

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2009

OBSAH

02. 08. 2009	NA ŠVESTKOVÉ DRÁZE OPĚT JEZDÍ VLAKY (LOVOSICE – MOST).....	4
03. 08. 2009	AUTOVLAK JADRAN JEZDÍ OPĚT AŽ DO SPLITU	4
03. 08. 2009	DOBROVOLNÍCI PRACUJÍ NA PRODLOUŽENÍ ZBÝŠOVSKÉ ÚZKOKOLEJKY	4
04. 08. 2009	KVŮLI VÝLUKÁM STRKAJÍ ČD STAMILIONY DO KAPES AUTOBUSOVÝCH DOPRAVCŮ	5
05. 08. 2009	ČESKÉ DRÁHY MUSÍ ODEBÍRAT ZBYTEČNĚ DRAHOU ELEKTRINU	5
05. 08. 2009	U ŘEVNIC VYKOLEJIL PANTOGRAF, VLAKY NABRALY AŽ DVĚ HODINY ZPOŽDĚNÍ.....	5
05. 08. 2009	ŽELEZNICE ZASTAVILA PRODEJ PRAŽCŮ, JSOU JEDO VATÉ.....	6
06. 08. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI VOTICE – BENEŠOV U PRAHY, 1. ČÁST, ÚSEK BYSTRICE (MIMO) – BENEŠOV (MIMO)	6
06. 08. 2009	ČESKÉ DRÁHY CHTĚJÍ ZRYCHLIT MODERNIZACI VLAKŮ; VYPISUJÍ VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA VOZY DÁLKOVÉ DOPRAVY	6
06. 08. 2009	V ČESKÝCH VELENICÍCH NALEZLI NEVYBUCHLOU PUMU.....	7
07. 08. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: VÝSTAVBA ŽST. SLŮVKY	8
07. 08. 2009	V HOSTIVAŘI VZNIKÁ JEDEN Z NEJVĚTŠÍCH DOPRAVNÍCH UZLŮ V PRAZE	8
08. 08. 2009	LIDÉ VE STUDÉNCE SI PŘIPOMNĚLI ROK OD TRAGÉDIE	9
10. 08. 2009	DOTOVANÉ VLAKY NA LIBERECKU ZŮSTANOU ČESKÝM DRAHÁM.....	10
10. 08. 2009	PŘÍPRAVA VLAKOVÉHO JÍZDNÍHO ŘÁDU FINIŠUJE, ZMĚNY ČEKAJÍ MEZISTÁTNÍ SPOJE	10
11. 08. 2009	VE VLAKU NA POČEST SIRA WINTONA BUDE I MASARYKŮV SALONNÍ VŮZ .	11
11. 08. 2009	NĚKDO ZKRATOVAL KOLEJ, NA ČTYŘECH PŘEJEZDECH U TRINCE SVÍTLA ČERVENÁ	12
11. 08. 2009	ČESKÉ DRÁHY ZAVÁDĚJÍ TŘETÍ GENERACI PŘENOSNÝCH POKLADEN (POP 3100).....	13
11. 08. 2009	NA PELHŘIMOVSKU HOŘELA LOKOMOTIVA A NEJEZDILY VLAKY	13
12. 08. 2009	ČESKÉ DRÁHY POSÍLÍ NOČNÍ VLAKY PO PRAŽSKÉM KONCERTU MADONNY (13. SRPNA 2009).....	13
12. 08. 2009	ZA VYKOLEJENÍ PANTOGRAFU V ŘEVNICÍCH ZŘEJMĚ MOHLA VÝHYBKÁŘKA	14
12. 08. 2009	NOVÝ ŽELEZNIČNÍ MOST PŘES DYJI PODSTOUPIL ZKOUŠKU PARNÍ LOKOMOTIVOU (ZNOJMO).....	14
12. 08. 2009	ČEŠTÍ ATLETI NA MS V BERLÍNĚ VLAKEM ČD.....	15
12. 08. 2009	CHCETE JET VLAKEM S JÍZDNÍM KOLEM? POZOR NA MÍSTENKY	15
12. 08. 2009	VÝPADEK PROUDU ZASTAVIL VLAKY NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ	17
12. 08. 2009	NA ŽELEZNICI SE ŠETŘÍ, DOPLATÍ NA TO REGIONY A BUDE SE PROPOUŠTĚT	17
13. 08. 2009	ČESKÉ DRÁHY VYHLÁSILY VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ NA 100 RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ	18
13. 08. 2009	ČESKÉ DRÁHY KONKURUJÍ ČESKÝM DRAHÁM NA TRASE DO NORIMBERKU	18
14. 08. 2009	PAROUBEK POKŘTIL VODOU Z PET LAHVE VOLEBNÍ VLAK ČSSD	19
14. 08. 2009	ÚVALY SE NOVÉHO NÁDRAŽÍ I LEPŠÍCH KOLEJÍ JEN TAK NEDOČKAJÍ.....	19

15. 08. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: DOZ STŘELICE - HRUŠOVANY NAD JEVIŠOVKOU, 1. ETAPA.....	19
17. 08. 2009	Z NEPOUŽÍVANÉ OSTROVSKÉ VLEČKY BUDE CYKLOSTEZKA	20
17. 08. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: RACIONALIZACE TRATI SVITAVY – ŽĎÁREC U SKUTČE	20
18. 08. 2009	KVŮLI TECHNICKÉ ZÁVADĚ VYKOLEJIL V TOMICÍCH VLAK	20
18. 08. 2009	RADNÍ NAHLÉDLI DO STUDIE RYCHLODRÁHY MEZI STARÝM A NOVÝM NÁDRAŽÍM (BRNO).....	21
19. 08. 2009	STROJVŮDCE, KTERÝ ZAVINIL NEHODU U PASKOVA, JE OBŽALOVÁN Z OBECNÉHO OHROŽENÍ.....	21
19. 08. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: MODERNIZACE TRATI VOTICE - BENEŠOV U PRAHY 2. ČÁST, ÚSEK VOTICE – TOMICE (MIMO).....	22
19. 08. 2009	PROVOZ V ČERVENCI KOMPLIKOVALY PŘEDEVŠÍM VICHŘICE	22
19. 08. 2009	CESTUJÍCÍM NA PÍSECKU VADÍ MODERNIZACE ŽELEZNIC, PŘICHÁZEJÍ O ČEKÁRNY	22
19. 08. 2009	BUDOUCNOST JIZERSKÉ ŽELEZNICE ZŮSTÁVÁ NEJISTÁ	23
20. 08. 2009	DO MILOVIC NEJEZDÍ VLAKY, PŘÍŠTÍ JIŽ POJEDE "POD DRÁTY" (LYSÁ NAD LABEM – MILOVICE).....	23
20. 08. 2009	JIŽ POTŘETÍ MINISTERSTVO ŘEŠÍ, CO S NÁDRAŽÍM (ÚSTÍ NAD ORLICÍ)	23
20. 08. 2009	ČD TIP NA ZÁŘÍ: DO NORIMBERKU A ZPĚT ZA 650 KORUN	24
20. 08. 2009	PROVOZ TRATI U TEPLÉ BYL PO VYKOLEJENÍ VLAKU OBNOVEN	25
20. 08. 2009	STÁT CHCE DÁT I V KRIZI STAMILIONY NA SPORNÉ NÁDRAŽÍ (BRNO)	25
20. 08. 2009	SPRÁVA ŽELEZNIC ROZDÁ VÝPOVĚĎ 500 LIDEM	26
21. 08. 2009	NOVÝ SLOVNÍK ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ TECHNIKY (ČESKO – ANGLICKÝ/RUSKÝ/SRBSKÝ).....	26
22. 08. 2009	ŽELEZNICI ČEKAJÍ MILIONOVÉ POKUTY ZA JEDOVATÉ PRAŽCE	26
24. 08. 2009	NĚMECKÉ RYCHLOVLAKY POJEDOU NA KOLECH Z BOHUMÍNA	27
25. 08. 2009	VIAMONT STAVÍ PRO DRÁHY VE VELKÉM I V MALÉM (KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC).....	27
25. 08. 2009	MORAVSKÁ ZÁPADNÍ DRÁHA OSLAVÍ 120 LET (5. ZÁŘÍ 2009, OLOMOUC HL.N. – CHORNICE)	28
25. 08. 2009	ŽĎÁRSKÉ NÁDRAŽÍ ČEKÁ REKONSTRUKCE (ŽĎÁR NAD SÁZAVOU).....	29
25. 08. 2009	NA REGIONÁLNÍCH TRATÍCH NA LIBERECKU BUDOU 10 LET JEZDIT ČD	29
26. 08. 2009	STROJVEDOUcí V MEZINÁRODNÍCH RYCHLÍCÍCH MUSEJÍ KONAT POTŘEBU DO KBELÍKŮ	29
26. 08. 2009	LIBERECKÝ KRAJ PODEPSAL S ARRIVOU SMLOVU O TRATI LIBEREC – RYBNIŠTĚ.....	30
26. 08. 2009	POSILOVÁ PENDOLINA PŘED ZAČÁTKEM ŠKOLY (31. SRPNA 2009)	31
26. 08. 2009	NÁHRADY ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKU? V ČESKU NEJDŘÍVE ZA PĚT LET.....	31
28. 08. 2009	VALAŠI ZUŘÍ. ČD JIM ZRUŠILY VLAK A DO NOVÉHO JE NEPUSTÍ	32
28. 08. 2009	ŽELEZNIČNÍ MOST V KOLÍNĚ PROJDE MODERNIZACÍ KVŮLI LODNÍ PŘEPRAVĚ.....	33
30. 08. 2009	DESÍTKY PŘEJEZDŮ NA REGIONÁLNÍCH TRATÍCH ZMIZÍ, STÁT SE CHCE CHOvat EFEKTIVNĚ	34
31. 08. 2009	MSV + TRANSPORT A LOGISTIKA, 14. – 18. ZÁŘÍ 2009, BRNO – VÝSTAVIŠTĚ	34
31. 08. 2009	S GOLFEM KONČÍME, CHYSTÁ SE ŠÉF ČD ŽALUDA ZKROTIT VÝDAJE NA MARKETING.....	34

31. 08. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: OPTIMALIZACE TRATI LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY – 1. STAVBA.....	35
31. 08. 2009	POSÍLENÍ VLAKŮ PŘI NÁVŠTĚVĚ PAPEŽE (27. A 28. ZÁŘÍ 2009)	35
31. 08. 2009	PRVNÍHO ZÁŘÍ ZAHÁJÍ ŠKOLNÍ ROK VYBRANÍ STUDENTI STIPENDIJNÍHO PROGRAMU ČEDÉS.....	36
31. 08. 2009	VLAK NA BLANENSKU UJEL KVŮLI STROJVEDOUCÍMU, ZJISTILA DRÁŽNÍ INSPEKCE (RÁJEC-JESTŘEBÍ).....	37
31. 08. 2009	STÁT DÁ KRAJŮM KAŽDÝ ROK 2,7 MILIARDY NA REGIONÁLNÍ VLAKY	37
31. 08. 2009	PO POVODNÍCH ZŮSTÁVÁ NA NOVOJIČÍNSKU NEPRŮJEZDNÁ JEDNA TRATĚ (HOSTAŠOVICE - NOVÝ JIČÍN)	37
31. 08. 2009	ODBORY CHYSTAJÍ NA ŘÍJEN NEOMEZENOU STÁVKU V DOPRAVĚ.....	38

02. 08. 2009 Na Švestkové dráze opět jezdí vlaky (Lovosice – Most)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/62657-na-svestkove-draze-opet-jezdi-vlaky/>)

Mostecko - Na populární Švestkové dráze mezi Lovosicemi a Mostem už znovu jezdí vlaky. Trať osiřela, když jako nerentabilní přišla o dotace. Na provoz o letních víkendech se proto složily obce ležící podél trati. Švestky, podle kterých kdysi dostala dráha jméno, už u tratě dávno nerostou. Pohled z vlaku na České středohoří je ale podle milovníků lokálky stále stejný, neopakovatelný.

Starostové obcí ležících u trati investovali do obnovení alespoň víkendových jízd 200 tisíc korun. Stejnou sumou přispěl i Ústecký kraj. Koordinátor dopravy na Švestkové dráze Karel Mikolášek říká, že pokud by se mělo na dráze jezdit trvale, stálo by to několik milionů. Starostové tvrdí, že potřebné peníze budou shánět, kde se dá. Pro začátek ale chtějí, aby vlaky jezdily o všech víkendech, i v zimě.

"Naším cílem je udržet hlavně dopravní cestu, protože pokud by tomu tak nebylo, kolejnice by zmizely během několika týdnů," nechal se slyšet starosta obce Třebívlice Josef Seifert. Zachránčům opuštěné trati už výrazně pomohl i litvínovský Chemopetrol. Po Švestkové dráze začal zpátky do továrny stahovat prázdné cisterny z Lovosic. Trať, kterou potřebuje i průmysl, se už ruší těžko.

Jak říká starosta Třebívlic, možná už za pár let se ukáže, že o Švestkovou dráhu nemají zájem jenom turisté, ale i podnikatelé, kteří se usadili v průmyslových zónách na severu Čech.

03. 08. 2009 Autovlak Jadran jezdí opět až do Splitu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/62733-autovlak-jadran-jezdi-opet-az-do-splitu/>)

Praha - Autovlak Jadran z Prahy na chorvatské pobřeží jezdí ode dneška opět až do Splitu, informoval o tom mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Vlak od 24. července kvůli výluce mimořádně končil už v Záhřebu a zbylých 300 kilometrů museli motoristé dojet po vlastní ose. Podle Chorvatských železnic se podařilo obnovit provoz na železniční trati spojující Záhřeb s jaderským letoviskem Split. Do Splitu tak dojede i spoj, který vyjel z Prahy dnes dopoledne.

Na trati nedaleko Splitu 24. července vykolejil vlak. Při neštěstí zahynulo šest lidí a 55 dalších bylo zraněno. Od té doby zde trať byla zavřená a místo vlaků cestující přepravovaly autobusy. Automobily bylo nutné z vlaku vyložit už v Záhřebu. Postižení cestující měli nárok na vrácení části jízdného.

Autovlak z Prahy do Splitu dráhy provozovaly od roku 2003 jako zvláštní spoj s týdenní frekvencí. V roce 2006 tento spoj zrušily a v nové podobě jej znovu zavedly v roce 2007, tentokrát jako pravidelný rychlík, který jezdí denně. Loni vlak přepravil 956 automobilů a motocyklů, předloni o sto méně. Vlak jezdí pouze od konce června do začátku září, cesta mu trvá dvacet a půl hodiny.

03. 08. 2009 Dobrovolníci pracují na prodloužení zbýšovské úzkokolejky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/62739-dobrovolnici-pracuji-na-prodlouzeni-zbysovske-uzkokolejky/>)

Zbýšov - Nadšenci z muzea průmyslových železnic pracují u Zbýšova na Brněnsku na prodloužení jediné úzkokolejné trati v regionu. Koleje chtějí protáhnout až do sousední obce, aby na nich mohly jezdit lokomotivy z jejich pestré sbírky. Zbýšovské depo, které spolek nadšenců zdědil po bývalém dole, totiž skrývá opravdové unikáty - čtyřicítka lokomotiv parních, elektrických i motorových a stovku vagonů.

Zbýšovská úzkokolejka zatím končí uprostřed lesa, brzy by se ale železniční nadšenci mohli svést až do Zastávky u Brna. "V letošním roce plánujeme trať prodloužit zhruba o tři sta metrů, tzn. na 1,1 km a v průběhu tří let bychom se měli dostat až do Zastávky na celkovou délku 2,8 kilometrů," plánuje Jan Procházka ze zbýšovského muzea.

Brigádníci všechny práce provádějí ručně uprostřed parného léta, největší dřinu představují padesátikilové železniční pražce, které je potřeba vložit pod koleje, ty se roztahují na potřebnou šířku 60 centimetrů. Za den stihnou dobrovolníci upravit asi 50 metrů tratě.

Zájemci se mohou na straňické lokomotivy podívat už 8. srpna, kdy sdružení pořádá další z pravidelných dnů otevřených dveří, úspěch slaví hlavně u malých dětí i železničních fandů.

04. 08. 2009 Kvůli výlukám strkají ČD stamiliony do kapes autobusových dopravců

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/62838-kvuli-vylukam-strkaji-cd-stamiliony-do-kapes-autobusovych-dopravcu/>)

Praha - Časté výluky na českých železnicích znamenají stamilionový byznys pro autobusové dopravce po celé České republice. Podle nejčerstvějších odhadů letos zaplatí České dráhy (ČD) za náhradní autobusovou dopravu až 300 milionů korun. Loni to bylo o sto milionů méně. Největší ztrátou pro České dráhy je ale množství pasažérů, které časté výluky donutí natrvalo přesedlat na jiný druh dopravy.

Náklady drah na pokrytí výluk autobusy kvůli rozsáhlé stavební činnosti na železnici každoročně rostou. Letos se od ledna do dubna zvýšily téměř o 30 procent. Plánované výluky jsou především na tratích z Prahy do západních a jižních Čech a na severní Moravě. Na Plzeňsku, kde nyní probíhá stavba třetího železničního koridoru, je partnerem drah při výlukách ČSAD Plzeň. "Drážní výluky, tedy náhradová doprava autobusy pro ČD pro nás znamená významný příjem," uvedl ředitel ČSAD Plzeň Miroslav Hucl. Zatímco v roce 2007 výluky přispěly k celkovým tržbám firmy zhruba pěti procenty, loni už to bylo necelých 12 procent. Kvůli častým přestupům na autobusy a zpožděním patří Plzeňsko i mezi jeden z regionů, kde dráhy nejvíce pociťují úbytek cestujících. "Získat zpět tyto cestující bude samozřejmě náročná a dlouhodobá práce," upozornil mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

05. 08. 2009 České dráhy musí odebírat zbytečně drahou elektřinu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/62906-ceske-drahy-musi-odebirat-zbytecne-drahou-elektřinu/>)

Praha - Státní společnost Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) prodává dopravním firmám trakční elektřinu za nevýhodnou cenu. S energetickou společností ČEZ totiž uzavřela tříletý kontrakt na odběr elektřiny pro období 2009 až 2011 na konci minulého roku, kdy ceny proudu ještě byly vysoké. Železniční společnosti, které odebírají elektřinu od SŽDC, tudíž musí platit téměř o čtvrtinu vyšší částky, než jsou současné ceny na trhu.

České dráhy uzavřely smlouvu o odběru elektřiny na rok, u odběrů na další dva roky intenzivně jednájí o snížení ceny. Dceřiná společnost ČD pro nákladní dopravu ČD Cargo smlouvu nepodepsala a platí ceny z dřívější doby. Menších železničních společností, které jsou soukromé, se problémy netýkají. Používají totiž dieslové lokomotivy.

Podle mluvčí SŽDC Anny Kodysové byla důvodem tříletého kontraktu potřeba zajistit si spolehlivé pokrytí mimořádného odběru elektřiny kolem 1,2 milionu megawatthodiny; povedlo se také přenést odpovědnost za případné odchylky a nepravidelnosti v odběru na stranu dodavatele. "S dodavatelskou firmou však intenzivně jednáme o ceně elektřiny na další období," dodala mluvčí.

Podle odborníků je podpis tříletého kontraktu s fixní cenou krajně nevýhodný. SŽDC údajně vyjednala cenu jedné megawatthodiny za 1981 korun bez daně po celou dobu trvání kontraktu. Přitom u ČEZ lze nyní koupit jednu megawatthodinu o 400 korun levněji, zhruba za 1 558 korun.

05. 08. 2009 U Řevnic vykolejil pantograf, vlaky nabraly až dvě hodiny zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/u-revnic-vykolejil-pantograf-vlak-ny-nabraly-az-dve-hodiny-zpozdeni-10m-/krimi.asp?c=A090805_122923_krimi_taj)

V Řevnicích u Prahy vykolejil osobní vlak. Nehoda se obešla bez zranění. Provoz na hlavní trati mezi metropolí a Berounem se na téměř dvě hodiny zastavil. Vlaky nabraly velká zpoždění, jezdí totiž po jedné koleji. Škoda přesáhla milion korun.



Pantograf, který jel z Prahy a končil svou jízdu v Řevnicích, vykolejil na výhybce. Mimo koleje se ocitly dva vagony. "Nehoda se stala v 11:17, nikdo nebyl zraněn," řekl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Ve vlaku bylo asi pětadvacet lidí. Vlaky na trase Praha - Beroun stály až do 13:00, na druhé koleji byla totiž kvůli opravám výluka. Dráhy ji předčasně ukončily a obnovily dopravu po jedné koleji. "V místě nehody jsme však snížili rychlost na deset kilometrů v hodině," dodal Šťáhlavský s tím, že náhradní autobusové dopravy nebylo třeba.

Trať je velmi frekventovaná, jezdí po ní spoje od Plzně, Berouna nebo rychlíky z metropole do Českých Budějovic. Několik rychlíků dráhy odklonily přes Rudnou u Prahy. Některé spoje kvůli nehodě nabraly obrovské zpoždění. Například rychlík do Františkových Lázní o 103 minut

a do Železné Rudy až o 159 minut. "Omlouváme se za případné komplikace a za zdržení vlaků v důsledku nehody a děkujeme za pochopení," dodal mluvčí.

Komplikace i pro auta

S dopravními komplikacemi podle policie musí počítat i řidiči osobních a nákladních aut. Měli by se vyhnout trase přes železniční přejezd v Řevnicích, který bude neprůjezdný ještě minimálně dva dny, a zvolit objízdné trasy. "Pro nákladní vozidla je to naprosto neprůjezdné, pro osobní vozidla s velkými obtížemi," uvedla pro ČTK mluvčí policie Praha-venkov Štěpánka Zatloukalová.

Nehoda způsobila škodu přes milion korun. Na vlaku vznikla škoda za 650 tisíc, na poškozené trati, návěstidlu a trakčním vedení pak 500 tisíc korun. "Na stanovení příčiny nehody je dosud brzy, zatím není zřejmé, zda se jednalo o technickou závadu, nebo o selhání lidského činitele," sdělil mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

05. 08. 2009 Železnice zastavila prodej pražců, jsou jedovaté

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/62969-zeleznice-zastavila-prodej-prazcu-jsou-jedovate/>)

Praha - Správa železničních dopravních cest (SŽDC) zastavila prodej nepotřebných dřevěných pražců k dalším stavebním účelům. Potom, co na základě sousedské stížnosti a upozornění ombudsmana začala další využití naimpregnovaných pražců šetřit Česká inspekce životního prostředí, zadala správa železnice vypracovat rozbor látek obsažených v pražcích laboratoři. Vodovzdorné, a tudíž odolné trámy používají zahrádkáři na zpevnění cest, stavbu plotů nebo kompostů, podle zdravotního ústavu by se jim lidé ale měli vyhýbat.

