

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2009

OBSAH

01. 12. 2009	VŠECHNY KRAJE ZŮSTANOU U ČESKÝCH DRAH. LIDÉ S NIMI BUDOU JEZDIT NEJMÉNĚ DALŠÍCH 10 LET	3
01. 12. 2009	SMLOUVA PODEPSÁNA: ČD BUDOU V PLZEŇSKÉM KRAJI JEZDIT AŽ DO ROKU 2019.....	3
01. 12. 2009	DRÁHY ODŠKODNÍ JEN ZPOŽDĚNÍ NA MEZINÁRODNÍ TRATI	4
01. 12. 2009	OTROKOVICE MAJÍ NOVÝ DOPRAVNÍ TERMINÁL.....	4
01. 12. 2009	NTM VYHLÁSILO SBÍRKU NA OBNOVU PARNÍ LOKOMOTIVY (464.202).....	4
02. 12. 2009	VŠECHNY KRAJE MAJÍ DLOUHODOBÉ SMLOUVY S ČD	5
02. 12. 2009	MONOPOL ČD ZA MILIARDY MÁ JEDNU TRHLINU, JE TO VIAMONT	6
02. 12. 2009	PENDOLINO PŘITÁHLO NOVÉ CESTUJÍCÍ, PŘESTO PRODĚLÁVÁ	6
02. 12. 2009	DESETILETÉ SMLOUVY PŘEDSTAVUJÍ MINIMÁLNĚ 20 MILIARD DO OBNOVY VOZIDEL.....	8
02. 12. 2009	O VÍKENDU POJEDOU V PRAZE MIKULÁŠSKÉ PARNÍ VLAKY (5. A 6. PROSINCE 2009)	8
02. 12. 2009	ZA PĚT LET SVEZLA ČESKÁ PENDOLINA VÍC NEŽ 4 MILIONY LIDÍ.....	10
02. 12. 2009	ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ TAŽENÍ NA BEZDOMOVCE	10
03. 12. 2009	MINISTERSTVO DOPRAVY UZAVŘELO DESETILETOU SMLOUVU S ČESKÝMI DRAHAMÍ O PROVOZU NA RYCHLÍKOVÝCH TRATÍCH.....	11
03. 12. 2009	ČESKÉ DRÁHY PRODAJÍ VĚTŠINU NEMOVITOSTÍ.....	12
03. 12. 2009	ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD V BEZDĚČÍNĚ JE DOPLNĚN ZÁVORAMI	12
04. 12. 2009	DRÁHY KOUPI 15 NOVÝCH VLAKŮ CITY ELEFANT, NASADÍ JE DO PRAHY A OKOLÍ	12
04. 12. 2009	ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ OPĚT ZA ROK POSÍLAT PENDOLINA DO BRATISLAVY	13
04. 12. 2009	GRANDI STAZIONI NECHCE KARLOVARSKÉ NÁDRAŽÍ, ČD JE ASI OPRAVÍ SAMY.....	13
05. 12. 2009	MIKULÁŠSKÉ PARNÍ VLAKY JEZDÍ PO CELÉ REPUBLICE.....	14
05. 12. 2009	NA CESTU Z BRUSELU DO KODANĚ VYRAZIL "KLIMATICKÝ EXPRES"	15
07. 12. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. PŘEROV, 1. STAVBA	15
07. 12. 2009	SLOVENSKO OMEZÍ MEZISTÁTNÍ VLAKY, V REGIONECH ŠKRTAT NEBUDE ..	16
08. 12. 2009	V HOLUBOVĚ SE OBEC STARÁ O NÁDRAŽÍ.....	16
08. 12. 2009	VAROVÁNÍ ČESKU. BRUSEL SLÍDÍ PO NĚMECKÝCH KOLEJÍCH.....	17
08. 12. 2009	ZLÍNSKÝ KRAJ OHLÍDÁ NEBEZPEČNÉ PŘEJEZDY KAMERAMI.....	17
08. 12. 2009	PARNÍ LOKOMOTIVA Z BUDĚJOVICKÉHO POMNÍKU BUDE ZPROVOZNĚNA (310.076).....	18
10. 12. 2009	ČESKÉ DRÁHY SNÍŽILY ZA LETOŠNÍ TŘI ČTVRTLETÍ PROVOZNÍ ZTRÁTU.....	18
10. 12. 2009	SARAJEVO A BĚLEHRAD PO OSMNÁCTI LETECH SPOJÍ VLAK.....	18
10. 12. 2009	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ ELEKTRICKÉHO PROVOZU NA TRATI LYSÁ NAD LABEM – MILOVICE	19
10. 12. 2009	V SOBOTU PŘIVEZOU SKAUTI PENDOLINEM BETLÉMSKÉ SVĚTLO	20
10. 12. 2009	ZAHÁJEN PRODEJ ETIKETŮ A VÝHODNÁ NABÍDKA NA SPOJE ZE ZNOJMA DO VÍDNĚ EUREGIO	21

12. 12. 2009	NA SOKOLOVSKU VYKOLEJIL VLAK, 3 VAGONY SE PŘEVŘÁTILY.....	22
13. 12. 2009	VLAKY JEZDÍ PODLE NOVÝCH ŘÁDŮ, SPOJŮ UBYLO	22
14. 12. 2009	ZDRAŽÍ 1. TŘÍDA CELOEVROPSKÝCH JÍZDENEK INTERRAIL.....	23
14. 12. 2009	VÍDEŇ LIKVIDUJE NÁDRAŽÍ. VLAKY Z PRAHY JEZDÍ JINAM (WIEN SÜDBAHNHOF).....	23
14. 12. 2009	STRŽENÁ TROLEJ ZASTAVILA VLAKY Z PRAHY DO BUDĚJOVIC	23
14. 12. 2009	BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ SE PŘÍŠTÍ ROK STAVĚT NEBUDE.....	23
15. 12. 2009	STAVBA RYCHLODRÁHY NA RUZYŇ SE ODKLÁDÁ. A METRO NEBUDE ANI ZA 10 LET.....	24
16. 12. 2009	NOVÝ RYCHLOVLAK ŠINKANSEN VYJEL NA TRAŤ (E5)	25
16. 12. 2009	MANAŽEŘI ČESKÝCH DRAH DOSTÁVAJÍ STATISÍCE NA SVÉ POJIŠTĚNÍ	25
16. 12. 2009	ČESKÉ DRÁHY VČERA VYDALY SVÉ PRVNÍ DLUHOPISY	26
17. 12. 2009	NA VYTIŠTĚNÉ TRAŤOVÉ ŘÁDY JIHOMORAVANÉ MARNĚ NĚKOLIK DNÍ ČEKALI.....	26
17. 12. 2009	VLAK ČD YETTI BUDE V ZIMNÍ SEZÓNĚ OPĚT VOZIT LYŽAŘE NA ŠUMAVU ...	26
17. 12. 2009	O VÍKENDU POJEDOU ADVENTNÍ PARNÍ VLAKY ČD MEZI CHOCNÍ A LITOMYŠLÍ (19. PROSINCE 2009).....	27
17. 12. 2009	DRÁHY MAJÍ KOLEKTIVNÍ SMLOUVU, NA MZDY DAJÍ STEJNĚ JAKO LETOS .	27
17. 12. 2009	PŘED SVÁTKY POJEDOU POSÍLENÉ VLAKY	28
18. 12. 2009	POPRVÉ VYJEL SUPERVLAK SAPSAN. UHÁNÍ 250 KM/H I V MINUS PADESÁTI STUPNÍCH	28
19. 12. 2009	"ZAMRZLÉ" VLAKY ZABLOKOVALY KANÁL LA MANCE.....	30
21. 12. 2009	OD BŘEZNA VYJEDOU NOVÉ CITYELEFANTY NA LINKU DĚČÍN – ÚSTÍ N. L. – MOST KAŽDÝ VÍKEND.....	30
21. 12. 2009	ČD POŽÁDALY O EVROPSKÉ PENÍZE NA NOVÉ VLAKY PRO ÚSTECKÝ KRAJ31	
21. 12. 2009	RYCHLOVLAKY POD LAMANŠSKÝM PRŮLIVEM MOŽNÁ POJEDOU V ÚTERÝ	32
22. 12. 2009	VLAKY POD KANÁLEM LA MANCHE UŽ JEZDÍ. V ZAJETÍ SNĚHU SE OCITL SEVER ITÁLIE.....	33
22. 12. 2009	PROVOZ VLAKŮ NA ŠTĚDRÝ DEN A O VÁNOČNÍCH SVÁTCÍCH.....	33
22. 12. 2009	ČESKÉ DRÁHY PLÁNUJÍ PRODAT PODÍL V TSS.....	34
23. 12. 2009	FRANCIÍ BUDE JEZDIT SOUKROMÉ TGV	34
26. 12. 2009	ČIŇANÉ SE CHLUBÍ NEJRYCHLEJŠÍ ŽELEZNIČNÍ TRATÍ NA SVĚTĚ	34
29. 12. 2009	VLAKY KONČÍ NA SILVESTRA PO 18. HODINĚ, PRAŽSKÉ PŘÍMĚSTSKÉ VYJEDOU JEŠTĚ PO 22:30	35
30. 12. 2009	2009 A ŽELEZNICE: ROK RUŠENÍ.....	35
30. 12. 2009	VÝLUKOVÁ ČINNOST V ROCE 2010 NA TRATÍCH PROVOZOVANÝCH SŽDC, S. O. (RPV).....	38
30. 12. 2009	ČESKÉ DRÁHY PŘÍŠKRTÍ SPONZORING, PODOBNĚ BUDOU ŠETŘIT I DALŠÍ VELKÉ FIRMY	38
30. 12. 2009	DRÁHY CHTĚJÍ ZMODERNIZOVAT 66 VAGONŮ ZA TŘI ČTVRTĚ MILIARDY KČ...	38

01. 12. 2009 Všechny kraje zůstanou u Českých drah. Lidé s nimi budou jezdit nejméně dalších 10 let

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vsechny-kraje-zustanou-u-ceskych-drah-lide-s-nimi-budou-jezdit-nejmene-dalsich-10-let-ge4-/ekoakcie.asp?c=A091201_160531_ekoakcie_vem)

České dráhy mají jistou práci na regionálních tratích na dalších nejméně deset let. Všechny kraje, v kterých vládou sociální demokraté, už schválili prodloužení smluv s Českými drahami až do roku 2019. Všude jsou už schválené, někde je budou ještě zítra podepisovat.

