nabízejí komfort srovnatelný s mezinárodními vlaky EuroCity. Interiér je klimatizovaný, nástupní prostor je nízkopodlažní a umožňuje snadný nástup také cestujícím se zdravotním postižením, maminkám s kočárky nebo vozíčkářům. Pro ně jsou upraveny také bezbariérové toalety. Ve vlaku je vyhrazený prostor pro kočárky a jízdní kola. Snadnou orientaci cestujících na nástupištích i při samotné cestě ve vlaku zajišťuje audiovizuální informační systém,“ vyjmenovává výhody souprav ředitel Krajského centra osobní dopravy pro Prahu a Středočeský kraj Alois Kašpar. Moderní soupravy CityElefant mají výkon 2 000 kW a maximální rychlost 140 km/h.

Nová Regionova pro Moravskoslezský kraj

Společnost Pars nova dnes slavnostně předala na veletrhu Czech Raildays další Regionovu (814.063), která nabídne komfortnější cestování v Moravskoslezském kraji. „Jednotku nasadíme na trať Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice, kde zajistí zhruba 80 % všech spojů. Cestující se s ní setkají každý den mezi 6. a 18. hodinou,“ vysvětluje Miroslav Klich, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Ostravě. Regionova nabídne cestujícím větší komfort – modernější interiér, vakuové toalety a především nízkopodlažní část, která je vhodná pro přepravu handicapovaných cestujících a kočárků.

Rekonstrukce vozů 1. třídy

V letošním roce zahájily České dráhy rekonstrukci vozů 1. třídy (řada A RIC) určených především k provozu na českém území (vozy ale mohou být využity také pro mezinárodní provoz). Vozy pro tehdejší ČSD vyráběla společnost VEB Wagonbau Bautzen, NDR v letech 1972 – 1985. „V první fázi rekonstrukcí opravíme celkem 11 vagonů první třídy. Opravy by měly být hotovy do konce července, zrekonstruované vozy následně nasadíme do provozu. S opravami bychom rádi pokračovali, vše ale ještě závisí na tom, jak se tyto vozy osvědčí a kolik bude na jejich rekonstrukce vyčleněno prostředků,“ říká Rostislav Novák, ředitel Odboru kolejových vozidel ČD.

Při rekonstrukci zahájené v květnu roku 2009 byly opraveny povrchy stěn, polstrování sedaček včetně výplní, těsnění oken a vybavení toalet. Zachovány naopak zůstaly detaily jako police pro zavazadla, klíčky topení, stolečky nebo čtecí lampičky, byla ale provedena obnova jejich povrchu. Pro snazší údržbu i hygienu jsou potaženy hlavové opěrky koženkou, se zachováním vyměnitelných textilních potahů. Původní koberec v jednotlivých oddílech byl nahrazen snadněji čistitelným povrchem podlahy v protiskluzovém provedení, a to v celém voze. V novém barevně laděném interiéru převládá béžová a hnědá barva v kombinaci s modrými prvky (madla, kliky). WC je vybaveno novým příslušenstvím. Interiér vozu, taktéž i nový korporátní nátěr, je unifikován na základě návrhu studia Najbrt. Samotnou rekonstrukci vozu provedla firma Janoza CZ.

16. 06. 2009 ČD centrum Praha hlavní nádraží (od 24. června 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=80075>)

24. června 2009 od 15 hodin pro vás České dráhy otevírají v Praze na hlavním nádraží nové ČD centrum, které bude postupně uváděno do plného provozu. Z důvodu zvýšeného prodeje jízdenek před prázdninami pro vás ponecháváme otevřené stávající vnitrostátní pokladny až do 8. července 2009 v pravé části dolní haly.

Více informací o ČD centru Praha hl. n. naleznete na http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=2192&design=cd_centra.

16. 06. 2009 V Brně zřejmě krize dostavbu odstavného nádraží neovlivní

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58173-v-brne-zrejme-krize-dostavbu-odstavneho-nadrazi-neovlivni/>)

Brno - Odstavné vlakové nádraží včetně nové celoroční myčky kolejových vozidel za 2,73 miliardy korun by mělo být nedaleko centra Brna dokončeno v květnu 2010. Tento termín zřejmě již neovlivní ani současná hospodářská krize, ani problémy s pozemky, uvedl náměstek ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Karel Janků. Stavba ale i tak bude dokončena o rok později, než byl původní plán. Pro letošní rok může SŽDC prostavět 900 milionů korun, loni to bylo 1,8 miliardy korun. "Nemám informace, že by ministerstvo chtělo stavbu zastavit," uvedl Janků. Zatím je stavba naplánována

do května a musí se podle něj již takto dostavět. Nemůže však předjímat případné nové rozhodnutí ministerstva dopravy.

Peníze na stavbu jdou ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Ministerstvo dopravy přitom ke konci příštího týdne představí plán úspor v dopravní výstavbě. Snižování investic souvisí s nedostatkem peněz na dopravní výstavbu, způsobeným hlavně současnou hospodářskou krizí. Podle odhadů by nedostatek finančních prostředků mohl vést k zakonzervování až 300 úseků rychlostních silnic a dálnic. Od roku 2010 by se také měly například snížit provozní výdaje právě ve Státním fondu dopravní infrastruktury (SFDI) o sto milionů korun.

Podle informací České televize nucená přestávka čeká práce na přivaděčích k dálnici D47, na velkém okruhu Brna či silnici I/30 protínající centrum Ústí nad Labem. Zastavit by se měla také rychlostní silnice R49 mezi Hulínem a Fryštákem či úsek Křelov-Slavonín na silnici R35.

Stavba odstavného nádraží začala v říjnu 2007. Potíže a zpoždění způsobily mimo jiné problémy kolem dokončení nově budovaného podjezdu v Sokolově ulici. Stavba odstavného nádraží souvisí s obřím projektem na vybudování nového osobního vlakového nádraží v Brně. Odsun nádraží o zhruba 800 metrů na jih od stávající polohy má ale v Brně řadu odpůrců, kteří požadují zachování železniční dopravy v centru města. Projekt s rozpočtem zhruba 20 miliard korun navíc v prosinci minulého roku kvůli procesním chybám přišel o územní rozhodnutí a jeho příprava se minimálně o rok opozdí.

17. 06. 2009 Návrh jízdních řádů drážní dopravy tratí Olomouckého kraje na období 2009/2010

Zdroj: Olomoucký kraj (http://www.kr-olomoucky.cz/OlomouckyKraj/Doprava/%C5%BDlezni%C4%8Dn%C3%AD+doprava/%C5%BDlezni%C4%8Dn%C3%AD+doprava_CZ.htm?lang=CZ)

17. 06. 2009 České dráhy zaplatily 24 milionů, ale nevědí za co

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ceske-drahy-zaplatily-24-milionu-ale-nevedi-za-co-f5i-domaci.asp?c=A090617_072911_domaci_bar)

Bývalé vedení Českých drah zaplatilo téměř 24 milionů korun firmě spojené s privatizátory svazáckého majetku za poradenství a personální audit. Jaké byly výsledky těchto rad a auditu? To je zatím velká neznámá. Současný management Českých drah "tuto položku prověřuje" a mluví i o tom, že se případně obrátí na policii. U těchto obchodů Českých drah jsou důležitá čtyři jména: podnikatel František Savov, dlouholetý manažer ČD Milan Matoušek starší a jeho syn Milan Matoušek mladší, který na drahách pracoval na personálním odboru. A také Josef Bazala, který dnes vede dceřinou společnost Českých drah ČD Cargo a v minulosti byl generálním ředitelem drah.

Bazala šéfoval Českým drahám v letech 2005 až 2007. Právě v této době uzavřelo vedení drah smlouvy na marketingové a poradenské služby s firmami, které mají blízko ke skupině "svazáckých podnikatelů", o nichž MF DNES již několikrát informovala. Pozemky a nemovitosti po bývalém SSM výhodně nakoupily v roce 2004 tři neprůhledné firmy, k nimž mají blízko podnikatelé Savov a Matoušek mladší.

Platíme, inkasujeme, nekomentujeme

Jedna ze smluv byla uzavřena se společností Garris. Za svou práci firma od drah inkasovala necelých 24 milionů korun v letech 2005 až 2007, tedy v průměru okolo 670 tisíc měsíčně. Garris je podle svých internetových stránek, které má v několika jazycích včetně čínštiny, přední poradenskou firmou. Předsedou představenstva je František Savov - byznysmen, který mimo jiné jedná za vydavatelství Mladá fronta (nemá nic společného s MF DNES).

S Garrisem spolupracuje také Milan Matoušek mladší, syn vlivného drážního manažera. Co přesně společnost Garris drahám v době Bazalova vedení poskytla a jaké byly výstupy její činnosti? Na to nechce odpovídat ani Bazala, ani Savov. Bazalův mluvčí Zdeněk Větrovec jen vzkázal, že "k dotazům, které se týkají Českých drah, se bohužel společnost ČD Cargo nemůže vyjadřovat, obraťte se na České dráhy". Savovův mluvčí Tomáš Jelínek zase uvedl, že "Garris nezveřejňuje jména svých klientů a již vůbec není možné komentovat služby, které jsou jim poskytovány". Současný management Českých drah tvrdí, že nemá podrobné informace o smlouvách uzavřených za bývalého vedení. "Vedení proto uloží úseku interního auditu jeho prověření. V případě zjištění, která povedou k podezření z trestné činnosti, podáme oznámení na policii," uvedl drážní mluvčí Petr Štáhlavský.

Mojmír Bakalář, bývalý ředitel personálního odboru Českých drah za Bazalova vedení, si vzpomněl, že společnost Garris skutečně pro dráhy nějaký personální audit dělala. "Výstupy tam byly, projednávaly se na představenstvu, ale nevzpomenou si, jak dalece byly realizovány," uvedl Bakalář. Pamatuje si však, že materiál od Garrisu byl "tlustý několik centimetrů". Proč si bývalé a současné vedení drah neumí předat informace o radách za desítky milionů? Mluvčí to vysvětluje tím, že se management kompletně obměnil.

Desetimilionová loterie

Vedle poradenství má stejná skupina podnikatelů s dráhami ještě další obchody. Například pozoruhodnou železniční loterii. Provozuje ji společnost Gamestar, za niž rovněž vystupoval podnikatel František Savov. A kontrakt s dráhami také vznikl v době, kdy je vedl Bazala. Loterie je postavena na tom, že se na všech nádražních pokladnách prodávají losy soukromé firmy Gamestar. Tržby z prodaných losů pak dráhy firmě posílají a část výtěžku by měla jít také do dvou nadací.

MF DNES zjistila, že v letech 2007 až 2009 poslaly České dráhy společnosti Gamestar částku přesahující deset milionů korun. Zda to bylo za prodané losy, dráhy odmítají komentovat s odkazem na obchodní tajemství. Naopak ani jedna z nadací prý dosud nedostala ani korunu. Skupina privatizátorů svazáckého majetku uzavřela podle informací MF DNES v letech 2005 až 2007 s Bazalovým vedením drah smlouvy, na základě kterých dráhy už vyplatily více než 110 milionů korun. Z toho zhruba polovinu tvořila reklama, kterou si dráhy zadávaly v časopisech, za které opět jedná František Savov.

17. 06. 2009 Jízdní řád 2009 / 10 na železnici (IDS JMK)

Zdroj: IDS JMK (<http://www.idsjmk.cz/obce/aktualityobce/jrcdszdc.htm>)

17. 06. 2009 K letním slevám Českých drah se přidal i soukromý dopravce (OKD Doprava)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2955/>)

V neděli 21. června začíná platit „Léto 2009“ – nabídka Českých drah, která má podpořit domácí cestovní ruch. Lidé tak budou moci až do 22. září cestovat se síťovými jízdenkami regionálními vlaky levněji. Stejná nabídka bude platit i ve vlacích OKD Doprava. Smyslem nabídky „Léto 2009“ je především nabídnout cestujícím výhodnou alternativu tradičních dovolených v zahraničí nebo pobytových zájezdů a podpořit vnitrozemský cestovní ruch. Dopravce proto zvýhodnil hlavně síťové jízdenky do regionálních vlaků:

- Turistické jízdenky SONE+ budou platit nejen o víkendu, ale i ve všední dny. Za 150 korun tak nabízí dopravce celodenní putování osobními a spěšnými vlaky po celé naší vlasti ve skupině až pěti osob, kdy maximálně dva jsou starší 15 let.