Šetření inspekce není dosud ukončeno. Do té doby ale SŽDC prodej dřevěných pražců zastavila. Pražce, které jsou vyjmuty z tratí a už je nelze dál využít, likviduje správa v souladu se zákonem o odpadech. Při výstavbě nových železničních koridorů i modernizacích tratí správa železnice dřevěné pražce nahrazuje ve většině případů betonovými. Ročně tak k likvidaci připadnou desítky tisíc kusů starých naimpregnovaných pražců. Společně s ostatním materiálem po vyjmutí kolejnic správa třídí, co do odpadu a co lze ještě využít. Aby nezatěžovala životní prostředí navyšováním objemu odpadů, snaží se podle Kodysové získaný materiál včetně pražců dále využít. Dříve dřevěné pražce prodávala jako stavební materiál, kupující přitom byli upozorněni a podepisovali, že byli poučeni o vlastnostech kupovaného materiálu.

Kancelář ombudsmana se pražci začala zabývat loni na podzim kvůli sousedskému sporu o využití trámů na zahradě. Podle vyjádření Státního zdravotního ústavu mohou vyřazené dřevěné železniční pražce poškozovat zdraví a lidé by se měli vyhnout kontaktů s nimi. Hlavního hygienika ČR Michaela Víta kancelář požádala, aby veřejnost upozornil na nebezpečné vlastnosti vyřazených dřevěných pražců.

06. 08. 2009 Stavební povolení: Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy, 1. část, úsek Bystřice (mimo) – Benešov (mimo)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090806vyhlaska.pdf>)

06. 08. 2009 České dráhy chtějí zrychlit modernizaci vlaků; vypisují výběrové řízení na vozy dálkové dopravy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3072/>)

České dráhy chtějí zrychlit modernizaci vlaků. Pomoci by tomu měly evropské regionální operační programy i možnost využít komerčního financování díky dlouhodobým smlouvám se státem a kraji. České dráhy by potřebovaly investovat do modernizace a nových vlaků ročně 8 až 10 miliard korun, v loňském a v letošním roce dosahují tyto investice dosud rekordní výše přes 4 mld. Kč. Rychlejší modernizace by se měla týkat jak vozového parku pro regionální spoje objednávaných kraji, tak flotily vozidel pro dálkovou dopravu. V nejbližších dnech vypíše České dráhy výběrové řízení pro dodávku 100 modernizovaných vozů pro vlaky dálkové dopravy.

„V současné době jdou České dráhy třemi základními cestami v oblasti zvýšení komfortu ve svých vlacích. Je to nákup úplně nových souprav, rekonstrukce starších vozidel vhodných pro modernizaci a částečně finančně nenáročné vylepšení starších vozů“, uvádí náměstek generálního ředitele

pro osobní dopravu Antonín Blažek. Kombinací těchto forem modernizace a různých systémů financování chtějí České dráhy urychlit modernizaci vlaků a zvýšení komfortu. V letošním a loňském roce se drahám podařilo vyčlenit na investice v této oblasti rekordní částky.

V nejbližších dnech učiní České dráhy zásadní krok, jehož cílem je zlepšení kvality v rychlících díky využití starších zahraničních vozů. Ty nabídnou cestujícím vyšší komfort cestování a ČD umožní zavést vyšší standardy u vlaků, např. rychlost až 160 km/h. Většina českých vagonů totiž stále může jezdit rychlostí jen do 140 km/h a i jen jediný takový vagon v cele soupravě expresu znamená snížení rychlosti celé soupravy. „Výběrové řízení na nákup stovky takových vagonů vyhlásíme v následujících dnech, nejspíš ještě do poloviny srpna,“ uvádí náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek a zmiňuje i některé další výhody takového postupu: „Tento nákup umožní rychleji zavést větší počet pohodlných moderních vozů a je také ekonomicky výhodný. I s případnou úpravou vozů pro provoz v Česku by měly být k dispozici během několika měsíců a náklady na jejich pořízení by měly dosáhnout asi třetiny nákladů na zcela nové vagony.“

Modernizace se týká ale i dalších oblastí podnikání Českých drah, počínaje regionálními tratěmi přes příměstské trasy ve velkých aglomeracích po dálkové linky. „V oblasti regionální dopravy pokračuje modernizace starých nepohodlných motoráků na Regionovy, které dnes jezdí už ve všech regionech a na některých tratích převzaly většinu spojů,“ upřesňuje náměstek Antonín Blažek a doplňuje: „V blízké době uvedeme do provozu již stou soupravu a takový počet je již vidět.“ Na regionálních a neelektrifikovaných tratích jezdí také modernizované čtyřnápravové motorové vozy řady 854, ke kterým jsou v současné době dodávány i nově vzniklé řídicí a rekonstruované přípojné vozy. Pro dopravu ve velkých aglomeracích nakupují České dráhy patrové klimatizované „pantografy“ CityElefant. „Do konce roku bude v provozu již téměř 60 těchto třívozových nízkopodlažních vlaků. Šest z nich bude jezdit na Ostravsku a ostatní v Praze a Středočeském kraji. Zde přebírají téměř 60 % výkonů osobní dopravy na elektrifikovaných tratích,“ zdůrazňuje náměstek pro osobní dopravu Antonín Blažek.

Třetí projekt je určen na zlepšení vzhledu a vybavení starších vozů, které nebudou komplexně modernizovány. Dráhy by totiž potřebovaly nahradit až několik stovek vozů v hodnotě několika desítek miliard korun. To však bude trvat několik let a České dráhy nechtějí se zlepšením čekat na nové soupravy, jak dokazují slova Antonína Blažka: „Chceme co nejrychleji a s co nejmenšími náklady zlepšit komfort ve větším počtu vagonů. Proto jsme připravili i projekt vylepšení běžných vozů, kde budeme měnit čalounění, koženku nahradí textilní potahy. Přijemnějšímu vzhledu a pocitu větší čistoty přispějí také nové podlahy nebo opravené sociální zařízení.“

České dráhy plánují další investice do modernizace a nákupu nových souprav pro regionální a hlavní tratě také v souvislosti s uzavřením dlouhodobých kontraktů se státem a kraji, které umožní získat další prostředky do této oblasti.

06. 08. 2009 V Českých Velenicích našli nevybuchlou pumu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/63116-v-ceskych-velenicich-nalezli-nevybuchlou-pumu/>)

České Velenice - Nevybuchlá a téměř stokilogramová letecká puma z druhé světové války skončí jako školní pomůcka pyrotechniků. Jde o jediný nepoškozený exponát v Česku. V červenci ji našli dělníci pod zemí v Českých Velenicích, kvůli nebezpečí výbuchu museli evakuovat nádraží. Dnes ji pyrotechnici zabezpečili a připravili na přesun do pardubické policejní školy. Podle historiků se jedná o pumu z náletu v roce 1945, tehdy na zdejší nádraží zaútočila letka amerických bombardérů. Bomba měla vyvolat tlakovou vlnu, která dokáže ničit do vzdálenosti několika stovek metrů.

Nalezená letecká puma americké výroby měří na délku téměř metr a v průměru má 30 centimetrů. Je stále plná trhavin a zapalovače jsou aktivní. Pyrotechnici se je snaží postupně odstranit, teprve potom bude zcela bezpečná. Bomba byla ukrytá 3 týdny v policejních bunkrech nedaleko Lišova, patří k výjimečným nálezům. "Je ve vynikajícím stavu, je nepoškozená," ujistil pyrotechnik Ladislav Zágiba.

Pumu dělníci objevili těsně vedle nástupiště českovelenického nádraží, které museli policisté evakuovat. Ležela asi ve dvoumetrové hloubce. "Cítím se bezpečně, ty bomby jsou zatím bezpečně ukryty pod povrchem," zůstává klidný starosta Českých Velenic Jaromír Slíva (ČSSD). Podle historiků se jedná o pumu z náletu 23. března 1945, tehdy na strategický železniční uzel zaútočilo asi 30 amerických bombardérů. "Při útoku bylo zasaženo seřadiště, zahynulo přibližně 150 osob," doplnil letecký historik Vladislav Burian.

Leteckou pumu převzali pardubičtí pyrotechnici. "Bude sloužit pro výcvik pyrotechniků," vysvětlil zástupce policejní školy v Pardubicích Vlastimil Prokop. Bomba měla sloužit k demolici objektů

tlakovou vlnou, dokáže ničit do vzdálenosti několika stovek metrů. Podobnou pyrotechnici loni odpálili na cvičišti v Boleticích.

07. 08. 2009 Zahájení stavebního řízení: Výstavba žst. Slůvky

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2009080001>)

Popis stavby:

Předmětem stavby je zřízení výhybny v žst. Slůvky, a to železničního svršku, spodku, přejezdu a nástupiště pro první a druhou kolej, zabezpečovací zařízení, osvětlení, elektroohřev výhybek a vyvolané úpravy staniční budovy, dále sanace stávajícího náhorního příkopu v k.ú. Slůvky. Účelem stavby je obnovení možnosti křížování vlaků osobní dopravy v předmětné železniční stanici, v rámci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Stavba se týká regionální dráhy Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou. Stavební práce budou probíhat v mezistaničním úseku žst. Střelice – žst. Moravské Bránice, přičemž hlavní část stavby je situována v km 137,7 – 136,500, v ostatních úsecích jde o úpravy kabelových tras a směrovou a výškovou úpravu koleje.

07. 08. 2009 V Hostivaři vzniká jeden z největších dopravních uzlů v Praze

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/v-hostivari-vznika-jeden-z-nejvetsich-dopravnich-uzlu-v-praze-pb1-/eko-doprava.asp?c=A090807_115715_eko-doprava_fih)

Dnes okolí železničního nádraží Hostivař působí spíše ospalým dojmem. K staniční budově ležící u staré hostivařské zástavby doléhá vlastně jen vzdálený hluk z Průmyslové ulice. Za několik let bude Hostivařské nádraží možná známé všem obyvatelům metropole, a dokonce i lidem, kteří dojíždějí do města za prací či za zábavou. V těsném sousedství stanice má totiž vyrůst významný přestupní dopravní terminál, který nemá ve městě obdoby. Srovnatelný je snad jedině s holešovickým nádražím nebo trojúhelníkem mezi hlavním a Masarykovým nádražím a autobusovým nádražím Florenc. V Hostivaři se totiž bude vystupovat nejen z vlaku, tramvaje a městských autobusů jako nyní, ale také z linkových autobusů a hlavně z metra. Má sem vést totiž odbočka trasy metra A ze Strašnické.

Nové vlakové nádraží by mělo podle plánů investora stát v roce 2015, nová stanice metra pak zřejmě o čtyři roky později. Vše doplněné například novým parkovištěm P+R. Město plánuje u hostivařského vlakového nádraží vybudovat přestupní uzel, kde budou kromě městských vlaků stavět i rychlíky. Cestující budou moci přestoupit na tramvaj, meziměstský autobus nebo sestoupit do nové stanice metra. Metro se má za stanicí Strašnická stočit směrem na Zahradní Město, kde má být stanice, pak obloukem zhruba pod dnešním obchodním centrem Park Hostivař dorazit k hostivařskému železničnímu nádraží. "Jednáme i s Prahou 15 o možnosti prodloužení na sídliště Petrovice," doplnil radní pro dopravu Radovan Šteiner (ODS). Podle něj by zde podzemní dráha mohla být již po dokončení trasy metra A do Ruzyně. Ta se má začít stavět již na konci letošního roku. "Do deseti let je to určitě reálné," věří radní. Na trase A se v její východní části plánuje ještě jedna odbočka. A to za stanicí Skalka, odkud by mělo metro jet dále přes Štěrboholy až do Dubče. Ale zpátky do Hostivaře se má okolí stanice dle plánů zcela změnit. Podle údajů v územním plánu bude přeložena nynější Průmyslová ulice a ulice Plukovníka Mráze, které se navzájem setkávají u dnešní konečné tramvají.

Začne se přestavovat nádraží

To proto, aby udělaly prostor pro vybudování stanice metra a přestupního terminálu. Přitom právě metro má být až pověstnou třešinkou na dortu. Nejdříve bude přestavěno železniční nádraží, jež zde bylo zprovozněno již v osmdesátých letech 19. století a jehož staniční budova pochází z roku 1905. "Zrovna je připravována projektová dokumentace, která řeší přestavbu stanice Praha-Hostivař. Stavba má být dokončena podle plánu v roce 2015 a investiční náklady se vyšplhají na 1,6 miliardy korun," uvedl Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty.

Právě správa železnic v první polovině letošního roku jednala s magistrátem o budoucí podobě okolí železniční stanice a trati vůbec. I koleje mají být totiž vyměněny v rámci stavby takzvaného tranzitního železničního koridoru z Českých Budějovic do Prahy a dále do Děčína. "Respektovali požadavky na podobu pěších propojení a návaznosti na budoucí uspořádání terminálu hostivařského nádraží. Rekonstrukce stanice přispěje k posílení významu železniční dopravy a připraví možnost vytvořit při výhledovém prodloužení metra přestupní kloub ve vazbě na tramvaje a autobusy," píše se v materiálu, jímž magistrát povolil železničářům v Hostivaři stavět a jež má MF DNES k dispozici.

Bude tu i záchytné parkoviště

K nádraží mají být postupně převedeny i konečné linkových autobusů a také zde vznikne záchytné parkoviště P+R. Motoristé se sem dostanou po nynější Průmyslové ulici a také po nové silnici, která povede podél trati a spojí Hostivař s Horními Měcholupy.

Terminál Hostivař**Železnice**

V roce 1871 byla zprovozněna dráha z Vídně do Prahy a v Hostivaři byla zastávka. Nádraží zde bylo zřízeno v roce 1882. Nynější staniční budova pochází z roku 1905. Na trati jezdí linky S9 a S29. Trať i stanice se dočkají rozsáhlé rekonstrukce a do budoucna by zde mohly stavět i rychlíky, protože nádraží bude lépe navazovat na městskou hromadnou dopravu.

Tramvaj

V roce 1954 přijela první tramvaj do Hostivaře. Zatím jen k dnešnímu obchodnímu centru. Prodloužena byla až na přelomu 70. a 80. let, a to do rozlehlé smyčky pod sídliště Hornoměcholupská. Objevuje se úvaha o prodloužení tramvajové trati k Horním Měcholupům.

Autobus

Do Hostivaře byla prodloužena autobusová linka z Vršovic v roce 1930. Přes čtvrt' dnes projíždí mnoho autobusových linek směrem na Zahradní Město a Strašnice, Jižní Město, Horní Měcholupy a Petrovice a do průmyslové zóny na severu. Linkové autobusy sem mají zajíždět na nové nádraží ve směru od Uhřetěvsi po nové silnici.

Metro

V plánu je výstavba odbočky metra A ze Strašnické. Ta bude mít stanici přímo u hostivařského nádraží a také na Zahradním Městě. Uvažuje se o protažení do Petrovic. Stavět se má za 10 let.

08. 08. 2009 Lidé ve Studénce si připomněli rok od tragédie

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/lide-ve-studence-si-pripomneli-rok-od-tragedie-podivejte-se-poq/krimi.asp?c=A090807_212939_krimi_vel)

Lidé si dnes připomněli tragédii, která se stala přesně před rokem. Před rychlík Comenius se zde zřítíl nedokončený most. Pozůstalí i ti, kdo přežili, se na místě neštěstí sešli. Nehoda si vyžádala osm obětí a na 80 zraněných. Policie ani nyní ale neuzavřela vyšetřování.

Na místě se setkala asi 150 lidí. Památku obětí přijeli uctít i strojvůdce Jiří Šindelář, který vlak řídil, nebo záchranáři a hasiči, kteří na místě zasahovali. Přijeli také fanoušci skupiny Iron Maiden, kteří před rokem mířili vlakem na koncert své oblíbené skupiny. Pietní akt byl zahájen na zahrádce nedalekého hotelu. Poté se lidé přesunuli na prostranství poblíž železniční trati, kde loni po nehodě vzniklo provizorní pietní místo. Zde bude v budoucnu stát památník, zatím je tam jen maketa.

Místem pak projel osudný vlak EuroCity Comenius z Krakova do Prahy, který událost připomněl zpomalením rychlosti, stejně jako tomu bylo loni v listopadu při první pietě. Památku obětí uctil krátkým zapískáním. "Neštěstí se dějí. Ta nová ale nesmějí přikrýt staré tragédie, protože lidé, kteří je zažili, si vše táhnou s sebou celý život. Takže nezapomínat - to je pro mě po roce od nehody určující," řekla ČTK ředitelka ostravského krizového centra Petra Ďásková, která se akce také zúčastnila.

Setkání iniciovala zdravotnice Naděžda Tomčíková ze Svitav, která vlakem sama cestovala a na místě pomáhala zraněným. Za to ji později ocenil i prezident. Její pozvání přijal například student ostravského gymnázia Jan Bulušek, který při nehodě přišel o obě nohy, či havířovský učitel Jiří Šimsa, kterého jako první ošetřila právě Tomčíková. "Měl jsem velké štěstí, protože jsem seděl v přední části druhého vagonu a jeho demolice se po nárazu zastavila těsně před naším sedadlem. Probral jsem se pod troskami a venku se mě ujala paní Naděžda, která mě poslala prvním vrtulníkem do nemocnice. Pojí nás velmi zvláštní přátelství," řekl ČTK Šimsa, který utrpěl tržné poranění hlavy.

Strojvůdce má psychické problémy i po roce

Uctít památku neštěstí přijel do Studénky také strojvůdce vlaku Jiří Šindelář, který zůstává i po roce na nemocenské. "Jsem z toho psychicky špatný. Myšlenky se stále vrací a těch několik vteřin před srážkou už z mysli nikdy nevymažu," řekl. "Psychiku, kterou jako strojvůdce potřebuji, jsem definitivně ztratil. Už jsem se smířil s tím, že si nezařídím," svěřil se novinářům. Dodal, že se svým zaměstnavatelem je domluvený, že po návratu do práce může pracovat na jiné pozici. Šindelář se

rozhodl pietní akce zúčastnit až na poslední chvíli. "Jsem rád, že jsem tady. Je tady spousta lidí, kteří u nehody byli, rád se s nimi setkávám," uvedl.

Pád mostu do kolejí zaznamenal Šindelář v okamžiku, kdy byl vlak půl kilometru od zřícené konstrukce. Stihl ještě použít rychlobrzdu a vlak zpomalit ze 134 na 90 kilometrů v hodině. Lokomotiva a první čtyři vozy vykolejily. Cestující strojvedoucího po příchodu okamžitě oboustoupili a děkovali mu za záchranu života. Mezi i nimi i pětice mužů z Ostravy, kteří vlakem Comenius cestovali na koncert skupiny Iron Maiden "Moc vám děkujeme. Díky vám slavíme dnes svoje narozeniny," řekl strojvedoucí jeden z nich.

Policie ani rok po nehodě viníka nezná

Ani rok po nehodě policie nezná viníka neštěstí. "Je to velmi složité. Zkoumáme mnoho znaleckých posudků," řekl šéf vyšetřovacího týmu Comenius Jiří Jícha. Policie po havárii obvinila dva techniky společnosti Bögl & Krýsl. Tato firma měla na starosti statiku a také zasunutí nového mostu nad trať, kam se konstrukce zřítily. Jiří Jícha připustil, že zkoumání posudků a vyhodnocení důkazů povede k obvinění dalších lidí, avšak neupřesnil, kdy se tak stane. "Zřejmě to potrvá ještě několik měsíců," odhaduje Jícha. Jeden ze soudních znalců řekl, že chyby lze najít na všech stranách, tedy u zmíněné firmy, ale také u hlavního dodavatele stavby, společnosti Dopravní stavby Ostrava.

10. 08. 2009 Dotované vlaky na Liberecku zůstanou Českým drahám

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dotovane-vlakly-na-liberecku-zustanou-ceskym-draham-fx6-eko-doprava.asp?c=A090809_215044_eko-doprava_vel)

Tisíce cestujících budou po železničních tratích kolem Jizerských hor nadále vozit vlaky Českých drah. Podle krajského náměstka pro dopravu totiž státem vlastněný dopravce nejlépe vyhověl požadavkům ve vypsáném výběrovém řízení.

Cestující na Liberecku čeká komfortnější cestování. Zakoupení moderních vozů bylo jednou z podmínek výběrového řízení. "Nabídlí nejnižší cenu ze všech uchazečů, v té soutěži jsou jasným vítězem," vysvětluje Martin Sepp. Dráhy v dosud největším tendru na provoz dotovaných regionálních vlaků soutěžily ještě s Veolií a Arrivou. Nabídku chtěla původně podat i společnost Regio Jet, kterou ovládá firma Student Agency, nakonec se však soutěže nezúčastnila. Jako důvod uvedla podezření na podnákladovou cenu Českých drah.

Náměstek Sepp odmítl upřesnit, o kolik nižší byla cena ČD oproti ostatním nabídkám: "Soutěž není zcela uzavřená, o vítězi musí rozhodnout ještě krajská rada," uvedl. Radní měli tendr řešit už minulý týden, ale náměstek tento bod stáhl. Kraj si totiž ještě chce rozmyslet, zda opravdu stojí o tolik vlaků, kolik v soutěži požadoval. "Přehodnocujeme finanční dopady. Soutěž byla vyhlášena v době, kdy kraj hospodařil s přebytkem, proto musíme ještě doladit dopady na krajský rozpočet," řekl Sepp. Zda to může vést ke zrušení soutěže, odmítl komentovat. Pokud kraj soutěž nezruší, dočkají se cestující na třetině železničních tratí v Libereckém kraji od prosince 2012 výrazného zvýšení kvality cestování vlakem. Jednou z podmínek tendru totiž bylo zakoupení moderních nízkopodlažních vozů. Jaké přesně by to měly být, nechťejí zatím dráhy říct. "Dokud nebude soutěž uzavřená, nebudeme ji komentovat," uvedl mluvčí Petr Štáhlavský.

O rok dříve začne jezdit mezi Libercem a německou Žitavou společnost Arriva, která vyhrála už dříve vypsanou soutěž. Ostatní kraje s výběrovými řízeními zatím váhají. Třeba Středočeský kraj, který objednává nejvíce vlakových spojů, začal už jednání o dlouhodobé smlouvě opět s Českými drahami. "Žádná soutěž ještě nepřinesla v železnici nižší ceny," vysvětlil náměstek pro dopravu Robin Povšík. Podle něj by nová smlouva zajistila jasně stanovený způsob výpočtu ceny drah a garantovala by současně obnovu vozového parku.

10. 08. 2009 Příprava vlakového jízdního řádu finišuje, změny čekají mezistátní spoje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/63378-priprava-vlakoveho-jizdniho-radu-finisuje-zmeny-cekaji-mezistatni-spoje/>)

Praha - Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského mají občané a obce poslední měsíc na to, aby uplatnili své požadavky na vnitrostátní vlakový jízdní řád pro příští rok. Zatímco u vnitrostátních spojů se bude jednat především o penězích z veřejných rozpočtů, trasy mezistátních vlaků jsou již dohodnuty se zahraničními železničními společnostmi a dojde tam k několika změnám. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která grafikon sestavuje, přijímá požadavky dopravců do 7. září. Nový jízdní řád začíná platit 13. prosince.