Posledním krajem, kde radní rozhodli o delší smlouvě, je Jihomoravský. Souhlas potvrdili dnes odpoledne. Pro cestující to znamená, že je nejméně deset let budou většinou dál vozit ČD, konkurence se na koleje dostane jen velmi obtížně. Chce se proto obrátit na Evropskou komisi. Spěch krajů má svůj důvod: od 3. prosince začnou ve vlakové dotované dopravě platit jiná pravidla, která by přikazovala krajům otevřít koleje konkurenci. S prodlouženými smlouvami se mohou takové povinnosti vyhnout. Dnes smlouvu s drahami podepsala například hejtmanka Plzeňského kraje Milada Emmerová. Kraj sice vypsál na vlaky výběrové řízení, nakonec ho ale zrušil. Nakonec uzavřel Plzeňský kraj jednu z nejdelších smluv: i s opcí mohou mít dráhy jistotu zakázky do roku 2026. Během posledního týdne odsouhlasili smlouvy radní či zastupitelé ve všech krajích.

I když většina krajů podepsala smlouvy na nejméně deset let, některé tvrdí, že vstup konkurence současné smlouvy umožňují. "Smlouva nebrání kraji v tom, aby na některé úseky vypisoval soutěže," tvrdí Jaroslav Tomík z odboru dopravy Olomouckého kraje. Nejde přitom rozhodně o malou zakázku: kraje dohromady za deset let vyplatí drahám bez jakékoliv soutěže 150 miliard korun. Podle Jiřího Schmidta ze společnosti RegioJet, která podala řadě krajů nabídky na provozování regionální dopravy, na některé kraje podají stížnosti u Evropské komise. "Asi exemplární případ je Plzeň," dodal Schmidt. Šéf Student Agency Radim Jančura, pod který RegioJet spadá, dokonce plánuje reklamní spoty kvůli sociálním demokratům. "Na deset až patnáct let se trh regionálních železnic zcela uzavře," říká Petr Kadeřávek z odborného časopisu Železniční magazín. Kraje argumentují tím, že dlouhodobé smlouvy jim umožní lepší ceny a také nákup vozidel z evropských fondů.

01. 12. 2009 Smlouva podepsána: ČD budou v Plzeňském kraji jezdit až do roku 2019

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74145-smlouva-podepsana-cd-budou-v-plzenskem-kraji-jezdit-az-do-roku-2019/>)

Hejtmanka Plzeňského kraje podepsala avizovanou desetiletou smlouvu s Českými drahami. Dopravní společnost podle ní bude až do roku 2019 zajišťovat regionální železniční dopravu v kraji. V příštím roce dostanou ČD na pokrytí ztráty zhruba půl miliardy korun, z toho 372 milionů zaplatí kraj a zbytek bude státní příspěvek. Smlouva Plzeňského kraje s Českými drahami nevzešla z výběrového řízení, ačkoli se v kraji konala soutěž na provozování regionálních vlaků na třech tratích. Vedení kraje ji zrušilo, aby stihlo podepsat smlouvu do začátku prosince. Podle dalších účastníků soutěže to ale bylo v rozporu s evropským právem.

Cestující se podle hejtmanky Emmerové mohou těšit na nová vozidla a není vyloučeno, že se v kraji nakonec v budoucnu objeví soukromý dopravce. "V podepsaném dodatku ke smlouvě jsou stanoveny jak podmínky ke zlepšení kvality vozového parku, tak ustanovení, kterými si kraj vyhrazuje právo v průběhu desetiletého přechodného období vyhlášovat na jednotlivé tratě výběrová řízení," uvedla. Podle hejtmanky se Plzeňský kraj rozhodl pro ČD a nikoli pro konkurenční RegioJet, který podal mimosoutěžní nabídku na provozování regionální dopravy, na základě dosavadních zkušeností s drahami. Rozhodnutí je podle ní podle všech právních rozborů a stanovisek v souladu s českým a evropským právem.

S tím nesouhlasí společnost Student Agency, do jejíž skupiny patří právě RegioJet. Brněnská společnost proto chce podat stížnost na kraj k Evropské komisi. Podle obchodního ředitele RegioJetu Jiřího Schmidta již komise řeší podobné stížnosti ze čtyř dalších zemí. Majitel Student Agency Radim Jančura je navíc přesvědčen o tom, že vzhledem ke stížnosti nedostanou ČD úvěr na nákup nových vlaků, banky se totiž budou bát, že dopravce přijde o krajské dotace.

České dráhy jsou v současnosti jediným železničním dopravcem, který provozuje osobní dopravu v Plzeňském kraji. Kromě regionálních vlaků vozí také rychlíky na pěti linkách, které procházejí Plzní.

01. 12. 2009 Dráhy odškodní jen zpoždění na mezinárodní trati

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=654639>)

Ač evropské nařízení zavádí od čtvrtka povinnou náhradu pro cestující za zpoždění vlaku, těch českých se netýká. Tedy pokud necestují mezinárodní linkou. Pro vnitrostátní dopravu si totiž Česká republika vymohla pětiletý odklad. V případě zpoždění mezinárodního vlaku o více než 60 minut musí dopravce vrátit cestujícímu čtvrtinu z ceny jízdenky, po dvou hodinách marného čekání už polovinu jízdného. Jak informovala ČTK, u Českých drah mohou lidé žádat o vrácení peněz u kterékoliv mezinárodní pokladny nebo poslat žádost do úřadny v Olomouci.

Odškodnění se však netýká všech případů. Lidé na něj nemají nárok ani u mezinárodních spojů v případě, že zpoždění vzniklo mimo Evropskou unii, zavinila jej stávka, počasí nebo policie a také tehdy, pokud je kompenzace nižší než čtyři eura. O odškodnění nemohou žádat ani ti, kdo o zpoždění věděli od dopravce ještě předtím, než si koupili jízdenku. Kromě pravidel o odškodňování začnou od čtvrtka platit i nová nařízení týkající se přepravy invalidů. České dráhy je musí být schopné dopravit „z každé stanice do každé stanice“. Rada malých nádraží však specifickým potřebám hendikepovaných nejsou přizpůsobena a nemají ani dostatečný personál na zajištění pomoci. Podle mluvčího Českých drah to společnost napraví tím, že postiženého dopraví autem ze zapadlé vísy do nejbližší stanice, která mu dokáže nástup do vlaku umožnit. Takový cestující ale musí svůj požadavek oznámit drahám dva dny předem.

01. 12. 2009 Otrokovice mají nový dopravní terminál

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74157-otrokovice-maji-novy-dopravni-terminal/>)

Nový terminál veřejné dopravy slouží u otrokovického nádraží. Do jediného přestupního bodu jsou tak svedeny vlaky, linkové autobusy, městská hromadná doprava a automobily, které je možné v rámci terminálu odstavit. K terminálu je přivedena také cyklostezka. Stavba stála téměř 70 milionů korun, přes 50 milionů získalo město z evropských fondů a státního rozpočtu. Prostor přednádraží, kde terminál vznikl, je nyní rozdělen na tři části. V centrální stojí nádraží, místo u jeho východu slouží jako pěší zóna poskytující cestujícím dostatek klidu a prostoru na orientaci. Její součástí je i fontána s motivem stažených závor a starých nárazníků či informační sloup se šípkami, ukazujícími vzdálenost například do Prahy, Berlína, Moskvy, Washingtonu či otrokovických partnerských měst. V další části zastavují městské a linkové autobusy, zbylý prostor zabírá parkoviště pro osobní auta.

"Je to významný okamžik pro Otrokovice. Akce v sobě zahrnuje směšování se MHD, cestujících železnice i ostatní dopravu. Je tu přivedena i cyklostezka. Každé město, které má železnici, ví, že přednádraží bývají většinou smutná místa. Tato stavba ale dodává Otrokovcím novou tvář i v tomto ohledu," řekla starostka Otrokovic Radoslava Matuszková. Dodala, že radnice si od dokončení terminálu slibuje další zlepšení dopravní situace ve městě. "Potýkali jsme se s kamionovou dopravou. Obchvat nám ze začátku hodně pomohl, po jeho zpoplatnění se však kamiony do města vrátily. Obecně platí, že až bude dobudována celá rychlostní komunikace směrem na jih, teprve poté to Otrokovice poznají v odlehčení silniční dopravy," poznamenala Matuszková.

01. 12. 2009 NTM vyhlásilo sbírku na obnovu parní lokomotivy (464.202)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74165-ntm-vyhlasil-sbirku-na-obnovu-parni-lokomotivy/>)

Parní lokomotivu 464.202 známou jako Rosnička má na koleje vrátit sbírka, kterou vyhlásilo Národní technické muzeum společně s nadací Okřídlené kolo. Lokomotiva, která patří NTM, je mimo provoz od léta, kdy jí skončila technická způsobilost kotle. Na jeho opravu a opětovné zprovoznění jsou potřeba dva miliony korun. Tendrovou lokomotivu od plzeňské Škody zatím udržovalo olomoucké depo, odkud vyrážela na nostalgické akce po celé republice. "Lokomotiva 464.202 byla vyrobena v roce 1956. Jednalo se o poslední typ parní lokomotivy určený pro Československé státní dráhy. Uzavřela tak dlouhé období provozu a výroby parních lokomotiv na území České republiky," řekl ředitel Železničního muzea NTM Jiří Střecha.

Lokomotivě se přezdívá Rosnička kvůli zelené barvě. V současnosti se může pohybovat po kolejích, ale ne vlastní silou. V čele historických vlaků v okolí Olomouce ji zatím nahradí stroj 534.0432 Kremák, avšak technické muzeum doufá, že se podaří sehnat dost peněz na opětovné zprovoznění Rosničky. "Je to synonymum pro parní jízdy v okolí Olomouce, kde přináší radost a poučení dospělým i dětem," uvedl Střecha.