- Zlevní krajské síťové jízdenky REGIONet. S krajskou síťovou jízdenkou REGIONet, která platí ve zvoleném kraji jeden den, ušetří zákazníci v létě 34 %. Běžně stojí REGIONet 150 korun, přes léto za něj zaplatí jen 99 korun.

K projektu Českých drah nově přistoupila i akciová společnost OKD Doprava, která bude jízdenky vydávat i uznávat ve všech svých spojích za stejně zvýhodněných pravidel. Původně samostatná letní nabídka jednoho dopravce tak přerostla ve spolupráci dvou partnerů. "Velmi jsme uvítali vstřícnost OKD Doprava, která je tradičním partnerem našich projektů na podporu turistického cestování," říká Tomáš Čech vedoucí oddělení cenotvorby a prodeje. „OKD provozuje trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem a také tady budou zákazníci přes léto cestovat stejně výhodně jako u nás.“

Do vlaků ČD půjde navíc celé léto zakoupit jakoukoli vnitrostátní jízdenku platnou mezi konkrétními stanicemi za ceny roku 2008. Uspořít tak zákazníci mohou nejen při jednotlivé cestě, ale také při pravidelném dojíždění na prázdninovou brigádu.

18. 06. 2009 Zítřa vyjíždí poprvé v letošní sezóně rychlík Jadran do chorvatského Splitu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2956/>)

V pátek 19. června mohou cestující poprvé v letošní sezóně cestovat rychlíkem Jadran do chorvatského Splitu. Vlak, který veze přímé lehátkové a lůžkové vozy a vůz pro přepravu automobilů a motorek, vypravují České dráhy ve spolupráci se slovenskými, maďarskými a chorvatskými železnicemi. Z Prahy do Splitu bude vlak jezdit každý den až do 4. září, v opačném směru pak do 5. září. „Jízdenky a rezervace mohou cestující koupit na obvyklých předprodejních místech v mezinárodních pokladnách, v ČD centrech a ve vybraných cestovních kancelářích,“ říká Robert Černý, ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopravy ČD. „Jízdní doklady na celé období, kdy vlak jezdí, je možné koupit už nyní.“

Rychlík Jadran odjíždí z Prahy každý den od 19. června do 4. září v 9:18. Jede po trase přes Pardubice, Brno, Bratislavu, Szombathely a Záhřeb, do chorvatského Splitu pak dorazí za zhruba dvacet a půl hodiny. Opačným směrem odjíždí ze Splitu ve 20:50 a do Prahy přijede druhý den v 18:40. „Oproti loňsku se jízdní doba zkrátila zhruba o hodinu a půl,“ říká Robert Černý. Mezinárodní rychlík Jadran je mezi Prahou a Splitem sestaven z českých a chorvatských lůžkových a lehátkových vagonů a vozů s místy 2. třídy. Kombinovaný vůz se zavazadlovým oddílem umožňuje přepravu jízdních kol, speciální dvoupatrový vagon je potom určen pro přepravu osobních aut a motocyklů.

Cenový tip – nabídka City Star Chorvatsko

České dráhy doporučují všem zájemcům o cestu rychlíkem Jadran do Chorvatska využít výhodnou slevu City Star Chorvatsko – produkt určený pro jednotlivce a skupiny od 2 do 5 cestujících. Jízdenku je třeba koupit nejpozději 3 dny před odjezdem a vydává se vždy jako zpáteční s platností jeden měsíc. Podmínkou pro uznání slevy je strávení alespoň jedné noci ze soboty na neděli v Chorvatsku.

„Pokud jede z Prahy do Splitu a zpět skupina čtyř osob a koupí si zpáteční jízdenku City Star, každý z cestujících zaplatí za obě cesty 3143 korun. Pokud je alespoň jeden z nich držitelem In-karty/Rail plus, zaplatí každý ze skupiny jen 2459 korun,“ vysvětluje Robert Černý. „Pokud cestuje na Jadran rodina o dvou dospělých a dvou dětech od 6 do 15 let, zaplatí za zpáteční jízdenku CityStar s In-kartou ještě méně, konkrétně 1926 korun na osobu.“ K jízdence je možné dokoupit lehátkový nebo lůžkový příplatek. „Pokud cestující zvolí cestu v šestimístním lehátkovém oddílu, zaplatí za obě cesty 512 korun, ve čtyřmístném oddílu pak 762 korun. Zpáteční cesta v lůžkovém oddílu vyjde na 992 korun.“

Řada cestujících využívá rychlík Jadran také k pohodlné přepravě automobilů, motocyklů a jízdních kol. Za přepravu automobilu zaplatí cestující jedním směrem 1537 korun, přeprava motocyklu stojí 1075 Kč. Pokud si chce cestující vzít do Chorvatska své jízdní kolo, musí mít pro kolo rezervaci, za kterou zaplatí jedním směrem 136 Kč. V roce 2008 bylo z Prahy do Splitu a zpět převezeno rychlíkem Jadran celkem 956 automobilů a motocyklů. Největší zájem o cestování rychlíkem Jadran (včetně přepravy automobilů) měli cestující v pátek (směr z ČR do Chorvatska) a v sobotu (pro směr z Chorvatska do ČR).

Uváděné ceny platí k 18. červnu a mohou se měnit v závislosti na změně kurzu koruny vůči euru.

Zjednodušený jízdní řád rychlíku Jadran – léto 2009

tam R 475		zpět R 1202	
Praha hl. n.	09:18	Split	20:50
Brno hl. n.	12:16	Zagreb Gl. Kol.	06:40
Bratislava hl. st.	14:47 (odj.)	Bratislava hl. st.	14:01
Zagreb Gl. Kol.	21:45	Brno hl. n.	15:41
Split	5:54	Praha hl. n.	18:40
jede 19./20. června - 4./5. září		jede 20./21. června - 5./6. září	

18. 06. 2009 Návrh jízdního řádu drážní dopravy na období 2009/2010 (Moravskoslezský kraj)

Zdroj: Moravskoslezský kraj (http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/dop_0303.html)

18. 06. 2009 Nejkrásnější nádraží v ČR (Zahrádky u České Lípy)

Zdroj: České dráhy, a. s.
(<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=80350>)

Vítězem letošního ročníku ankety o nejkrásnější nádraží v ČR 2009 se stala železniční stanice Zahrádky u České Lípy. Po ocenění z roku 2007 pro železniční stanici Ostroměř a v roce 2008 pro Trutnov hl. n., se tak Zahrádky staly v pořadí již třetím vítězem soutěže. Nádraží do soutěže mohl tradičně navrhnout kdokoliv a také se každý mohl účastnit hlasování o vítězi. Ten byl slavnostně vyhlášen 18. června 2009 v Hlavním sále Senátu ČR. Soutěž vyhlásila asociace Entente Florale CZ – Souznění ve spolupráci s Mikroregionem Konstantinolázeňsko a občanským sdružením Plzeňská dráha.



18. 06. 2009 Pohraniční stanice Česká Kubice je opravena

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58477-pohranicni-stanice-ceska-kubice-je-opravena/>)

Česká Kubice (Domažlicko) – Pohraniční železniční stanice Česká Kubice na významné trati Plzeň – Furth im Wald je zrekonstruována. Má nové koleje, zabezpečení, výhybky, nástupiště a odvodnění, oprava stála přes 206 milionů korun a trvala rovný rok. Až nyní se tak podařilo zlepšit stav stanice, která byla do roku 1989 uzavřena a po revoluci se nedočkala žádného výraznějšího zásahu. Po Chebu a Železně Rudě se jedná o třetí a poslední velkou přechodovou stanici mezi Českem a Bavorskem, která prošla podobně velkou rekonstrukcí.

Česká Kubice se rekonstruovala se záměrem vytvořit důstojnou bránu do Česka pro turisty, kteří právě přes Kubici přijíždějí od Mnichova nebo Norimberku. "Zhruba před rokem jsme měli železniční stanici, která se od doby totality vůbec nezměnila," připomněl někdejší stav pohraničního nádraží ředitel plzeňské pobočky Správy železniční dopravní cesty Václav Šťastný. Během rekonstrukce byly položeny nové koleje, vzniklo nové odvodnění a také došlo k napojení ovládnutí kubického nádraží na nedaleký Furth im Wald.

Vedle zušlechtění celé stanice včetně nádražní budovy ubyly v České Kubici dvě koleje. "Byly nutné proto, že se tady provádělo odbavení nákladních a osobních vlaků, aby nám někdo ilegálně neopustil republiku," připomněl Šťastný. Od 70. let jezdil přes Českou Kubici expres 468/469, který mířil z Prahy do Mnichova a tvořil alternativu známějšímu Západnímu expresu projíždějícímu přes Cheb. V současnosti se do České Kubice mohou cestující podívat pouze prostřednictvím osobních vlaků, které jezdí z Domažlic do Furthu. Rychlíky ve zrekonstruované stanici zastavují pouze kvůli křižování.



19. 06. 2009 Návrh jízdního řádu železniční dopravy 2009/2010 (Plzeňský kraj)

Zdroj: Integrovaná doprava Plzeňska – IDP (<http://idp.plzensky-kraj.cz/?cid=36384>)

19. 06. 2009 Zahájení stavebního řízení: Elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090619vyhlaska.pdf>)

19. 06. 2009 ČD Cargo reaguje na pokles trhu přeprav protikrizovým balíčkem

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2966/>)

Společnost ČD Cargo přepravila za první čtyři měsíce o 32% méně zboží než v loňském roce. Tržby společnosti však díky účinným obchodním opatřením meziročně poklesly jen o 25%. ČD Cargo je jako dopravce působící na evropském dopravním trhu přímo závislé na stavu ekonomiky nejen české, ale i zahraničních. Segment mezinárodních přeprav (dovoz, vývoz a tranzit) totiž přesahuje 60% všech přeprav ČD Cargo, zbylých necelých 40% tvoří přepravy vnitrozemské. Průmyslová produkce v ČR v dubnu meziročně klesla o více než 22% a v některých zemích Evropy byl tento propad ještě vyšší. Přepravní výkony ČD Cargo jsou tak adekvátním odrazem poklesu přepravní potřeby svých zákazníků, respektive poklesu celého trhu přeprav.

Letošní dosavadní vývoj objemu přeprav ČD Cargo je srovnatelný, respektive dokonce lepší, než vykazují další evropští železniční dopravci. Podle oficiálních statistik Mezinárodní železniční unie UIC hlásí většina dopravců za první čtvrtletí roku 2009 meziroční propady přepraveného objemu obdobné či spíše ještě vyšší: německý dopravce DB Railion (-27%), francouzský SNCF (-32%), italský Trenitalia (-34%), slovenský ZSSK Cargo (-38%), polský PKP Cargo (-38%), rumunský CFR Marfa (-39%), belgický SNCB (-40%). Ze srovnání vyplývá, že se ČD Cargo díky svým protikrizovým opatřením vyrovnává s dopady hospodářské recese poměrně úspěšně. Navíc lze v měsíci červnu pozorovat jisté oživení přepravních výkonů.

ČD Cargo přijalo základní protikrizová opatření, včetně tzv. akčního plánu, již začátkem letošního roku, a další opatření postupně přijímá podle aktuální situace. „ČD Cargo se dopadům hospodářské recese aktivně brání s patřičným důrazem a činí opatření na jejich zmírnění, jak směrem k zákazníkům, tak i směrem dovnitř společnosti,“ říká Ing. Josef Bazala, předseda představenstva a generální ředitel ČD Cargo. Firma zavedla aktivnější obchodní politiku vůči zákazníkům a provedla reorganizaci práce v oblasti obchodní i provozní. Došlo také k částečnému pozastavení investic, jsou omezeny náklady na opravy železničních kolejových vozidel, došlo k redukci režijních nákladů, snížení mezd vedoucích zaměstnanců o 15% i nákladů na marketing. „Aktuální situace je denně pečlivě monitorována a vyhodnocována tak, že je možné okamžitě reagovat na průběžně se měnící podmínky,“ dodává Bazala.