Komplikace budou u regionálních spojů

Problémy se očekávají především u regionálních vlaků, jejichž ztrátu hradí kraje. "Dopravu si už objednáva samotný kraj. A objednáva to podle toho, na co má peníze," informuje mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský. Kraje na letošek mají ve svých rozpočtech 4,7 miliardy korun, dráhy však hovoří o celkové ztrátě 7,9 miliardy. Letos mimořádně 3,2 miliardy korun přispěje krajům stát, což se však příští rok nebude opakovat. Nyní zástupci drah, krajů a ministerstva dopravy jednájí o objemu objednávky na příští rok. Občané a obce mohou ještě zaslat na krajské úřady a na ministerstvo své připomínky. Jak uvedl náměstek ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek, kraje a stát by měly objednat jen takový rozsah dopravy, na který budou mít dostatek financí.

Omezení možná postihnou i dálkové spoje

Ministr dopravy Gustáv Slamečka počátkem července řekl, že rozsah regionální dopravy se příští rok zmenší zhruba o 12 procent. Omezení zřejmě postihne i dálkové spoje, které objednáva a platí ministerstvo. Dráhy potřebují 4,3 miliardy korun, dostanou však pouze 3,8 miliardy. To by mohlo vést ke snížení počtu spojů podle Slamečky maximálně o pět procent. Od příštího roku možná budou dráhy provozovat rychlíky na základě desetileté smlouvy se státem. Podmínkou je souhlas vlády, která návrh smlouvy projedná po vládních prázdninách.

U mezistátních vlakových spojů je několik změn

V mezinárodní vlakové dopravě dojde se začátkem nového jízdního řádu k několika změnám. Dráhy například údajně na žádost zahraničních partnerů zruší vlak EuroCity Comenius z Prahy do Krakova a plánují ho na českém území nahradit jiným spojem. Dopravce také prodlouží tradiční spoj Vindobona až do jihorakouského Villachu. Kromě Vindobony, která nyní jezdí z Hamburku přes Berlín a Prahu do Vídně, bude do Villachu zajíždět i vlak Polonia, který jezdí do Vídně z Varšavy přes Ostravu. Vlaky budou ve Vídni odkloněny od tradiční trasy, neboť vídeňské Jižní nádraží (Südbannhof) se přestavuje. V Praze se mezinárodní vlaky z velké části přesunou z Holešovic na hlavní nádraží, kde přestavba skončila.

11. 08. 2009 Ve vlaku na počest sira Wintona bude i Masarykův salonní vůz

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ve-vlaku-na-pocest-sira-wintona-bude-i-masarykuv-salonnivuz-prk-domaci.asp?c=A090804_152729_domaci_bar)

Historický vlak, který v září vyrazí z Prahy do Londýna na počest sira Nicholase Wintona, jenž zachránil za války stovky židovských dětí před likvidací, bude složený ze dvou lokomotiv a deseti dobových vagonů. Chybět nebude ani salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka. Souprava pojedou po trase, kterou před nacisty prchaly židovské děti. "Snažili jsme se, aby vozy, v nichž pojedou cestující, byly co možná nejreálnější roku 1939, kdy se uskutečnily jednotlivé transporty," upřesnil Radek Panchartek z Českých drah, který dával "Wintonovu" vlakovou soupravu dohromady. Slovo "transport" ale není v tomto případě moc přesné, protože děti odjížděly do Londýna pravidelnými vlaky, upřesnil.

V čele historického vlaku pojedou hned dvě parní lokomotivy, které potáhnou deset vozů I., II. a III. třídy. Do čela soupravy postaví České dráhy parní lokomotivu známou pod přezdívkou Zelený anton a vyrobenou v roce 1937 v plzeňské Škodovce. Druhou lokomotivou bude Albatros vyrobený v roce 1947. U něho stojí za pozornost jeho design, který navrhl akademický malíř Vilém Kriebich. Lokomotiva je v barvách československé státní vlajky. Z desetivozové soupravy je bezpochyby nejzajímavější vůz Aza 80 - salonní vůz prezidenta T. G. Masaryka. Vyrobila ho firma Ringhoffer Praha a prezident Masaryk ho dostal v březnu 1930 ke svým 80. narozeninám. Poprvé ho prezident využil k cestě na zotavenou na francouzskou Riviéru. Tmavomodrý železniční vůz se státním znakem na boku představoval skutečnou evropskou špičku ve výrobě osobních železničních vozů. Pozoruhodný je také z hlediska interiéru. Uprostřed vozu je salon, jehož stěny jsou obloženy australskou třešní a zdobeny řezbářskými motivy z hruškového dřeva. Salon osvětluje mohutný lustr s 86 žárovkami. Salon dělí vůz na část pánskou s ložnicí a toaletou prezidenta, třemi pokoji pro lékaře, tajemníka a kuchaře s komorníkem a na část dámskou s ložnicí prezidentovy choti, toaletou, pokoji pro dámský doprovod a prostorem pro zavazadla.

Následujících sedm vozů "Wintonova vlaku" vyrobených v meziválečném a poválečném období si České dráhy půjčily z Německa a Maďarska. "Obyčejný" pasažér se v nich ale jen tak nesveze, jsou totiž na objednávku a určené pouze pro zvláštní příležitosti. V Čechách žádné takové vlaky v provozním stavu nejsou, proto České dráhy zapátraly v cizině. Ale i za druhé světové války jezdily přes Čechy "cizí" vlaky. Tehdy se jezdilo dvěma směry, buď přes Plzeň a Cheb, nebo vrchem

přes Děčín směrem na Drážďany. "A byly to smíchané vlaky - německé a francouzské vozy," upřesnil Panchartek.

Během cesty do Londýna se budou lokomotivy měnit

Zelený anton a Albatros dovezou cestující Winton trainu do první německé stanice Furth im Wald, kde budou vyměněny za parní lokomotivu 41.018 z roku 1939, která zamíří do Norimberku a Kolína nad Rýnem. Třetí den vlaková souprava dorazí do přechodové stanice Emmerich, kde se opět lokomotivy vymění. Tentokrát za parní tříválcovou 01.1075, vyrobenou v roce 1940 v Berlíně. Dne 3. září dorazí Winton train do Hook van Hollandu, kde bude na cestující čekat trajekt. O den později vyjede v 9:10 z Harwiche parní lokomotiva řady A1 60163 Tornado se sedmi vagony z padesátých let minulého století. A bude to právě ona, která Winton train doveze až do Londýna na Liverpoolské nádraží, kde účastníky celého projektu přivítá sir Nicholas Winton osobně. Cesta Winton trainu tak skončí po 1 296 kilometrech.

Sir Winton letos v květnu oslavil 100. narozeniny. Svíčky sfoukl i na české ambasádě v Londýně, kam dorazilo na šest desítek "jeho" dětí. "Bývá srovnáván s Oskarem Schindlerem. Ale Nicky byl v jiných okolnostech a nebyl ohrožen. I tak je to hrdina. Ukázal odvahu a schopnost dokázat nemožné," řekl při přípitku Kanadčan Joe Schlesinger, kterému Winton zachránil život a z něhož se stal známý kanadský novinář.

Lokomotiva Tornado

Původně bylo v roce 1949 vyrobeno pro společnost LNER 49 parních lokomotiv třídy A1 – Tornádo. Byly ideální pro poválečnou situaci - nevyžadovaly velkou údržbu a hodily se především pro těžké rychlíkové vlaky. Vytlačil je až nástup motorových lokomotiv, poslední z nich (60145 Saint Mungo) byla sešrotována v září 1966. Nedochovala se tedy ani jediná. V roce 2008 však železniční nadšenci uskutečnili odvážný plán, jemuž věnovali předchozích osmnáct let života. Podle historických plánů se jim podařilo sestavit padesátou lokomotivu řady A1 - 60163 Tornado. Devatenáctého února 2009 ji pokřtil princ Charles a měla tehdy čest vézt britský královský vlak.

Winton zachránce

Od března do září 1939 z Prahy do Londýna vypravil sir Nicholas Winton přes hitlerovské Německo celkem osm vlaků a do Velké Británie odvezl 669 dětí. Těm ale musel nejprve najít v zemi náhradní rodiny. K vůbec největšímu transportu, který Winton naplánoval na 3. září 1939, aby zachránil 251 dětí, nikdy nedošlo. 1. září 1939 vypukla 2. světová válka. Wintonův poslední vlak ale nakonec vyjede - o sedmdesát let později. Dne 1. září 2009 vypraví České dráhy z hlavního nádraží v Praze vlak, který projede tehdejší trasu Praha – Londýn. V dobových vagonech, tažených parní lokomotivou, pojedou některé "jeho" děti i jejich potomci, politici a další významné osobnosti. Vlak přivítá 4. září sir Winton osobně na Liverpoolském nádraží.

11. 08. 2009 Někdo zkratoval kolej, na čtyřech přejezdech u Třince svítila červená

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nekdo-zkratoval-kolej-na-ctyrech-prejezdech-u-trince-svitila-cervena-1jr-/krimi.asp?c=A090811_101300_krimi_cen)

Na čtyřech přejezdech na trati z Třince na Bystřici nad Olší svítila v pondělí pozdě večer trvale červená. Neznámý pachatel totiž pomocí kovového kroužku vyzkratoval jednu z kolejí. Policie nejprve informovala, že přejezdy byly naopak nastaveny na volný průjezd motoristů.

Mluvčí frýdecko-místecké policie nejprve tvrdil, že strojvůdce překvapila auta přejíždějící přes přejezd, po kterém měl projet. Proto raději zastavil a zavolal na údržbu. Údržbáři podle policie zjistili, že si někdo "pohrá" s elektronikou signalizačních zařízení a stále na nich svítí bílé světlo. "Jednou z vyšetřovacích verzí je, že se jedná o mstu nějakého bývalého zaměstnance. Úpravy na signalizaci musel dělat někdo, kdo zařízení zná," řekl mluvčí frýdecko-místecké policie Ivan Žurovec.

Správa železniční a dopravní cesty ale zjistila, že svítila naopak červená. "K vyzkratování koleje došlo ve 21:40, o pět minut později vyslal výpravčí na místo pracovníka, který ve 22:15 dal vše do pořádku," řekla MF DNES mluvčí Správy železniční dopravní cesty Anna Kodysová. Vlaky do té doby jezdily po druhé, nezkratované koleji koridoru a k žádnému ohrožení podle železničářů vůbec nedošlo. "Právě proto nám nikdo nic nehlásil. Povinností je upozornit na případy, kdy dojde k ohrožení," řekl mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

České dráhy mají při problémech na přejezdech instrukce, podle nichž postupují. "Pokud by nám Správa železniční a dopravní cesty podobný problém nahlásila, tak naše vlaky budou přes takový přejezd přejíždět takovou rychlostí, aby mašinfíra stihl včas zastavit," uvedla mluvčí Českých drah

Kateřina Šubová. Podle pravidel pro takové případy by rychlost nepřekročila 40 kilometrů v hodině. "Záleží ale na strojvůdci a aktuální situaci na místě. Pokud by třeba byla špatná viditelnost, tak může jet klidně jen pětikilometrovou rychlostí," dodala mluvčí Šubová.

11. 08. 2009 České dráhy zavádějí třetí generaci přenosných pokladen (POP 3100)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3084/>)

Již třetí generaci přenosných pokladen zavádějí České dráhy. Zařízení s názvem POP 3100 nahradí starší strojký POP 2000, které mají méně kapacitní paměť a pracují se softwarem na dosovské bázi. Přenosné elektronické pokladny nahradily starý systém vypisování jízdenek. Umožňují nejen tisk samotných jízdenek, ale také vyčítání různých typů čipových karet nebo elektronické vyhledání vlakového spojení.

Cestující si již zvykli, že při nákupu jízdenky ve vlaku nevypisuje průvodčí jízdenku starým způsobem v bločku, ale že ji tiskne přímo z malé přenosné pokladny. První z těchto zařízení byla u Českých drah zaváděna od roku 1999. Nejstarší v současnosti využívané přenosné pokladny pod označením POP 2000 však dosluhují a nevyhovují všem požadavkům na současné vybavení a rychlost odbavení. Proto je nyní nahrazuje 700 kusů nových pokladek od firmy Casio, označovaných jako POP 3100.

Přenosná pokladna POP 3100 pracuje v systému Windows. Má větší paměť, a tak je odbavení rychlejší. Navíc díky tomu umožňuje provádění dalších úkonů, kterými je vlaková četa při výkonu své služby pověřena. „Nové přenosné pokladny umožňují tisk všech jízdenek, které může vlakový doprovod vydat přímo ve vlaku“, uvádí ředitel úseku Vlakových doprovodů osobní dopavy ČD Daniel Jareš a doplňuje další schopnosti nových zařízení: „Dále umí vyčítat potřebné údaje z čipových karet, ať již jde o In karty ČD nebo karty integrovaných dopravních systémů v různých koutech České republiky. Samozřejmostí je také nahraný jízdní řád a možnost elektronického vyhledání spojení. Dále obsahuje aplikace pro zpracování vlakové dokumentace, což ulehčuje další pracovní úkony vlakového doprovodu.“

V současné době pracuje prvních 50 zařízení POP 3100 v Olomouckém a Moravskoslezském kraji. Dalších 650 přenosných pokladen bude postupně uvedeno do provozu v průběhu srpna a září na území celé republiky. Zároveň bude v tomto období zahájeno testování on-line připojení přenosných pokladen do prodejního systému ČD. On-line připojení by v budoucnosti umožnilo další rozvoj služeb poskytovaných průvodčími a stevardy přímo na palubách vlaků ČD.

Vlakový doprovod Českých drah v současné době disponuje 605 kusů starších pokladen POP 2000, které budou nahrazeny zařízením POP 3100, a 869 kusy zařízení POP 3000.

11. 08. 2009 Na Pelhřimovsku hořela lokomotiva a nejezdily vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/63506-na-pelhrimovsku-horela-lokomotiva-a-nejezdily-vlakly/>)

Stojčín (Pelhřimovsko) – U železniční zastávky ve Stojčíně mezi Počátkami a Žirovnicí na Pelhřimovsku dnes hořela dieselelektrická lokomotiva. Oheň vznikl v motorovém prostoru. Při požáru ani při zásahu hasičů nebyl nikdo zraněn. Kvůli požáru byl provoz na trati Jihlava - České Budějovice zastaven přibližně na dvě hodiny, uvedla regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Plameny napáchaly škodu předběžně za 100 000 korun. Příčina požáru se vyšetřuje. Na místě zasahovaly jednotky profesionálních hasičů ze stanic Kamenice nad Lipou a Jindřichův Hradec společně s jednotkou dobrovolných hasičů z Počátek a jednotkou Hasičského záchranného sboru Českých drah České Budějovice.

12. 08. 2009 České dráhy posílí noční vlaky po pražském koncertu Madonny (13. srpna 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3090/>)

Ve čtvrtek 13. srpna se uskuteční pražský koncert zpěvačky Madonny. České dráhy pro odvoz fanoušků posílí noční vlaky – půlnoční spoj do Kladna bude mít více vozů, speciálně bude posílena trasa Praha- Kralupy, kde namísto motorového vlaku pojedou kapacitní pantograf. Účastníci koncertu můžou pro cestu z koncertu využít pravidelné spoje. V regionální dopravě odjíždějí i v pozdních nočních hodinách vlaky z Prahy do všech hlavních směrů v hodinových, v některých směrech

dokonce v půlhodinových intervalech (směr Úvaly, Radotín). Poslední spoje odjíždějí kolem půlnoci a na většině tras jezdí pantografy s kapacitou 300 míst k sezení.

Rychlík Cheb – Praha – Olomouc – Ostrava – Košice (R 441 Excelsior), který jede z hlavního nádraží devět minut po půlnoci, bude v úseku Prahy hlavního nádraží do Přerova (03.09 hod.) posílen o dodatečné vozy k sezení. Rychlík zastavuje v Kolíně, Pardubicích, Chocni, Ústí nad Orlicí, České Třebové, Olomouci, Přerově a pokračuje přes Hranice na Moravě, Suchdol nad Odrou, Studénku, Ostravu, Bohumín, Karvinou, Český Těšín, Třinec a Jablunkov-Náves na Slovensko až do Košic.

Vlak EuroNight Berlín – Praha – Brno – Budapešť (EN 477 Metropol), který jede z pražského hlavního nádraží čtyřicet dva minut po půlnoci, bude v úseku Praha hlavní nádraží – Břeclav (04:02 hod.) rovněž posílen o vozy k sezení. Vlak EuroNight zastavuje v Brně, Břeclavi, Kútech, Bratislavě a pokračuje přes Štúrovo do Budapešti.

Rychlík Praha – Ústí nad Labem – Děčín hlavní nádraží (R 788) vyjíždí ve 23.22 hodin z pražského Masarykova nádraží a do Děčína přijede minutu po jedné hodině. Bude také posílen o další vozy. Vlak zastavuje v Kralupech nad Vltavou, Roudnici nad Labem, Lovosicích, Ústí nad Labem a Děčíně.

Noční osobní vlaky z Prahy do středočeských měst

Po půlnoci odjíždí kromě dálkových vlaků do všech směrů také osobní vlaky. Jde o poslední spoje z Prahy směrem do Kolína, Benešova, Berouna, Kralup nad Vltavou, Poděbrad, Neratovic i do Kladna:

- Praha hl.n. 0:13 – Český Brod – Pečky – Velim – Kolín
- Praha-Vršovice 0:00 – Praha hl.n. – Neratovice – Všetaty
- Praha hl.n. 0:21 – Čelákovice – Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady
- Praha hl.n. 0:25 – Roztoky u Prahy – Kralupy nad Vltavou
- Praha Masarykovo nádraží 0:30 – Praha-Dejvice – Hostivice – Kladno – Kladno Ostrovec
- Praha hl.n. 0:19 – Praha-Vršovice – Říčany – Strančice – Čerčany – Benešov u Prahy
- Praha-hl.n. 0:15 – Praha–Smíchov - Černošice – Dobřichovice – Karlštejn – Beroun

Spěšný vlak: Praha hl.n. 0:14 – Praha –Vršovice – Červany – Benešov u Prahy – Votice – Tábor

Rychlík: Praha hl.n. 0:11 – Praha-Smíchov – Beroun – Hořovice – Zbiroh – Rokycany – Plzeň

Pokud lidé cestují v rámci kraje, nabízejí České dráhy krajskou síťovou jízdenku 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. V dálkové dopravě lze využít zpáteční slevu, skupinové slevy nebo ČD NeT. Bližší informace o letních nabídkách získáte na stránkách www.cd.cz/akvizice a www.cd.cz/leto.

12. 08. 2009 Za vykolejení pantografu v Řevnicích zřejmě mohla výhybkářka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/63593-za-vykolejeni-pantografu-v-revnicich-zrejme-mohla-vyhybkarka/>)

Řevnice (u Prahy) – Za vykolejení pantografu z minulého týdne v Řevnicích je zřejmě špatné přehození výhybky, uvedl mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar. Výhybkářka byla až do konce vyšetřování postavena mimo službu. Podle Neusara to vypadá, že podle všeho je za nehodu lidský faktor. Výhybka byla pravděpodobně přehozena ještě pod jedoucím vlakem, konkrétně před posledními dvěma vagony. Právě ty pak vyjely z trati. Vyšetřování ještě ale nebylo oficiálně uzavřeno. Při nehodě nebyl nikdo zraněn, přestože ve vlaku bylo asi 25 lidí. Škoda podle Neusara přesáhla milion korun. Byla vyčíslena na 650 000 korun na vlaku a na 500 000 korun na poškozené trati, návěstidlu a trakčním vedení. Kvůli nehodě nejezdily vlaky mezi Prahou a Berounem.

12. 08. 2009 Nový železniční most přes Dyji podstoupil zkoušku parní lokomotivou (Znojmo)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/63595-novy-zeleznicni-most-pres-dyji-podstoupil-zkoušku-parni-lokomotivou/>)

Znojmo - Nový železniční most přes řeku Dyji ve Znojmě podstoupil včera večer zatěžkávací zkoušku. Postupně na něj najížděly nejtěžší stroje, jaké v jihomoravských depech stojí. Technici přitom

kontrolovali, jak výrazně se ocelová konstrukce prohne. Zkouška poutala značnou pozornost lidí, jednou ze zátěží byla totiž stará parní lokomotiva Šlechtična. Ta byla vyrobena v roce 1947 a v současnosti vozí turisty na vyhlídkovém okruhu z Brna na Pálavu. Včera ovšem sloužila jako závaží. "Je to nejtěžší břemeno, co máme. Váží 160 tun," uvedl stavbyvedoucí Antonín Směták.



Celá souprava se postupně zastavovala v polích mezi jednotlivými pilíři mostu. Vždy zde pak čtvrt hodiny stála, aby se konstrukce prohnula. Technici posléze změřili, jak výrazně se most prohnul. "Měříme deformace mostu čili stlačení ložisek, případný pokles podpěr a především prohnutí mostu čili průhyb uprostřed rozpětí," vysvětluje vedoucí zátěžové zkoušky Luděk Záleský. Most se může podle projektu prohnout o 22 až 25 milimetrů. Jestli podle toho zkouška dopadla, bude známo za dva měsíce po provedení analýzy naměřených údajů.

Po statické zkoušce most čeká ještě zkouška dynamická. "Ta se bude v tomto případě provádět budičem. To je speciální zařízení, které vyvozuje kmity," informoval Záleský. Nový viadukt byl ve Znojmě postaven přes zimu. Během loňského října zmizel z údolí provizorní vojenský most, který dávno přesluhoval. Spolu s rekonstrukcí znojemského nádraží a elektrifikací trati do Šatova má být celá stavba za jednu miliardu a dvě stě padesát milionů korun dokončena na konci října.

12. 08. 2009 Čeští atleti na MS v Berlíně vlakem ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3094/>)

Zítرا odcestuje první část české atletické reprezentace na světový šampionát do Berlína. Patnáct našich atletů v čele s Barborou Špotákovou pojedou ranním spojem EC 176 Alois Negrelli, který z pražského holešovického nádraží odjíždí v 8:40. V prostorách čekárny, nacházející se v odbavovací hale holešovického nádraží, bude od 8:15 prostor pro dotazy a rozhovory novinářů.

Atletickou výpravu přijde pozdravit a popřát všem štěstí v zápolení náměstek generálního ředitele ČD pro provoz Jiří Kolář. Spolu s novináři pak atlety doprovodí přímo do vlaku. „Jsem velmi rád, že naši atleti zvolili vlaky Českých drah pro svoji cestu na šampionát do Berlína. Cestování do metropolí našich sousedů získává stále na oblibě, dokazuje to trvale rostoucí prodej levných jízdenek eTicket do těchto destinací. Věřím, že po návratu se na stejném místě uskuteční slavnostní tisková konference s našimi medailisty“, uvedl Jiří Kolář. V neděli 16. srpna odcestuje druhá část výpravy a v úterý 18. pak třetí, poslední.