Tendrové lokomotivy řady 464.2 vznikly v Plzni pouze dvě. Některé díly byly obdobné jako u nákladních lokomotiv řady 556.0 a rychlíkových strojů 498.1. Rosničky ale navazovaly na meziválečné lokomotivy řady 464.0 a podobně jako ony se objevovaly v čele osobních vlaků a rychlíků především na tratích s lehčím svrškem. Mimo jiné vozily spoje z Jihlavy – kde byly postupně obě Rosničky deponovány – do Brna a do Prahy. V roce 1961 se lokomotiva 464.202 objevila v čele zvláštního vlaku, který vezl Chruščova z Bratislavy do Marcheggu na vídeňskou schůzku s Kennedym.

Lokomotivy se postupně dostaly z jihlavského depa přes brněnské až do Olomouce. Tam byly pouhá dvě desetiletí po vzniku v letech 1974 a 1975 vyřazeny. Lokomotivu 202 dostalo do svých sbírek jako neprovozní Národní technické muzeum, stroj 464.201 se měl stát provozní muzejní lokomotivou. Nakonec ale byl kvůli technickým potížím sešrotován. Druhá lokomotiva byla v roce 1993 zprovozněna a do letošního roku se pravidelně objevovala v čele zvláštních vlaků. Způsobilost kotle jí skončila v září.

Jak přispět

Peníze do sbírky na rekonstrukci lokomotivy 464.202 je možné posílat na účet 215592525/0300 zřízený u ČSOB Přerov až do 31. prosince 2011.

02. 12. 2009 Všechny kraje mají dlouhodobé smlouvy s ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74217-vsechny-kraje-maji-dlouhodobé-smlouvy-s-cd/>)

Příštích deset let budou na regionálních vlacích v Česku jezdit takřka bezvýhradně České dráhy. Dnes se vedení železniční společnosti podařilo podepsat smlouvy se zbývajícími kraji nebo prodloužit stávající tak, aby platily až do roku 2019. S výjimkou Libereckého kraje neproběhly nikde výběrové řízení, většinou je ale v nové smlouvě možnost postupně jednotlivé trati vyjímát a pořádat na ně soutěže. Konkurenční železniční dopravci tvrdí, že ale tendry měly proběhnout. Jihomoravský hejtman Michal Hašek ovšem uvedl, že v jeho regionu nebyla alternativní nabídka pro celé území kraje jiným zájemcem předložena. Společnost RegioJet, která patří podnikateli Radimu Jančurovi, spustila po podepsání smluv avizovanou reklamní kampaň zaměřenou proti hejtmanům a jejich mateřské politické straně ČSSD.

"Pan Hašek lže. Jihomoravský kraj nás vyzval, ať předložíme nabídku pouze na určité tratě, které si navíc sám vybral. Naše požadovaná dotace byla přitom nižší než u Českých drah. Kdyby po nás chtěl nabídku na celé území kraje, tak bychom to udělali," uvedl majitel konkurenční dopravní společnosti Student Agency Radim Jančura. ČD s kraji podepsaly smlouvy do dnešního dne, a proto se nemusí řídit evropskou směrnicí, která začne platit zítra. Ta mění pravidla pro dotace na veřejnou dopravu.

ČD dostanou příští rok osm miliard

Ceny zakázek většinou nejsou známy, podle vedení Českých drah zaplatí kraje v příštím roce celkem osm miliard korun. Jde o nižší částku než letos, kdy jsou náklady asi o 200 milionů vyšší. Z celkové částky, kterou si nárokuje dopravce, nezaplatí vše kraje. Podle nové legislativy jim přispěje stát, v roce 2010 přidá 2,7 miliardy.

Z peněz, které dráhy dostanou, by chtěly zaplatit obnovu vozového parku. "My počítáme, že do kolejových vozidel by se mělo během deseti let investovat dvacet miliard," uvedl náměstek generálního ředitele ČD Antonín Blažek.

Jančurova kampaň začíná

Výběrové řízení pro provozovatele regionálních vlaků chtěla původně vypsát většina krajů. Například Plzeňský kraj tendr skutečně otevřel, později jej ale zrušil a podepsal desetiletou smlouvu s Českými drahami. Jančura kvůli tomu zvažuje podání žalob k českým soudům a podnětů k antimonopolnímu úřadu, se stížností se chce obrátit také na Evropskou komisi. "Tyto podněty nejsou žaloby na ušlý zisk, jsou to podněty na to, aby Evropská komise zrušila smlouvy s Českými drahami ve všech krajích," uvedl Radim Jančura. Pokud by stížnost uspěla, doufá podnikatel, že se Českým drahám nepodaří dostat úvěry na nákup nových vozidel.

Jančura se také nedlouho před volbami do Poslanecké sněmovny rozhodl zaplatit reklamní kampaň proti ČSSD. Její podoba již je k vidění ve flashovém pruhu na webu Jančurových dopravních firem Railjet a Student Agency. Zabývá se kritikou krajů, hejtmanů z ČSSD a Českých drah a na dalších místech by se měla objevit ve čtvrtek. Podnikatel hodlá zaplatit kampaň z peněz, které měl připraveny na provoz vlaků.

02. 12. 2009 Monopol ČD za miliardy má jednu trhlinu, je to Viamont

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=654702>)

Firma Viamont, kterou v minulosti spoluvlastnil bývalý ministr dopravy Aleš Řebíček, jako jediná narušila monopolní postavení Českých drah v krajích. Vedení Karlovarského kraje totiž Viamontu jako jedinému soukromému dopravci v Česku dalo až do roku 2019 možnost jezdit na tratích mezi Sokolovem a Kraslicemi a mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi. "Je to jediný případ, kdy se podařilo narušit monopol Českých drah," řekl deníku Aktuálně.cz Jiří Mužík, šéf Sdružení železničních společností, jehož je Viamont členem. Další soukromí dopravci jezdí podle něj na tratích, které České dráhy nechtěly.

Jediný férový kraj

Podle majitele Student Agency Radima Jančury je Karlovarský kraj jediný, kdo už v roce 2005 vypsal soutěže na provozování tratí. "Je to opravdu jediný kraj, kde se o dopravu soutěžilo," uvedl. "Dneškem končí boj, začíná právní bitva," dodal. Ale ani úspěch Viamontu, který od kraje dostane na příští rok 57,7 milionů korun, soukromé železniční dopravce neuchlácholil. Dopravci totiž zvažují, že se přidají k majiteli Student Agency, který si chce kvůli postupu krajů a smlouvám s Českými drahami stěžovat u Evropské komise v Bruselu. "Počkáme si na to, až budeme mít všechny smlouvy, chceme je důkladně prostudovat. Je ale pravděpodobné, že si stěžovat budeme," řekl Mužík. Podle něj se kraje připravily o výraznou úsporu peněz. "Všude, kde se výběrové řízení konalo, dosáhly kraje až o 20 procent nižších cen za dopravu, než jsou požadavky ČD," řekl. České dráhy dnes oznámily, že už uzavřely smlouvy se všemi kraji. Kraje tak zaplatí za krajskou dopravu příští rok osm miliard korun, z toho 2,7 miliardy přispěje krajským rozpočtům stát. Letos kraje zaplatily regionální vlaky 8,2 miliardy korun. Méně peněz kraje vynaloží také proto, že vlaky Českých drah najedou méně kilometrů, některé spoje byly zrušeny.

Jsou to hlouposti

Dnes navíc pokračují ostré výměny názorů mezi Jančurou, Českými drahami a hejtmany. Šéf Českých drah Petr Žaluda dnes uvedl, že Jančura se Student Agency nikdy vlaky provozovat nechtěl. A jihomoravský hejtmán Michal Hašek už pohrozil, že v případě útoku na rozhodnutí kraje o smlouvě s Českými drahami použije právní kroky. "Je to hloupost. Kdyby to tak bylo, tak bychom nezakládali firmu na provozování železnice. Měli jsme připravené i harmogramy a plány pro krajské politiky," řekl Aktuálně.cz Jančura.

Ten nyní zvažuje, jak si bude stěžovat do Bruselu. Jediným krajem, který se stížnosti vyhne, je kraj Karlovarský. „Buď si budeme stěžovat na postup každého kraje zvlášť nebo pošleme jednu stížnost," řekl Jančura. Ten si bude stěžovat také na Ministerstvo dopravy, které neotevřelo přes původní sliby trh s rychlíkovými spoji. „Ještě není rozhodnuto, zda pošleme do Bruselu jednu velkou stížnost nebo si budeme stěžovat samostatně," uvedl Jančura.

02. 12. 2009 Pendolino přitáhlo nové cestující, přesto prodělává

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74228-pendolino-pritahlo-nove-cestujici-presto-prodelava/>)

Na konci prosince 2004 se první cestující svezli soupravou pendolino, které zahájilo zkušební provoz na trati Praha – Děčín. Projekt rychlovlaků přizpůsobených českým podmínkám od začátku provázely technické problémy, na počátku roku 2006 kvůli nim byly vlaky na čas zcela odstaveny. Pravidelný provoz dráhy zahájily v prosinci 2005, do zahraničí svezlo pendolino první cestující o další rok později. V současnosti jezdí pendolina především mezi Prahou a Ostravou, třikrát denně potom jedou na lince Praha – Brno – Bratislava/Vídeň. Původním záměrem ČD ale bylo jezdit na lince Berlín – Praha – Vídeň. Podle vedení drah rychlovlaky vykazují ročně půlmiliardovou ztrátu, především kvůli odpisům a dluhům z 90. let.

Elektrická jednotka, kterou úředníci evidují jako řadu 680, je jediná jednotka s naklápěcími skříněmi v provozu Českých drah. Tento náklápěcí systém je označován jako pendolino a podle něj dostal přezdívkou celý vlak. České dráhy objednaly původně celkem deset jednotek u konsorcia firem ČKD, Siemens a Fiat. Po krachu ČKD a odstoupení Siemensu z projektu bylo s výrazným zpožděním dodáno sedm jednotek, které vyrobil Alstom (dříve Fiat).