ČD Cargo přijalo postupně celou řadu protikrizových opatření, z nichž nejdůležitější jsou uvedeny v následujícím přehledu:

Protikrizový balíček společnosti ČD Cargo**1. Akční plán v oblasti obchodní**

- agresivnější prozákaznická obchodní politika
- nové produkty a projekty
- zvýšení motivace obchodních manažerů

2. Akční plán v oblasti provozní

- změny grafikonu vlakové dopravy reagující na vývoj přepravních potřeb zákazníků
- operativní změny technologie obsluhy vleček
- omezení jízd vlaků v přepravních sedlech

3. Akční plán v oblasti personální

- snížení počtu zaměstnanců v prvním pololetí roku 2009 o 8%
- snížení zaručené části smluvní mzdy vedoucích zaměstnanců o 15%
- zrušení ukazatele nezaručené části smluvní mzdy vázané na splnění hospodářského výsledku
- „částečná nezaměstnanost“ dle § 209 Zákoníku práce (náhrada mzdy ve výši 60% za dočasnou nezaměstnanost části zaměstnanců z důvodu omezení poptávky)
- školení a rekvalifikace zaměstnanců z fondů EU
- návrh zaměstnavatele na úpravu a prodloužení 1. změny Podnikové kolektivní smlouvy

4. Externí opatření v oblasti infrastruktury

- snížení poplatku za užití železniční dopravní cesty
- zlepšení koordinace výlukové činnosti
- využívání celého rozsahu infrastruktury

5. Úsporná opatření v oblasti investic

- odloženo pořízení nákladních vozů Zacns, Habbillns a Samms (nyní není obchodní potřeba)
- redukce investic v oblasti manipulační techniky a v oblasti nákladních automobilů
- odložení dalších investičních akcí
- důkladné prověřování všech investičních akcí s ohledem na vývoj hospodářské recese

6. Úsporná opatření v oblasti železničních kolejových vozidel

- omezení počtu revizních oprav
- redukce nákladů na běžné opravy

7. Další úsporná opatření

- omezení počtu pevných telefonních linek centrály ČD Cargo
- redukce nákladů na provoz centrály ČD Cargo
- snížení nákladů na účast firmy na veletrzích
- redukce nákladů na marketing

Důležitou skutečností je, že i přes velmi zostřený konkurenční boj na celém dopravním trhu ČD Cargo neztratilo žádné významné zákazníky. Pokud dochází v obchodních bitvách s konkurenty v těchto vyhozených podmínkách na trhu k přetahované o některé zakázky, firmě se je docela úspěšně daří získávat zpět nebo vítězí v jiných tendrech, takže celková bilance je v součtu vyrovnaná. To lze považovat při současných podmínkách za úspěch.

Podle současných střízlivých prognóz hospodářská recese stále nedosáhla svého dna. Vedení ČD Cargo proto pečlivě vyhodnocuje aktuální situaci s maximální obezřetností. Firma je připravena v případě nutnosti provádět další úsporná a racionalizační opatření, jejichž cílem je překonání období recese přenášející nepříznivé vnější vlivy na podnikání ČD Cargo. Mezi priority společnosti však patří zachování sociálního smíru. Firma již v letošním roce neplánuje snižování většího počtu zaměstnanců.

19. 06. 2009 Rakouské autokluby doporučují podjet Taury na autovlaku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58490-rakouske-autokluby-doporucuji-podjet-taury-na-autovlaku/>)

Vídeň – Objekt zácpy, které se pravidelně vytvářejí před dálničním Tauernským tunelem v Rakousku, je možné autovlakem. Použit ho doporučují rakouské autokluby, které doufají, že se tak fronty alespoň trochu zkrátí. Loňským "rekordem" byla totiž 35 kilometrů dlouhá řada aut a letos situaci může ještě více komplikovat stavba před tunelem. Autovlak jezdí pod tauernským masivem kyvadlově, celá cesta, která zahrnuje objížďku, cestu vlakem a návrat na původní dálnici, trvá dvě hodiny. Spoje jezdí po hodině, ve vytížených termínech se jejich interval zkracuje na půl hodinu.

Na autovlak, který provozují Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), lákají řidiče i reklamy v rádiu. Na autovozech lze spatřit osobní auta, některá i s karavany, cestující ale sedí v patrových osobních vozech, s jakými se cestující setkají na regionálních vlacích po celém Rakousku. Před vlakem se sice stejně jako před dálničním tunelem tvoří fronty, jsou ale nesrovnatelně kratší. "Opravdové zácpy se tu tvoří jen výjimečně, bylo to třeba letos v zimě, kdy byla řada silnic uzavřena kvůli lavinám," uvedl Christoph Posch, mluvčí ÖBB pro Korutany. Za přepravu osobního auta i s posádkou vybírají dráhy 17 eur, tedy asi dvakrát více, než se platí za průjezd dálničním tunelem.

20. 06. 2009 Oba slibují levné a komfortní vlaky. Stát si musí vybrat: České dráhy, nebo Jančura

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37501660-oba-slibuji-levne-a-komfortni-vlak-y-stat-si-musi-vybrat-ceske-drahy-nebo-jancura>)

ČD i majitel Student Agency shodně tvrdí, že pokud stát vypíše namísto dosavadní roční zakázky na provozování rychlíkových tratí zakázku desetiletou, cestující si výrazně polepší. V Česku se bude jezdit levnějšími a přitom komfortnějšími vlaky. Tahle dosavadní utopie se stane skutečností. Aspoň to svorně tvrdí České dráhy i jejich největší potenciální konkurent, majitel Student Agency Radim

Jančura. Oběma firmám chybí ke splnění slibu jen jedna "drobnost": desetiletá zakázka na provozování rychlíkových tratí, o níž právě teď rozhoduje ministerstvo dopravy.

Dosud byly přitom zakázky vypisovány jen na rok. "Taková nejistota neumožňuje investovat do modernizace ani dělat dlouhodobé koncepční úspory," vysvětluje šéf Českých drah Petr Žaluda, proč po kolejích jezdí převážně zastaralé vozy. Zapomíná ale na jednu drobnost: až dosud totiž ministerstvo vždy přidělovalo zakázky na rychlíky, i když jen ty jednoleté, zcela automaticky právě Českým drahám. Jančura ve čtvrtek v on-line rozhovoru se čtenáři iHNed.cz prohlásil: "České dráhy fungují tak, jako naše babičky - až si našetří do hrníčku (nebo až jim tam spíše stát nasype), koupí si vlak. V dnešní době však svět funguje jinak - vlak je třeba pořídit na úvěr nebo leasing, splátky musí odpovídat příjmu od cestujících + dotacím. (...) Jen tak se dá železnice změnit během 5 – 10 let. Za 20 let po revoluci průměrné stáří souprav naopak vzrostlo, bylo to pro železnici 20 let ztracených."

Šéf Student Agency teď bojuje o to, aby se do hry dostali i jiní. Rozhodnutí ministerstva dopravy bude bez nadsázky pro budoucnost českých železnic klíčové. Ostatně tvrzení, že díky desetileté zakázce budou lidé konečně cestovat západoevropským standardem, představuje jedinou shodu mezi Žaludou a Jančurou. Obě strany se na stránkách novin i webů častují hodně kritickými slovy.

Mrtví ministerští brouci

Jasně je, že Jančura se ve svém boji ještě hodně zapotí. Ministerstvo totiž tendr vůbec nemusí vypsát; záleží na jeho libovůli. "Nemáme takovou povinnost, protože nám ji nikdo neuložil," konstatuje lapidárně mluvčí úřadu Karel Hanzelka. Žádost Jančurovy budoucí železniční společnosti RegioJet přitom už na ministerstvu leží několik dní. Ministr Gustáv Slamečka ale zaujímá typickou pozici mrtvého brouka a nechce se nechat přimět k vyjádření, zda je pro zásadní vstup konkurence do železnic. "Musíme nejprve návrhy pana Jančury důkladně prostudovat, v tuto chvíli neumíme náš budoucí postup komentovat," vzkazuje jen přes svého mluvčího.

"Nyní je 'míč' na straně ministra dopravy. On musí rozhodnout, zda naše nabídka je výhodnější (nabídlí jsme nižší požadavek na dotace až o 9 miliard Kč, nižší ceny pro cestující o 15 % a nové vlaky). Naše nabídka nemá žádné 'ale', žádná skrytá 'ne'. Takže ministr bude muset říci: 'nabídka RegioJetu je zjevně výhodnější' a pak bude muset vypsát tendr. (...) Může taky nám zakázku zadat napřímo, bez výběrového řízení, v případě, že ČD nebudou mít o tyto výkony zájem," uvedl ve čtvrtečním on-line rozhovoru Jančura.

"Půjdu i do Bruselu"

Jak je ale vůbec možné, že stát nemusí vypsát soutěž na zakázku, která se týká pětaticeti milionů cestujících a v níž se ročně protočí asi čtyři miliardy korun? Podle právníků jednoduše proto, že zákon opravdu nic takového ministerstvu nenařizuje. Letos v prosinci začne platit evropská směrnice o službách ve veřejné dopravě. Z té má v budoucnu vycházet i připravovaný český zákon. Jenže směrnice se vztahuje jen na zakázky ve veřejné autobusové dopravě. Do pěti let má podle ní stát vypisovat zakázky aspoň pro polovinu trhu, do deseti let pak pro celý. "Pro železniční dopravu ale směrnice žádné takové limity nestanoví. Umožňuje i nadále uzavírat zakázky přímo, tedy bez soutěží," má jasno Hanzelka. Jančura se s tím nemíní smířit, má zájem o provozování zhruba poloviny rychlíkových tratí. "Pokud se objeví vedle státních drah další zájemce, musí ministerstvo tendr vypsát. Půjdeme se stížností klidně i do Bruselu a jsem přesvědčen, že musíme vyhrát," říká podnikatel.

Tendr pomůže i jinde

České dráhy na jednu stranu tvrdí, že se tendru neobávají. Ale jejich šéf Žaluda předem zpochybňuje konkurenci. "Jančura už měl možnost se do některých zakázek přihlásit, a vždy couvl," upozorňuje. Oba zájemci se přitom vedle vzájemné výměny invektiv snaží i trumfovat sliby. Jestliže Jančura prohlásí, že bude až o 15 procent levnější než státní dráhy, Žaluda kontruje, že nabídne ceny ještě nižší. Nechybí ani vizualizace komfortních vagonů... V současné době spor arbitra nemá. Ale tím spíš je nezbytné, aby ministerstvo tendr skutečně vyhlásilo. Prostor by tak mohli dostat i jiní zájemci, třeba britská Arriva už v regionech uspěla.

22. 06. 2009 Vykojený vagon zablokoval v Olomouci dopravu, vlaky nabíraly zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vykojeny-vagon-zablokoval-v-nbsp-olomouci-dopravu-vlaky-nabiraly-zpozdzeni-1xn/krimi.asp?c=A090622_074523_krimi_lpo)

Na hlavním nádraží v Olomouci vykojil nákladní vlak. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Vagony OKD, Doprava zablokovaly provoz, zůstaly mezi druhou a třetí kolejí. Po desáté hodině se podařilo zprovoznit jednu kolej. "V 10:20 Správa železniční dopravní cesty zprovoznila jednu traťovou kolej

z Olomouce do Přerova," sdělila mluvčí ČD Kateřina Šubová. Dálkové spoje už proto nebudou odkloněny přes Nezamyslice, spoje Pendolino už také pojedou ve své trase. Osobní a spěšné vlaky jsou v úseku Olomouc - Grygov nadále nahrazeny autobusy. Druhou kolej se nepodařilo zprovoznit ani do pěti odpoledne. Správa by ji měla uvolnit v noci, případně nejpozději během zítřejšího dopoledne. "Vlak vykolejil v 0:42, byly to prázdné cisterny OKD, Doprava," informoval iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.



Na odstranění následků nehody se pracuje, původní odhad zprovoznění tratě byl ale poněkud odlišný. "Do Grygova dorazil v 5:45 jeřáb, během dvou až tří hodin by se mělo podařit zprovoznit druhou kolej," uvedl původně mluvčí správy s tím, že trakční trolej zůstala nepoškozená. Nehodu vyšetřují policisté spolu s Drážní inspekcí. "Při přejíždění vykolejily tři vagony soupravy a došlo k jejich poškození. Poškozen byl také kolejový svršek a elektrické zabezpečovací zařízení a výhybky," uvedla tisková mluvčí krajských policistů Jitka Dolejšová.

Zpoždění vlaků mnohdy přesahují i hodinu. "Jedu od dcery domů, do Hulína, šla jsem na vlak, který měl jet v 7:54. Zatím tady pořád čekám a nic. Na informacích mi radili, ať jedu zpožděným vlakem na Luhačovice. Teď ale vidím, že ho taky zrušili. Naštěstí nikam nespíchám, prostě si tady počkám, až něco pojedě," sdělila MF DNES krátce po deváté hodině Marie Kovaříková. Cesta se zkomplikovala i studentkám Marii Vaňákové a Lence Jochové. "Čekáme na vlak do Prahy, který měl jet před hodinou. Jede nás celá skupina, ostatní od Ostravy, tady v Olomouci jsme se měli sejít. Ti také ještě nepřišli, takže tu na ně čekáme. Snad se do Prahy dostaneme do jedné, večer totiž hrajeme představení a chceme se stihnout připravit," řekly studentky.