13. srpna odcestuje: Jaroslav Bába, Zuzana Hejnová, Eliška Klučinová, Jan Kudlička, Romana Maláčová, Lenka Masná, Lukáš Melich, Roman Novotný, Jiřina Ptáčnicková, Zuzana Schindlerová, Petr Svoboda, Martina Šestáková, Barbora Špotáková, Vítězslav Veselý, Antonín Žalský.

16. srpna: Věra Cechlová, Iva Straková, Lucie Škrobáková.

18. srpna: Petr Frydrych, Lenka Ledvinová, Štěpán Wagner.

12. 08. 2009 Chcete jet vlakem s jízdním kolem? Pozor na místenky

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/finance/doprava/clanek.phtml?id=644701>)

Praha - Stále více lidí cestuje ve vlacích s jízdním kolem. Letos v červnu přepravily České dráhy 62 tisíc kol, což je o 70 procent více než v loňském červnu. Postupně se rozšiřuje i nabídka speciálních cyklovlaků. Cestující se však přesto musí připravit na několik možných komplikací. "Nedávno jsme se vraceli z nedělního cyklovýletu po Brdech. Ve Zdicích jsme chtěli se čtyřmi koly nastoupit do rychlíku do Prahy. Jenže neměli jsme místenku, tak jsme museli zaplatit pokutu. A cena byla tak vysoká, že nákladní taxi by nás možná vyšlo levněji," vzpomíná Jakub Turek, šéfredaktor webu HoryDoly.cz.

Za drahé a především komplikované považuje cestování s jízdním kolem ve vlacích i řada dalších čtenářů Aktuálně.cz. "Příště raději pojedeme autem. Pro tři lidi je to nejen levnější, ale hlavně jednodušší, než se hádat s průvodčími a studovat nesmírně složitý tarifní systém," napsal nám například pětadvacetiletý Jiří Liška z Českých Budějovic. Upozorňuje také na absurdní povinnost zakoupit si místenku na kolo nejpozději dvě hodiny před odjezdem vlaku. "Při návratu z výletu většinou do poslední chvíle nevím, jestli stihneme třeba vlak v šest, nebo až v sedm," připomíná Liška.

Místenky nemusíte mít všude

Ve většině vlaků Českých drah je nicméně možné cestovat s jízdním kolem bez místenky. Ta je v zásadě povinná jen pro vlaky SuperCity (Pendolino) a většinu spojů EuroCity, InterCity a EuroNight. V běžných rychlících a osobních vlacích většinou rezervaci nepotřebujete, existuje však několik výjimek. Rychlíky s povinnou místenkou pro kolo jezdí hlavně na trase Praha – Plzeň – Cheb – Františkovy Lázně a na trase Praha – Tábor – České Budějovice. "Rezervace je nutné také v rychlících R 520 (Staré Město u Uherského Hradiště) a R 521 (Praha - Přerov)," říká Petr Pošta z tiskového oddělení Českých drah. A místenku pro jízdu s kolem musíte mít i v nočních rychlících Excelsior, Širava a Vihorlat na Slovensko. Uvedené vlaky jsou pro přepravu kol povinně místenkové jen v období od 1. dubna do 31. října, pouze SC Pendolino celoročně.

Proč zrovna na plzeňské a budějovické trati? "Povinné rezervace u těchto vlaků jsou zavedeny s cílem poskytnout maximální komfort cestujícím, kteří přepravují kolo. Přepravní kapacita není neomezená," zní oficiální odpověď Českých drah. Doplňme, že v praxi jde o dva důvody: Zmíněné koridory procházejí rekonstrukcí s častými výlukami a náhradní autobusovou dopravou - cestovní podmínky jsou tedy stížené i bez jízdních kol. Druhým důvodem je, že na uvedených trasách až na výjimky jezdí stále klasické soupravy s koženkovými sedadly či jiné starší vagóny, kam lze kolo umístit jen do omezeného prostoru služebního vozu, případně do uličky u dveří.

U sebe, nebo u průvodčího

Kolo lze přepravovat dvěma způsoby. Ne vždy ale máte na výběr - záleží na tom, jaké vozy jsou v konkrétní soupravě zařazeny. První možností je mít kolo u sebe jako spoluzavazadlo. Nezávisle na počtu ujetých kilometrů za něj v každém použitém vlaku zaplatíte 25 korun. Při více přestupech se vyplatí celodenní jízdenka za 50 korun. Jízdenku si stačí koupit až u průvodčího ve vlaku (bez přírážky). Tato možnost je výhodná hlavně ve speciálně upravených vlacích s držáky na kola, případně v modernizovaných vagónech s větším prostorem. Do speciálních cyklovlaků, které v sezóně jezdí například na Šumavu, se vejde kolem padesáti kol. Naopak v běžných vagónech musíte s kolem zůstat stát na stísněném prostoru na konci vagónu, tedy u toalet. Kola také většinou musíte vynést dost vysoko do schodů, přičemž se potýkáte s úzkými dveřmi. Druhou možností je svěřit kolo pracovníkovi drah do speciálního (služebního) vagónu. Zaplatíte za to 30 korun za jednu jízdu nebo 60 korun na celý den. Spoj ale musí poskytovat službu zvanou úschova během přepravy.

Pokuta je levnější než místenka

Kromě jízdenky pro sebe i pro kolo zaplatíte ještě za případnou místenku pro kolo. Tu si můžete koupit dobrovolně (chcete-li mít jistotu volného místa), u výše zmíněných vlaků je však povinná a přijde na 70 korun (držitele karty Rail plus jen na 35 korun). Místenku lze ale koupit jen s velkým předstihem - v zásadě nejpozději dvě hodiny před odjezdem vlaku z výchozí stanice. Za výchozí stanici vlaku jedoucího z Chebu do Prahy se tedy považuje Cheb. Pro cestujícího například z Hořovic do Prahy to tedy znamená, že si místenku může koupit nejpozději zhruba pět hodin před odjezdem vlaku z této, takzvané nástupní stanice! Pro přesnost dodejme, že u vlaků Pendolino je místenka výrazně dražší, ale zase si ji můžete koupit až do odjezdu z "vaší" stanice.

Co se stane, když nemáte místenku do rychlíku, kde je uváděna jako povinná? Jestliže je ve vlaku dost místa, průvodčí vás tam pustí. Zaplatíte ale "pokutu" 50 korun, tedy méně než stojí řádná místenka. Dráhy přitom nedokáží vysvětlit, jaké jejich náklady vlastně tato přírážka (k jízdnému za kolo) pokrývá v situaci, kdy je ve vlaku dost místa. "Vždyť je to přece cestující, kdo riskuje, že se do vlaku nevejde. A když už jsem se do něj vešel, tak jsem navrhoval, že vystoupím, když během další jízdy přistoupí někdo s místenkou," vzpomíná další cyklista, Petr Roubal z Tábora. Navíc v době nástupu už přece průvodčí musí vědět, kolik místenek (a zda vůbec) je na zbývající trasu objednáno – k tomu slouží právě dvouhodinová uzávěrka jejich prodeje před tím, než vlak vůbec vyjede.

Půjčoven přibývá, někde ale skončily

Chcete-li se cestování s kolem vyhnout, můžete využít některou z půjčoven Českých drah. Od loňského roku přibyly další tři, celkem je jich 25. "Vracení kol a půjčení kola na základě předchozí domluvy se zaměstnanci půjčoven je letos možné v další zhruba třicítce stanic," říká Petr Pošta z Českých drah. Síť půjčoven se však postupně mění – někde kvůli nedostatečnému zájmu zanikly, jinde se otevřely. "Nové půjčovny jsou například v Českém Krumlově, Horní Plané, Novém Údolí, Lipně nad Vltavou nebo Písku. Na severní Moravě jsme letos přesunuli kola do stanic Frýdek-Místek, Studénka a Suchdol nad Odrou, přitom loni jsme půjčovny provozovali ve Frenštátu pod Radhoštěm a Ostravici. Z důvodu malého zájmu jsme letos neotevřeli půjčovnu v Jeseníku nebo Kyjově," upřesňuje Pošta.

12. 08. 2009 Výpadek proudu zastavil vlaky na pražském hlavním nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/63604-vypadek-proudu-zastavil-vlak-ny-na-prazskem-hlavnim-nadrazi/>)

V Praze se před polednem zastavila železniční doprava. Kvůli porouchanému zabezpečovacímu zařízení na hlavním nádraží zůstal železniční uzel bez proudu a vlaky nabíraly zpoždění až 70 minut. Závadu se podařilo opravit asi hodinu po nahlášení. Podle Anny Kodysové ze Správy železniční dopravní cesty jejich pracovníci v nočních hodinách testovali systém napájení zabezpečovacího zařízení na hlavním nádraží a po skončení testování vypadly ve čtyři hodiny jističe a provoz se tam podařilo obnovit až kolem půl šesté. Ze stejné příčiny byl pravděpodobně i výpadek napájení po desáté hodině. Vlakovému místu hlavního nádraží posloužila jiná pražská nádraží. Pravidelné spoje vyjížděly z Prahy z nejbližších nádraží k tomu hlavnímu. "Na Kolín jely z Libně, na Plzeň ze Smíchova, na Benešov z Vršovic," řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Závada byla odstraněna před půl dvanáctou. Podle Kodysové se s největší pravděpodobností bude jednat o reklamaci zařízení obvodů jističů transformátorů s dodavatelskou firmou. Desítky vlaků nabraly více jak hodinová zpoždění, lidé museli dlouho čekat na nástupištích.

12. 08. 2009 Na železnici se šetří, doplatí na to regiony a bude se propouštět

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/63647-na-zeleznici-se-setri-doplati-na-to-regiony-a-bude-se-propouset/>)

Praha - Na železnici se v době krize šetří. V novém jízdním řádu se to projeví na menším počtu vlaků v regionální dopravě i rychlíků. Výrazné škrty se chystají především u regionálních spojů. Podle náměstka ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonína Blažka se budou škrty týkat všech krajů a celkově bude zrušeno až 10 procent regionálních spojů. Ministr dopravy Gustáv Slamečka už počátkem července oznámil, že rozsah regionální dopravy se zmenší zhruba o 12 procent. "Máme připraven program, který nám ušetří, řekněme, 300 až 400 milionů korun, to je ta maximální redukce z naší strany," řekl Blažek. "Když odečtu režijní úspory, tak to znamená 300 až 500 propuštěných zaměstnanců," upřesnil náměstek.

Podle Michala Haška, předsedy Asociace krajů a hejtmana Jihomoravského kraje, ale není možné, aby se výrazně šetřilo na regionech. Hašek proto požaduje systémové řešení a racionalizaci financování drah, a to včetně státních Českých drah. V současnosti zástupci krajů, ministerstva dopravy a drah jednájí o objemu spojů na příští rok. Financování regionální dopravy v ČR je dlouholetým problémem. Kraje na letošek mají ve svých rozpočtech 4,7 miliardy korun, dráhy však hovoří o celkové ztrátě 7,9 miliardy. Letos mimořádně 3,2 miliardy korun přispěje krajům stát. Pro příští rok však ministerstvo financí podobný postup odmítá.

Dopravci nyní vyzývají, aby se občané včas seznámili s chystanými změnami. Někteří dopravci zveřejňují návrh řádu na internetu, jiní jej vyvěsili na krajských úřadech. "Každý k tomu může říct své připomínky. Neobrací se ale na nás, ale obrací se na svého starostu a potom starosta prostřednictvím kraje na příslušného dopravce," říká k systému připomínkování Anna Kodysová ze Správy železniční dopravní cesty. Termín připomínkování končí na konci srpna.

Změny se chystají také v mezinárodních spojkch

Dominantní dopravce, České dráhy, avizuje změny také v mezinárodní dopravě. Do Polska například už nepojede vlak Comenius, vlak Plečnik do Salzburgu bude kvůli rekonstrukci salzburského hlavního nádraží končit už v Linzi a vlaky do Vídně budou, taktéž kvůli přestavbě centrálního nádraží, nově zajíždět na jih Vídně a nikoliv do středu metropole. Nový jízdní řád začne platit 13. prosince. Správa železniční dopravní cesty, která grafikon sestavuje, přijímá požadavky dopravců do 7. září.

Česko odmítá vracet cestujícím peníze za zpoždění vlaků

Česká republika dále usiluje o výjimku ze směrnice Evropské unie, podle které mají dopravci cestujícím vracet peníze za zpoždění vlaků o více než hodinu a v případě velkého zpoždění jim nabídnout jídlo a nocleh. Ministerstvo dopravy žádá záruku, že podobná směrnice v zemi minimálně pět dalších let platit nebude. "Musíme vycházet z reálného stavu věcí a v tuto chvíli České dráhy neodpovídají za všechny věci, které by jim tímto byly dány na vrub," vysvětluje odpor vůči nařízení EU mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský.

13. 08. 2009 České dráhy vyhlásily výběrové řízení na 100 rychlíkových vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3095/>)

Celkem 100 provozovaných rychlíkových vozů chtějí koupit České dráhy od svých zahraničních partnerů. Podle požadavků českého dopravce má jít sice o vozy již používané, ale s výrazně vyššími technickými parametry i komfortem než nabízí většina současných rychlíkových vozů Českých drah vyráběných v 70. nebo v 80. letech v bývalé Německé demokratické republice (NDR). První z nich by měly být nasazeny do provozu v průběhu roku 2010.

„Potřebujeme rozšířit počet vozů pro dálkové vlaky hlavně na úrovni InterCity, proto jsme se rozhodli vypsat výběrové řízení na odkoupení 100 používaných rychlíkových vozů ze zahraničí,“ říká ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. Uvedené vagóny poskytnou mnohem vyšší kulturu cestování a také technické parametry mají být vyšší než u většiny vozů z bývalé NDR. „Požadujeme klimatizované vagóny pro rychlost nejméně 160 km/h, kterých máme pro dálkové expresy jen okolo dvou stovek a pro využití plné rychlosti na koridorech jich potřebujeme víc,“ upřesňuje Rostislav Novák a dále přibližuje další požadavky na vagóny: „Může jít o velkoprostorové nebo oddílové vozy v uspořádání se 6 místy v kupé. Část z nich musí mít také prostor pro přepravu jízdních kol a 10 z uvedené stovky vagónů by mělo být v kategorii 1. třídy. Výhodou bude také například uzavřený systém WC, ten ale není nezbytnou podmínkou.“

České dráhy chtějí pořídit tyto vagóny formou desetiletého leasingu a předpokládaná hodnota kontraktu přesáhne 1,5 miliardy Kč. „Nákup použitých vozů je výhodný,“ upozorňuje Rostislav Novák, ředitel odboru kolejových vozidel: „Nabízejí vyšší komfort a mají lepší technické parametry než naše starší vagóny, přitom jsou rychle k dispozici a jejich cena je velmi výhodná. Při objednávce nových vagónů bychom čekali na zahájení jejich dodávky více než dva roky a cena by byla asi 4x vyšší. Proto touto cestou postupují i jiné železnice v Evropě.“ Stejným způsobem tak vylepšily nebo rozšířily svůj park například železnice v Nizozemí, v Maďarsku nebo soukromí dopravci v Německu.

S nově dodanými vagóny ze zahraničí se počítá především pro vnitrostátní a mezistátní vlaky InterCity a EuroCity na páteřní trase z Prahy přes Olomouc na jižní a severní Moravu a případně dál na Slovensko. Modernizované vozy dnes využívané na těchto spojích se potom přesunou na jiné hlavně vnitrostátní tratě, kde nahradí starší vagóny vyráběné v NDR v 70. a 80. letech, např. na trati z Prahy do Českých Budějovic.

České dráhy zahájily jednání s partnery v SRN na odkup 100 používaných vozů typu InterRegio již před přibližně dvěma lety. Protože se však nepodařilo najít podmínky vyhovující oběma stranám, rozhodly se České dráhy vyhlásit na pořízení vagónů otevřenou mezinárodní soutěž.

13. 08. 2009 České dráhy konkurují Českým drahám na trase do Norimberku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/63745-ceske-drahy-konkuruji-ceskym-draham-na-trase-do-norimberku/>)

Praha - České dráhy (ČD) konkurují Českým drahám - tak by bylo možno parafrázovat novou autobusovou linku Praha-Norimberk. Přestože železniční dopravce nasazuje na tuto trasu dvakrát denně ministerstvem zaplacené vlaky, láká nyní zároveň cestující do svých šesti každodenních autobusových spojů, které podporuje německý partner ČD Deutsche Bahn. Dráhy tak v obou případech inkasují. Námitku, že autobusy přebírají pasažéry z ministerstvem placených vlaků, ČD odmítají. "Je to asi stejné, jako bychom říkali, že Pendolino konkuruje rychlíkům na trase mezi Prahou a Ostravou," říká mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Ministerstvo je ale vůči ČD kritické a varuje, že od příštího roku přestane peníze za oba denně vypravované spoje vyplácet. "Budeme sledovat vliv, který to bude mít na odliv u dálkové železniční dopravy. Podle toho budeme případně konzultovat úpravu objednávek pro příští rok," uvedl mluvčí ministerstva Jakub Ptačinský. Náklady na vypravení dvou denních vlaků do Norimberku stojí ročně ministerstvo zhruba 26 milionů korun. ČD ale argumentují tím, že vlaky na rozdíl od autobusů nevozí pasažéry pouze za hranice, ale obsluhují také menší města na západ od Prahy. Železniční spoj dále kvůli velkému množství zastávek a technickým omezením trati dojezdí do Norimberku po pěti hodinách jízdy, zatímco autobus trasu ujede za necelé čtyři hodiny. Kdyby ovšem železničáři vypravili podobný spoj bez zastávek na Norimberk po kolejích, zkrátí by čas jízdy na čtyři a půl hodiny. Po chystaných rekonstrukcích na trati se jízda do roku 2016 zrychlí o další tři čtvrtě hodiny. ČD avizují, že až bude trať opravena, autobusové spoje zruší.

14. 08. 2009 Paroubek pokřtil vodou z PET lahve volební vlak ČSSD

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/obrazem-paroubek-pokrtil-vodou-z-pet-lahve-volebni-vlak-sssd-p5d-domaci.asp?c=A090814_145915_domaci_pje)

Předseda ČSSD Jiří Paroubek a lídr její středočeské kandidátky Milan Urban pokřtili na pražském Masarykově nádraží volební vlak sociální demokracie. Podle volebního manažera Jaroslava Tvrdíka nasadí ČSSD do kampaně 26 motorových vlaků, převážně na regionálních tratích. "Chceme lidem nabídnout bezplatnou přepravu na výlety, na strávení času v pohodě, s rodinou," řekl Tvrdík. "Vlaky budou jezdit na pravidelných linkách v běžném provozu. Zejména o víkendech pak budou pořádány speciální jízdy a jízdné bude zdarma," řekla iDNES.cz mluvčí socialistů Kateřina Blechová. Na kolik polepení vlaků i úhrada jízdného za cestující ČSSD vyjde, nechtěla prozradit. "V době takovýchto bezplatných projížděk budou přítomni politici, kteří kandidují, budou tam k dispozici naši experti, budou tam k dispozici lidé ze stínové vlády," doplnil. Politici budou s cestujícími mluvit především o volebním programu ČSSD, uvedla ČTK.

Sociální demokraté vlak pokřtili vodou z plastových láhví. Podle Urbana tak chtěli reagovat na rozhovor s šéfem Českých drah Petrem Žaludou ve čtvrtečních Lidových novinách. Žaluda v něm řekl, že podnik nakupuje francouzskou pitnou vodu Evian. Urban to dnes označil za důkaz neohospodárnosti ve vedení drah. Kampaň pro ČSSD zprostředkovala společnost Railreklam. Její výkonný ředitel Alexandr Křížek iDNES.cz řekl, že cena za polep vlaků i za jízdné se vešla do pěti milionů korun. Přesnou částku odmítl uvést. "Railreklam si u nás objednal provoz 26 vlaků. Pošle nám tedy peníze za polepení plochy našich vlaků a uhradí náklady na provoz vlaků," uvedl pro iDNES.cz mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Na otázku, na jakých tratích oranžové vlaky budou dva měsíce jezdit, odpověděl, že to může být každý den na jiné trati.

14. 08. 2009 Úvaly se nového nádraží i lepších kolejí jen tak nedočkají

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/63849-uvaly-se-noveho-nadrazi-i-lepsich-koleji-jen-tak-nedockaji/>)

Praha - Modernizace části klíčové železnice mezi Prahou a Kolínem už léta vážne kvůli odporu jednoho z místních obyvatel. Luboš Brzák, který bydlí těsně u trati v Úvalech, si u svého domu nepřeje protihlukovou stěnu a úspěšně se brání u soudu. Investor stavby, státní společnost Správa železniční dopravní cesty, zase tvrdí, že jen stěna zaručí dodržení platných hygienických norem.

Skoro celý koridor je hotov, jen na jedenácti kilometrech mezi Běchovicemi a Úvaly se ještě ani nezačalo stavět. Poprvé věci zkomplikovalo před lety město Úvaly, když požadovalo opatření proti hluku. Projekt se změnil, ale pak v roce 2003 do celé záležitosti vstoupil spolumajitel domku u trati Luboš Brzák. S navrhovanými úpravami nesouhlasí. Podle něj stačí jen val a utěsnit okna. A tak napadl procesní chyby ve stavebním řízení. O stavbě proto musí rozhodnout stavební úřad v Úvalech. Železničáři přiznávají, že díky aktivitám pana Brzáka se stavba zpozdila přibližně o sedm let.

Úvaly tak stále čekají na nové nádraží a vlaky jezdí po starých kolejích. Ke kompromisu je ale daleko, podle Správy železniční a dopravní cesty není možné na řešení navrhovaná Lubošem Brzákem přistoupit. "Ve smyslu zákona o ochraně zdraví a příslušného nařízení vlády jsme povinni realizovat výstavbu protihlukových clon mezi jeho objektem a železnicí," vysvětluje technický náměstek Správy železniční a dopravní cesty Pavel Mathé.

Pokud bude i v novém projektu protihluková bariéra, chce jít pan Brzák znovu k soudu. Pro investora znamená další zpoždění stavby komplikace a hrozí, že už nebude moci využít peníze z evropských fondů.