Pendolino se objevilo v Česku

První jednotka dorazila do Česka v červnu 2003 a poté následovala série testů na zkušebním železničním okruhu v Cerhenicích. Od 23. prosince 2004 byla nasazena ve zkušebním provozu na trati Praha-Děčín. Na pravidelný spoj Praha-Ostrava a Praha-Břeclav byla pendolina zařazena až

od 11. prosince 2005. Od prosince 2006 byly spoje prodlouženy do Vídně a Bratislavy. Vlaky SC Pendolino v první i druhé třídě mají sedadla v tzv. "leteckém" uspořádání za sebou, klimatizaci a digitální informační systém. Zásuvky pro notebook mají k dispozici cestující pouze v první třídě, pro ně jsou navíc připraveny nadstandardní služby – občerstvení v ceně jízdenky, denní tisk a audiosystém.

Pendolino tíží historické dluhy, dodávka nových lokomotiv vážne

Podle generálního ředitele ČD Petra Žaludy je samotný provoz pendolin několik milionů v zisku, vlaky jsou prý ve srovnání s Rakouskem a Německem nadprůměrně obsazeny. Na klíčové trase z Prahy do Ostravy jezdí pendolina ze 62 procent plná. Za účetní ztrátou jsou odpisy, úroky z úvěrů a také malý počet souprav a jejich nízká kapacita. Mezinárodní nasazení rychlovlaků se drahám nedaří. Letos v polovině prosince je stáhnou po třech letech z Bratislavy a omezí jejich provoz do Vídně. Jednotky nejezdí ani do Německa, jak bylo původně plánováno. K pokrytí dlouhých tratí mělo drahám pomoci také dvacet nových vysokorychlostních lokomotiv od společnosti Škoda Transportation. První měly být nasazeny již koncem letošního roku, dodávka však nabrala zhruba roční zpoždění. Důvodem prý je řada technických podmínek na plnění mezinárodních norem. Dráhy tak mají pouze sedm pendolin, jejichž pořízení vyšlo na 4,3 miliardy korun. Původně za tuto cenu mělo být deset jednotek, miliardu ale dráhy utopily na zálohách ve zkrachovalé ČKD. "Ztráta jedné miliardy se stále odráží v ekonomice pendolin," uvedli zástupci drah.

Pendolina pojedou do Bratislavy a z Třince do Žiliny

Příští rok dráhy plánují návrat pendolin do Bratislavy a protažení jejich trasy z Třince do Žiliny. Pendolina jezdí na rozdíl od běžných rychlíků bez státní dotace, dráhy chtějí o nějaké formě podpory se státem jednat. Pendolina jsou nejmodernější vlaky na české železnici a dráhy je považují za svou výkladní skříň. Denně ujedou tyto nejvytíženější vlaky 6700 kilometrů, v neděli 7400 kilometrů. Jednotce pendolino patří také český železniční rychlostní rekord, při zkušební jízdě 18. listopadu 2004 dosáhla rychlosti 237 kilometrů v hodině.

Pendolino za svůj název nemůže

Jednotky řady 680 se díky přezdívce pendolino dočkaly i řady dalších označení souvisejících vesměs s anatomii. Jako pendolino se ovšem označují i soupravy, které jezdí v Itálii, Španělsku, Německu nebo Chorvatsku. Systém pendolino umožňuje vlaku naklápět skříň tak, aby vyrovnal odstředivé síly v obloucích a mohl je projíždět rychleji než běžné vlaky. První pendolino vyvinul Fiat již v 60. letech. České soupravy jsou jedním z vrcholů druhé generace, designově a technicky vychází z italského typu ETR470. V současné době již Alstom vyrábí další generaci pendolin. V Česku se objevují také dieselová pendolina, která patří Německým drahám. Ty koupily tyto dvouvozové jednotky pro provoz rychlých regionálních vlaků na neelektrizovaných tratích. Fiat/Alstom pro ně dodal naklápěcí systém, samotné vlaky jsou ale dílem Bombardieru. Jednotky řady 610 a 612 jsou k vidění na linkách Cheb – Norimberk a Liberec – Drážďany.

Dějiny českého pendolina

1995 – u ČKD, Siemensu a Fiatu objednaly České dráhy deset vlaků s naklápěcím systémem pendolino s termínem dodání v roce 2000

1998 – prodloužen termín dodávky, zvýšení ceny

2000 – krach ČKD, odstoupení Siemensu z projektu, snížení počtu jednotek na sedm za cenu 4,4 miliardy korun

2003 – výrobce (nově pod názvem Alstom) dodal drahám první pendolino, ČD počítaly s jeho pravidelným provozem od prosince 2003, později od prosince 2004

2004

- nepodařilo se vyřešit problémy se zpětnými rušivými proudy, pendolino tak mohlo pouze na trať Praha – Děčín

- od 23. 12. zkušební jízdy s cestujícími na rychlících 772 a 777

- při testech vytvořilo pendolino nový český železniční rychlostní rekord 237 km/h

2005

- ke konci listopadu schválil Drážní úřad po úpravě norem pendolino k provozu na většině tratí, poté začal zkušební provoz na rychlících Praha – Brno

- od 11. 12. byl zahájen pravidelný provoz na lince Praha – Ostrava jako SC Pendolino, jednotky jezdily také na dvou párech vlaků z Prahy do Břeclavi, na lince Praha – Vídeň jezdily až do prosince 2006 náhradní soupravy

2006

- v lednu se porouchalo všech sedm jednotek, výrobce je během měsíce zprovoznil, ČD musely zatím sestavit náhradní soupravy a zrušit příplatek

- během roku byly jednotky schváleny k provozu v Rakousku a na Slovensku, v prosinci začala pendolina jezdit na linkách Praha – Vídeň a Praha – Bratislava

2009

- zástupci Českých drah připustili, že je pendolino prodělečné

- v prosinci byla zrušena linka Praha – Bratislava a jeden pár spojů Praha – Vídeň

Co lidem vadí na pendolinu

Cestující si v jednotkách ř. 680 občas stěžují na nepohodlí. Především jde o:

- málo místa pro nohy, a to i v první třídě

- špatně vyřešené úložné prostory na zavazadla

- chybějící zásuvky ve druhé třídě.

Navzdory tomu pendolino především na lince Praha – Ostrava přilákalo nové cestující, kteří dříve neměli zájem o cestování vlakem.

02. 12. 2009 Desetileté smlouvy představují minimálně 20 miliard do obnovy vozidel

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3649/>)

Českou železnici čekají díky dlouhodobým smlouvám s objednateli zásadní změny. Z evropských fondů mohou České dráhy získat až 4 miliardy korun a spolu s komerčním financováním a vlastními zdroji Českých drah to bude znamenat razantní modernizaci vozového parku ve všech regionech.

Uzavření desetiletých smluv je nutnou podmínkou k tomu, aby kraje mohly čerpat od státu příspěvek na regionální spoje ve výši 2,7 miliardy ročně, a cestující tak získali jistotu zachování rozsahu dopravní obslužnosti a výrazně vyššího komfortu cestování. „České dráhy uvítaly dohodu státu a krajů na vytvoření modelu dofinancování regionální dopravy. V případě, že kraje uzavřou s Českými drahami tyto dlouhodobé smlouvy, mohou využít nabídky ČD, které se zavázaly veškeré finanční prostředky z odpisů a realizovaného zisku reinvestovat do nákupu a modernizace vozidel. Nejedná se přitom o malou částku, jde o téměř 11 miliard korun,“ říká náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Antonín Blažek. Kromě toho se České dráhy zavázaly k úsporám v řádu stovek milionů korun (v roce 2010 to bude 700 milionů Kč).

Desetileté smlouvy = 4 mld. z fondů EU + 11 mld. z odpisů a zisku ČD + další miliardy z vlastních prostředků ČD a z komerčních zdrojů (v roce 2010 chce dopravce takto investovat cca 4,5 mld. Kč) = do obnovy vozidel půjde minimálně 20 mld. Kč.

„České dráhy nabídly krajům zajištění základní dopravní obslužnosti v rozsahu 81,5 milionu vlakových kilometrů. Za to nám kraje v příštím roce zaplatí 7,974 miliardy korun (z toho 2,7 mld. je příspěvek státu). Za celých deset let lze tedy odhadnout, že kraje zaplatí za zajištění vlakové dopravy cca 80 miliard korun,“ uzavírá náměstek Blažek.

02. 12. 2009 O víkendu pojedou v Praze Mikulášské parní vlaky (5. a 6. prosince 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3650/>)

Na tuto sobotu a neděli 5. a 6. prosince jsou v Praze připraveny tradiční Mikulášské parní vlaky Českých drah. Souprava sestavená z historické parní lokomotivy „Čtyřkolák“ a vozů 3. třídy bude po oba dva dny vyjíždět ze stanice Praha-Braník a postupně svezde cestující na hlavní nádraží, do Davle nebo do Radotína. Na sobotu je navíc připravena večerní jízda noční osvětlenou Prahou po tzv. „Pražském Semmeringu“. Během jízdy projde vlakem Mikuláš s čertem. Vyvrcholením sobotních mikulášských oslav bude ohňostroj na branickém nádraží v 19:15 hod.

Soupravu sestavenou z historických osobních vozů 3. třídy a bufetového vozu poveze parní lokomotiva „Čtyřkolák“ (434.2186). Pro zájemce je přichystán pamětní list, razítka a pohled. Za jednu

jízdu zaplatí dospělí cestující 160 korun, děti od 6 do 15 let 80 korun. V prodeji jsou také místenky za 20 korun. Děti do 6 let cestují vlaky zdarma bez nároku na místo (místenku). Jízdenky a místenky je možné pořídit v předprodeji v železniční stanici Praha-Braník denně od 7 do 18 hodin (tel. do pokladny 972 228 853).