Příčina nehody se vyšetřuje, dechová zkouška na alkohol provedená u strojvedoucího byla negativní. Policisté událost vyšetřují pro podezření ze spáchání trestného činu poškozování cizí věci. Škoda byla předběžně odhadnuta na jeden milion korun.

22. 06. 2009 Setkání parních mašinek 2'D 2' (Lužná u Rakovníka, 27. a 28. června 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=80675>)

Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka pořádá 27. a 28. června u příležitosti 10. výročí svého založení setkání velkých tendrových parních lokomotiv uspořádání 2'D 2'. Akce má mezinárodní charakter, protože se jí zúčastní 2 parní a 1 historická motorová lokomotiva ze Slovenska. Předvede se celkem 5 provozních parních lokomotiv a jedna ve statické ukázce.

Po oba dny pojedou do Lužné a zpět nostalgický vlak z Prahy hl. n. a dále budou vypraveny parní vlaky z Lužné do Rakovníka a Milostína. Proběhne také předvádění parních lokomotiv na točně železničního muzea a pro fotografie je připraveno noční fotografování osvětlených lokomotiv.

23. 06. 2009 Kvůli spadlým stromům nejezdily vlaky v Libereckém kraji, problémy byly i na Ústecku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58863-kvuli-spadlym-stromum-nejezdily-vlaky-v-libereckem-kraji-problemy-byly-i-na-ustecku/>)

Liberec/Ústí nad Labem - Spadlé stromy přerušily dnes ráno dopravu na dvou železničních tratích v Libereckém kraji. Kvůli silnému větru měli profesionální hasiči v Libereckém kraji od pondělního večera do dnešního poledne 31 zásahů. Na trati mezi Novým Borem a Svorem najel po půl páté do spadlého stromu osobní vlak, nikdo ale nebyl zraněn, uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Kmen stromu byl zaklíněný pod vlakem a rozřezali ho hasiči. Doprava na trati byla přerušena více než dvě hodiny. Komplikace byly ráno i v Ústeckém kraji, kde zasahovali hasiči také u spadlých stromů.

Jeden rychlík a spěšný vlak z Bakova nad Jizerou do Jedlové musely být odkloněny přes Benešov nad Ploučnicí do České Lípy. Provoz se tam podařilo obnovit před sedmou hodinou. Další spadlý strom zablokoval krátce před pátou železniční trať z Liberce na Českou Lípu nedaleko Křižan v oblasti Podještědí. "Vlak do stromu nenajel, ale doprava na trati byla na hodinu přerušena," řekla Pistoriusová. V Radimovicích na Liberecku vítr porazil vzrostlou lípu na projíždějící Škodu Octavii. "Nikdo neutrpěl zranění, stejně jako v dalších případech, které si vyžádaly naši pomoc," uvedla mluvčí Hasičského záchranného sboru Libereckého kraje Iva Michalíčková.

Největší problémy dělal vítr profesionálním hasičům na Semilsku, kde si připsali do dnešního poledne 15 výjezdů. V okolí Rokytnice nad Jizerou zasahovali sedmkrát. Ve Vysokém nad Jizerou - Sklenařicích polámané stromy uvěznilly na silnici posádku osobního auta. Z železniční trati v Turnově odstraňovali dnes dopoledne drážní hasiči kameny a bahno. Na Liberecku poslalo nepříznivé počasí hasiče do akce osmkrát, na Jablonecku čtyřikrát. Na Liberecku padaly stromy hlavně v Podještědí v okolí Českého Dubu. Českolipsko postihl silný vítr až po půlnoci. Hasiči odstraňovali zřícené stromy například v Tuhani, Zákupcích a ve Cvikově. Kvůli silnému větru vyjely profesionální a dobrovolné jednotky v Ústeckém kraji osmnáctkrát. Nejvíce zásahů bylo na Teplicku, kde hasiči odklízeli 11 spadlých stromů a v jednom případě odstraňovali uvolněné plechy.

23. 06. 2009 Správa železnic plánuje opravit kolejiště v Přerově

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/58897-sprava-zeleznic-planuje-opravit-kolejiste-v-prerove/>)

Praha - Správa železniční dopravní cesty vypsala výběrové řízení na opravu kolejiště v Přerově. Jedná se o největší letošní zakázku SŽDC, její předpokládaná hodnota je 3,5 miliardy korun, vyplývá to z úředního věstníku Evropské unie. Přerovský železniční uzel patří k nejvýznamnějším na koridoru Praha - Ostrava, koleje zde vedou do čtyř směrů. Stavba by měla začít 1. září a její konec se předpokládá počátkem roku 2014.

V rámci rekonstrukce se zmodernizuje také zabezpečovací zařízení. Rychlost vlaků po dokončení se zvýší na 160 kilometrů za hodinu. Podobná procedura jako v Přerově se uskutečnila nedávno v Kolíně, kde vlaky projíždějí rychlostí 160 kilometrů v hodině od dubna. Zatímco koridory z Prahy na Moravu se v minulých letech nákladně zrekonstruovaly, některé uzly včetně Kolína nebo Přerova zůstaly v původním stavu a na tratích působí jako špunt. Podobně jako Přerov je na tom i brněnská železniční křižovatka, která na rekonstrukci stále čeká.

V posledních týdnech se hovoří o zásadním nedostatku peněz na dopravní stavby. Postiženo však bude především silniční stavitelství. Zatímco na silnice má chybět příští rok několik desítek miliard, na železnici budou podle schváleného rozpočtového rámce chybět tři miliardy.

24. 06. 2009 První návrh železničního jízdního řádu 2009/2010 (Královéhradecký kraj)

Zdroj: OREDO (<http://www.oredo.cz/default.aspx?contentid=032c2c41-4607-47db-96d2-5dbcec16bd76&lang=9d2d0548-2d4a-46fb-8ab2-3e356457ee73&newsid=0dba6170-b47a-4862-a557-a81e69d69573>)

24. 06. 2009 České dráhy a Grandi Stazioni Česká republika dnes otvírají nové ČD centrum ve stanici Praha hl.n.

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2971/>)

České dráhy a Grandi Stazioni Česká republika dnes slavnostně otvírají další zrekonstruované prostory pražského hlavního nádraží. Vyvrcholí tak 2. etapa rekonstrukce. Ode dnešní patnácté hodiny se otevře zbrusu nové ČD centrum, ve kterém najdou cestující na jednom místě veškeré služby, které potřebují k odbavení pro cestu vlakem. ČD centrum budou České dráhy zprovozňovat postupně, zpočátku tu budou fungovat především přepážky komplexního a přednostního odbavení. Kompletně zprovozněno pak bude po červencových svátcích. V prostorách odbavovací haly je ode dneška nainstalován nový automat na jízdenky, který umožňuje úhradu platebními kartami. Současně s ČD centrem oficiálně otvírá společnost Grandi Stazioni, která provádí rekonstrukci nádraží, nové obchody a služby pro cestující.

„V novém ČD centru naleznou cestující přepážky základního, komplexního i přednostního odbavení a také nové informace. Do těchto nových prostor se přesune také cestovní kancelář ČD travel,“ říká Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu ČD. „Změna v pojetí odbavení cestujících je v novém ČD centru viditelná na první pohled. Mezi cestujícími a zaměstnanci ČD totiž není tradiční oddělovací skleněná přepážka a interiér je podobný jako například v bance. Doufáme, že tak zvýšíme pohodlí cestujících při nákupu jízdních dokladů. O bezpečnost pokladních a cestujících se bude starat kamerový systém a bezpečnostní agentura.“

Cestující, kteří si půjdou zakoupit jízdenku do nového ČD centra, si vyberou jednu ze čtyř základních typů služeb – rychlý nákup vnitrostátních jízdenek a místenek, komplexní odbavení, přednostní odbavení do vlaků SC a 1. třídy nebo poskytování informací. Pro každý typ služby bude jedna

zákaznická řada. Zákazníci budou přistupovat k jednotlivým přepážkám v diskrétní zóně po jejich uvolnění.

Nové ČD centrum bude zprovožováno postupně. „Od 24. června se do prostor ČD centra přesunou přepážky přednostního odbavení a komplexního odbavení s mezinárodními jízdenkami a rezervacemi. Standardní prodej vnitrostátních jízdenek a místenek bude probíhat až do 7. července na původních pokladních přepážkách ve spodní odbavovací hale, a to z důvodu zvýšeného prodeje před prázdninami. Přepážky základního odbavení se tak v prostorách ČD centra naplno otevřou až od 8. července,“ upozorňuje Antonín Blažek.

Navíc je ode dneška v prostorách odbavovací haly před drogerií Schlecker nainstalován nový automat na jízdenky ČD, který umožňuje platbu pomocí platebních karet VISA a EuroCard MasterCard, ale také elektronickou peněženkou na In-kartě ČD. Přesunou se sem také stávající automaty. Nový automat nabízí prodej vnitrostátních jízdenek a rezervací na vlaky SC Pendolino.

Přepážky ČD centra jsou vybaveny monitory, které v případě potřeby umožní změnit typ poskytované služby a operativně tak reagovat na rozdílné potřeby cestujících například v době špiček, prázdninového provozu apod. V ČD centru jsou také nainstalovány elektronické zobrazovací panely, které se na nádraží poprvé objevily po dokončení rekonstrukce nástupišť 4 a 5. Zobrazují odjezdy a příjezdy vlaků a nahrazují stacionární papírové plakáty s informacemi o odjezdech a příjezdech. Nově je zde v elektronické podobě také řazení vlaků. Informace o příjezdech a odjezdech vlaků jsou nově řešeny monitory ve střední části ČD centra – uprostřed naleznou cestující informace o odjezdech, po stranách pak informace o příjezdech vlaků.

„Otevřením ČD centra vrcholí předání nově zrekonstruovaných prostor cestujícím. Výsledkem prvních dvou let rekonstrukce je zcela zrekonstruovaná severní část nové odbavovací haly o celkové rozloze 15 775 m². V současné době již bylo nebo bude otevřeno 26 provozoven. Celkem vzniklo 4 347 m² nových obchodních ploch za účelem poskytnutí moderních služeb a příjemné atmosféry pro cestující,“ dodává generální ředitel Grandi Stazioni Fabio Battaglia.

Italská společnost Autogrill dnes otevírá pro veřejnost, po otevření restaurace Beer Point v rámci konceptu Potrefená husa, restauraci rychlého občerstvení Burger King a kavárnu PicNic v prvním patře. Současně také otevírají dvě nové cestovní kanceláře Tourist point a Wasteels. Od začátku června je otevřena prodejna s dárky Gratulant, zastoupení mobilního operátora Vodafone, prodejce brýlí Fokus Optik, lékárna Schlecker, značka UAX nabízející mladou sportovní módu, prodejna květin Flowers' Gallery nebo pralinek Leonidas.

V rámci 2. etapy rekonstrukce byla vybudována nová skleněná fasáda, zcela nové je také osvětlení a stropní podhledy, elektrické rozvody, revitalizována byla podlažní krytina. Pod stropy byly instalovány ochranné sítě proti holubům. V podzemních prostorách nádraží vzniklo jedinečné technické zázemí, které ovládá nový systém vytápění a klimatizace. Bezpečnost cestujících byla posílena instalací kontrolních kamer. Nové eskalátory ulehčí spojení mezi přízemím a prostory v prvním patře. Nově byly zprovozněny informační kiosky a tabule s informacemi o spojích.

V průběhu tohoto léta bude zahájena třetí etapa rekonstrukce. Jižní část nové odbavovací haly bude postupně uzavírána, a to od vstupů až po nástupiště. Tato část by měla být hotova v druhé polovině příštího roku. Celková výše investice Grandi Stazioni Česká republika za projekty v České republice činí cca 1 miliardu Kč. Práce jsou prováděny společností Metrostav.