15. 08. 2009 Stavební povolení: DOZ Střelice - Hrušovany nad Jevišovkou, 1. etapa

Zdroj: Drážní úřad (http://du-praha.cz/drurad/090818vyhlaska_DOS%20Strelice%20-%20Hrusovany.pdf)

Obsahem stavby je racionalizace řízení provozu na regionální železniční trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou v úseku Střelice – Rakšice a na trati Moravské Bránice – Oslavany v úseku Moravské Bránice – Ivančice podle zásad technického řešení pro dálkové řízení dopravního provozu a dálkové ovládání železničních stanic Silůvky, Moravské Bránice, Moravský Krumlov, Ivančice ze žel. Stanice Moravské Bránice. Předmětem stavby je dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení za současného zvýšení bezpečnosti. Provoz na trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou bude řízen podle předpisu ČD D2. Sídlo dispečera bude v železniční stanici Moravské Bránice. Provoz na těchto tratích zůstane

v nezávislé trakci, v rámci stavby nebude na těchto tratích zvyšována traťová rychlost. Bude provedena úprava a doplnění zabezpečovacího, sdělovacího zařízení, slaboproudých zařízení, osvětlení stanic a zastávek, nový ohřev výhybek přestavovaných elektromotorickými přestavovými.

17. 08. 2009 Z nepoužívané ostrovské vlečky bude cyklostezka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64004-z-nepouzivane-ostrovske-vlecky-bude-cyklostezka/>)

Ostrov – V Ostrově na Karlovarsku se po sedmi letech zbavili železniční vlečky, která vedla přes centrum města. Nepoužívaná dráha komplikovala život místním lidem. Teď poslouží jako okružní cyklostezka. Desítky let vlečku využívala bývalá továrna Škoda, která po ní dopravovala nově vyrobené trolejbusy na nádraží. V roce 2002 se však výroba přesunula do Plzně a vlečka tak začala chátrat. Podle starosty Ostrova Jana Bureše nepoužívaná vlečka hyzdila město. Radnice ji proto chtěla koupit. To se podařilo až po změně majitele bývalého areálu Škoda. Město za tříkilometrovou železnici včetně pozemků zaplatilo šest milionů korun. Jako vlastník dráhy pak mohlo požádat drážní úřad o její zrušení. Stavební firmy na odstranění dráhy pracovaly necelý týden. Radnice už má na využití pozemků jasný plán. Starosta Bureš informoval, že vznikne nová cyklostezka. Projekt ponese název Ostrovské rondo. Radnice chce cyklostezku zaplatit z vlastního rozpočtu, se stavbou by se mělo začít do dvou let.

17. 08. 2009 Stavební povolení: Racionalizace trati Svitavy – Žďárec u Skutče

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/3451639683vyhlaska.pdf>)

Předmětem stavby je rekonstrukce zabezpečovacího zařízení v traťovém úseku Svitavy – Žďárec u Skutče za účelem dálkového řízení železniční dopravy z dopravního úseku Svitavy nebo Žďárec u Skutče. V železniční stanici Žďárec u Skutče bude stávající elektronické stavědlo rozšířeno na celou stanici včetně zřízení přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných na všech staničních přejezdech a včetně zřízení el. ohřevu výhybek. Pro dálkové řízení dopravy v úseku Žďárec u Skutče – Slatiňany bude doplněno staniční zabezpečovací zařízení v žst. Slatiňany. Součástí stavby je zřízení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v traťovém úseku Svitavy – Žďárec u Skutče, zřízení staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v žst. Květná, Polička, Borová u Poličky a Čachnov, zřízení traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie v jednotlivých mezistaničních úsecích, zřízení, rekonstrukce a úprava přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných v žkm 6,640, v žkm 8,209, v žkm 8,609, v žkm 29,597, v žkm 17,059, v žkm 18,909, v žkm 19,149, v žkm 19,913, v žkm 21,323, v žkm 28,109, v žkm 30,380, v žkm 39,521, v žkm 41,763 a v žkm 52,012 železniční tratě Svitavy – Žďárec u Skutče a v žkm 54,417 a 54,866 železniční tratě Havlíčkův Brod – Pardubice, úprava venkovního osvětlení v žst. Květná, Polička, Borová u Poličky, Čachnov, Skuteč, Chrást u Chrudimi a Slatiňany, zřízení elektrického ohřevu výhybek mezi dopravními kolejemi v žst. Květná, Polička, Borová u Poličky, Čachnov, Skuteč a Žďárec u Skutče včetně doplnění automatického ovládání EOv v žst. Chrást u Chrudimi a Slatiňany, vybudování přípojky vn a trafostanice v žst. Žďárec u Skutče a přípojek nn pro napájení jednotlivých zřizovaných zařízení. V rámci stavby budou provedeny i stavební úpravy ve výpravních budovách žst. Květná, Polička, Borová u Poličky, Čachnov, Skuteč, Žďárec u Skutče, Chrást u Chrudimi a Slatiňany a kolejové úpravy v žst. Polička, Borová u Poličky, Čachnov, Skuteč a Žďárec u Skutče.

18. 08. 2009 Kvůli technické závadě vykolejil v Tomicích vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/kvuli-technicke-zavade-vykolejil-v-tomicich-vlak-fbp-/krimi.asp?c=A090818_095727_krimi_mku)

Před osmou ráno vykolejil osobní vlak jedoucí z Benešova do Tábora. Podle Českých drah způsobila vykolejení jedné nápravy posledního vozu nejspíše technická závada. Nehoda se obešla bez zranění. Krátce před půl čtvrtou odpoledne byl provoz na trati obnoven. Mluvčí ČD Petr Štáhlavský ráno po nehodě uvedl: "Provoz na trati Praha - České Budějovice je přes stanici Tomice přerušen. Je zajištěna náhradní autobusová doprava." Vlaky měly na trati začít jezdit znovu okolo 18. hodiny, nakonec se podařilo problém vyřešit již v 15:25. "V současné době je provoz na trati obnoven a vlaky postiženým místem projíždí sníženou rychlostí," uvedl Štáhlavský. Drážní inspekce uvažuje o dvou příčinách nehody. "Podle předběžných výsledků jí mohla být zlomená kolejnice, vyloučena není ani technická závada," řekl ČTK mluvčí inspekce Zdeněk Neusar. Poslední vůz soupravy podle něj

vykolejil asi dva kilometry před zastávkou v Tomicích. Vlak dojel až do stanice, tam vykolejený vagon poškodil výhybku. Celková škoda je zatím předběžně vyčíslena na 130 tisíc korun.

18. 08. 2009 Radní nahlédli do studie rychlodráhy mezi starým a novým nádražím (Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/radni-nahledli-do-studie-rychlodrahy-mezi-starym-o-novym-nadrazim-1cw-/brno.asp?c=A090818_185746_brno_dmk)

Brněnští radní už mají v ruce studii "proveditelnosti" městské rychlodráhy, která by mohla propojit stávající a nové vlakové nádraží. Stručně řečeno, teď vidí černé na bílém, co to město bude stát a co mu naopak přinese, když se rozhodne spojit obě nádraží kolejovou dráhou.

Studie se zabývá nejen ekonomickou stránkou věci, ale také dopravní nebo životního prostředí. "Studie říká, za jakých podmínek je investice proveditelná. Z hlediska například dopravní obslužnosti, urbanistického řešení nebo ekonomické náročnosti. Teď parametry vyhodnocujeme a projednáváme v koalici," uvedl stručně primátor Brna Roman Onderka. Poslední den v srpnu město závěry předloží grémiu ŽUB. Tedy orgánu, kde zasedají zástupci všech dotčených institucí: Jihomoravského kraje, Českých drah, Ministerstva dopravy i investora nového brněnského železničního uzlu, tedy Správy železniční a dopravní cesty. I když nakonec dostane rychlodráha zelenou, bude se stavět jako samostatný projekt. "Jinak by mohla ohrozit časový harmonogram a možnost čerpání evropských peněz," dodal Onderka.

Nádraží je ve skluzu

Stavba nového brněnského nádraží už je bez toho ve velkém skluzu. Podle původních plánů měla v srpnu 2009 startovat třetí etapa přestavby železničního uzlu. Fakticky ještě není hotová první etapa, stavba odstavného nádraží v Horních Heršpicích. Projekt rychlodráhy si prosadili Zelení, kteří byli původně proti stavbě nového nádraží. Je kompromisem, jak skloubit stavbu nového uzlu a zachování regionální dopravy v centru Brna. Zároveň má zabránit narůstání nároků na městskou hromadnou dopravu. "Bez rychlodráhy by za ni město Brno muselo navíc zaplatit 150 milionů korun ročně," uvedla před časem radní Jana Drápalová (Strana zelených). Na řešení ve formě rychlodráhy se shodla městská koalice (ČSSD, KDU-ČSL, Strana zelených a Brno 2006) a je zakotvená v jejím programovém prohlášení.

19. 08. 2009 Strojvůdce, který zavinil nehodu u Paskova, je obžalován z obecného ohrožení

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/strojvudce-ktery-zavinil-nehodu-u-paskova-je-obzalovan-z-obecneho-ohrozeni-1b8-/krimi.asp?c=A090818_222637_krimi_top)

Vyšetřování srážky dvou osobních vlaků mezi Paskovem a Vratimovem, při které bylo zraněno sedmačtyřicet lidí, dospělo ke konci. Policisté případ uzavřeli, předali státnímu zástupci a ten podal u okresního soudu ve Frýdku-Místku obžalobu na třiapadesátiletého strojvůdce, který havárii zavinil. "Mohu potvrdit, že jsme spis od policistů skutečně obdrželi," řekl náměstek okresního státního zástupce ve Frýdku-Místku Rostislav Kejdana. "Dvanáctého srpna byla podána obžaloba za obecné ohrožení, za které obžalovanému hrozí tři až deset let odnětí svobody. Příklad je nyní na okresním soudu ve Frýdku-Místku, který bude o věci rozhodovat," dodal Rostislav Kejdana.

Ke srážce vlaků došlo šestnáctého února krátce po deváté hodině několik stovek metrů od železničního nádraží v Paskově - Nečekáný náraz, ticho a šok. Reportér byl ve vlaku při nehodě u Paskova. Třiapadesátiletý strojvůdce přehlédl po výjezdu z paskovského nádraží červený semafor a vjel do úseku, v němž neměl co dělat. Jen pohotová reakce strojvůdce protějšího vlaku mohla za to, že výsledek srážky nebyl tragičtější.

Mohlo to být ještě horší

Na poslední chvíli totiž uviděl jak signalizační zařízení v úseku jímž jel přeskočilo z polohy volno do polohy stůj a začal brzdit. "Kdybychom jeli o pár vteřin dříve, kolem semaforu bychom projeli a nebrzdili. Kdybychom projeli návěstidlem o pár vteřin dřív, jeli bychom proti sobě osmdesátkou. A to by bylo strašné," vzpomínal bezprostředně po nehodě strojvůdce druhého vlaku Petr Chovančík. Při nehodě bylo zraněno sedmačtyřicet lidí, v nemocnicích muselo zůstat osm lidí, včetně strojvůdce, který srážku vlaků svou nepozorností zavinil. O tom zda a jak bude odsouzen nyní rozhodne soud. Po havárii se už zkušený strojvůdce na lokomotivu nedostal, jeho zaměstnavatel, České dráhy, jej

přeřadily. "Nyní působí v depu ve Valašském Meziříčí," řekla tisková mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Strojvůdce odmítl po srážce vlaků k případu vypovídat, podle policejních zdrojů blízkých vyšetřování si nic ze srážky nepamatuje.

Krátce po srážce se také spekulovalo, že za ni nemůže jen chybný strojvůdce, ale také fakt, že v Paskově není na nádraží klasický výpravčí. Unii strojvůdců vadilo, že semafore, které řídí pohyb vlaků po trati, nejsou z nástupiště vidět a to, že jsou až za ohybem trati zvyšuje možnost, že je strojvůdci přehlédnou. Vyšetřování ale podobné úvahy vyloučilo a jednoznačně ukázalo na strojvůdce vlaku jedoucího do Ostravy jako na viníka srážky.

19. 08. 2009 Zahájení stavebního řízení: Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy 2. část, úsek Votice – Tomice (mimo)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/2303474291vyhlaska.pdf>)

19. 08. 2009 Provoz v červenci komplikovaly především vichřice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3117/>)

Především bouřky a vichřice ovlivnily plnění jízdního řádu osobních vlaků Českých drah v uplynulém měsíci. Například 23. července prošla Českou republikou vichřice, která během několika desítek minut způsobila pády stromů na koleje a do trakčního vedení. Během krátké chvíle tak byl přerušen provoz na 50 místech Čech a Moravy. Přesto se podařilo během celého července dovést do cílové stanice včas nebo jen se zdržením do 5 minut 88,7 % všech spojů.

Nejvíce červencovou dopravu na železnici komplikovaly krátké ale intenzivní bouře a vichřice, kdy docházelo k zatopení tratí nebo k pádům stromů na koleje. V některých případech šlo až o stovky stromů spadlých v krátkém čase na různých místech republiky. Například již 4. července zasáhla bouře Děčínsko na severu Čech. Rozvodněné řeky a popadané stromy si vynutily kvůli bezpečnosti cestujících krátkodobá přerušení provozu na několika tratích. Odřeknuto tak muselo být 26 osobních spojů, 16 vlaků bylo nahrazeno autobusy a dalších 45 spojů bylo zpožděno.

Největší komplikace však vyvolala bouře a vichřice v závěru měsíce 23. července. Během krátké doby došlo k přerušení tratí na 50 místech celé země. Ani pamětníci nepamatují tolik případů narušení provozu v tak krátkém časovém rozmezí. Stromy zatarasily jak hlavní, tak odklonové tratě. Řádění počasí tak způsobilo zrušení víc než 200 spojů a zdržení téměř 350 dalších vlaků.

Povětrnostní vlivy a další případy tzv. vyšší moci, např. sebevraždy nebo nehody, se podílely na zdržení vlaků z 26,4 %. Závady na infrastruktuře (poruchy na tratích, zabezpečovacího systému nebo napájení) se podílely z více než 40 %. Podíl zpoždění vlaků s odpovědností dopravce, tedy zpoždění které mohly ovlivnit České dráhy, konkrétně z důvodu závad zjištěných na vozech a lokomotivách, bylo v červenci méně než 8 %.

Celkově byl splněn jízdní řád osobní dopravy na 88,7 % a vlaků se zdržením nad 16 minut v celé republice za červenec bylo jen 3,56 %. V červenci bylo vypraveno 228 540 vlaků.

19. 08. 2009 Cestujícím na Písecku vadí modernizace železnic, přicházejí o čekárny

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64282-cestujicim-na-pisecku-vadi-modernizace-zeleznic-prichazeji-o-cekarny/>)

Písek – Kvůli modernizaci železniční tratě mezi Zdicemi a Protivínem uzavřely České dráhy koncem června čtyři nádražní budovy: Čimelice, Vráž, Mirovice a Čížovou. Takový krok ale vyvolal odpor cestujících, kteří nyní nemají v nepříznivém počasí k dispozici čekárnu. České dráhy sice některé objekty nabídly příslušným obcím k prodeji, nebo pronájmu, ty ale nemají dostatek financí. Nádražní budovy ve zmíněných čtyřech obcích nyní hlídají kamery. "Trať přechází na moderní dálkové řízení, takže tyto čtyři zmiňované stanice jsou už bez personálu," potvrdila regionální mluvčí plzeňské pobočky Českých drah Radka Pistoriusová. Dodala, že právě mirovické nádraží může obec od drah odkoupit. Obecní rozpočet však na takovou investici nestačí, zatížil by jej i provoz čekárny. "My na to reagovat nebudeme. Jde o záležitost Českých drah, a ty by měly čekárnu zajistit, pokud chtějí cestující. Z Mirovic do zaměstnání vlakem jezdí 50 až 80 lidí," řekl starosta Mirovic Zdeněk Bárta. Modernizace tratí probíhá v celé republice. Stejný osud čeká ještě desítky podobných nádraží, do konce tohoto roku se ale uzavírat nebudou.

19. 08. 2009 Budoucnost jizerské železnice zůstává nejistá

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64302-budoucnost-jizerske-zeleznice-zustava-nejista/>)

Liberec – Liberecký kraj řeší komplikace týkající se železniční sítě v Jizerských horách. České dráhy sice ve vypsaném výběrovém řízení vyhovovaly nejlépe a v tendru oproti Arrivě a Veolii nabídly nejnižší cenu, plány na dopravu ale hatí finanční krize. Liberecký kraj neví, zda si bude moct dovolit financovat všechny spoje. Asociace krajů se stále ještě nedohodla s ministerstvem dopravy a Českými drahami na rozsahu osobní dopravy v příštích letech. Rozhodnutí kraj odložil na září.

"Dovedu si představit, že výběrové řízení bude pokračovat a my vybereme nejvýhodnějšího dopravce, ale i to, že se domluvíme s ministerstvem a panem premiérem na dopravě ČD a financování osobní drážní dopravy," řekl hejtman Libereckého kraje Stanislav Eichler. Kraj tedy může celou soutěž zrušit. Tak to ostatně udělal již v roce 2006, kdy všechny předložené nabídky považoval za příliš finančně nákladné a prodloužil smlouvu Českým drahám.

Hejtman dnes také řekl, že České dráhy svou původní nabídku upravily a snížily náklady. Vyhovely i podmínce, aby na tratě vyjely nové nízkopodlažní soupravy. Vítěz soutěže, které se původně chtěla zúčastnit i společnost Regio Jet ovládaná firmou Student Agency, bude drážní spoje provozovat 15 let a získá i finanční podporu Evropské unie. Jizerskohorská železnice navíc představuje třetinu osobní dopravy v Libereckém kraji.

20. 08. 2009 Do Milovic nejezdí vlaky, příští již pojedou "pod dráty" (Lysá nad Labem – Milovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64353-do-milovic-nejezdi-vlaky-pristi-jiz-pojede-pod-draty/>)

Milovice – Na středočeské železniční trati z Lysé nad Labem do Milovic přestaly na čtyři měsíce jezdit vlaky. Všechny spoje jsou nahrazeny autobusovou dopravou, příští vlak na trať vyjede až v prosinci. Tehdy ale již sveze cestující po nově elektrizované trati. Železniční linku, která je v systému Pražské integrované dopravy vedena jako S22, zatím nahradí autobusy. Ty budou jezdit podobně jako vlaky, ale s drobným časovým posunem – pravidelně každou hodinu ve 32 a potom přinejmenším jednou během zbylých šedesáti minut. Ve špičkách vznikne dokonce čtvrt hodinový interval, autobusy tedy pojedou častěji než vlaky. Jejich jízdní doba bude ovšem o trochu delší.

Podle návrhu jízdního řádu pro příští rok, který zveřejnil ROPID, by se na trať Lysá – Milovice měly po elektrizaci vrátit vlaky do pravidelného půlhodinového intervalu, ve kterém budou pendlovat mezi oběma městy vzdálenými pět kilometrů. Rekonstrukce trati ovšem probíhá proto, aby mohlo vzniknout přímé železniční spojení Milovic s Prahou.

Trať, která nyní prochází největší rekonstrukcí od svého vzniku, patří k nejmladším v Česku. Vznikla ve 20. letech minulého století jako vlečka, až později byla otevřena také pro osobní dopravu. Po roce 1968 byla trať velice vytížená – v Milovicích se usadili okupační vojáci a po železnici jim přijížděly zásoby i posily. V současnosti je milovická trať začleněna do systému pražských příměstských železnic a funguje na ní tzv. taktová doprava – vlaky jezdí v pravidelných intervalech vždy ve stejnou minutu. Cestující se mezi Lysou a Milovicemi dosud setkávali výhradně s postaršími dvousými motorovými vozy ze Studénky.

20. 08. 2009 Již potřetí ministerstvo řeší, co s nádražím (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64371-jiz-potretri-ministerstvo-resi-co-s-nadrazim/>)

Praha – Ministerstvo kultury bude opět rozhodovat, zda se historická budova nádraží v Ústí nad Orlicí stane kulturní památkou. Řízení o prohlášení stavby kulturní památkou již probíhalo. Po námitce Českých drah, kterým budova patří, se ale vrátilo na začátek. Proběhne tak již třetí řízení, loni totiž ministerstvo zamítlo podnět předsedy sdružení Nádraží nedáme! Martina Kadrmana, letos naopak rozhodlo, že ústecké nádraží má být kulturní památkou. Právě na počátku druhého řízení ovšem úředníci udělali chybu, na niž poukázaly České dráhy a vrátily proces zpět na začátek. Ministerstvo dnes zahájilo obnovené řízení věnované této problematice, oznámila dokumentaristka a místopředsedkyně občanského sdružení Nádraží nedáme! Olga Sommerová. Kvůli sporům zatím nemůže proběhnout rekonstrukce kolejíště ve stanici, kterou by v budoucnu vlaky mohly projíždět až 160kilometrovou rychlostí – dnes se kvůli oblouku u stanice může jezdit 70 km/h.

Vzhledem k tomu, že ministerstvo rozhodovalo o nádraží již podruhé, mělo tak činit nikoli v novém, ale obnoveném řízení. Nyní tak budou úředníci muset tutéž problematiku probírat již potřetí. "Na obnově řízení je veřejný zájem, protože ochrana kulturního dědictví České republiky bezesporu veřejným zájmem je," uvedla vedoucí oddělení ochrany kulturních památek ministerstva Petra Ulbrichová.

Budova nádraží z 19. století měla být podle původních plánů zbourána kvůli modernizaci železničního koridoru mezi Pardubicemi a Českou Třebovou. Důvodem bylo plánované narovnání železniční tratě, aby po ní vlaky mohly projíždět rychleji. ČD nejprve budovu nabízely za 15 milionů korun, nyní za ni chtějí zhruba třetinu. Koupit by ji podle Kadrmana mohla Správa železniční dopravní cesty. Zachování budovy podpořilo v petici přes 16 300 lidí, dodal Kadrman.

Profesor architektury Jiří Suchomel z Technické univerzity v Liberci nabídl alternativní projekt, který počítá s rekonstrukcí budovy i využitím současné příjezdové cesty za srovnatelné náklady. Budova by mohla podle sdružení sloužit zároveň jako turistická ubytovna, restaurace, mohla by v ní být i expozice o historii železnice v Česku. SŽDC nicméně uváděla, že modernizovat starou budovu není v jejím investičním záměru.

20. 08. 2009 ČD Tip na září: do Norimberku a zpět za 650 korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3120/>)

Od pondělí 24. srpna, 14.00 hodin budou České dráhy na svém eShopu prodávat nový ČD Tip. Tentokrát se budou moci zákazníci vypravit některou ze zářijových sobot či nedělí za kompletní cenu 26 € (přibližně 650 Kč) z Prahy do Norimberku a zpět. Nabídka je o to lákavější, že cestu absolvují novými luxusními autobusy, které začaly 9. srpna jezdit na pravidelné lince mezi Prahou a Norimberkem. Na každý den (sobotu či neděli v měsíci září) nabídne dopravce 20 jízdének do druhé třídy, celkem tak bude v prodeji 160 zpátečních ČD Tipů za bezkonkurenční cenu 26 €. ČD Tipy platí vždy na ranní spoj z Prahy v 07:30 (přij. do Norimberku v 11:15) a na odpolední spoj z Norimberku v 18:45 (přij. do Prahy 22:30). Turisté tak budou mít na návštěvu historického centra Norimberku více než 7 hodin. Přímá autobusová linka Praha – Norimberk provozovaná DB ve spolupráci s ČD se od samého začátku těší velkému zájmu cestujících. Ještě před jejím spuštěním si jízdenku v předprodeji koupilo 4 000 lidí. Tisícův zákazník cestoval autobusovým spojem SC Bus / Expressbus 14. srpna v 11:30 z Prahy a byl to čtyřicetiletý Australan absolvující turistickou okružní jízdu po Evropě.