„Rodiče s dětmi si mohou vybrat z několika jízd. Sobotní vlaky vyrazí po okružní trase přes významná pražská nádraží, do Davle a večer také po tzv. Pražském Semmeringu na Zličín. V neděli pojedou vlaky po stejných trasách, jen s tím, že večerní vlak na Zličín nepojede,“ uvádí Petr Pavlík, dozorčí provozu v železniční stanici Praha-Vršovice, který parní jízdy spoluorganizuje. „Parními vlaky bude procházet Mikuláš se svou družinou. Hodné děti dostanou od Mikuláše malý dárek, pro zlobivé má čert připraveno uhlí z lokomotivy. Pro velký zájem byly sobotní jízdy posíleny o další tři vozy, včetně večerní jízdy s ohňostrojem, který začne ve čtvrt na osm večer na branickém nádraží.“

Mikulášský vlak Praha-Braník – Praha Libeň a zpět (5. a 6. prosince 2009)

odjezd	žel. stanice
9:40	Praha-Braník
9:47	Praha-Krč
9:56	Praha-Vršovice
10:04	Praha hl.n.
10:14 – 10:19	Praha-Libeň
10:45	Praha-Krč
10:51	Praha-Braník

Mikulášský vlak Praha-Braník – Davle a zpět (5. a 6. prosince 2009)

tam	žel. stanice	zpět
11:30	Praha-Braník	13:32
11:45	Praha-Zbraslav	13:20
11:58	Vrané nad Vltavou	13:08
12:10	Davle	12:52

Mikulášský vlak Praha-Braník – Praha-Vršovice – Praha-Radotín (5. a 6. prosince 2009)

odjezd	žel. stanice
14:08	Praha-Braník
14:17	Praha-Krč
14:26	Praha-Vršovice
14:37	Praha-Smíchov
14:50 – 15:05	Praha-Radotín
15:30	Praha-Krč
15:36	Praha-Braník

Mikulášský vlak Praha-Braník – Praha-Zličín a zpět (jen 5. prosince)

tam	žel. stanice	zpět
16:30	Praha-Braník	19:06
16:39	Praha-Krč	19:00
17:00	Praha-Vršovice	18:49
17:18	Praha-Smíchov severní nástupiště	18:31
17:45	Praha-Zličín	18:05

Jízdné v Mikulášských vlacích (5. – 6. prosince 2009)

- jedna jízda (dospělí) 160 Kč
- jedna jízda (děti 6 – 15 let) 80 Kč
- děti do 6 let (bez nároku na místo) zdarma

- místenka

20 Kč

Bližší informace o Mikulášských jízdách poskytnou zaměstnanci železniční stanice Praha-Braník na telefonu 972 228 855 nebo Praha-Vršovice 972 228 101.

02. 12. 2009 Za pět let svezla česká Pendolina víc než 4 miliony lidí

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3669/>)

V prosinci před pěti lety poprvé vyjely na české koleje jednotky Pendolino. Zkušební provoz s cestujícími probíhal na trati Praha Masarykovo nádraží – Děčín. Velice brzy se Pendolina stala synonymem komfortu a rychlosti. Vlaky za pět let využilo víc jak 4 miliony cestujících. Denně ujedou téměř 6 000 km a za 5 let provozu najela s cestujícími 8,7 milionů km. Největší zájem o spojení našimi nejrychlejšími vlaky je na tzv. severní trase mezi Prahou a Ostravou, kde je průměrné obsazení Pendolin 62 %. Na svůj provoz si Pendolina vydělají.

Historie nákupu Pendolin

O nákupu vlaků s naklápací skříní bylo rozhodnuto státem v 1. polovině 90. let, kdy se vláda rozhodla, že nebude stavět nové železniční tratě, ale pouze zmodernizuje ty stávající. Jízdní vlastnosti nových souprav měly být využity v úsecích s oblouky. „Původně vyvíjelo jednotky pro České dráhy konsorcium ČKD – Siemens – Fiat, kterému dráhy vyplatily na zálohách 1 miliardu korun. Po krachu ČKD však byly tyto peníze ztraceny a zbývající 3,3 miliardy ČD následně použily pro nákup alespoň sedmi Pendolin,“ vysvětluje historii nákupu jednotek současný generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. „V té době byla Pendolina dodávána také do Itálie, Švýcarska, Finska, Španělska a Portugalska. Technologie naklápení a podvozky firmy Fiat byly montovány pod německé naklápací vlaky ICE-T a používají se i ve Velké Británii.“ Již tehdy bylo jasné, že 7 vlaků nepostačuje na zajištění provozu linky Berlín – Praha – Vídeň, o které byly podepsány v polovině 90. let mezivládní memoranda. Vlaky byly po dodání nasazeny primárně ve vnitrostátní dálkové přepravě, aktuálně zajíždějí i na Slovensko a do Rakouska. „Na trase Praha – Ostrava se Pendolino stalo fenoménem a přineslo nám o 35 % více cestujících. Snažíme se maximalizovat výnosy z provozu sedmi vlaků, za které dráhy kdysi zaplatily tolik, co za 10. Jednáme i se zahraničními partnery o podobě nasazení Pendolin v dalších letech. Prioritou je pro nás rychlé spojení Prahy s Ostravskem, Brnem, Vídní a Bratislavou,“ dodává Petr Žaluda.

Ekonomika Pendolin – provoz generuje zisk

Ztráta 1 miliardy způsobená krachem ČKD v 90. letech se bohužel stále odráží v ekonomice Pendolin. K tomuto neexistuje jiná varianta řešení a miliarda utopená v ČKD a splátky za úvěry jsou daní za tehdy přijatá rozhodnutí o zadání zakázky a pořízení rychlovlaků. Stávající management Českých drah činí maximum pro efektivní provoz vlaků. Ten je sám o sobě ziskový v řádu milionů Kč ročně. Ztrátu však vytváří odpisy a úroky z úvěrů. Za první tři čtvrtletí je to cca 300 milionů Kč. V případě, že by bylo před lety za 4,3 miliardy nakoupeno plánovaných 10 jednotek a vlaky by jezdily na původně zamýšlené trase Vídeň – Praha – Berlín, negeneroval by jejich provoz žádnou ztrátu a vlaky by na sebe vydělaly.

Technické parametry Pendolin

Pendolino je třísystémová elektrická jednotka s naklápací skříní s maximální rychlostí 230 kilometrů za hodinu (na českých kolejích však smít jet maximálně 160 kilometrů za hodinu) a výkonem 4 000 kW. Ve vlaku jsou dva vozy první třídy, jeden vůz druhé třídy s bistro a čtyři vozy druhé třídy. Celková kapacita soupravy je 331 míst k sezení a dvě místa pro vozíčkáře. Vlak měří 184,4 metru. Pendolina zajišťují spoje pod produktovou značkou SuperCity Pendolino. Nejvytíženější jsou Pendolina na trase Praha – Ostrava, ale vlaky zajíždějí také do Brna a dál do Vídně.

Průměrná obsazenost dálkových spojů v Německu a Rakousku je 40 – 45 %.

02. 12. 2009 České dráhy plánují tažení na bezdomovce

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-39302890-ceske-drahy-planuji-tazeni-na-bezdomovce>)

Z velkých nádraží mají zmizet bezdomovci, najatí strážníci mají hlídat až dvě stovky nádraží. České dráhy chystají obří tendr na ostrahu svých nádraží. Podle informací HN chtějí nechat hlídat zhruba dvě stovky objektů. Projekt se rozběhne v příštím roce. Dráhy se chystají vyhánět bezdomovce a vandaly, ročně na budovách a vlcích způsobují škodu převyšující 20 milionů korun. Ostraha se bude týkat jak samotných budov nádraží, tak technických dep. "Ochranku chceme dát na velká

nádraží a železniční uzly. Například do Prahy, Brna či Plzně. Výběr teprve upřesňujeme," popisuje mluvčí Českých drah Radek Joklík. Už nyní dráhy posílí ostrahu vybraných nádraží. A to kvůli bezdomovcům, kteří se tam na zimu stahují. "Kazí image Českých drah a obtěžují cestující," popisuje Joklík.

Dráhy jako štedrá kasa

České dráhy jsou často kritizovány za sporné milionové výdaje. Příkladem může být vydávání časopisů, které pro ně za desítky milionů zajišťuje společnost Grand princ nebo náklady na marketing. Jen od února do června 2008 to dráhy stálo 175 milionů korun. Podle drah bude kritériem výběru ostrahy zejména to, aby nebyla dražší než samotná oprava škod, které vandalové napáchají. „Zatím nedokážeme říci, kolik nás bude projekt ostrahy stát," říká mluvčí. Ze standardních cen bezpečnostních agentur vyplývá, že 5 strážných na 24hodinovou službu vyjde měsíčně na zhruba 350 tisíc korun. Dráhy zatím nevědí, jestli projekt rozdrobí nebo ho pojmu jako jeden celek. Chtějí ho ale organizovat samy, bez externích poradců. Na problémy s bezdomovci na nádražích upozornila před časem Česká televize. Například v Táboře, kde má agentura také hlídat, je policie na povaleče krátká. "Běžnému člověku můžete uložit blokovou pokutu, tomuto člověku nemůžete prakticky nic," okomentoval situaci pro ČT velitel tamní městské policie Petr Svoboda.

Taxi pro ČD

Kromě ostrahy chystají dráhy na příští rok i "své" taxíky, které mají rovněž zlepšit pověst drah. Stejně jako strážníci ochranky budou stát taxíky u velkých nádraží, jako je Praha, Brno či Ostrava. Která firma v tendru zvítězí, dostane od drah vyhrazená stání a propagaci na nádražích a ve vlacích. Počty potenciálních klientů taxislužby na zmíněných nádražích se odhadují na tisíce denně. Vítězná taxislužba, případně firma pro smluvní přepravu osob, bude muset jezdit za garantovanou cenu. "Výběrové řízení bude mimo jiné určitě řešit právě exkluzivitu pro vítěze, který bude moci parkovat na pozemcích Českých drah a nabírat cestující. Cena služeb vzejde právě z daného výběrového řízení," potvrdila mluvčí drah Kateřina Šubová. Podle ní zatím není znám termín začátku ani ukončení tendru.