Rozdělení přepážek v ČD centru Praha hlavní nádraží

Přepážky základního odbavení („Doufám, že to stihnu. Rychle koupit a jedu!“)

- Jednorázový prodej vnitrostátních jízdních dokladů bez poskytování informací a vyřizování průkazů na slevu
- Kilometrická banka

Přepážky komplexního odbavení („Plánuji cestu vlakem. Potřebuji informace a také jízdenku.“)

- Prodej vnitrostátních a mezinárodních jízdních dokladů ČD a jízdních dokladů PID
- Prodej vnitrostátních a mezinárodních rezervačních dokladů, lehátek a lůžek
- Poskytování informací
- Přijímání žádostí o In-karty
- Výdej jízdenek eLiška, Kilometrická banka
- Uplatnění práva z přepravní smlouvy

Přepážky přednostního odbavení („Využívám nadstandardní služby nebo speciální péči.“)

- Prodej dokladů pro spoje SuperCity
- Prodej vnitrostátních a mezinárodních jízdních dokladů a rezervačních dokladů pro 1. třídu všech vlakových spojů
- Odbavení osob se sníženou pohyblivostí a těhotných žen
- Výdej jízdenek TeleTiket a eLiška
- Příjem žádostí a výdej In-gold karet
- Poskytování informací
- Uplatnění práva z přepravní smlouvy

Servisní přepážky („Potřebuji poradit.“)

- Poskytování informací
- Informace o výlukách, změnách jízdního řádu a nabídkách ČD
- Výdej dokladů o zpoždění vlaku
- Ztráty a nálezy

Leták ČD Centrum Praha hl.n.

http://www.ceskedrahy.cz/assets/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/letak_cd_centrum_praha_hln.pdf

24. 06. 2009 Oslavte s ČD 170 let vlakového spojení Brno - Břeclav - Vídeň (27. června 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2976/>)

Na tuto sobotu 27. června připravily České dráhy a Rakouské spolkové dráhy ÖBB, u příležitosti 170. výročí prvního vlaku do Břeclavi, řadu akcí. Z Prahy vyjede mimořádné pendolino do Vídně; z Brna do Lednice bude jezdit speciální parní vlak vedený lokomotivou „Šlechtična“ a bude přepravovat kola zcela zdarma. Na břeclavském nádraží bude připravena na 3. nástupišti výstava lokomotiv a historických vozů nebo výstava archiválií a historických dokumentů.

Protokolární vlak SC100017 vedený jednotkou pendolino vyjede z pražského hlavního nádraží v sobotu v 6.00 hodin a bude pokračovat na trase do Pardubic a Brna, kde bude mít krátkou zastávku. Poté bude pokračovat do Břeclavi, Hohenau, Vídně a zpět. Cestující si na tuto speciální jízdu mohou od středy zakoupit ve všech pokladnách Českých drah speciální jízdenku ČD TIP za 19 EUR včetně rezervace. Brňané a ostatní zájemci budou mimo to mít možnost vyjet pendolinem na krátký výlet do Břeclavi a zpět. Pro tyto jízdy je připraveno speciální jízdné, cestující zaplatí pouze místenku 70 Kč, 35 Kč držitelé Rail plus pro jednu jízdu, směr. Ani zájemci o historii nepřijdou o zážitky, celý den bude z Brna do Lednice jezdit parní vlak místo známých a oblíbených motoráček. V plné kráse se ukáže lokomotiva „Šlechtička“, která povede historické vozy „rybáky“, bufetový vůz a vůz pro kola, jejichž přeprava bude zcela zdarma. Na samotném břeclavském nádraží, 3. nástupišti, bude výstava historických železničních vozidel.

Mimořádné sobotní pendolino do Vídně a jízda do Břeclavi – nákup dokladů od středy v pokladnách ČD

Speciální spoj SC Pendolino SC100017 do Vídně vyjede z pražského hlavního nádraží v 6 hodin. Směřovat bude na Pardubice, Brno dále do Břeclavi, Hohenau a Vídně, kam přijede v 11.55. V Brně bude mít vlak menší zastávku, a to od 8:40 do 9:15 stejně jako v Břeclavi, zde bude vlak stát od 9:50 do 10:35. Zpáteční cesta protokolárního vlaku je plánována z Vídně na 15:06 s příjezdem na pražské hlavní nádraží v 21:42. Zpáteční jízdenka – ČD TIP je za skvělých 19 EUR včetně rezervace a prodává se od středy v pokladnách Českých drah.

Ten, kdo bude chtít jen okusit cestu pendolinem, má v sobotu jedinečnou možnost. Mezi Brnem a Břeclaví pojede tento moderní vlak rychlostí až 160 km / hod za nulové jízdné. Stačí zakoupit běžnou místenku ČD za 70 Kč (35 Kč pro držitele Rail plus). Vlak 100019 z Brna pojede v 17:10 a zpět z Břeclavi se vydá jako vlak 10018 v 18:20. Prodej lístků na protokolární vlak z Prahy do Vídně a místenek na pendolino z Brna do Břeclavi a zpět bude zahájen ve středu 24. června v odpoledních hodinách, a to pouze v pokladnách ČD.

Speciální parní vlak z Brna do Lednice, přeprava kol zdarma

Místo známých motoráčků na trase Brno – Lednice bude v sobotu jezdit speciální parní vlak v čele se „Šlechtičnou“. Poveze i speciální cyklovůz, v němž si všichni cestující mohou přepravit svá kola zcela zdarma. Tato nabídka pak bude pokračovat i s motorovými vláčky. Šlechtična během soboty sveze zájemce dvakrát z Lednice do Břeclavi a zpět. Z brněnského hlavního nádraží vyjede parní vlak v 8:40 a vrátí se zpět v 18:17 (odjezd z Lednice v 16:46).

Cena jízdného je pro trasu Brno – Břeclav 80 Kč, zpáteční 140 Kč. Z Brna až do Lednice je jízdné 90 Kč, zpáteční 165 Kč. Za krátký výlet z Lednice do Břeclavi zájemci zaplatí pouze 30 Kč v jednom směru a 45 Kč tam i zpět. Děti od 6 do 15 let a důchodci mají slevu ve výši 50%, ZTP 75%.

25. 06. 2009 Zápaly komplikují dopravu, vlaky z Hranic do Polomi už jezdí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59094-zaplavy-komplikuji-dopravu-vlak-y-z-hranic-do-polomi-uz-jezdi/>)

Praha/Milenov/Nový Jičín - Zápaly výrazně zkomplikovaly provoz na silnicích i na železnici. Před šestou hodinou se podařilo zprovoznit jednu kolej trati Hranice na Moravě – Přerov, která je součástí hlavního tahu z Ostravy na Prahu i Břeclav. Řada dalších tratí na severu Moravy je ale nadále uzavřena. Na dálnici D1 komplikuje počasí dopravu mezi Milenovem a Hrabůvkou na Přerovsku, kde večer havarovalo kvůli silnému dešti zhruba 15 aut. Na dálnici je tam na vozovce i naplavené bahno a šterk. Záchranáři po záplavách zprůjezdňují silnice na Novojičínsku. Podle odhadu Ředitelství silnic a dálnic způsobily záplavy na silnicích severní a střední Moravy škody za stovky milionů korun. Na železnicích způsobily povodně podle Správy železniční dopravní cesty zatím škody ve výši 380 milionů korun.

**Velká voda zastavila provoz na některých železničních tratích**

Vlaky mají problémy na trati mezi Bohumínem a Prahou. Po mnohahodinové výluce mezi Hranicemi na Moravě a Polomí, kde místo vlaků včetně pendolín a mezistátních Eurocity jezdily autobusy, se podařilo zprovoznit jednu kolej v tomto úseku. Dálkové spoje mezi Prahou a Ostravou, jakož i Brnem nebo Břeclaví a Ostravou ovšem nadále nabírají zpoždění, ta se pohybují mezi 30 a 120 minutami. Po obou kolejích začnou vlaky jezdit až ráno, informoval mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Lidé by dnes měli zvážit, zda budou cestovat vlakem na Vsetínsko a Novojičínsko, kde jsou kvůli záplavám některé úseky tratí uzavřeny a na řadě dalších je omezen provoz. České dráhy doporučují se před cestou obrátit na telefonní linku 840 112 113 a zjistit aktuální stav. Informace o omezeních jízdy vlaků cestující naleznou také na adrese <http://www.cd.cz/omezeniiprovozu>.

Kvůli povodním jsou uzavřeny části tratí 278 (Suchdol nad Odrou – Nový Jičín město), 281 (Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm), 323 (Ostrava – Valašské Meziříčí) a 326 (Hostašovice – Nový Jičín horní nádraží). Nejvážněji je poškozena trať mezi Novým Jičínem a Valašským Meziříčím (tj. 326 a část 323), která je u obce Bludovice podemletá a zcela zničená. Provoz tam podle informací Českých drah bude zřejmě obnoven až v červenci.

Dokončit opravu tratě po povodni se podařilo mezi Veřovicemi a Frenštátem pod Radhoštěm, kde vlaky nejezdily dopoledne. Kolem 11:30 se podařilo úplně zprovoznit také úsek Hranice na Moravě - Hustopeče nad Bečvou na hlavní trati do Valašského Meziříčí, Vsetína a slovenského Púchova, kde se ráno jezdilo po jedné traťové koleji.

České dráhy zareagovaly na výjimečnou situaci způsobenou počasím a snažily se cestujícím, kteří byli nuceni zůstat na cestě, pomoci. Třeba ve stanici Hranice na Moravě posílily stav zaměstnanců, kteří vařili cestujícím čaj.

Opravy budou stát stovky milionů

Podle odhadů mluvčích Ředitelství silnic a dálnic i Správy železniční a dopravní cesty bude stát oprava poškozené dopravní infrastruktury v obou případech stamiliony. Podle Pavla Hally ze SŽDC se v případě železnic zatím jedná o 380 milionů korun.

Kvůli zuřícímu živlu se může ještě zhoršit finanční situace Státního fondu dopravní infrastruktury. Tomu se již nyní nedostává peněz na připravované stavby a část z nich musí zrušit. Po mimořádných povodňových výdajích se může situace ještě zhoršit.

25. 06. 2009 Nové nádraží v Ústí nad Orlicí zřejmě nebude

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59180-nove-nadrazi-v-usti-nad-orlici-zrejme-nejbude/>)

Ústí nad Orlicí – V Ústí nad Orlicí zřejmě nevznikne nová nádražní budova. Podle Správy železniční dopravní cesty se místní lidé stavějí proti jeho vzniku. Zároveň ale správa železnic ani České dráhy nechtějí vložit peníze do stávající budovy, která po snaze občanského sdružení Nádraží nedáme! zůstane stát, ale nadále nebude použitelná jako staniční budova. Kde tedy budou v Ústí nad Orlicí zastavovat vlaky, není vůbec jasné. Přitom se v této železniční stanici stýkají hned dvě trati – od hlavního tahu Česká Třebová – Praha se odděluje trať na Letohrad a dále do Orlických hor.

Správa železniční dopravní cesty plánuje v Ústí narovnat trať a postaví u ní pouze malou budovu pro technické zázemí. České dráhy, kterým stávající nádražní budova patří, do staničního objektu nehodlají investovat, ostatně je možné, že o něj stejně jako o ostatní nádraží přijdou. "České dráhy tento objekt nepotřebují. Svou velikostí odpovídá době vzniku před více než 100 lety, kdy na nádraží byly byty pro zaměstnance, velké zázemí pro různé druhy zásilek, odbavení, restaurace a podobně. Současné moderní cestování a železnice má zcela jiný charakter," řekl k možnosti zachování nádraží ve stávajícím objektu mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Situaci se snaží vyřešit také občanské sdružení Nádraží nedáme! v čele s Martinem Kadrmanem, které přesvědčilo ministerstvo kultury, aby jedno z nejstarších českých nádraží prohlásilo kulturní památkou. Nádraží nedáme! již dříve představilo vizi, kdy by České dráhy prodaly budovu SŽDC, která by ji poté zrekonstruovala. To však zablokovaly dráhy, které za objekt údajně chtěly 15 milionů korun – podle správy železnic je tom moc. "Pokud nádraží zůstane v majetku Českých drah, neinvestuje do něj ani korunu. Pro nás je to mandát nadále jednat, aby budovu SŽDC koupilo, ale za rozumný peněz," řekl Kadrman.

Mluvčí ČD potvrdil, že podnik skutečně zvažuje prodej nádraží, cenu neuvedl. "Stejně postupují i železnice v zahraničí, kde dochází k prodejm desítek až stovek nádražních budov, které dnes neslouží železniční dopravě a byly železničáři opuštěny ve prospěch nových moderních zastávek," řekl Štáhlavský.