Cestující s ČD Tipem mohou v těchto dnech využít v Norimberku řadu slev:

Slevy na vstupné v muzeích:

- Germanisches Nationalmuseum – Germánské národní muzeum: 2€ (4 namísto 6 €)
- DB-Museum – Muzeum Deutsche Bahn: 1 € (3 namísto 4 €)
- Albrecht-Dürer-Haus – dům Albrechta Dürera: 1 € (4 namísto 5 €)
- Spielzeugmuseum - Muzeum hraček: 1 € (4 namísto 5 €)
- Tucherschloss mit Hirsvogelsaal: 1 € (4 namísto 5 €)
- Museum Industriekultur – Uměleckoprůmyslové muzeum: 1 € (4 namísto 5 €)
- Dokumentationszentrum Reichsparteitagsgelände – Dokumentační centrum sjezdů NSDAP a Norimberského procesu): 1 € (4 namísto 5 €)

Sleva 1 € na prohlídku městem v anglickém jazyce (8 namísto 9 €) a v německém jazyce (6 namísto 7 €) ve 13:00.

Podmínky pro jízdenky ČD TIP

- Jízdenku je možné zakoupit pouze jako jednodenní zpáteční
- Jízdenky jsou prodávány pouze na konkrétní dny (soboty nebo neděle)
- Cena zpáteční jízdenky zahrnuje rezervaci, ta je povinná a cestující ji obdrží bezplatně oproti své jízdence od řidiče autobusu
- Prodej jízdének ČD Tip probíhá v předprodeji v předem stanoveném termínu nebo do vyprodání kontingentu
- Jízdenky platí pouze ve vybraných spoích
- Jízdenky je možné zakoupit výhradně v elektronickém obchodě ČD eShop na adrese www.eshop.cd.cz

- Jízdenky platí jen ve 2. třídě
- Najednou je možné zakoupit jen 5 ks jízdenek
- Jízdenky nelze vrátit ani vyměnit

20. 08. 2009 Provoz trati u Teplé byl po vykolejení vlaku obnoven

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64378-provoz-trati-u-teple-byl-po-vykolejeni-vlaku-obnoven/>)

Teplá (Karlovarsko) - U Teplé na Karlovarsku byl dnes večer po vykolejení osobního motorového vlaku společnosti Viamont obnoven provoz na regionální trati do Mariánských Lázní. Vagon vyjel z koleje ve středu večer, při nehodě nebyl nikdo zraněn. Technici se pak snažili dostat soupravu zpátky na trať. Cestující mezi Teplou a Mariánskými Lázněmi v době výluky převážely autobusy, řekl Pavel Raška ze společnosti Viamont. "Příčinu nehody vyšetřuje Drážní inspekce a zatím není jasné, kdo je za ní zodpovědný. Rozsah škod na kolejích a vlaku také není dosud vyčíslen," uvedl Raška. Viamont zajišťuje provoz na regionální trati z Karlových Varů do Mariánských Lázní, která vede právě přes Teplou.

20. 08. 2009 Stát chce dát i v krizi stamiliony na sporné nádraží (Brno)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=645330>)

Stát říká: Je krize a musíme šetřit. Proto nebudou pokračovat například stavby některých klíčových silnic. Na kontroverzní stavbu přesunutého nádraží v Brně však pošle stamiliony už příští rok. Přitom zatím není jisté, kdy stavba začne. Peníze na odstavné nádraží, které musí vzniknout, aby se s přesunem vůbec mohlo začít, přitom nebudou. Vyplývá to z návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na příští rok (s výhledem do roku 2012), který má redakce k dispozici. Ze zjištění Aktuálně.cz vyplývá, že stát hodlá přes fond poslat příští rok na stavbu nového - už posunutého - nádraží 559 milionů korun. Ale na první etapu výstavby odstavného nádraží v brněnských Horních Heršpicích bude chybět 760 milionů korun. Heršpické nádraží je klíčové, v projektové dokumentaci k celému přesunu se o něm jasně píše jako o jedné z důležitých přípravných etap, aby celá akce mohla proběhnout a neochromila město. Počítalo se s tím, že bude připravené už příští rok.

Rozpočet rozmazlených dětí?

"Mě ten návrh rozpočtu připadá zcela nelogický a spíše jako doklad infantilnosti jeho autorů, neboť děti také chtějí po svých rodičích koupit všechny hračky, které někde uvidí, a je jim fuk, že na některé nemají ještě věk a že na jiné rodiče prostě nemají peníze nebo se topí v dlužích. Prostě chtějí beze smyslu všechno a hned," komentoval návrh rozpočtu Miroslav Patrik z ekologického sdružení Děti Země. Fond v návrhu rozpočtu argumentuje tím, že z důvodu úsporných opatření vlády se jeho příjmy na následující tři roky propadly o 8,5 miliardy korun ročně a okleštěné prostředky tak nestačí na krytí některých požadavků.

Investor: číslo je chybné

Patrik poukazuje na to, že dokud nebude dokončeno odstavné nádraží, nemá smysl začínat s novou stavbou. Ta se navíc setkala s potížemi, když soud na začátku roku zrušil územní rozhodnutí pro odsunutí nádraží a vrátil tak proces o pořádný kus zpět. Správa železniční a dopravní cesty, která má obě stavby na starosti, věří, že situaci zvládne. "Je pravda, že dokončení odstavného nádraží je důležitou částí připravované stavby Modernizace železničního uzlu Brno a zároveň podmínkou pro jeho realizaci. První etapa první části odstavného nádraží však bude letos dokončena, s výjimkou myčky kolejových vozidel," vysvětlil mluvčí správy Pavel Halla. V letošním roce potřebuje odstavné nádraží celkem 900 milionů korun, z toho 400 je zajištěných a dalších 500 milionů má stavba získat v rámci dalšího rozpočtového opatření. "Částka uvedená v návrhu rozpočtu SFDI na příští rok navíc neodpovídá skutečným potřebám stavby, ve výsledku bude asi o polovinu nižší. Také bych rád upozornil, že se jedná o pouhý návrh rozpočtu, s nímž se bude do budoucna ještě pracovat," doplnil Halla.

Nové nádraží: peníze jdou na přípravu

Přesun nádraží, na který SFDI pro příští rok počítá s více než 559 miliony, je navíc teprve v přípravné fázi. "Tyto finance nejsou určené na stavbu, ale na přípravu stavby, kam patří kromě projektové dokumentace například výkupy pozemků. Nelze tedy hovořit o tom, že by jedna stavba (odstavné nádraží Brno) ještě nebyla hotova a už se financovala jiná," dodal. Podmínkou výstavby

modernizovaného železničního uzlu v Brně je také schválení finanční podpory z fondů Evropské unie, konkrétně z Operačního programu doprava. Přestože návrh rozpočtu SFDI počítá z tohoto zdroje pro roky 2011 a 2012 s částkou téměř 5 miliard korun, tyto prostředky zatím nebyly stavbě přiděleny.

20. 08. 2009 Správa železnic rozdá výpověď 500 lidem

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sprava-zeleznic-rozda-vypoved-500-lidem-dhj-ekonomika.asp?c=A090820_163709_ekonomika_fih)

Správa železniční dopravní cesty, která v Česku modernizuje nádraží a spravuje železnici, propustí do konce roku 500 lidí. Sto z nich odchází do důchodu. O práci přijdou například údržbáři, mazači nebo traťoví zámečníci. Správa nyní zaměstnává zhruba 10 300 lidí. Počet zaměstnanců se prudce zvýšil loni v polovině roku, kdy správa převzala od Českých drah péči o koleje a deset tisíc pracovníků. Právě České dráhy mohou podle mluvčího správy Pavla Hally za současný přebytek zaměstnanců. "Řešíme to po Českých drahách, které to měly uspořádat nesystémově," uvedl. Správě prý jde o sjednocení organizace krajských poboček, z nichž některé mají více lidí než potřebují.

21. 08. 2009 Nový slovník železniční zabezpečovací techniky (česko – anglický/ruský/srbský)

Zdroj: AŽD Praha s.r.o. (<http://www.azd.cz/home/detail-novinky/article/177/53/>)

Po prvotním úspěchu slovníku zabezpečovací techniky, který vydala společnost AŽD Praha v roce 2005, je v těchto dnech distribuováno nové vydání. Odbor Zahraničního obchodu zaktualizoval a rozšířil původních 5000 hesel o další odborné výrazy. Kromě anglického jazyka je unikátní slovník nově doplněn o další dvě jazykové mutace – ruštinu a srštinu. Součástí slovníku je také elektronická verze na nosiči mini-CD. V případě zájmu o nový slovník nás kontaktujte prostřednictvím e-mailu: MALA.HELENA@AZD.CZ. Cena včetně CD-verze: 570 Kč.

22. 08. 2009 Železnici čekají milionové pokuty za jedovaté pražce

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/soudy-a-pravo/clanek.phtml?id=645583>)

České dráhy a Správu železniční dopravní cesty čekají v dohledné době citelné pokuty od České inspekce životního prostředí za to, že lidem prodávaly vysloužilé pražce. Mohutné dřevěné kvádry, z nichž si mnozí zahrádkáři například postavili plot, totiž podle Státního zdravotního ústavu obsahují jedovaté látky včetně těch, které mohou způsobovat rakovinu. Proto s nimi měly oba podniky nakládat jako s nebezpečným odpadem a neprodávat je lidem k volnému použití. Inspekce už zahájila s oběma společnostmi správní řízení. Pokuta může být dosáhnout až 50 milionů korun. Oddechnout si naopak může vedení pražského Dopravního podniku, který inspekce rovněž prověřovala. "Nezjistili jsme u něho žádné porušení zákona o odpadech," řekla mluvčí inspekce Ivana Awwadová.

Není to stavební materiál

Obě železniční společnosti se od počátku bránily, že neprodávaly nebezpečný odpad, ale stavební materiál. Proto se ekologická inspekce obrátila s žádostí o expertní názor na ministerstvo životního prostředí, které je ústředním správním orgánem v oblasti odpadového hospodářství. A stanovisko bylo jednoznačné: Pražce jsou stavební materiál pouze v případě, když se znovu použijí ke stejnému účelu, k němuž byly vyrobeny - pro konstrukci kolejí. Jinak jde o nebezpečný odpad, protože dřevo obsahuje impregnační látky, dehet, těžké kovy nebo olej. "Zdravotní rizika hrozí podle Státního zdravotního ústavu především při vdechování a přímém kontaktu s pokožkou. Možná zdravotní rizika tak vznikají už při samotné manipulaci s použitými železničními dřevěnými pražci," konstatovala mluvčí inspekce Ivana Awwadová, podle níž mohou pražce obtěžovat okolí v letních měsících i nepříjemným zápachem.

Od sousedů k ombudsmanovi

Proč se tato otázka začala řešit až teď? Mnozí lidé si zvelebují své zahrádky vysloužilými pražci už desetiletí, používají je jako schody, plot či podlahu ve stájích. Před několika lety si jeden soused stěžoval na druhého. Právě kvůli pražcům u souseda na zahradě. Obával se, že mohou být nebezpečné. Jenže úřady si se sporem nevěděly rady. "Napadený" soused argumentoval tím, že pražce koupil od drah, takže se ničeho špatného nedopustil. Nakonec se takové případy dostaly až

k zástupkyni ombudsmana Jitce Seitlové, která požádala o prošetření Českou inspekce životního prostředí.

Sousedské spory řešit nemůžeme, říká inspekce

Česká inspekce životního prostředí uvedla, že podle zákona o odpadech nemůže nyní začít řešit spory mezi sousedy nebo v zahrádkářských koloniích ohledně jedovatých pražců. "Doporučujeme, aby se občané s případnými podněty obraceli na obecní úřad," doporučuje mluvčí inspekce Ivana Awwadová.

24. 08. 2009 Německé rychlovlaky pojedou na kolech z Bohumína

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=645681>)

Společnost Bonatrans Group dodá železniční kola pro německé rychlovlaky ICE. „Hodnota tříleté smlouvy je 180 milionů korun," řekl obchodní ředitel společnosti Jakub Weimann. Německá železnice odebere z Bohumína více než 2000 kol. První kola zamíří do Německa na konci letošního roku. V běžném provozu budou jezdit rychlostí až 300 kilometrů za hodinu, teoreticky mohou dosahovat rychlosti až 350 kilometrů za hodinu. „Výroba takového kola je náročná zejména v oblasti tepelného zpracování. Klíčová je i vysoká kvalita materiálu," říká Weimann.

Původní Závod železniční dvojkolí v rámci Železáren a drátoven Bohumín vznikl v roce 1965, nyní patří společnost Bonatrans Group do skupiny KKEG podnikatele Karla Komárka. Firma je největším evropským a jediným českým výrobcem železničního materiálu - dvojkolí a jeho dílů pro odvětví kolejové dopravy. V současné době má na evropském trhu 31% podíl, zhruba 95 procent produkce vyváží. Na konci loňského roku měla firma 1150 pracovníků (meziroční nárůst o 12,5 procenta), tržby meziročně vzrostly téměř o čtvrtinu na 5,735 miliardy korun.

Rychlovlaky ICE začaly Německé dráhy provozovat v roce 1991. V současné době je již v provozu třetí generace vlaků pod označením ICE 3. Soupravy se vyznačují vysokým komfortem pro cestující a na německých koridorech jezdí zmíněnou rychlostí až 300 kilometrů za hodinu.

25. 08. 2009 Viamont staví pro dráhy ve velkém i v malém (Království železnic)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/viamont-stavi-pro-drahy-ve-velkem-i-v-malem-fjs-/eko-doprava.asp?c=A090825_1246215_eko-doprava_fih)

Co mají společného velká železnice a její modelová zmenšenina zvaná Království železnic na pražském Smíchově? Ani jedna se neobejde bez štědrých dotací. Ale zatímco na provoz vlaků Českých drah přispívá miliardami stát a kraje, modely vláček podporují samotné dráhy a další firmy, které se kolem železniční dopravy pohybují. Zmenšené modely podpořily dohromady přibližně pět milionů korun právě České dráhy, jejich dceřiná firma ČD Cargo či výrobce zabezpečovacích zařízení AŽD Praha. Expozici, která má být po dokončení největší ve střední a východní Evropě, zatím navštíví podle informací provozovatele denně kolem pěti set návštěvníků. Základní vstupné pro dospělé je 150 korun.

Hlavním majitelem kolejíště, kde se prohání 128 lokomotiv a vagonů na 450 metrech kolejí, byla při uvedení do provozu společnost Viamont, jejíž podíl činil osmdesát procent. Firma, kterou dříve spoluvlastnil bývalý ministr dopravy Aleš Řebíček, má však stále více zkušeností i s "velkou" železnicí. Třeba na konci loňského roku vyhrála ve sdružení s dalšími stavebními firmami tendr na rekonstrukci tratě mezi Berounem a Zbirem za téměř pět miliard korun. "Podobný projekt je v Hamburku a je to oblíbený marketingový nástroj železničních firem," vysvětluje důvody, které přiměly ČD Cargo k podpoře projektu, její mluvčí Zdeněk Větrovec. Jakou částkou provozovatel nákladní dopravy vláčky podpořil, však firma uvést odmítá.

Příliš sdílná není ani její mateřská společnost České dráhy. Oba podniky se odvolávají na to, že částka je součástí obchodní smlouvy a na přání druhé strany se nezveřejňuje. Podle informací MF DNES dráhy přispěly na stavbu modelu 1,5 milionu korun. Naopak soukromá firma AŽD Praha problém se zveřejněním příspěvku nemá. Dodavatel zabezpečovacích zařízení pro železnice podpořil modely sedmi sty tisíci korunami. "Dali jsme na to peníze hlavně kvůli prestiži," uvedl mluvčí firmy Jiří Dlabaja.

Samotná firma Království železnic vznikla přeměnou společnosti Viarent CZ. Od letošního ledna ji stoprocentně ovládal Viamont, ale hned dva měsíce nato prodal Viamont dvacet procent firmy společnosti Etiam Dei Gratia (latinsky "Rovněž z Boží milosti"). Tato malá projektantská firma loni vykázala tržby devět milionů korun a podle místopředsedkyně její dozorčí rady a zároveň členky

dozorčí rady Království železnic Aleny Saskové nemá Etiam dei Gratia s Českými drahami nebo drážní dopravou nic společného. "Byl to od začátku nápad kolegy Matěje Horna, který má rád od malička vláčky," dodala. Jak se třiatřicetiletému nadšenci podařilo přesvědčit klíčové hráče oboru, aby šli do projektu, který stojí více, než dosahují tržby jeho firmy? "Oni nakonec dali jen výrazně méně, než činily prvotní investice. Není to jen o stavbě kolejíšť a městeček, museli jsme vybudovat kompletní zázemí, včetně osvětlení a vzduchotechniky," uvedl Horn s tím, že náklady na první etapu stavby přesáhly dvacet milionů korun. Většinu měly zaplatit soukromé osoby včetně jeho samotného.

Akcionářská struktura Království železnic se podle něj dál mění a Viamont v něm prý už teď podíl nemá. Generální partneři, České dráhy a ČD Cargo, uzavřeli sponzorské smlouvy na dobu určitou – na rozjezd. Zda budou přispívat dál, se prý teprve uvidí.

25. 08. 2009 Moravská západní dráha oslaví 120 let (5. září 2009, Olomouc hl.n. – Chornice)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3124/>)

V sobotu 5. září se uskuteční oslavy 120. výročí tratě Prostějov – Chornice, bývalé Moravské západní dráhy. České dráhy vypraví u této příležitosti zvláštní vlak po trase Olomouc hlavní nádraží – Prostějov hlavní nádraží – Konice – Chornice a zpět. „Parní vlak vyjíždí z Olomouce v 9.45 hodin a z Chornice se varací zpět ve 14:30 hodin. Ve vlaku na cestující čeká občerstvení a pro dobrou náladu zahraje přímo na palubě živá kapela. Fanoušci železnice se mohou těšit na parní lokomotivu 433.002,“ uvedl Petr Holánek, ředitel pořádajícího Krajského centra osobní dopavy Českých drah v Olomouci.

Jízdní řád zvláštního vlaku Olomouc – Prostějov – Konice – Chornice (jede 5. září 2009)

příjezd	odjezd	stanice	příjezd	odjezd
	9:45	Olomouc hl.n.	17:58	
9:50	9:51	Olomouc-Nové Sady	17:52	17:53
9:59	10:01	Blatec	17:42	17:44
10:09	10:11	Vrbátky	17:35	17:37
10:20	10:40	Prostějov hl.n.	16:20	17:26
10:44	10:45	Prostějov místní nádr.	16:15	16:16
10:52	11:08	Kostelec na Hané	15:48	16:08
11:13	11:14	Lutotín	15:42	15:43
11:19	11:20	Zdětín	15:36	15:37
11:25	11:30	Ptení	15:26	15:31
11:36	11:37	Stražisko	15:20	15:21
11:43	11:44	Čunín	14:14	15:15
11:47	11:48	Křemenec	14:10	15:11
11:54	12:00	Konice	14:59	15:05
12:05	12:06	Jesenec	14:54	14:55
12:09	12:12	Dzbel	14:50	14:51
12:18	12:19	Šubířov	14:44	14:45
12:26	12:27	Nectava	14:36	14:37
12:34		Chornice		14:30

Jízdné

Jednosměrná jízdenka Olomouc hl.n. – Chornice stojí 70 Kč, pro děti do 15 let 35 Kč. Zpáteční jízdenka na této trase stojí 100 Kč, poloviční pro děti do 15 let 50 Kč. Jízdenky je možné zakoupit v ČD centrech Olomouc hl.n. a Prostějov hl.n. a také u doprovodu zvláštního vlaku. Počet míst ve vlaku je omezený.

Doprovodný program

V čekárně prostějovského hlavního nádraží se při příležitosti oslav uskuteční výstava z historie Moravské západní dráhy. V Kostelci na Hané na účastníky jízdy čeká ukázka zbrojení parní lokomotivy vodou a v Chornici je připraveno setkání s parním vlakem v čele s lokomotivou 423.009, která přijede od České Třebové.

25. 08. 2009 Žďárské nádraží čeká rekonstrukce (Žďár nad Sázavou)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64844-zdarske-nadrazi-ceka-rekonstrukce/>)

V příštím roce by mělo projít rekonstrukcí nádraží ve Žďáru nad Sázavou stejně jako sousední autobusová stanice. České dráhy a město dají na opravu dopravního terminálu kolem 70 milionů korun, z nich 50 půjde do železniční části. Radnice doufá, že na rekonstrukci autobusového nádraží dostane evropskou dotaci, která pokryje polovinu částky. Práce by měly začít v příštím roce.

Autobusové nádraží má mít po přestavbě tři bezbariérová krytá nástupiště se sedmnácti stánými pro autobusy. "Bude tam nové osvětlení i lavičky, celá zóna bude předlážděna," přiblížila místostarostka Žďáru Dagmar Zvěřinová.

Převážnou část rekonstrukce železniční stanice zaplatí České dráhy, město by se na nákladech mělo podílet desetinou. Radní města již doporučili zastupitelstvu, aby požadovaných pět milionů korun na tuto akci vyčlenilo v rozpočtu pro příští rok. "Chceme drahám deklarovat zájem spolupracovat," řekla Zvěřinová. Výpravní budova byla postavena přibližně před 40 lety, kdy se trať elektrizovala. Dříve po žďárské trati jezdily i mezistátní expresy, dnes jsou na ní k vidění především rychlíky z Prahy do Brna a regionální vlaky. Denně stanicí projde několik tisíc cestujících. Dráhy původně chtěly uskutečnit revitalizaci této stanice s pomocí soukromého investora, kterého opakovaně hledaly v rámci projektu Živá nádraží. Nikdo ale o investici do žďárského nádraží neměl zájem.

25. 08. 2009 Na regionálních tratích na Liberecku budou 10 let jezdit ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64846-na-regionalnich-tratich-na-liberecku-budou-10-let-jezdit-cd/>)

Osmiletou smlouvu na provozování regionální dopravy chce uzavřít Liberecký kraj s Českými drahami. Kontrakt naváže na stávající, který doběhne za dva roky. Až do roku 2019 tak bude státem vlastněný dopravce jezdit na všech tratích v kraji s výjimkou těch, na nichž proběhlo či probíhá výběrové řízení. Prodloužení smlouvy schválili krajští zastupitelé. Opozici se nelíbí, že se tím zavírá cesta konkurenci, která by mohla dopravu zlepšit. Lidé z vedení ČD ovšem často hovoří, že jim v obnově vozového parku brání především nejistota vyplývající z krátkodobých smluv, kontrakt na dalších deset let by tak mohl sám o sobě situaci zlepšit.