03. 12. 2009 Ministerstvo dopravy uzavřelo desetiletou smlouvu s Českými drahami o provozu na rychlíkových tratích

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_3_12_2009_2.htm)

Ministr dopravy Gustáv Slamečka s generálním ředitelem Českých drah Petrem Žaludou včera večer podepsali smlouvu týkající se provozu na rychlíkových tratích v příštích deseti letech. „Jsem velmi rád, že se ve smlouvě podařilo zakotvit můj dříve deklarovaný zájem otevřít v následujících letech až 75 procent trhu a dát v soutěžích šanci soukromým přepravcům," komentoval uzavření smlouvy ministr dopravy Gustáv Slamečka.

Smlouva nabyde účinnosti 1. ledna 2010 a bude trvat do konce platnosti jízdního řádu pro sezónu 2018/2019, tedy do počátku prosince 2019. Ministerstvo dopravy u Českých drah objednalo přepravu v rozsahu zhruba o 3 procenta nižším, než v sezóně 2008/2009, přičemž ke škrtnutím spojů došlo zejména v okrajových obdobích víkendových dnů. „Škrty jsou po síti rozmístěny poměrně rovnoměrně, rozhodně nelze říci, že by se koncentrovaly na jednu nebo několik málo tratí. Na perspektivních relacích pak dokonce došlo k mírnému posílení rozsahu objednaných přeprav," dodává ministr dopravy Gustáv Slamečka.

Za objednané přepravy Ministerstvo dopravy Českým drahám v roce 2010 zaplatí 4,005 mld. Kč s tím, že pro další roky se uplatní inflační koeficient. Na rozsah přeprav poskytovaný Českými drahami a tím i na výši platby pak samozřejmě bude mít vliv již výše zmíněné otevírání trhu, pro které v uzavřené smlouvě existují jasná pravidla. Ministerstvo podle smlouvy může během deseti let její účinnosti otevřít pro soutěžní výběr přepravce až 75 procent trhu, přičemž v jednotlivých letech může být otevřeno maximálně 15 procent původního rozsahu trhu. Platí i další ministrem dopravy dříve zmíněný princip, že soutěжены budou logicky ucelené soubory linek, které vítězi soutěže – ať už Českým drahám nebo soukromému přepravci – umožní efektivní provoz.

„Desetiletou smlouvu jsme mohli uzavřít poté, co česká vláda schválila podmínky dlouhodobého financování dálkové přepravy. Po mnoha letech schvalování financování železnice z roku na rok se tak Česká republika konečně dočkala jasného dlouhodobého modelu financování nejen dálkových, ale i regionálních tratí," uzavírá ministr dopravy Gustáv Slamečka.

03. 12. 2009 České dráhy prodají většinu nemovitostí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodaji-vetsinu-nemovitosti-ffx-/eko-doprava.asp?c=A091203_161216_eko-doprava_fih)

České dráhy se zbaví většiny objektů, které nepotřebují k dopravě. Na prodej bude 6500 z celkem osmi tisíc objektů, většinou jde o stará skladiště, strážní budky, nebo rekreační objekty. Prodej má během příštích let vynést přes miliardu korun. "Prodáváme objekty, které nepotřebujeme ke své činnosti a zatěžují nás," řekl iDNES.cz mluvčí Petr Šťáhlavský. Nepotřebné nemovitosti dráhy prý prodávají nepřetržitě už od svého vzniku. Každý měsíc dozorčí rada na své schůzi projednává balík prodejů těchto objektů, a jednotlivci, firmy či obce od nich nadbytečné nemovitosti kupují. "V objektech jsou například různá nevyužívaná skladiště, boudy, apod., nelze si pod tím představovat nádraží," dodal Šťáhlavský.

K prodeji je podle ČTK určeno například asi 470 bytových domů, administrativních budov v centrech krajských měst nebo průmyslových nemovitostí v nádražních areálech. Většinu položek ale tvoří drobné pozemky či budovy, jako jsou nádražní boudy, nevyužívaná skladiště nebo nákladové rampy. Má jít vesměs o zanedbané stavby bez větší hodnoty. Dráhy si chtějí ponechat jen budovy, které bezprostředně souvisejí s provozem vlaků. V majetku podniku tak zůstane všech 991 nádraží. I ty však projdou velkou proměnou, především za peníze z prodeje ostatního majetku.

03. 12. 2009 Železniční přejezd v Bezděčíně je doplněn závorami

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/pzz-bezdecin.html>)

Železniční přejezd v Bezděčíně na Mladoboleslavsku v km 25,852 trati Nymburk – Rumburk v traťovém úseku Dobrovice – Mladá Boleslav je nově dovybaven závorami. Původní přejezdové zabezpečovací zařízení bez závor bylo nahrazeno novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu PZZ-RE se čtyřbřevnovými závorami s automatickým ovládním jízdou vlaku prostřednictvím počítačů náprav. Investorem stavby Rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na trati Nymburk – Rumburk je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace.

Její generální ředitel Ing. Jan Komárek při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: "Zvyšování bezpečnosti na přejezdech je jednou z priorit SŽDC. Od roku 2004 je Státním fondem dopravní infrastruktury garantováno a každoročně investováno přibližně 150 milionů korun do rekonstrukcí a modernizací přejezdových zabezpečovacích zařízení na přejezdech nejméně frekventovanějších pozemních komunikací. Další rekonstrukce zabezpečovacích zařízení na přejezdech, a v nejlepším případě výstavby mimoúrovňových křížení, realizujeme v rámci hlavních koridorových staveb."

Kontroly stavu přejezdového zabezpečovacího zařízení jsou umístěny v dopravní kanceláři železniční stanice Mladá Boleslav hlavní nádraží na nové ovládací a kontrolní desce přejezdů. Technologická část přejezdového zabezpečovacího zařízení PZZ-RE včetně výstroje počítačů náprav, diagnostiky, přenosového a sdělovacího zařízení je umístěna v novém releovém domku u přejezdu. V rámci stavby byl položen závislostní kabel přejezdového zabezpečovacího zařízení do dopravní kanceláře železniční stanice Mladá Boleslav hl. n. a kabely k jednotlivým výstražníkům a k počítačím bodům počítačů náprav. Součástí nového přejezdového zabezpečovacího zařízení je dále dálkově ovládaná zvuková signalizace pro nevidomé.

"Jedná se o velmi bezpečný a spolehlivý systém, který je automaticky ovládaný jízdou vlaku. Je možné jej navázat na všechny typy staničních i traťových zabezpečovacích zařízení, což je pro plynulý provoz velmi důležité," říká generální ředitel společnosti AŽD Praha Ing. Zdeněk Chrdle.

Náklady na rekonstrukci přejezdu v Bezděčíně na trati Nymburk – Rumburk představují částku 10 498 528. Realizace proběhla v listopadu 2009.

04. 12. 2009 Dráhy koupí 15 nových vlaků City Elephant, nasadí je do Prahy a okolí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupi-15-novych-vlaků-city-elefant-nasadi-je-do-prahy-a-okoli-ph4-/eko-doprava.asp?c=A091204_125829_eko-doprava_fih)

Cestující z Prahy a okolí budou od příštího léta cestovat vlakem o něco pohodlněji. České dráhy koupí za 3,3 miliardy patnáct nových klimatizovaných pantografů City Elephant, které budou jezdit na vybraných tratích ve Středních Čechách. Od příštího léta do prosince roku 2011 je bude dodávat společnost Škoda Vagonka. Řekl to mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Stroje s maximální rychlostí 140 km/h jsou podle odborníků v některých ohledech lepší než pendolina.

Oproti starým pantografům mají vlaky City Elefant mnoho výhod. Jsou dvoupatrové a nízkopodlažní. Celkově jsou modernější, komfortnější, vybavené klimatizací (nejdou otevírat okna) a při jízdě nejsou slyšet. České dráhy nakupují nové vlaky v rámci dlouhodobé obnovy svého vozového parku. "Prakticky nahradí všechny staré pantografy v Praze a ve Středočeském kraji. Nové soupravy vyjedou také na Ostravsku a budou zajišťovat i do dalších regionů Čech a Moravy," uvedl mluvčí drah. Moderní nízkopodlažní pantografy City Elefant provozují dráhy už několik let, do léta příštího roku jich budou mít z předchozích zakázek za 13 miliard korun celkem 60. Po ukončení aktuálně uzavřeného kontraktu jich bude 75.

Zastaralý vozový park patří k největším problémům Českých drah. K nejstarším patří právě pražské pantografy, z nichž řada z nich pamatuje 60. léta. Zakázka byla podle drah zadána bez uveřejnění podle zákona o veřejných zakázkách z důvodu sjednocení vozidlového parku, zachování kompatibility s provozovanými soupravami, zajištění jednotnosti při údržbě a zamezení různorodosti v oblasti náhradních dílů. "To umožňuje maximálně snížit náklady na provoz a údržbu nových vlaků a zajistit jejich maximální provozní využití," tvrdí železniční dopravce.

Kde jezdí City Elefant?

Moderní soupravy CityElefant zajišťují příměstskou dopravu v Praze a ve Středočeském kraji, jezdí na vybraných linkách v Moravskoslezském kraji mezi Opavou, Ostravou a Českým Těšínem a zajišťují i do dalších krajů, např. na lince Praha – Ústí nad Labem na Ústecko nebo Praha – Pardubice do Pardubického kraje.

04. 12. 2009 České dráhy plánují opět za rok posílat pendolina do Bratislavy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74475-ceske-drahy-planuji-opet-za-rok-posilat-pendolina-do-bratislavy/>)

České dráhy chtějí od prosince příštího roku opět nasadit pendolina mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Ty budou přitom na této trati po třech letech provozu od letošního 15. prosince zrušeny. Podle ředitele marketingu osobní dopavy Českých drah Aleše Ondrúje už začala jednání se slovenskou stranou. Právě už při pořizování souprav pendolino dráhy počítaly s jejich využitím na dlouhých mezinárodních tratích. "Pendolina nyní jezdí do Vídně. Se slovenskou stranou jednáme, aby se spojení do Bratislavy obnovilo od prosince 2010. V jednání je nový model jízdního řádu. Ten současný respektuje určité provozní požadavky slovenské strany. Ukazuje se ale, že asi budou přehodnoceny," řekl Ondrůj. ČD naopak oznámily, že od zavedení nového jízdního řádu v polovině prosince o dva páry spojů posílí spojení pendolinem mezi Ostravou a Prahou. To podle Ondrúje ale nesouvisí s nedostatečným mezinárodním využitím moderních souprav.