Prodej ale nejistou situaci v Ústí nad Orlicí nevyřeší. ČD i SŽDC se totiž shodují v tom, že po případné rekonstrukci v budově nebude nádraží, ale například muzeum.

26. 06. 2009 Na železnici zůstávají po záplavách některé tratě uzavřené...

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59218-na-zeleznici-zustavaji-po-zaplavach-nektere-trate-uzavrene-poskozene-jsou-i-silnice/>)

Praha - Záplavy stále komplikují železniční dopravu v oblasti střední Moravy. Řada tratí je zaplavená a podemletá. Uzavřené zůstávají i některé silnice. Dráhy musely kvůli povodním ve čtvrtek také zrušit i několik pendolin, od rána rychlovlaky jezdí. K večeru se podařilo zprovoznit jednu kolej na trati Hranice na Moravě - Přerov, která je součástí hlavního tahu z Ostravy na Prahu i Břeclav. Na střední Moravě jsou kvůli záplavám stále uzavřeny čtyři železniční tratě. Podle odhadu Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) způsobily záplavy na silnicích severní a střední Moravy škody za zhruba miliardu korun. Na železnicích se podle Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) odhadují škody na 380 milionů korun.

Na železnici jsou uzavřené čtyři tratě

Kvůli povodním jsou stále uzavřeny části tratí 278 (Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město), 281 (Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm), 323 (Ostrava - Valašské Meziříčí) a 326 (Hostašovice – Nový Jičín horní nádraží). Nejvážněji je poškozena trať mezi Novým Jičínem a Valašským Meziříčím (tj. 326 a část 323), která je u obce Bludovice podemletá a zcela zničená. Provoz tam podle informací Českých drah bude zřejmě obnoven až v červenci. Podle Pavla Hally ze SŽDC se zřejmě začátkem července podaří zprovoznit trať mezi Valašským Meziříčím a Rožnovem pod Radhoštěm. Dopravu v neprůjezdných úsecích většinou zajišťují autobusy.

Po výluce mezi Hranicemi na Moravě a Polomí, kde místo vlaků včetně pendolin a mezistátních Eurocity jezdily autobusy, se tam podařilo zprovoznit jednu kolej. Spoje ale nabírají zhruba dvacetiminutové zpoždění. Navíc je po celý den odřeknuta většina dálkových spojů Břeclav – Bohumín mezi Přerovem a Ostravskem. V Přerově musí cestující přestupovat do náhradních spojů. Z důvodu povodní v Polsku dráhy upozornily, že na trase Bohumín – Praha a Bohumín – Břeclav – Vídeň mohou být mezistátní vlaky z Varšavy a Krakova v celé své trase opožděny o 60 až 120 minut.

Naopak provoz mezistátních vlaků na trase Vídeň – Varšava a Bratislava – Ostrava už byl plně obnoven. Cestující by měli podle ČD raději odložit své cesty do postižených oblastí, konkrétně na Valašsko a Novojičínsko. Pokud přece jen musí vyjet, měli by si zjistit aktuální stav na telefonní lince 840 112 113. Informace o omezeních jízdy vlaků cestující naleznou i na adrese www.cd.cz/omezeni-provozu.

Velké problémy jsou po záplavách i na některých silnicích

Úplně uzavřená je kvůli záplavám i silnice I/57 v úseku mezi Novým Jičínem a Valašským Meziříčím, která se ocitla celá pod vodou. Nový Jičín odklání většinu dopravy z postižených oblastí. Do Žiliny a Bludovic se dostanou jen místní občané, hromadná doprava nebo zásobování. "Městská policie pustí vozidla jen na základě občanského průkazu či jiného dokladu s uvedením trvalého bydliště nebo s dodacím listem. Doprava je odkloněna přes objízdné trasy," uvedl mluvčí novojičínské radnice Josef Gabzdyl. Pro silničáře je největší prioritou zprovoznění uzavřeného úseku vedoucího mezi Novým Jičínem – Žilinou a Mořkovem, kde voda na vozovkách nižších tříd napáchala největší škody. Alespoň provizorně se opravuje most u obce Dub. Zatím je ale uzavřen. Neprůjezdny je i most ve směru od Starojické Lhoty na Hůrku.

Záplavy na 308. km u D1 Záplavy na 308. km u D1 V Olomouckém kraji ŘSD hlásí škody například na D1 u Hranic, kde velká voda částečně podemlela most a poškodila kanalizaci. Záplava dále poničila silnici první třídy v úseku Teplice nad Bečvou - Hustopeče nad Bečvou. Podle aktuálního odhadu ŘSD záplavy způsobily na dálnicích, rychlostních silnicích a silnicích první třídy škody za zhruba miliardu korun. Správa železniční a dopravní cesty odhaduje opravy poškozené dopravní infrastruktury na stamiliony. Podle Hally se v případě železnic zatím jedná o 380 milionů korun.

26. 06. 2009 ÖBB opravily zabezpečovací zařízení ve stanici Wien-Süßenbrunn, provoz dálkových vlaků se normalizuje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2979/>)

Rakouské spolkové dráhy dokončily opravu zabezpečovacího zařízení ve stanici Süssenbrunn na předměstí Vídně, které bylo poškozeno během bouře 29. května 2009. Vlaky ve směru do České republiky od té doby jezdily ve Vídni po odklonové trase a vznikala tak zhruba půlhodinová zpoždění. Od zítřka se situace stabilizuje a dálkové vlaky z Vídně do České republiky budou jezdit podle pravidelného jízdního řádu bez zdržení.

Současně se zprovozněním zabezpečovacího zařízení v Süßenbrunnu končí i tarifní opatření, kdy cestující ve vlacích SuperCity v mezinárodní dopravě do Rakouska (a v opačném směru) nepotřebovali místenku. Počínaje zítřkem je relace mezinárodní Praha – Brno – Vídeň pro vlaky SuperCity opět povinně místenková.

Zabezpečovací zařízení ve stanici Wien-Süßenbrunn vyřadila 29. května z provozu bouře, při které spadl strom na trolejové vedení. To zkratovalo zabezpečovací zařízení a následně vznikl požár v řídicí místnosti zabezpečovacího zařízení. Vlaky ve směru do České republiky jezdily ve Vídni odklonem a vznikala tak zpoždění v řádu desítek minut.

26. 06. 2009 Návrhy jízdních řádů ČD na období 2009/2010 (Pardubický kraj)

Zdroj: Pardubický kraj (<http://www.pardubickykraj.cz/article.asp?thema=3472&item=56540>)

26. 06. 2009 Krávy zablokovaly trať Praha – Plzeň, narazil do nich rychlík (Hořovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59292-kravy-zablokovaly-trat-praha-plzen-narazil-do-nich-rychlik/>)

Hořovice (Berounsko) – Po srážce se stádem krav u Hořovic se na hodinu přerušila jízda rychlíku mířícího z Prahy do Klatov. Nehodu nepřežilo pět zvířat, lidé přežili bez úhony. Nehoda se stala kolem čtvrté odpoledne, přibližně o hodinu později vlak odjel, mezi Hořovicemi a Zbirohem se ale stále jezdí jenom po jedné koleji. Provoz po obou kolejích bude obnoven, až budou uhynulá zvířata odvezena do kafilerie. O nehodě informovala mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Krávy, které vstoupily pod rychlík, údajně utekly soukromému zemědělci. Škoda na uhynulých zvířatech byla vyčíslena na 60 tisíc korun. Srážku odnesla také dvousystémová lokomotiva, která měla poškozeny schůdky. Škoda činí podle předběžného odhadu deset tisíc korun.

27. 06. 2009 Nová povodňová vlna poničila silnice i železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59346-nova-povodnova-vlna-ponicila-silnice-i-zeleznici/>)

Jeseník - Po další vlně záplav voda poničila i komunikace. Podle regionální mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové jsou kvůli sesuvům půdy neprůjezdné tratě z Šumperku do Krnova a z obce Lipová-lázně do Javorníku. Podle mluvčího Olomouckého kraje Ivo Hegera jsou na Jesenicku neprůjezdné i silnice v úsecích Tomíkovice – Vidnava, Bernatice – Vlčice a Bernatice – Uhelná, s problémy je průjezdná cesta mezi Skorošicemi a obcí Kobylá nad Vidnavkou.

Vlaky v úseku Písečná – Mikulovice nahradily autobusy. Spojení z obce Lipová-lázně do Javorníku nahradí autobusová doprava, která bude jezdit pouze v části Lipová-lázně – Žulová. Ze Žulové do Javorníku jsou totiž zatopené také silnice. Obě tratě budou uzavřené nejméně do 20:00. Na Jesenicku se už ale podařilo obnovit provoz na železničních tratích Písečná – Mikulovice a Písečná – Jeseník, který přerušily páteční záplavy.

Řidiči by se podle novojičínské radnice měli vyhnout i jízdě po silnici I/57 mezi Novým Jičínem a Hodslavicemi a mezi Novým Jičínem a Frenštátem pod Radhoštěm. "Vinou nedávných povodní zde stále padají stromy a po komunikaci se pohybuje těžká technika. V místě se tvoří kolony, proto se raději oblasti vyhněte, případně využijte objízdných tras," vysvětlil mluvčí Nového Jičína.

27. 06. 2009 Železničářům ujel rychlík. 300 metrů couval bez dozoru (Rájec-Jestřebí, EC 174 Jan Jesenius)

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-37594180-zeleznicarum-ujel-rychlik-300-metru-couval-bez-doзору>)

Mezinárodní vlak Jan Jesenius, směřující z Budapešti do Hamburгу, začal couvat z kopce směrem k Brnu. V době nehody uvnitř nebyli cestující.

Bezmála 300 metrů jel dnes po trati bez jakékoli kontroly mezinárodní rychlík Jan Jesenius. Spoj směřující z Budapešti do Hamburгу železničářům ujel krátce před polednem v Rájci-Jestřebí na Blanensku. Podle Radky Pistoriusové z Českých drah nebyli v době nehody uvnitř cestující, Drážní inspekce však tuto informaci prověřuje, řekl její mluvčí Zdeněk Neusar. Podle něj však byla v době, kdy byla souprava v pohybu, lokomotiva zcela prázdná. Vlak se podařilo zastavit až poté, co v něm zatáhl za ruční záchrannou brzdu duchapřítomný vlakvedoucí. V 11:42 ohlásil strojvedoucí, že stojí se soupravou EC 174 v Rájci-Jestřebí, protože se lokomotiva porouchala. Ze stroje vystoupil a patrně se zabýval technickou závadou. V 11:55 se ale celá souprava dala do pohybu. Začala couvat směrem k Brnu. Tímto směrem se trať svažuje o 3,5 promile.

"Bližší okolnosti, za nichž se podařilo soupravu zastavit, neznáme," uvedl Neusar. Podle jedné z verzí upozornil vlakvedoucího na to, že souprava je v pohybu, právě strojvedoucí. Jde o zaměstnance Českých drah. Událostí se zabývá Drážní inspekce a výsledky jejího šetření patrně ovlivní budoucnost zaměstnance u firmy. Spoj cestou také podle drah projel návěstidlem zakazujícím jízdu.

Podle Pistoriusové v době události nebyli uvnitř cestující. V Rájci-Jestřebí prý krátce předtím z porouchané soupravy vystoupili a přesedli do dalšího rychlíku. Souprava se podle ní vymkla z kontroly až v době, kdy lidé odjeli. Vyšetřování však znemožnilo průjezd dalším vlakům. Provoz na trati byl přerušeno tři hodiny. Cestující čekali na jeho obnovení. Vlaky směřující z Brna železničáři odkláněli přes Havlíčkův Brod, řekla Pistoriusová.

Neusar upřesnil, že více informací k případu by mohlo být počátkem příštího týdne. Pokud inspekce zjistí, že strojvedoucí pochybil, záležitost může předat policii. Lze předpokládat, že by strojvedoucí mohl být obviněn z obecného ohrožení.