České dráhy budou podle nové smlouvy provozovat regionální dopravu na tratích v Libereckém kraji s výjimkou trati vedoucí z Liberce přes Hrádku nad Nisou, Zittau do Rybníště a tzv. Jizerskohorské železnice. Z Liberce do Hrádku bude od prosince 2010 jezdit společnost Arriva, která vyhrála výběrové řízení vyhlášené Libereckým krajem, Ústeckým krajem a německým dopravním svazem ZVON.

Na Jizerskohorské železnici, tj. tratích ve Frýdlantském výběžku a vytížené trase z Liberce na Jablonec, Tanvald a Harrachov, probíhá výběrové řízení v současné době. Podle Petra Prokeše ze společnosti Korid LK, která koordinuje regionální dopravu na Liberecku, se jedná asi o 35 procent celkového objemu železniční dopravy v kraji. Výsledek tendru má být znám v září, již nyní je ale známo, že nejvýhodnější nabídku podaly České dráhy. Nabídky nižší cenu než konkurenti a lze očekávat, že s ní soutěž vyhrají.

26. 08. 2009 Strojvedoucí v mezinárodních rychlících musejí konat potřebu do kbelíků

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/177296-strojvedouci-v-mezinarodnich-rychlících-musejí-konat-potrebu-do-kbelíků.html>)

Řidič auta, který potřebuje na toaletu, zajede k nejbližší benzínové pumpě. Strojvedoucí v mezinárodním rychlíku může za takové situace jen zatnout zuby. Kbelík ve strojně je jeho jedinou šancí. „Jsou věci, které se na dráze neřeší a o kterých se ani nemluví. Toto je jedna z nich. Proto se nedivte, že nechceme být jmenováni,“ varoval Právo jeho zdroj. Tak jsme si to vyzkoušeli.

Strojvedoucí mezistátního vlaku Eurocity do lokomotivy nastoupí v Praze a do cíle první části směny v Břeclavi má před sebou 3,5 hodiny v kabině s několika kratičkými zastávkami, při nichž ale nemůže od vlaku odejít někam pryč. Co potom, když se člověku zrovna chce.

Na malou mezi koleje

„Hlavním řešením je přizpůsobit své práci už vůbec svůj jídelníček. Ideální je se před takovou směnou vyvarovat jídel, která by něco podobného mohla způsobit,“ shodují se strojvedoucí. Vhodné je přizpůsobit i pitný režim, což zase na druhé straně v letních vedrech může být velkým zdravotním rizikem. V kabině drtivě většiny lokomotiv není žádná klimatizace a možnost větrat otevřeným oknem je při koridorové rychlosti až 160 km/h fakticky vyloučena. Spolu s nedostatkem tekutin je taková práce s nutností soustředění se na situaci na trati doslova vražednou kombinací. „Co se týká malé potřeby, tam to ještě jde. Jen vám nesmí vadit, že když si odskočíte do kolejí vedle lokomotivy, jste terčem pozornosti lidí na nástupišti a občas si vás někdo i vyfotí,“ dodává strojvedoucí, jehož anonymitu jsme zaručili.

Lokomotiva nesmí zůstat bez dozoru

Lze si případně odskočit do prvního vozu vlaku, pak ale zůstává na nástupišti lokomotiva bez dozoru. A to je zakázáno bez odpovídajícího zajištění, které ale samo o sobě překročí délku pobytu expresu ve stanici. Horší je, když si tělo řekne o potřebu za jízdy a potřeba je silnější než vůle vydržet. „Pak nezbyvá než se spolehnout, že je kbelík ve strojovně lokomotivy, a doufat, že kolega strojvedoucí do něj nezapomněl nalít vodu,“ dodává strojvedoucí. Ale ani zmíněná doba 3,5 hodiny nemusí být konečná pro vyjádření času, kdy si strojvedoucí nemůže odskočit. V provozu se taky stávají situace, kdy z důvodu zpoždění nezbyvá čas na plánovanou přestávku ve stanici, kde strojvedoucí cestu končí a má se s jiným vlakem vrátit zpět. Pak se stane, že po několika hodinách na lokomotivě následuje bez přestávky ihned zpáteční cesta.

Někdy není čas na přestávku

Před časem se dokonce stala situace, kdy strojvedoucí rychlíku z Prahy do Břeclavi nabral velké zpoždění. Nejenže přišel o 45minutovou přestávku, kterou měl mít v Břeclavi, ale dokonce mu ve snaze zkrátit zpoždění jiný strojvedoucí vyvezl jeho zpáteční vlak ve směru do Prahy do Podivína a tam se vystřídali – vyměnili si vlaky. Jenže strojvedoucí si po hodinách na lokomotivě už potřeboval nutně odskočit a za rozhodnutí ulevit svým útrobám za cenu zpoždění vlaku byl tehdy nakonec potrestán přeřazením na méně placenou pozici. Bezmála pětadvacet let staré lokomotivy jsou stále základem vozby vlaků Eurocity mezi Prahou a Bratislavou. Stroje bez klimatizace s nereálnou možností větrat při jízdě maximální rychlostí otevřeným oknem pochopitelně nenabízejí ani možnost úlevy při tělesné potřebě.

26. 08. 2009 Liberecký kraj podepsal s Arrivou smlouvu o trati Liberec – Rybníště

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/64886-liberecky-kraj-podepsal-s-arrivou-smlouvu-o-trati-liberec-rybniste/>)

Zástupci Libereckého kraje, Ústeckého kraje a německého dopravního svazu ZVON podepsali dnes smlouvu se společností Arriva o zajišťování železniční dopravy na trati vedoucí z Liberce přes Hrádek nad Nisou a německou Žitavu (Zittau) do Rybníště na Děčínsku. Kontrakt získala britská Arriva, respektive její německá dceřiná společnost Vogtlandbahn ve výběrovém řízení. Po dobu deseti let tam bude jezdit prakticky jako jediný dopravce, výjimkou jsou rychlíky z Drážďan do Liberce. Kraj bude dopravci dávat více peněz na zajištění dopravní obslužnosti, než dosud dával Českým drahám, Arriva ale bude nevyužitou část příspěvku muset vrátit. Kraj si od tohoto nového systému slibuje, že ve výsledku bude levnější než ten stávající, kdy ČD dostávají pevně danou částku a spotřebují ji celou.

Dopravní systém na trati, jejíž část vede Německem, se s příchodem nového dopravce výrazně zjednoduší. Dosud na ní totiž jezdí hned tři dopravci, každý má jiný tarif a každý smí zastavovat v jiných zastávkách. České dráhy provozují dopravu na českém území, v Německu ale smějí jejich vlaky zastavit jenom v Žitavě. Naopak spoje Německých drah obsluhují německé zastávky, v Česku ale zastavují pouze zřídka. Po části trati jezdí také dopravce Railtrans, jehož vlaky cestují přes hranici ze Žitavy do Varnsdorfu a poté dále do Německa.

Tyto tři dopravce z větší části nahradí jediný – Arriva. Její vlaky budou díky přeshraniční smlouvě o spolupráci zastavovat ve všech zastávkách, což výrazně zjednoduší cestování. Bílo-zelené vlaky Arrivy by ovšem i nadále měla několikrát denně doplnit také červená německá pendolina (tj. vlaky s naklápěcí skříní, které jsou na rozdíl od českých rychlovlaků uzpůsobeny k provozu na regionálních

tratích). Ta již dnes jezdí jako přímé vlaky spojující Liberec a Drážďany. "Jediný dopravce tam zvýší možnosti cestování a umožní zavedení pravidelného hodinového taktu, což dosud nebylo možné," řekl Petr Prokeš ze společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji.

S novým dopravcem by se mělo navíc cestování zrychlit. Moderní vlaky mohou jezdit až stokilometrovou rychlostí. "Zatím je zpomaluje zanedbaný úsek trati na polském území, to by měl ale změnit společný projekt modernizace, který připravujeme v rámci přeshraniční spolupráce," řekl Petr Prokeš. Za příspěví evropských fondů by se podle něho měla celá 60kilometrová trať modernizovat, a to včetně zabezpečení přejezdů. Až bude investice za stovky milionů korun dokončena, umožní to zkrátit cestu z Liberce do Žitavy ze současných 40 minut na půl hodiny.

26. 08. 2009 Posilová Pendolina před začátkem školy (31. srpna 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=84969>)

České dráhy vypraví v pondělí 31. srpna, den před začátkem školního roku, posilová pendolina na trase Praha – Ostrava – Třinec a zpět. Vyjede SC Pendolino Sprinter z Prahy do Třince, které jezdí obvykle v pátek a mezi Prahou a Ostravou nikde nezastavuje, ale také večerní pendolino (SC 510) s odjezdem z Bohumína do Prahy hl.n. v 19:17. České dráhy tak rozšíří přepravní kapacitu na ostravské větvi pendolin o zhruba 650 míst.

Cestující, kteří se vrací z prázdnin na začátek školního roku do Prahy, Ostravy, Karviné, Českého Těšína nebo Třince mohou použít dvě speciálně vypravená pendolina. Z Prahy do Třince mohou v pondělí 31. srpna cestovat vlakem SC Pendolino Sprinter (SC 513), který odjíždí z pražského hlavního nádraží v 16:23 hodin a na ostravské hlavní nádraží přijíždí v 19:32, do Třince pak ve 20:25. „Sprinter obvykle dopravce vypravuje v pátek. Vzhledem k tomu, že konec prázdnin bývá z hlediska počtu přepravených osob nadprůměrný, pojedete tento spoj i poslední srpnový den. Nabídku spojů v opačném směru do Prahy dopravce posílí o vlak SC 510, který odjíždí z Bohumína v 19:17, z ostravského hlavního nádraží v 19:27 a do Prahy přijíždí pět minut po půl desáté večer. Celkově se tak kapacita navýší v obou směrech o více jak 600 míst k sezení více.

Vzhledem k většímu zájmu o cestování vlaky v období na konci prázdnin doporučují České dráhy všem cestujícím včasné zajištění rezervace míst a nákup jízdenek v předprodeji. Předem se vyplatí pořizovat jízdenky zejména do vlaků SC Pendolino, které jsou s povinnou rezervací. České dráhy jednoznačně doporučují nakupovat jízdenky na vlaky kategorie SuperCity, EuroCity, InterCity, Expres nebo rychlík přes internet, na adrese www.eshop.cd.cz. Jízdenku si mohou cestující pohodlně zakoupit také v jednom z automatů nové generace, které jsou umístěny v nejdůležitějších stanicích Českých drah. Tyto automaty umožňují výdej jízdenek na vnitrostátní spoje ČD, koupit v nich lze i místenku na spoje SC Pendolino.

26. 08. 2009 Náhrady za zpoždění vlaku? V Česku nejdříve za pět let

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/finance/doprava/clanek.phtml?id=642521>)

Vláda dnes souhlasila s požadavkem ministerstva dopravy, aby Česko uplatnilo výjimku z evropského nařízení, které mělo rozšířit práva cestujících v železniční dopravě. Novinka, podle níž budou dopravci mimo jiné vracet lidem část jízdného při zpoždění vlaku, tak pravděpodobně nezačne platit už na konci letošního roku, ale nejdříve od prosince 2014.

Příslušnou novelu zákona o drahách, o níž poprvé informovalo Aktuálně.cz už v polovině července, však ještě musí schválit parlament. Ministerstvo dopravy požaduje po poslancích její zrychlené projednání tak, aby byla ve Sbírce zákonů zveřejněna nejpozději na začátku prosince. Pokud by totiž poslanci nestihli novelu schválit, stalo by se unijní nařízení od 3. prosince 2009 přímo vymahatelné i v České republice. Cestující by tak získali výrazně více práv než dosud, kdy jsou při zpoždění vlaku prakticky bezmocní a až na výjimky nedostanou zpět ani korunu.

Odklad nejméně o pět let

U několika bodů nařízení, které v Evropské unii začne platit letos v prosinci, mohou členské země uplatnit výjimku, a to na dobu nejvýše pěti let. České ministerstvo dopravy chce využít maximální možný odklad, tedy do prosince 2014. A není vyloučeno, že poté využije i možnost obnovit tuto výjimku na dobu dalších "nejvýše" pěti let. Unijní nařízení ukládá železničním podnikům povinnost poskytnout cestujícímu odškodnění ve výši 25 až 50 procent ceny cestovního dokladu při zpožděních, která přesahují 60 minut. Nárok na odškodnění nevznikne v případě, že je cestující informován o zpoždění dříve, než si zakoupí přepravní doklad.

Není překvapením, že ministerstvo dopravy se k žádosti o odklad rozhodlo "po konzultacích" s Českými drahami jako dominantním tuzemským přepravcem. "Nemáme problém s kompenzacemi jízdného u zpoždění. Jenže v podmínkách České republiky je až 70 procent zpoždění způsobeno jiným subjektem než dopravcem, například stavební činností na trati. Jde nám tedy o to, abychom nedopláceli na případy, které nezpůsobíme," říká mluvčí ČD Radek Joklík. Rekonstrukce koridorových tratí a hlavních uzlů přitom podle ministerstva potvrzují nejméně do roku 2016. Při započtení dosud běžných zpoždění železničních staveb je tedy pravděpodobné, že Česko ještě před rokem 2014 požádá o další prodloužení výjimky.

Dráhy zaplatí hotel i taxík

Jak by vypadalo unijní nařízení v praxi, bude možné už letos vidět v sousedním Německu. Nárok na náhradu vznikne cestujícím při více než hodinovém zpoždění (nebo když vlak nepřijede vůbec). Získají zpátky čtvrtinu jízdného, při zpoždění přes dvě hodiny pak polovinu jízdného. Vypláceny ale budou jen částky přesahující čtyři eura. Cestující, který bude muset kvůli zpoždění neplánovaně přenocovat v jiném než plánovaném místě, získá také nárok na zaplacení hotelu dopravcem. U místních železničních spojů pak může cestující využít jiný dopravní prostředek včetně taxi. Zvýšené výdaje mu pak proplatí železniční dopravce, nejvýše však do částky 80 eur. Obdobná povinnost měla platit i v Česku, i na ni však ministerstvo dopravy chce uplatnit výjimku.

Určité výhody oproti současnému stavu dostanou cestující i při kratším zpoždění. Přesáhne-li 20 minut, budou moci bez příplatku využít také dálkových spojů IC nebo ICE. Výjimkou zůstanou jen spoje s povinnou rezervací, jako jsou City Night Line nebo ICE Sprinter. Odškodné však dopravci nebudou muset vyplácet v případech, kdy zpoždění nezavinili. Typicky při dopravní nehodě, kdy nákladní auto prorazí spuštěnou závoru na přejezdu a strojvedoucí ani přes včasné použití rychlobrzdy nestihne nehodě zabránit.

V Česku ani korunu

Železniční ani autobusoví dopravci v Česku zatím povinnost odškodnění při zpoždění nemají. Na vrácení jízdného mají lidé ze zákona nárok jen tehdy, jestliže je dopravce vlastní vinou vůbec nedoveze do cíle. České dráhy vrací plné jízdné jen v případě, že cestující do zpožděného vlaku vůbec nenastoupí. Jízdenku však musíte vrátit ještě v den plánovaného odjezdu na stanici, odkud jste chtěli odjet. Na délce zpoždění pak nezáleží. Naopak když už ve zpožděném vlaku jedete, nedostanete od Českých drah obvykle nic. Výjimkou jsou jen vlaky SuperCity (Pendolino), kde vám sice vrátí cenu místenky (většinou 200 korun), ne však cenu samotného jízdného (to například z Prahy do Ostravy činí přes 430 korun). Zpoždění ale musí přesáhnout hodinu. Mezi autobusovými dopravci jde příkladem zejména Student Agency. Nad rámec smluvních podmínek obvykle vrací část jízdného při zaviněném zpoždění zhruba už od půl hodiny.

28. 08. 2009 Valaši zuří. ČD jim zrušily vlak a do nového je nepustí

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=646016>)

Vsetín je na nohou. České dráhy podle tamní radnice na úkor regionu zanedbávají své poslání z daní dotované veřejné služby a ještě si přitom "mastí vlastní kapsu." "Valašsko je z pohledu Prahy vnímáno jako okrajový region, který si nezaslouží kvalitní vlakové spojení," stěžuje si starostka Vsetína Květoslava Othová. O co jde? Přesně před rokem se vsetínská radnice dozvěděla, že České dráhy s koncem roku zruší první ranní a poslední noční rychlík Šírava do Humenného. Lidé jej přitom podle radnice využívali k cestám do práce na obě strany hranice. Dráhy později rychlík nahradily jiným mezinárodním rychlíkem Euronight Slovakia z Prahy do Košic. Ve městě sice v noci staví během své technické přestávky, lidé ale do něj nastoupit nesmějí. Vlak je totiž čistě komerčním podnikem Českých drah. Není dotovaný z veřejných peněz a musí splňovat mezinárodní standardy – například že cestující nesmějí být v noci rušeni nastupováním a vystupováním dalších cestujících.

Pozor, medvědi a vlci ve stanicích

Připomínkování nových jízdních řádů ČD končí 7. září. Vsetínská radnice toho chtěla spolu se Zlínským krajem využít k prosazení svého záměru, aby lidé mohli rychlíkem cestovat i ze Vsetína. Od ministerstva dopravy se ale Valaši v pondělí dozvěděli, že se jejich žádost zamítá. Vysvětlení, kterých se jim během jejich rok trvajících snah dostává, je přitom opakovaně spíš zvedají ze židle. "Jedním z argumentů pro rušení zastávek je i zvýšení bezpečnosti cestujících v noci nebo brzy ráno," vzkázal před rokem za ministerstvo dopravy jeho tehdejší mluvčí Karel Hanzelka. "Vedení dálkových vlakových spojů v nočních hodinách je opodstatněné pouze při zajišťování spojení mezi velkými urbanizačními oblastmi národního a mezinárodního významu," píše ve svém čerstvém dopise náměstek ministra dopravy Jaroslav Král. V příhraničním Vsetíně tak mají pocit, že se na ně Praha

dívá spatra. "To se snad bojí, že by jim na Valašsku mohli nalézt do vlaku medvědi nebo vlci?" komentovala věc v nadsázce mluvčí radnice Eva Stejskalová.

ČD: "Vsetín nechápe problematiku komerční dopravy"

České dráhy ale jakékoliv nařčení z opomíjení regionu pro svůj vlastní prospěch odmítají. Podle mluvčího drah Aleše Ondrůje radnice "ne úplně správně pochopila problematiku" vlaku Euronight Slovakia. "Jedná se o vlak provozovaný bez úhrady státu zcela na komerční riziko," vysvětlil Ondrůj deníku Aktuálně.cz.. Podle něj jde tedy o zcela jiný typ spoje, který funguje v jiném režimu. Není třeba určen "vnitrostátním, ale mezinárodním cestujícím." Poptávka po přepravě tímto spojem by podle mluvčího byla ve Vsetíně "velmi nízká." "Vsetín má velmi silnou nabídku jiných spojů, které umožňují rychlé a pohodlné spojení s regiony ČR i se Slovenskem," tvrdí Ondrůj. Odmítá tak podezření, že se dráhy snaží na úkor dopravní obslužnosti regionů vytěžit lukrativní dálkové tepny. Podle něj zajišťují České dráhy spojení Vsetína a Valašského Meziříčí s Prahou až osmkrát denně, což je oproti minulosti citelné navýšení. Ve Vsetíně si ale stojí na svém. Podle mluvčí Stejskalové byla Šírava zrušena bez náhrad, což město dodnes cítí.

Starostka: "Je to diskriminace"

"Šírava je jediný rychlík, který má v každé větší stanici přípoj a lze tak díky němu cestovat po celých Čechách," reagoval koncem loňského září jeden z občanů, když na téma ohlášeného zrušení vlaku uspořádala radnice debatu. Nahrazení vlaku jiným, který ve městě nestaví pak muž označil za "špinavost pražských úředníků" a Hanzelkův argument o bezpečnosti mezinárodních cestujících za "nehoráznost." "Žádnou překážku," proč by nový rychlík místo Šíravy nemohl sloužit cestujícím větších stanic v kraji, neviděl před rokem ani radní pro dopravu Zlínského kraje Petr Hradecký, který snahy Vsetína podpořil. Marně. Podle starostky Othové navíc Euronight není jediným příkladem. Vadí jí i omezení zastávek některých rychlíků na trase Ostrava – Hranice na Moravě – Brno. "Tyto spoje sice jezdí zhruba každou hodinu, v Hranicích na Moravě ale zastavuje jen každý druhý, což doslova diskriminuje obyvatele Valašska, kteří míří do Brna. Ať už jsou to studenti, pracující nebo senioři," je přesvědčena starostka. Boj nevzdává, chce do něj naopak zapojit i místní poslance a senátory.

28. 08. 2009 Železniční most v Kolíně projde modernizací kvůli lodní přepravě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/65186-zeleznicni-most-v-koline-projde-modernizaci-kvuli-lodni-preprave/>)

Letitý železniční most v Kolíně by se měl za více než 1 miliardu unikátně modernizovat. Kvůli podjíždějícím lodím bude jedno z jeho polí zvedací. Nový projekt by měl vyřešit problémy lodního provozu na Labi, neboť doposud pod železničním mostem nemohly projet nákladní lodě. Proti přestavbě mostu se však ohrazují někteří regionální politici i odborníci, kteří považují miliardovou investici do lodní dopravy v Česku za zbytečnou.

Nejvyšší povolení výška pro podjíždějící lodě je 4,5 metrů, což mnohdy zkomplikuje cestu i osobním plavidlům. Do příštího roku se celý most zvedne o metr, zatímco v budoucnu budou moci projet nákladní lodě s výškou až 7 metrů. "Kdyby v budoucnu vzešel požadavek na vyšší podjezdové výšky, je tam určitá stavební připravenost, aby se dal doplnit hydraulikou, a pak by mohl být v jednom poli zdvihací," popisuje mluvčí Ředitelství vodních cest Václav Straka.

Podle dopravních expertů jde o zbytečnou investici. Stavět zvedací most, když lodní doprava v Česku zabírá necelé jedno procento z celkové přepravy, je podle nich nesmysl. Jedním z odpůrců mostní přestavby je i brněnský primátor a stínový ministr dopravy Roman Onderka (ČSSD). "V období krize, v období nedostatku finančních prostředků, v desítkách miliard ve státním fondu dopravní infrastruktury, to bezesporu není prioritou dopravy v ČR," uvedl Onderka.

Investujme spíše do železnic a obchvatů

Podle expertů by se investice měly vložit spíše do železničních koridorů a městských obchvatů, které na mnoha místech chybí. Ministerstvo dopravy má však jiný názor. "Drtivá většina evropských států dbá na rozvoj také vodní dopravy, protože jsou určité komodity zboží, které je možné přepravovat pouze po vodě, takže podle nás to rozhodně má smysl," vyjádřil mluvčí Karel Hanzelka.