Nové spoje pendolina nahradí dosavadní pomalejší vlaky IC Manažer a Leoš Janáček. Rychlovlaky budou jezdit přibližně ve dvojhodinovém intervalu. Podle Ondrúje tento krok vedení ČD souvisí výhradně se zájmem cestujících o dopravu pendolinem. Další změnou, kterou podle Ondrúje uvítají především cestující z Karvinska a Frýdecko-Místicka, je od 15. prosince pondělní ranní spojení vlakem SC Pendolino z Třince přes Český Těšín a Karvinou do Prahy. Novinky dráhy chystají i pro cestující, kteří využívají vlak na přepravu mezi českými a polskými městy. Například od ledna vyjedou nové přímé vlaky z Bohumína do Krakova, Opole a Katovic. Vlaky budou odjíždět ráno či dopoledne. Vracet se pak budou v odpoledních hodinách. Na tyto spoje budou navazovat další vlaky do Ostravy. Naopak pro malé vytižení ruší ČD vlaky osobní dopavy na hraničním přechodu Český Těšín – Cieszyn.

04. 12. 2009 Grandi Stazioni nechce karlovarské nádraží, ČD je asi opraví samy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74502-grandi-stazioni-nechce-karlovarske-nadrazi-cd-je-asi-opravi-samy/>)

Horní nádraží v Karlových Varech se ani po 64 letech čekání nedočká zásadní rekonstrukce. Budovu z druhé poloviny 19. století dostala v roce 2003 do třicetiletého pronájmu italská firma Grandi Stazioni, která ji měla záhy opravit. Dosud se tak nestalo, a tak se České dráhy, jimž nádraží patří, rozhodly smlouvu vypovědět. Na Grandi Stazioni potom chtějí uplatnit penále, z něhož by měly částečně zaplatit rekonstrukci, která je zoufale nutná. Kdo čeká na karlovarském nádraží na vlak, může být překvapen "moderností" soupravy – ačkoli přes Karlovy Vary v současnosti jezdí většinou zhruba třicetileté vagony s podobně starými lokomotivami, hlavní hala staniční budovy pamatuje parní stroje a vagony s dřevěnými lavicemi. Hornímu nádraží nepomohlo ani to, že bylo spolu

s mariánskolázeňským a pražským Wilsonovým nádražím zařazeno do skupiny železničních stanic, které dostane do pronájmu Grandi Stazioni a zrekonstruuje je.

Místní lidé se shodují, že horní nádraží je ostudou města a pro Grandi Stazioni se stalo nutným zlem v lukrativní smlouvě týkající se především pražského hlavního nádraží. V současnosti hovoří jak italská firma, tak České dráhy o vypovězení smlouvy o pronájmu a rekonstrukci karlovarské stanice. Grandi Stazioni přitom tvrdí, že práce nezačaly proto, že jí ČD neřekly, v jak špatném stavu budova vlastně je. "My jsme v době podpisu nevěděli, jaký je přesný stav nádražní budovy. Po velmi detailním průzkumu bylo zjištěno, že náklady by byly několikanásobně vyšší, než bylo na začátku odhadováno. Pro soukromou společnost by to bylo vysoce nerentabilní," uvedl mluvčí společnosti Martin Hamšík.

Dráhy tak zřejmě budou muset opravit karlovarské nádraží z vlastních prostředků. Podle mluvčí Radky Pistoriusové přitom není jasné, zda vlastně půjde přímo o opravu. "Zjistíme, zda je nutné zbourat celý objekt, nebo zda se bude revitalizovat stávající budova," řekla mluvčí. Horní nebo též staré nádraží je zbytek výstavné budovy z roku 1870, který přežil spojenecké bombardování v roce 1945. Po opětovném zprovoznění stanice po válce již do něj žádná větší investice nešla.

05. 12. 2009 Mikulášské parní vlaky jezdí po celé republice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/73958-mikulasske-parni-vlaky-jezdi-po-cele-republice/>)

Na řadě míst vyrazily o víkendu na koleje mikulášské vlaky vedené parními nebo historickými dieselovými lokomotivami. Další zvláštní vlaky pojedou také o následujících dvou víkendech. S mikulášskými vlaky je možné setkat se také na Slovensku, jeden z nich poveze čerstvě zrekonstruovaná lokomotiva 498.104 Albatros. V Olomouci se zase představila nová parní lokomotiva místního depa 534.0432 Kremák.

Parní lokomotivy a Mikuláš byli již k vidění na několika místech v předchozích týdnech, samotný mikulášský víkend začal v pátek na valašskomeziříčském nádraží. Po stanici jezdila parní lokomotiva 433.002 z roku 1948 a nedávno zrekonstruovaná posunovací 314.303 z roku 1898 spolu s historickými vagony. Největší "smršť" historických vlaků ale nastala dnes. K vidění jsou v Brně, Hradci Králové, Jindřichově Hradci, Kolíně na Řepařské dráze, Liberci, Mostě, Nymburku, Olomouci, Ostravě, Plzni, Praze, Sokolově, Táboře a Teplicích.

Mikuláš a historie

Na Liberecku a Teplicku jsou jízdy historických vlaků spojeny s oslavami. Trať z Liberce do Zittau (Žitavy) totiž slaví rovných 150 let od otevření. Při této příležitosti jezdí mezi Libercem, Hrádkem nad Nisou a Zittau parní lokomotivy 423.0145 a 310.0134. V jimi vedených vlcích ale chybí Mikuláš, který na Liberecko dorazí až v neděli. Jelikož jaroměřský "Bejček" jezdí v Liberci, z Hradce Králové vyrazil na mikulášském vlaku motorový Hurvínek řady M131.1. Železniční nadšenci ho vyzdobili rohy a vyplazeným jazykem, obdobnou výbavu měl také strojvedoucí. Na Teplicku a Mostecku je oproti Liberci spojen mikulášský vlak do jednoho s vlakem na oslavu 125 let od příjezdu prvního vlaku do Moldavy. Na mimořádných spojích Lovosice – Most – Moldava a Teplice – Moldava vyrazila historická dieselová lokomotiva T435.0139, ale také běžně provozovaná lokomotiva řady 742.

Kremák se představí Olomouckým

V Olomouci se zájemci poprvé setkali s parní lokomotivou 534.0432 Kremák. Ta ve zdejšímu depu nahradila Rosničku 464.202, které letos skončila technická způsobilost kotle, a nemůže tedy již jezdit. Kremák vyrazil na mikulášskou jízdu z Olomouce do Bruntálu. Pražské mikulášské jízdy se Čtyřkolákem 434.2186 vedou tradičně z branického nádraží do Libně, do Davle a přes tzv. pražský Semmering na Zličín. Sobotní jízdy vyvrcholí večerním ohňostrojem na branickém nádraží. Z Lysé nad Labem přijel na pražské mikulášské jízdy také historický motorový vůz.

Jezdit se bude i v neděli

Mikulášské jízdy budou pokračovat i v neděli. V Praze budou pokračovat historické jízdy podobné těm sobotním. Z Liberce přes Frýdlant do Řásnice a zpět pojedou Bejček 423.0145 známý již z oslav trati do Zittau. Z nedalekého Turnova potom vyrazí prastarý Kafemlejnek 310.0134 na mikulášskou do Rovenska pod Troskami.

Také za týden přijede Mikuláš

Tytéž dvě lokomotivy se o týden později přesunou na krkonošskou trať z Martinic do Rokytnice. Tam poveze 12. prosince mikulášský vlak, který zároveň připomene 110. výročí provozu na lokálce. O víkendu 12. a 13. prosince také naposled letos vyjede na koleje rychlíkový Albatros 498.022. Poveze tradiční Křivoklátský expres na vánoční trhy na středočeský hrad. Poslední mikulášská jízda

proběhne až necelé dva týdny po svátku sv. Mikuláše. Historická souprava z Chocně přes Vysoké Mýto do Litomyšle vyrazí mimořádně až 19. prosince.

Pára láká i za hranice

Možná největší mikulášská "lahůdka" čeká zájemce o železnici v Bratislavě. V neděli (6. prosince) totiž vyrazí na okružní trasu Bratislava – Kúty – Trnava – Bratislava souprava vedená lokomotivou 498.104 Albatros. Tento stroj, který byl součástí poslední série těžkých rychlíkových lokomotiv vyrobených v Československu, v posledních patnácti letech železniční nadšenci zcela zrekonvovali a nyní poprvé potáhne historický vlak. Další slovenské Mikulášské vlaky pojedou z Popradu a Košic.

150 let trati Liberec – Zittau

Železniční trať z Liberce do Zittau navázala 5. prosince 1859 na trasu z Pardubic do Liberce, která byla otevřena téhož roku v květnu. Za jejím vznikem stál zejména liberecký podnikatel Johann Liebig, který chtěl zvýšit přeshraniční export ze svých textilek. Železnice tak měla nahradit dosavadní formanské potahy. Po změně hranic po druhé světové válce začala trať procházet územím tří států – část dosavadního německého úseku se v okolí Lužické Nisy ocitla v Polsku. V Polsku ovšem není žádná zastávka. Německem a Polskem také dlouho projížděly tzv. peážní vlaky, které za hranicemi nezastavovaly a pokračovaly ze Zittau do Varnsdorfu. V současnosti zastavují všechny osobní vlaky v Zittau, avšak trať má stále charakter peážní dráhy, takže se na něm nemusí platit mezinárodní jízdné. Na trati jezdí vlaky Českých drah, Německých drah a společnosti Railtrans. Od roku 2011 by měla na základě výsledku letošního tendru převzít veškerou osobní dopravu Arriva.

05. 12. 2009 Na cestu z Bruselu do Kodaně vyrazil "Klimatický expres"

Zdroj: iHNed.cz (<http://obrazem.ihned.cz/c1-39339200-na-cestu-z-bruselu-do-kodane-vyrazil-klimaticky-expres>)

Speciálně vypravený vlak s názvem "Climate Express" se v sobotu dopoledne vydal z Bruselu na světový summit OSN o klimatických změnách v dánské Kodani. Veze delegaci zástupců EU a zástupce organizací pro životní prostředí. Během cesty přes Německo, kde vlak zastaví v Kolíně nad Rýnem a v Hamburku, bude probíhat doprovodný program ve formě panelových diskusí, neformálních setkání i živé hudby. V rámci cesty budou představeny i nápady lidí, jak je možné dosáhnout zmírnění dopadů lidské činnosti na životní prostředí a klima.