28. 06. 2009 Modernizace trati Brno – Břeclav si bere daň výluk a změn jízdních řádů

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/modernizace-trati-brno-breclav-si-bere-dan-vyluk-a-zmen-jizdnich-radu-1it-brno.asp?c=A090623_1212552_brno_krc)

Cestující na trati z Brna do Břeclavi čekají komplikace. Mnozí z nich si přitom ještě pamatují trápení, které jim přinesla před deseti lety rekonstrukce železnice a s ní spojené výluky a zpoždění. To se bude od 3. července opakovat kvůli modernizaci zabezpečovacího zařízení. Rozsáhlé výluky a změny v jízdních řádech potrvají až do prosince. Stavba na trati z Brna do Břeclavi nese název

"Inreoperabilita úseku Brno - Břeclav". "Je to modernizace a úprava zabezpečovacího zařízení tak, aby komunikovalo i s vozidly nejen našich, ale i všech jiných dopravců a nebylo jimi případně negativně ovlivňováno," vysvětlil Jiří Šťastný ze Správy železniční a dopravní cesty, která modernizaci tratě provádí.

Při rekonstrukci koridoru v letech 1997 až 1999, kdy se budovaly například nové koleje, výhybky, nástupiště a trolejové vedení, zůstaly podle něho na železniční tepně některé tehdy nové prvky zabezpečovacího zařízení. Pocházejí i z roku 1985. "Modernizované součásti odpovídaly standardům doby, v níž byly zabudovány. Navíc na trati nejezdila cizí hnací vozidla zahraničních železničních správ, nebyli jsme ani členem Evropské unie," dodal Šťastný.

Optické kabely a jiné vymoženosti

Připravovaná modernizace spočívá například v tom, že se určitá zařízení, rozptýlená nyní v celé délce koridoru, soustředí na jedno místo do stanice. "V této souvislosti se na trati postupně ruší napájecí kabel a pokládají se kabely optické. Takové kabely při minulé přestavbě zabezpečovacího zařízení ještě nebyly k dispozici," doplnil Šťastný. Práce začnou v Modřicích a postupně se budou přesunovat směrem k Břeclavi. V poslední stanici, v Podivíně, skončí v prosinci letošního roku.

Správa železniční dopravní cesty společně s Českými drahami a společností Kordis připravily náhradní výlukový jízdní řád. Cestující by si ho měli na doporučení dopravců před cestou prohlédnout. Časy odjezdů a příjezdů vlaků jsou trvale vystaveny na internetových stránkách Kordisu. "V souvislosti se změnami v jízdních řádech na železnici a náhradní autobusovou dopravou se budou ještě měnit i některé stávající spoje autobusů. Ty zveřejníme pravděpodobně tuto středu," upozornil vedoucí dopravního odboru společnosti Kordis JmK Jiří Horský.

Podle jeho informací dochází například k záměně takzvané základní a doplňkové sítě. Zatímco v době prázdnin jezdí vlaky linky S3 z Brna do Vranovic a dále do Břeclavi vždy ve 20. minutě (9:20, 10:20, atd.), od 3. července budou tyto vlaky vyjíždět z Brna vždy v 50. minutě. "Ve špičkách pracovních dnů bude každý druhý vlak linky S3 vedený z Brna ve směru na Vranovice pouze do Modřic. Odtud bude zavedena náhradní autobusová doprava do Hrušovan u Brna," přiblížil změny Horský.

Změny se týkají i rychlíků

Změny se dotknou i rychlíkových spojů na trase z Brna do Hodonína. Budou plně nahrazeny autobusy. "Jedná se o linky R5 s odjezdy z Brna v 13:36, 15:36 a 17:36 a s příjezdy do Brna 6:24 a 8:24. Místo těchto vlaků pojedou autobusy. A nebudou zastavovat v mezilehlých stanicích," uvedl Horský. Autobusy ve směru na Břeclav budou vzhledem k delší jízdní době vyjíždět z Brna dříve, v časech 13:19, 15:19 a 17:19, a budou zastavovat v Hustopečích, Velkých Pavlovicích, Podivíně a skončí v Břeclavi. Ostatní vlaky linky R5 pojedou, budou však vyjíždět z Brna o šest minut dříve a do Brna budou přijíždět později.

Komplikovanější situace nastane těm, kteří běžně vystupují z vlaku ve Vojkovicích u Brna. Kvůli rekonstrukci silnice uvnitř obce sem autobusy nevjedou. "Je velmi pravděpodobné, že z tohoto důvodu opravdu nebudou autobusy náhradní dopravy Vojkovice obsluhovat. Nicméně o této věci proběhne ještě tento týden jednání. Jeho výsledkem může být i náhradní řešení průjezdu autobusů. Každopádně však minimálně první tři týdny v červenci budou Vojkovice pro autobusy průjezdné," upřesnil Jiří Horský.

Cestující by se měli obrnit trpělivostí. Podle mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové budou výlukové jízdní řády vyvěšeny ve všech dotčených stanicích. "Informováni byli i zástupci měst a obcí, kteří by měli na změny jízdních řádů obyvatele upozornit. Cestující najdou všechny informace také na webových stránkách Českých drah, případně mohou kontaktovat naši zákaznickou linku na telefonu 840 112 113," doporučuje mluvčí drah.

28. 06. 2009 Vlaků z Liberce do SRN jezdí méně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59411-vlak-u-z-liberce-do-srn-jezdi-mene/>)

Liberec - Méně vlaků než dříve jezdí teď z Liberce do Německa. Nebyl o ně takový zájem. Radnici v pohraničním Hrádku nad Nisou to mrzí. Snaží se o co nejintenzivnější kontakty napříč česko-polsko-německým Trojzemím. Méně vlaků podle ní znamená i horší možnosti spolupráce. Starosta Hrádku se však nevzdává a věří, že vlakové spojení v tomto regionu udrží.

Do Liberce jedou všechny vlaky, do Žitavy už jenom některé. Vlaků Trojzemím o víkendech ubylo. Německé dráhy část z nich zrušily, protože se jim nevyplácely. "Zrušili jsme čtyři vlaky, které jsme provozovali od prosince. Důvodem byl nedostatečný zájem cestujících," vysvětluje mluvčí Deutsche Bahnn Barbara Tünnemann.

České dráhy provozují vlaky až na hranice. Na německém území pokračují jako německé. A je na německé straně, jestli je bude provozovat nebo ne. V Hrádku nad Nisou jsou z omezení vlaků překvapení. Příště o něm chtějí vědět včas. "Ty přeshraniční spoje měly efekt nejen pro Žitavu a Liberec, ale také pro Hrádek nad Nisou," zdůrazňuje starosta Hrádku nad Nisou Martin Půta. "Vlaky, které byly omezeny, nejsou v objednávce Libereckého kraje. Dopravce je provozoval na své riziko," říká ředitel firmy Korid LK, koordinátora veřejné dopravy, Petr Prokeš.

Vlaky v Trojzemí teď provozují české i německé dráhy a navíc i soukromá společnost. Vytíženost vlaků je podle nich rozdílná. "Záleží to na dni, když mají v Německu svátek, tak máme pasažérů dost," uvádí strojvedoucí Railtransport. "Největší problém může nastat v dopoledních hodinách, kdy se prodlouží přestupní doba ve stanici Žitava," připouští Petr Prokeš. Situace se podle koordinátora veřejné dopravy změní od prosince příštího roku. Všechny vlaky objedná Liberecký a Ústecký kraj a německé dopravní sdružení ZVON společně. Provoz na trati Trojzemím bude zajišťovat jediný nově vybraný dopravce. Na ztrátu dostane příspěvek z veřejných rozpočtů.

29. 06. 2009 Návrhy železničních jízdních řádů pro období platnosti od 13.12.2009 do 11.12.2010 (IDOL, Liberecký kraj)

Zdroj: IDOL (<http://www.iidol.cz/navrhovane-jizdni-rady.html>)

29. 06. 2009 Vlaky po povodních nejezdí na šesti tratích

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlaky-po-povodnich-nejezdi-na-sesti-tratich-few-domaci.asp?c=A090629_131636_domaci_pje)

Vlakový provoz kvůli záplavám stále stojí na šesti tratích, z toho pět připadá na severní Moravu a jedna na jižní Čechy. Jedná se hlavně o místní spoje, částečně je provoz omezen i na koridoru Přerov – Bohumín. Informoval o tom mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Vlaky neprojedou například v úsecích Vápenná - Javorník ve Slezsku, Suchdol nad Odrou - Nový Jičín město nebo Valašské Meziříčí - Hostašovice. V jižních Čechách je zavřená pošumavská trať mezi obcí Lčovice a Volyně. Cestujícím slouží místo vlaků náhradní autobusová doprava. Kromě lokálních spojů stále trvá omezení na koridoru z Přerova do Bohumína.

V úseku Hranice na Moravě - Polom - Suchdol nad Odrou jezdí vlaky jen po jedné koleji, takže některé rychlíky z jihu končí už v Hranicích. "Všem cestujícím doporučujeme, aby se před svou cestou informovali na aktuální dopravní omezení na železnici," uvedl Šťáhlavský. Informace lze získat například na internetových stránkách ČD. Všechna omezení jsou spojena s až čtvrt hodinovými zpožděními, omezena je navíc přeprava velkých zavazadel a jízdních kol.

Správa železniční dopravní cesty vyčíslila předběžně škody na stovky milionů korun. Škody sčítají také silničáři, první čísla hovořila o více než miliardě korun.

29. 06. 2009 V Mělníku strhlo nákladní auto na přejezdu trolej

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59451-v-melniku-strhlo-nakladni-auto-na-prejezdu-trolej/>)

Mělník - Nákladní vozidlo se zdviženou korbou dnes dopoledne v Mělníku strhlo trolej na železničním přejezdu v Kokořínské ulici. Kvůli tomu zhruba od půl jedenácté nejezdily vlaky mezi Kolínem a Ústím nad Labem, přerušena byla i trať Mělník - Mladá Boleslav. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Podle informací mluvčího Správy železniční a dopravní cesty Pavla Hally se tam podařilo zcela obnovit provoz až ve večerních hodinách.

Železničářům se nejprve podařilo částečně obnovit provoz na třech kolejích ve 14:00, k úplnému zprůjezdnění tratě došlo až v 18:15. "Náprava trvala déle, na místě byla Drážní inspekce a také policie. Pro lidi byla však zajištěna náhradní autobusová doprava," řekl Hally. Příčinou nehody byla zdvižená korba nákladního auta, která dráty strhla. "Momentálně vyšetřujeme, proč byla korba zdvižená. Škoda na autě je asi 1 000 korun, na troleji pak zhruba 10 000 korun. Samozřejmě bude ještě škoda následná, protože stojí vlaky," řekl mluvčí mělnické policie Václav Tichý. Odkloněna tam byla také automobilová doprava, řidiči museli jet po objížděce přes ulice Dobrovského a Blateckou.

29. 06. 2009 Ve středu se v Praze otevírá Království železnic, největší modelová železnice v ČR (Anděl City)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3006/>)

Ve středu 1. července se na pražském Smíchově otevře prvních 115 m² největší modelové železnice v České republice. Projekt nazvaný Království železnic dosáhne po dalších čtyřech letech výstavby celkem 1 008 m² čisté plochy kolejiště, přičemž celková plocha expozice včetně vzdělávacích a odpočinkových prostor bude takřka tři tisíce metrů čtverečních. Království železnic se ve své první etapě stane největší modelovou železnicí u nás, po úplném dokončení pak i největší expozicí tohoto druhu ve střední a východní Evropě. Zákazníci Českých drah, které jsou partnerem projektu, získají v Království železnic až patnáctiprocentní slevu na vstupném.

V Praze na Smíchově v obchodním komplexu Anděl City vzniká jeden z nejzajímavějších projektů poslední doby. Ve třech podlažích na ploše 2500 m² bude v červenci otevřeno prvních 115 m² modelového kolejiště. Každé tři měsíce se bude modelové kolejiště postupně rozrůstat o další segmenty. Po čtyřech letech výstavby dosáhne rozloha kolejiště více než 1 008 m² čisté plochy kolejiště. Království železnic se tak stane největší modelovou železnicí nejen u nás, ale i ve střední a východní Evropě.

Úvodní plocha 115 m² modelového kolejiště bude představovat průřez všemi technologiemi a stavebními prvky, které budou použity na dalších segmentech modelového kolejiště Království železnic. Návštěvníci zde uvidí několik dominant České republiky, pohyblivý automobilový park a spoustu dalších technických „vychytávek“. Systém miniaturních kamer v lokomotivách vláčků zprostředkuje divákům přímý zážitek z jízdy zmenšenou krajinou. Součástí Království železnic bude i stálá výstava z historie železnice na našem území a vzdělávací program pro školy připravený v duchu moderního konceptu Ministerstva školství.