Most bude stát téměř jednu a čtvrt miliardy korun. Evropská unie poskytne zhruba 85 procent nákladů, z národních zdrojů i přesto přijde více než 180 milionů. Zatímco loni i letos mělo Ředitelství vodních cest k dispozici asi miliardu korun, příští rok bude moci na přestavbu využít jednou tolik peněz. Počítá s tím návrh rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, který musí ještě schválit vláda a poslanci.

30. 08. 2009 Desítky přejezdů na regionálních tratích zmizí, stát se chce chovat efektivně

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/desitky-prejezdu-na-regionalnich-tratich-zmizi-stat-se-chce-chovat-efektivne-1ww-/domaci.asp?c=A090830_205024_domaci_anv)

Správa železniční dopravní cesty plánuje zrušit desítky přejezdů na regionálních tratích. Motivem je snaha po větší efektivitě - správa totiž zruší pouze ty přejezdy, které se málo využívají nebo jich je na malém úseku příliš mnoho. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tak chce ušetřit peníze vydávané na jejich údržbu a také zvýšit bezpečnost dopravy, informovala televize Nova.

Česko má jeden přejezd v průměru na každý jeden a čtvrt kilometru železniční tratě. Například v Dánsku je to jeden přejezd na 2,5 kilometru tratě. "Ideální by bylo, kdybychom se dostali na úroveň některých sousedních zemí, kde přišli s modelem, že pro tři nebo čtyři pozemky je využíván jeden železniční přejezd," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Za poslední dva roky bylo zrušeno 39 přejezdů. Za poslední tři roky se podařilo zrušit celkem 74 železničních přejezdů, toto číslo ovšem zahrnuje i vznik mimoúrovňových křížení, zejména na koridorových stavbách. "Nahradit jeden železniční přejezd silničním nadjezdem nebo podjezdem, to jsou prostředky, které můžeme vynaložit jedině v případě například koridorových staveb," dodal Halla. Některé přejezdy by mohly být zachovány. Obce nebo soukromí vlastníci, na jejichž pozemky vedou, by ale museli přispívat na jejich údržbu.

Stát loni do zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů investoval 267 milionů korun. SŽDC v roce 2008 upravila 241 železničních přejezdů a ministerstvo dopravy chce i nadále do zabezpečovacích systémů investovat.

31. 08. 2009 MSV + Transport a Logistika, 14. – 18. září 2009, Brno – Výstaviště

Zdroj: Veletrhy Brno (<http://www.bvv.cz/translog>)

31. 08. 2009 S golfem končíme, chystá se šéf ČD Žaluda zkrotit výdaje na marketing

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/s-golfem-koncime-chysta-se-sef-cd-zaluda-zkrotit-vydaje-na-marketing-11c-eko-doprava.asp?c=A090830_200817_ekonomika_anv)

Státem vlastněné České dráhy se po tvrdé kritice jejich nadměrných výdajů na reklamu a marketing chytily za nos. "Nemá smysl, aby někde visela plachta s naším logem, a ani golf není v oblasti podpory něco, na co bychom se chtěli do budoucna zaměřovat," tak vidí chystané úspory šéf ČD Petr Žaluda. Firma, která je ve stoprocentním vlastnictví státu a v letošním roce obdrží od ministerstva dopravy a krajů platbu na provozování ztrátových vlaků ve výši 12 miliard korun, se dostala pod palbu kritiky po zveřejnění jejich výdajů na reklamní aktivity. Ty v loňském roce dosáhly 450 milionů korun. Zda je to moc, nebo málo, to lze jen těžko posoudit. Rok 2008 byl totiž prvním v historii, v němž si moloch s více než 30 tisíci zaměstnanci nechal spočítat svoje marketingové útraty. "Předtím vlastně ani neexistoval úsek marketingu. Náklady byly rozestrkány po jednotlivých odděleních a šlo těžko zpětně dohledat, kolik se vlastně utratilo. Fungovalo to tady živelně," popisuje stav Žaluda.

Kdokoliv ve firmě si objednal nějaký typ propagační akce, tak se zrealizoval. Nikdo už však nehodnotil, zda měly takto vydané peníze nějaký význam. "Předpokládáme proto, že výdaje nebyly zásadně nižší než v roce 2008," dodává Žaluda. Jeho náměstek pro marketing Miroslav Sebeňa, jenž nastoupil do dráh až za Žaludovy éry, nyní čeká na výsledek auditu, který má posoudit, nakolik byly jednotlivé výdaje na marketing efektivní. Přesto už oba tuší, že některé dřívější aktivity, jako propagace vlaku pendolino za účasti známých tváří nebo podpora golfových turnajů, pro dopravce příliš velký efekt neměly. "Mizivý přínos má také sponzorování nejrůznějších akcí. Návštěvníci tam zavítají kvůli sportu či kulturnímu programu, nezajímá je, jaká loga visí na plakátech," říká expert na marketing Daniel Köppl.

Propustíme úředníky, ušetříme půl miliardy

S vyvěšováním loga chtějí České dráhy v dalších letech šetřit. "Chceme se od sponzorství přesunout spíše k partnerství. Mnohem efektivnější než pasivně umístěné logo je třeba příklad sportovců, kteří vyrazili na mistrovství světa v atletice vlakem," dává příklad Žaluda. S tím souhlasí i Köppl. "Znamé tváře cestující běžným vlakem mohou lidem ukázat, že jde o plnohodnotný dopravní prostředek, nikoliv žádnou 'socku'," vysvětluje. Celkové náklady na marketing však chtějí České dráhy výrazně snížit. V příštím roce by za něj chtěly utratit o 200 milionů korun méně než v roce 2008. Nejviditelnější

omezí vydávání různých časopisů. Na letošek plánují utratit za periodika 75 milionů namísto loňských 130 a úspory mají pokračovat i v dalších letech.

Příští rok navíc končí smlouvy s vydavatelstvím Grand Princ, které je dvorním tvůrcem drážních tiskovin. O tom, kdo bude časopisy vydávat poté, chtějí dráhy rozhodnout ve výběrovém řízení. Zatím není jasné, jak konkrétně bude šetření na časopisech vypadat. "Je možné, že budou tenčí, vycházet méně často či některé zcela skončí. O konkrétních opatřeních se však zatím jedná," uvedl Šebeňa. Dráhy také slibují, že pokud zjistí pochybení konkrétních pracovníků, vyvodí z toho důsledky.

Šetřit však firma nechce jenom v marketingu. Dopravce začal tendrovat téměř veškeré nákupy, během letoška také zeštíhlil o tři sta až pět set zaměstnanců. Jedná se výhradně o administrativní profese, zpravidla na generálním ředitelství nebo v krajských zastoupeních. "Omezily se také výdaje managementu na dopravu či jsme zavedli přísné limity na občerstvení," vyjmenoval další příklady Žaluda. Celkově plánuje podnik snížit náklady v letošním roce o půl miliardy korun.

Šetřit chce i dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo. Konkrétní výši úspor na marketingu však podnik sdělit nechce. "ČD Cargo podrobné údaje nezveřejňuje," uvedl mluvčí společnosti Zdeněk Větrovec. Dopravce argumentuje tím, že jeho činnost není na rozdíl od ČD financována z veřejných peněz, necítí proto povinnost veřejnost informovat o svých výdajích. Tvrdí však, že výdaje na marketing byly v roce 2009 oproti loňsku výrazně sníženy.

Drážní marketing

Golfově turnaje

Součástí marketingových výdajů, které vedení drah přijdou nejzbytečnější, je sponzorování golfových turnajů. "Není to něco, na co chceme do budoucna sázet," tvrdí šéf firmy Petr Žaluda. Rezervovaný postoj má firma i k dalším sponzorským aktivitám, především ve sportu a v kultuře. Podle šéfredaktora časopisu Marketing & Media Daniela Köppla je to zcela v pořádku: "Lidé na takové akce chodí kvůli svému pobavení. Sponzoři je vůbec nezajímají."

Levnější časopisy

Za vydávání časopisů České dráhy platily společnosti Grand Princ okolo 130 milionů korun. Na letošní rok tuto částku snížily o 45 procent, šetřit chtějí i do budoucna. Smlouva s Grand Princ firmě končí v příštím roce, podle ředitele Žaludy pak bude na vydávání časopisů následovat klasické výběrové řízení. Cestující drah se mohou potkat se šesti tituly: Grand Expres, ČD pro Vás, Grand Pendolino, luxusně vyvedený Motion, Můj vláček a Recepty z kupé.

Osobnosti v pendolinu

Jedním z výdajů, které šéfové drah označují slovem nekonceptní, byla snaha spojit co nejvíce slavných osobností s rychlovlakem Pendolino. Nebylo to přitom nijak levné: třeba fotbalista Tomáš Ujfaluši dostal za propagaci dálkové dopravy přes dva miliony korun. Spolupráci dráhy neobnoví už ani s tenistou Radkem Štěpánkem a dalšími osobnostmi.

31. 08. 2009 Zahájení stavebního řízení: Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany – 1. stavba

Zdroj: Drážní úřad (http://du-praha.cz/drurad/090831vyhlaska39061-09Lysa-P_Vysocany_Optimalizace%20trati.pdf)

31. 08. 2009 Posílení vlaků při návštěvě papeže (27. a 28. září 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=85103>)

Pět zvláštních rychlíků, speciální kyvadlové vlaky z centra Brna do blízkosti brněnského letiště Tuřany a desítky dalších posílených vlaků, to vše připravují České dráhy při příležitosti setkání věřících s papežem v Brně a ve Staré Boleslavi. Přesné jízdní řády posilových vlaků budou zveřejněny v příštích dnech. Ve všech spojích bude platit obvyklé jízdné Českých drah včetně platných slev, jako jsou jízdenky SONE+ nebo skupinová sleva.

Na brněnské setkání s papežem v neděli 27. září budou vypraveny dva zvláštní posilové vlaky z Jihlavy a z Pardubic. Ty zamíří přímo bez nutnosti přestupování na nádraží Brno-Slatina, odkud bude možné dojít přímo na místo plánované mše na letišti v Tuřanech. Na nádraží Slatina budou jezdit také zvláštní kyvadlové vlaky z centra Brna z hlavního nádraží. Kromě toho budou speciálně

posíleny rychlíky z Ostravy a Olomouce a osobní vlaky z Kyjova. Ty zastaví na nádraží ve Šlapanicích, které je podobně jako nádraží Brno-Slatina v blízkosti místa setkání s papežem.

Více vlaků pojedou také na setkání s papežem ve Staré Boleslavi v pondělí 28. září. Pro věřící, kteří se chtějí účastnit obou mší, v Brně i ve Staré Boleslavi, budou vypraveny již v neděli 27. září odpoledne dva zvláštní rychlíky. Ty pojedou přímo z nádraží Brno-Slatina do Staré Boleslavi a dohromady nabídnou přibližně 2 000 míst k sezení. Další speciální vlak pojedou v pondělí 28. září z Českých Budějovic přes Prahu přímo a bez přestupu až do Staré Boleslavi. Posíleny pak budou rychlíky na trase z Hradce Králové do Prahy a mezi Kolínem a Ústím nad Labem, které zastavují ve Staré Boleslavi nedaleko místa slavnostní mše. Více vagónů povezu také osobní vlaky na trase Lysá nad Labem – Stará Boleslav – Ústí nad Labem.

Ve všech pravidelných posílených vlacích a také ve vlacích mimořádných bude platit obvyklý tarif Českých drah včetně všech platných slev. Cestující tak budou moci využít v neděli 27. září jízdenky SONE+, v další dny pak jízdenky ČD NET, skupinové a nebo zpáteční slevy a další cenově zvýhodněné jízdenky.

Informace o jízdních řádech zvláštních vlaků budou zveřejněny v nejbližších dnech. Údaje o pravidelných spojích a slevách lze vyhledat např. na internetových stránkách ČD www.cd.cz nebo je lze získat na informační telefonní lince 840 112 113.

31. 08. 2009 Prvního září zahájí školní rok vybraní studenti Stipendijního programu ČéDés

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3136/>)

Zítřejší usedne do lavic prvních 131 studentů, které České dráhy vychovávají jako své budoucí zaměstnance. Dopravce bude středoškoláky odborně a finančně podporovat na studiích v rámci nového Stipendijního programu ČéDés, oni se za to na oplátku zavázali odpracovat minimálně pět let na dráze. České dráhy si chtějí připravit mladé lidi zejména pro výkon náročných profesí strojvedoucí a výpravčí. Hlavně mezi strojvedoucími je dnes o mladé nouze, průměrný věk je zhruba 50 let. Jejich hromadné odchody do důchodu by mohly být v budoucnu pro firmu problémem.

Podmínkou zařazení do Stipendijního programu ČéDés bylo úspěšné absolvování přijímacího pohovoru a uzavření smlouvy, v níž se student zaváže, že bude po maturitě minimálně 5 let pracovat pro České dráhy. Za to dostane od svého budoucího zaměstnavatele řadu výhod. Mezi jinými například bezplatné ubytování na internátu, měsíční stipendijní příspěvek, bezplatné cestování vlakem nebo příspěvek na školní pomůcky. Během programu na posluchače čekají i praxe u ČD nebo brigády v období letních prázdnin.

Stipendijní program ČéDés je určený především pro žáky devátých ročníků základních škol, zájem však měli i ti, kteří na partnerských středních školách už studují. Celkem se přihlásilo kolem dvou stovek zájemců. Vedle 80 nováčků nastupujících do prvních ročníků, tak bude do programu zařazeno také 51 starších studentů. I ti samozřejmě museli splnit přísná kritéria a dostat pozitivní doporučení od svých pedagogů. Pokud student nebude vykazovat uspokojivé studijní výsledky nebo po maturitě na České dráhy nenastoupí, bude muset vyplacenou podporu vrátit.

Stipendijní program ČéDés probíhá na těchto partnerských středních školách:

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

31. 08. 2009 Vlak na Blanensku ujel kvůli strojvedoucímu, zjistila Drážní inspekce (Rájec-Jestřebí)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlak-na-blanensku-ujel-kvuli-strojvedoucimuzjistila-drazni-inspekce-1e7-brno.asp?c=A090831_133642_brno_krc)

Jen pár vteřin zbývalo do nehody mezinárodního rychlíku, který v červnu ujel železničářům v Rájci-Jestřebí na Blanensku. Vyšetřování Drážní inspekce potvrdilo, že souprava ujela kvůli strojvedoucímu, který ji řádně nezajistil. Souprava mezinárodního rychlíku Jan Jesenius ujela železničářům 27. června v Rájci-Jestřebí na Blanensku. Na vině byli strojvedoucí, který ji řádně nezajistil, a vlakvedoucí, jenž zjistil, že souprava nekontrolovaně couvá, až po pěti minutách jízdy. Informaci dnes potvrdil mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Hrozila srážka vlaků

Při nehodě hrozila srážka vlaků. Souprava totiž couvala směrem k Brnu po koleji, po níž přijížděl nákladní vlak. V rychlíku s prázdnou kabinou strojvedoucího sedělo kromě vlakvedoucího i pět cestujících. Srážku odvrátil duchapřítomný výpravčí. Pohotově přestavil výhybky tak, aby se soupravy minuly. Vlakvedoucí zastavil soupravu teprve poté, co byl mobilem vyzván, aby tak učinil. Vlak jel nekontrolovaně 895 metrů a dosáhl rychlosti 19 kilometrů v hodině. Výpravčí odklonil rychlík na jinou kolej minutu poté, co blížící se nákladní vlak projel Blanskem. Do nehody zbývalo pár okamžiků. České dráhy původně tvrdily, že nehoda nebyla až tak vážná: v soupravě prý nebyli cestující a vlak couval pouze 300 metrů. Vyšetřování Drážní inspekce ale ukázalo, že v rychlíku sedělo pět pasažérů, rychlík ujel třikrát delší trasu a navíc po koleji, po níž se blížila jiná souprava.

Nehoda se stala 27. června těsně před polednem. Rychlík Jan Jesenius, směřující z Budapešti do Hamburku, zastavil kvůli poruše v Rájci-Jestřebí. Cestující mohli přesednout do jiné soupravy, část z nich ale této nabídky nevyužila. V 11:55 se souprava dala do pohybu a začala couvat směrem k Brnu. Trať Brno – Česká Třebová, kde se událost stala, tvoří součást koridoru Břeclav – Děčín, tedy hlavní železniční tepnu v zemi.

31. 08. 2009 Stát dá krajům každý rok 2,7 miliardy na regionální vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/65403-stat-da-krajum-kazdy-rok-2-7-miliardy-na-regionalni-vlaky/>)

Vláda už má jasno v otázce financování regionální železniční přepravy, na kterou chybí peníze v krajských rozpočtech. V příštích deseti letech by měl stát krajům na železnici každoročně přispívat 2,65 miliardy korun. Kabinet dnes rovněž schválil desetiletou smlouvu státu a Českých drah na provozování rychlíků. Na tiskové konferenci to řekl ministr dopravy Gustáv Slamečka.

Podle údajů Českých drah chybí letos krajům na lokální spoje 3,2 miliardy korun, které mimořádně pokryje stát. Právě dlouhodobé smlouvy s ČD mají státu a krajům pomoci do budoucna podobným situacím předcházet. Státní dráhy by díky nim také měly výrazně ušetřit. "Na základě dlouhodobých desetiletých smluv byly ČD schopny ušetřit 700 milionů korun u regionální dopravy a o dalších 300 milionů snížit požadavky u státem objednávané přepravy," uvedl Slamečka.

Nový koncept financování železnice podle ministra zajistí, že v příštích letech nebude zásadně omezena vlaková doprava v krajích. Ještě nedávno ministr hovořil o omezení regionálních spojů až o 12 procent, na dnešní tiskové konferenci odhad zmínil na maximálně dvě procenta příští rok. Šéf asociace krajů a jihomoravský hejtman Michal Hašek krok vlády uvítal a označil jej za stabilizaci situace. "Pro kraje je dnes důležitý den, podařila se věc, kterou naši předchůdci nedokázali dohodnout osm let," řekl Hašek. "Pro kraje bylo nepřijatelné omezovat dopravu," dodal. Zatímco financování regionálních vlakových spojů, které objednávají kraje, bylo předmětem složitých jednání, u rychlíků, které platí ministerstvo dopravy, se situace vyjasnila rychle. Dráhy budou na dálkové spoje dle dnešního rozhodnutí vlády dostávat každoročně 3,9 miliardy korun. Smlouva bude na deset let.

31. 08. 2009 Po povodních zůstává na Novojičínsku neprůjezdná jedna trať (Hostašovice - Nový Jičín)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/65404-po-povodnich-zustava-na-novojicinsku-neprujezdna-jedna-trat/>)

Jednokolejka mezi Novým Jičínem a Hostašovicemi, kterou zničila červnová povodeň, zůstává téměř 70 dní po katastrofě zdevastovaná a neprůjezdná. Cestující na tomto úseku stále přepravuje náhradní

autobusová doprava. Nový Jičín se obává další devastace trati a má zájem na jejím pokračování, uvedl místostarosta Nového Jičína Milan Šturm (ODS). Podle mluvčí krajského úřadu zatím není jasné, zda a kdy bude železniční provoz na trase obnoven. Šturm uvedl, že jde o významnou železniční trasu z Nového Jičína na Valašské Meziříčí. Podle Šturma bude finanční náročnost obnovy trati velmi vysoká. Zorganizovali tam proto společné jednání starostů Nového Jičína, Mořkova, Hostašovic a Hodslavic. Zastupitelstvo Nového Jičína podle něj již vyjádřilo zájem na dalším fungování trati, naopak zastupitelstvo Hodslavic na tom netrvá. Zastupitelé Mořkova a Hostašovic zatím o této věci nejednali.

Finanční náročnost opravy trati bude vysoká

"Náklady na obnovu trati Nový Jičín - Hostašovice byly odhadnuty na 81 milionů korun. Kraj je připraven nahradit vlakovou dopravu trvale, autobusovou v případě, že by se rozhodlo, že tam ta trať vůbec nebude obnovena," řekla mluvčí hejtmanství Šárka Vlčková. Podle ní kraj jedná se Správou železniční a dopravní cesty (SŽDC), předmětem diskuse je i celkový rozsah vlakové obslužnosti v kraji. Debaty by podle Vlčkové měly vyústit v materiál pro vládu. Podle mluvčího SŽDC Pavla Hally mohou být náklady na opravu trati ještě vyšší a odhady se pohybují mezi 85 až 90 miliony korun. SŽDC požádala krajský úřad o vyjádření ohledně perspektivy osobní železniční dopravy v regionu a rentability této investice. Kraj se podle Hally zatím nevyjádřil.

Obce mají zájem o převod trati

Podle Šturma mají obce na Novojičínsku zájem o převod tohoto majetku obcím. Pokud tam nebude obnoven provoz, bylo by vhodné využít pozemky k jiným účelům, třeba jako cyklostezky, soudí místostarosta.

Zájem mají i dvě soukromé firmy

Starosta Nového Jičína Ivan Týle (ODS) řekl, že jej kontaktovaly dvě soukromé firmy. "Jsou to firmy, které provozují soukromou železnici na Šumpersku. Firmy by to obnovily a provozovaly. Budeme chtít vyvolat jednání s krajem jako objednavatelem prací," dodal. Na trati mezi Novým Jičínem a Hostašovicemi se před zastavením provozu v jednom vlaku svezlo v průměru sedm až 20 lidí, uvedl Šturm s odvoláním na statistiky Českých drah.

31. 08. 2009 Odbory chystají na říjen neomezenou stávkou v dopravě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/65430-odbory-chystaji-na-rijen-neomezenou-stavku-v-doprave/>)

Dopravní odborové centrály začaly chystat na říjen neomezenou stávkou, která se dotkne především železnice a pražské hromadné dopravy. Svůj krok zdůvodnily odbory zejména absencí zákona o veřejné dopravě. Zákon, na němž pracuje ministerstvo dopravy několik let, by měl především upravit vztahy mezi jednotlivými organizátory veřejné dopravy. Důvodů pro stávkou je však zřejmě více. Před více než měsícem vyjádřily odbory v dopise premiérovi Janu Fischerovi odmítavé stanovisko k otevření železnice konkurenci, odpověď premiéra je prý neuspokojila.

Dnešní výzvu podepsali zástupci devíti organizací, například Federace strojívedců, Unie železničních zaměstnanců nebo Odborová organizace DP Metro. "K aktivní účasti na této stávce vyzveme i všechny ostatní odborové subjekty," píše se v dnešním otevřeném dopise premiérovi, se kterým chtějí odbory jednat.

Jak uvedl mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka, vyhlášení je sice překvapivé, ale ministerstvo je připraveno jednat. Zástupci úřadu se naposledy sešli s odboráři nad zákonem o veřejné dopravě před deseti dny. Zákon by měl jít z ministerstva na vládu ještě v září.