„V červenci letošního roku otevřeme pro veřejnost první etapu našeho modelového kolejiště. Tři kolejiště o rozloze 115 m² a postupně za provozu a před zraky návštěvníků budeme doplňovat další části, až do cílového stavu 1 008 m². Království železnic bude nakonec představovat jakýsi model České republiky. Návštěvníci se zde setkají s modely nejvýznamnějších dominant České republiky. Modelový vláček je svezce například na Ještěd, Karlštejn, Pražský hrad,“ říká Rudolf Pospíšil, manažer a výpravčí projektu Království železnic. „Naší snahou je maximální navození zmenšené reality, v pravidelných intervalech se zde bude střídat noc i den, vlaky budou jezdit podle přesně daných jízdních řádů. Vzorem pro projekt jsou velká modelová kolejiště v zahraničí, z nichž nejznámější je Miniatur Wunderland Hamburg, které každoročně navštíví více než jeden milion lidí.“

České dráhy, které jsou partnerem projektu Království železnic, připravily pro své zákazníky speciální nabídku. „Každému, kdo se při nákupu vstupenky prokáže jízdenkou Českých drah v libovolné hodnotě, která je platná v den návštěvy, bude poskytnuta desetiprocentní sleva na vstupném. Držitelé In-karet budou mít slevu ještě větší, konkrétně 15 procent,“ upřesňuje Rudolf Pospíšil.

Více informací o projektu Království železnic je k dispozici na www.kralovstvi-zeleznic.cz. Adresa Království železnic: Stroupežnického 23, Praha 5.

29. 06. 2009 Blesk přerušil železniční dopravu u Studénky (Jistebník)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59500-blesk-prerusil-zeleznicni-dopravu-u-studenky/>)

Jistebník (Novojičínsko) - Na železničním koridoru mezi Ostravou a Olomoucí se dnes odpoledne kvůli bouřce zastavil provoz. V Jistebníku na Novojičínsku blesk vyřadil z provozu zabezpečovací zařízení a nyní stojí v oblasti devět rychlíků. Nabírají velké zpoždění. Náhradní autobusová doprava pro cestující bude zajištěna, uvedla regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Podle mluvčího Správy železniční a dopravní cesty Pavla Hally v Jistebníku uhodil blesk do reléové stanice, která slouží k zabezpečení trati a k řízení provozu. Zařízení vyhořelo. Trať je mimo provoz zhruba od 16:40. Na odstranění poruchy se podle Hally pracuje, ale je pravděpodobné, že se dnes nepodaří opravit.

Podle Hally stojí vlaky v Suchdole nad Odrou a ve Studénce na Novojičínsku, v opačném směru v Ostravě-Svinově a v Polance nad Odrou. Odklon dopravy vzhledem k záplavám není možný. Vlakový provoz bude na trati řízen jen za pomoci telefonu.

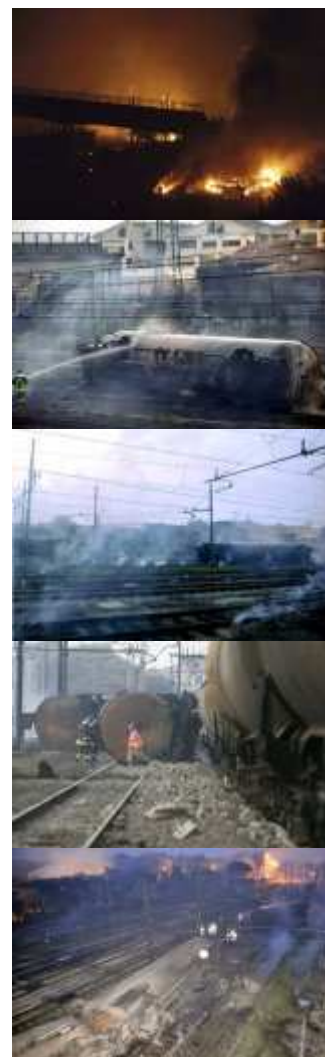
30. 06. 2009 Na severu Itálie vybuchly vagony s plynem: 13 mrtvých, desítky zraněných (Viareggio)

Zdroj: iHNed.cz (<http://zahranicni.ihned.cz/c1-37633150-na-severu-italie-vybuchly-vagony-s-plynem-nejmene-13-mrtvych-a-50-zranenych>)

K neštěstí došlo zatím z neznámých důvodů krátce před půlnocí místního času blízko nádraží padesátitisícového města. Výbuch postihl oblast v okruhu 300 metrů. Panují obavy z další exploze. Napilno mají od noci italští záchranáři a hasiči ze severoitalského města Viareggio. Nejméně 13 lidí zahynulo a 50 jich bylo zraněno poté, co zde vykolejil nákladní vlak a dva cisternové vagony se zkapalněným plynem explodovaly.

K neštěstí došlo zatím z neznámých důvodů krátce před půlnocí místního času blízko nádraží padesátitisícového města. Výbuch postihl oblast v okruhu 300 metrů, kde se podle očitých svědků rozpoutalo skutečné peklo. Kusy vagonů rozmetaných výbuchem zasáhly několik domů u nádraží. Oblast ozářily vysoké plameny, které polykaly okolní domy i auta, nad vším se vznášel hustý kouř a zněly sirény. V ulici vedoucí kolem nádraží se zřítily zřejmě dva domy. Pod jejich troskami bylo objeveno pět obětí. Šestou obětí se stal motocyklista, který v době výbuchu přijížděl k nádraží.

Záchranářům a hasičům se naopak podařilo z trosk domů krátce před úsvitem vyprostit tři živé děti. Pátrají dále v rozvalinách, kde mohou být další oběti. Zranění různého charakteru utrpělo nejméně 50 lidí, mnozí byli hospitalizováni s vážnými popáleninami. Z obav před dalšími explozemi bylo v okolí nádraží evakuováno několik domů. Příčina vykolejení vlaku je zatím předmětem šetření. Podle mluvčího policie mohlo neštěstí způsobit poškození trati nebo problém s brzdovým systémem. Nehodu už vyšetřuje komise, kterou jmenoval italský ministr dopravy.



30. 06. 2009 Vlakové spoje mezi Ostravou a Olomoucí jezdí již bez omezení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59541-vlakove-spoje-mezi-ostrovou-a-olomouci-jezdi-jiz-bez-omezeni/>)

Ostrava - Vlaky na hlavním koridoru mezi Ostravou a Olomoucí po téměř denním omezení jezdí podle jízdního řádu. Dnes odpoledne se podařilo odstranit poruchu na zabezpečovacím zařízení, která vznikla v Jistebníku na Novojičínsku po zásahu blesku v pondělí odpoledne. Informaci uvedl mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Pavel Halla.

Nouzový provoz, při kterém byl provoz na této trati řízen za pomoci telefonu, trval téměř 24 hodin. V železniční stanici Jistebník v pondělí okolo 16:30 uhodil blesk do reléové stanice, která slouží k zabezpečení trati a k řízení provozu. Zařízení vyhořelo. Během prvních několika hodin po havárii se v úseku po obou směrech zastavilo asi devět rychlíků. Vlaky od poruchy podle Českých drah nabíraly až půlhodinové zpoždění. Škody na zabezpečovacím zařízení podle něj půjdou do stovek tisíc korun.

30. 06. 2009 Zítra startuje prodej nových eTiketů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3007/>)

Zítra zahájí České dráhy na svém eShopu prodej nových elektronických jízdenek do zahraničí. Dosavadní nabídku eTiketů doplní jízdenky Brno/Praha – Hamburk, Ostrava – Vídeň, Brno/Praha – Binn na Rujáně a také první zpáteční eTiket Praha – Drážďany – Praha.

Obliba elektronických vlakových jízdenek roste hlavně díky jejich výhodné ceně a snadnému nákupu přes internet přímo z domova. Dopravce naopak plní méně vytížené spoje a zvyšuje své tržby. Za první pololetí si na eShopu ČD koupilo eTiket přes 29 600 zákazníků, největší zájem byl o jízdenky

do Německa a Rakouska. Do konce roku by měly eTikety do zahraničí Českých drahám vydělat zhruba třicet milionů korun.

Nové eTikety v prodeji od 1. července

- Praha – Hamburk za 39 EUR (1042 Kč)
- Brno – Hamburk za 49 EUR (1309 Kč)
- Ostrava – Vídeň za 19 EUR (508 Kč)
- Praha – Binz (Rujána) za 39 EUR (1042 Kč)
- Brno – Binz (Rujána) za 49 EUR (1309 Kč)
- Praha – Drážďany – Praha za 22 EUR (588 Kč) ve 2. třídě, za 33 EUR (882 Kč) v 1. třídě

Právě nabídka zpáteční jízdenky Praha – Drážďany bude zřejmě velkým tahákem. Češi jsou zvyklí do Německa jezdit za nákupy a České dráhy jim teď nabízejí bezkonkurenční cenu, a to dokonce i do první třídy. První třída vyjde na 33 EUR (882 Kč), za druhou pak zákazník na eShopu zaplatí jen 22 EUR (588 Kč). Každý den přitom bude k dispozici 60 eTiketů do druhé a 10 eTiketů do první třídy.

Na prohlídku města a nákupy mají cestující deset hodin. Nové eTikety Praha – Drážďany – Praha totiž platí vždy v ranním vlaku EC 178 Johannes Brahms, který odjíždí z Prahy hl.n. v 6:29 a do Drážďan dorazí v 8:46. Zpátky pojedou vlakem EC 179 Alois Negrelli v 19:10 (příj. do stanice Praha-Holešovice ve 21:18).

30. 06. 2009 Cestujte vlakem po regionech a vyhraďte Kilometrickou banku ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3008/>)

České dráhy vyhlašují soutěž pro cestující, kteří použijí pro cesty regionálními vlaky Českých drah jízdenky REGIONet a SONE+. Soutěž bude probíhat ve dvou kolech. Červencového kola se může zúčastnit každý, kdo bude cestovat libovolný červencový den s jízdenkou REGIONet. V srpnu budou soutěžit cestující, kteří použijí síťovou jízdenku SONE+ ve verzi za 150 korun. V každém kole bude vybráno celkem 9 výherců, kteří obdrží po jedné Kilometrické bance ČD.

V červenci s jízdenkou REGIONet o devět Kilometrických bank ČD

První kolo soutěže proběhne v červenci. Do soutěže se může zapojit každý, kdo odevzdá zvýhodněnou jízdenku REGIONet platnou v období od 1. do 31. července na kterékoliv pokladní přepážce ČD. Na jízdence musí být doplněn název nejvzdálenější železniční stanice, do které cestující na jízdenku cestoval, a telefonní číslo držitele. Losování proběhne 9. den po ukončení soutěže, tedy 9. srpna.

V srpnu se SONE+ o dalších devět Kilometrických bank ČD

Druhé kolo soutěže poté proběhne v srpnu. Stačí odevzdat jízdenku SONE+ s cenou 150 korun platnou v období od 1. do 31. srpna na kterékoliv pokladní přepážce ČD. Na jízdence musí být doplněn název nejvzdálenější železniční stanice, do které jste na jízdenku cestovali, celkový počet osob, které jízdenku využily a kontaktní telefonní číslo. Losování proběhne 9. den po ukončení soutěže, tedy 9. září.

V každém kole bude vylosováno 9 výherců, z nichž každý obdrží jednu Kilometrickou banku ČD. Celkem je tedy ve hře 18 Kilometrických bank ČD s platností od 22. září 2009. Vylosování výherci budou informováni telefonicky na čísle, které uvedou na jízdence.

Podrobnosti o soutěži včetně pravidel jsou k dispozici na www.cd.cz/leto.

S „Létem 2009“ po regionech vlakem ČD

Již první týden platnosti nabídky „Léto 2009“ prokázal, že o turistické cestování v regionech s vlaky ČD je zájem již před začátkem školních prázdnin. Ve všech regionech, s výjimkou Liberecka, využilo síťových jízdenek REGIONet výrazně více zákazníků, než za srovnatelné období roku 2008. Průměrný osmdesátiprocentní nárůst nejvíce ovlivnili cestovatelé ve Středočeském, Pardubickém a Královéhradeckém kraji, kde počet uživatelů jízdenek REGIONetů meziročně vzrostl na pětinasobek. S jízdenkou SONE+ pro osobní a spěšné vlaky cestovalo stejně zákazníků, jako v minulém roce. Přestože je tato jízdenka rodinného typu tradičně nejvíce využívána především o prázdninách, dokázala úprava jejích podmínek zastavit krizí vyvolaný pokles poptávky po volnočasovém cestování v regionálních vlacích.