07. 12. 2009 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Přerov, 1. stavba

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/091204vyhlaska.pdf>)

Stavbou dojde ke komplexní rekonstrukci hlavních a předjízdových kolejí včetně vybudování nové peronizace stanice. Budou vybudována nová ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem, který bude zajištěn novým podchodem. Stávající podchod bude rovněž rekonstruován. Dojde k modernizaci mostů a propustků, které se nacházejí v daném rozsahu stavby. Dojde k rekonstrukci mostu přes řeku Bečvu v km 182,974. Všechny vlakové cesty do všech traťových směrů budou nově zabezpečeny novým staničním zabezpečovacím zařízením. Budou vybudovány nové elektrické rozvody, napájení, osvětlení, bude modernizováno trakční vedení. Rovněž dojde k modernizaci sdělovacího zařízení včetně zřízení nových integrovaných telekomunikačních zařízení, bude vybudován nový automatizovaný systém dispečerské řídicí techniky.

Druh a účel stavby:

Jedná se o dopravní stavbu. Účelem 1. stavby je uvést železniční stanici Přerov do stavebně-technického a provozního stavu, který bude svými parametry odpovídat parametrům stanovených v evropských dohodách o mezinárodních tratích, týkajících se nejdůležitějších tras mezinárodní kombinované dopravy a parametrům, stanovených v plánech rozvoje železničních sítí, vypracovaných na úrovni Evropské unie a Mezinárodní železniční unie. V souladu s výše uvedeným se touto stavbou zajistí a provede:

- dvojkolejný průtah tranzitních vlaků v osobním nádraží žst. Přerov mimo nástupištní hrany pro rychlost 80km/hod
- potřebný rozsah dopravních kolejí a nástupišť v osobním nádraží žst. Přerov včetně řešení přístupu cestujících na nástupiště

- rekonstrukce stávající podchodu a výstavba nového jižního podchodu s jednoramenným schodištěm na nástupiště a s výtahy pro cestující s omezenou schopností pohybu

- z hlediska celkové koncepce kolejového řešení bude zabezpečena kooordinace s předpokládaným výhledovým zdvojkolejněním tratě směr Brno – Přerov s dodržением podmínky na minimalizování budoucích zásahů do infrastruktury, která je předmětem rekonstrukce v rámci stavby „Rekonstrukce žst. Přerov, 1.stavba.“

07. 12. 2009 Slovensko omezí mezistátní vlaky, v regionech škrtnat nebude

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74587-slovensko-omezi-mezistatni-vlaky-v-regionech-skrtnat-nebude/>)

V jízdním řádu, který začne platit 13. prosince, se zhorší železniční spojení Slovenska s Maďarskem, komplikovanější bude i spojení s Rakouskem a Českem. Ve vnitrostátní dopravě se naopak mohou cestující těšit na zlepšení přestupních vazeb v Bratislavě a také na rozšíření modernizovaných či nových klimatizovaných vozů na další trati. Oproti minulosti nebude v novém jízdním řádu výrazněji omezena vnitrostátní regionální doprava, v provozu zůstanou všechny dosavadní tratě.

Nabídka železničního spojení Slovenska s Maďarskem omezí ukončení osobní dopravy přes hraniční přechody Lenartovce/Bánréve a Čaňa/Hidasnémeti. Přes každý z těchto přechodů dosud jezdily dva páry osobních vlaků denně. Do Rakouska potom přestanou jezdit spoje Intercity Košice – Vídeň. Kvůli pracem ve vídeňském železničním uzlu budou všechny tyto spoje ukončeny v Bratislavě. Z Bratislavy do Vídně ovšem budou nadále jezdit přeshraniční regionální vlaky, a to jak po elektrizované trati z Petržalky, tak po neelektrizované trati přes Marchegg. Z Bratislavy-Petržalky do Vídně pojedou přes den spoje každou hodinu.

Do Česka nadále nepojede jeden pár Eurocity Bratislava – Praha a jeden pár vlaků Bratislava – Bohumín. Naopak přes česko-slovenskou hranici mezi Lanžhotem a Kúty začnou jezdit tři páry rychlíků Bratislava – Břeclav, z nichž bude nutné přestoupit pro další cestu do českého vnitrozemí.

Ve vnitrostátní dopravě budou zavedeny dva nové páry rychlíků – denní spoj z Žiliny do Košic a noční vlak z Bratislavy přes Prešov do Humenného. Novinkou bude také ranní hodinový takt spojů z Bratislavy do Trenčína. Odpoledne potom budou jezdit každou půlhodinu regionální spoje Bratislava – Trnava. Regionální železniční doprava bude na Slovensku v příštím roce drobně posilována, budou zaváděny přímé vlaky a ve vytížených relacích budou spoje ve špičkách posíleny. ZSSK rovněž slibuje v novém jízdním řádu lepší návaznost regionální a dálkové dopravy. Oproti předchozím letům nedojde na Slovensku k žádnému velkému rušení místních vlaků.

I v roce 2010 bude pokračovat masivní obměna vozového parku ZSSK. Slovenskému dopravci se podařilo obměnit vozový park natolik, že na většině rychlíků i spěšných vlaků by měly jezdit rekonstruované nebo zcela nové klimatizované vagony, zrekonstruované klimatizované vozy by se měly ve větší míře začít objevovat i na regionálních spojích.

08. 12. 2009 V Holubově se obec stará o nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74699-v-holubove-se-obec-stara-o-nadrazi/>)

Jihočeský kraj platí Českým drahám za dopravní obslužnost ročně 527 milionů korun a přesto se musí ještě některé obce na vlastní náklady postarat o cestující na zastávkách. Mezi ně patří také Holubov na Českokrumlovsku. To se kraji nelíbí, radnice podle krajského hejtmana Jiřího Zimoly (ČSSD) totiž nemají suplovat práci železničářů. Podle dopravců jde o výjimečné případy. V Holubově platí radnice místním za provoz a údržbu čekárny. Výdejna jízdenek je tam zavřená a čekárna i záchody zůstávají v provozu. O nádražní budovu se stará žena ze sousedství, otevírá ji pravidelně před příjezdem prvního ranního vlaku a zamyká večer.

Drážní budovu železničáři zavřeli před třemi lety. Desítky turistů se pak při špatném počasí tísnil pod blízkými stromy. Radnici se to nelíbilo a budovu nádraží si proto pronajala. "Rozpočet to nepovalí a funguje to dobře," řekl starosta Holubova Jaroslav Franěk (KDU-ČSL). Výhrady k postupu dopravců mají zástupci kraje. O drážní objekty i o cestující by se měli starat železničáři. "Mně připadá, že tyto věci se přesouvají na obce nebo na kraj," uvedl Zimola.

Podle dopravců jde o zcela výjimečný případ a naopak se snaží nové přístřešky budovat. "Některé se nově otevrou proto, aby cestující měli zajištěný komfort na Českých drahách," doplnil ředitel osobní dopravy ČD Jihočeského kraje Jiří Kafka. Podle Fraňka se tento model provozování nádražní budovy osvědčil a doporučuje ho i ostatním starostům v obcích, kde ČD již nádraží uzavřely.

08. 12. 2009 Varování Česku. Brusel slídí po německých kolejích

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=655214>)

České kraje, které daly bez soutěže na deset let desítky miliardy korun Českým drahám na provozování regionální dopravy, musí zpozornět. Evropská komise, k níž zamíří stížnosti soukromých dopravců, které české a moravské kraje odmítly pustit na koleje, totiž už v podobném případě dává najevo, že se jí dotace pro státní firmu bez soutěže nelíbí. Podle deníku Financial Times Deutschland bruselští úředníci prošetřují miliardové dotace a desetileté smlouvy, které dostala na provoz regionálních tratí státní společnost Deutsche Bahn od dvou spolkových zemí, Berlína a Braniborska. A podle zdrojů deníku z Bruselu hrozí, že dopravce bude muset dotace od spolkových zemí vrátet. "Je to precedentní případ," řekl zdroj listu.

Miliardy bez soutěže

Jde o miliardy eur, které vlády Berlína i Braniborska rozdělily bez soutěže. Například Braniborsko tak dceřině firmě Deutsche Bahn dá 2,8 miliardy eur. Komise ale nyní chce vyšetřit, jaké jsou skutečné náklady na provoz regionálních železničních tratí a proč na ně spolkové země nevypsaly soutěže, kterých se mohli zúčastnit i další dopravci. Komise tak chce prošetřit smlouvy od roku 2008 až do roku 2012. Podle Financial Times Deutschland by rozhodnutí komise mohlo padnout už na začátku příštího roku. Německá vláda zatím postup spolkových zemí podporuje a chce všechny potřebné doklady poslat do Bruselu co nejdříve. Podle soukromého sdružení dopravců v Německu mohly spolkové země ušetřit v případě vypsání soutěží za deset let desítky miliard eur.

Situace v Německu je podobná té v Česku. Minulý týden všechny české a moravské kraje uzavřely smlouvy s Českými drahami a rozhodly, že soukromou konkurenci na tratě nepustí. Kraje tak zaplatí za krajskou dopravu příští rok osm miliard korun, z toho 2,7 miliardy přispěje krajským rozpočtům stát. Letos kraje zaplatily regionální vlaky 8,2 miliardy korun. Hejtmani stále tvrdí, že zakázka pro České dráhy na deset let je pro regiony nejvýhodnější, uzavření smlouvy doporučily i právní posudky.

Hádky pokračují

"Českou železnici čekají vzhledem dlouhodobým smlouvám s objednateli zásadní změny. Z evropských fondů mohou České dráhy získat až 4 miliardy korun a spolu s komerčním financováním a vlastními zdroji Českých drah to bude znamenat razantní modernizaci vozového parku ve všech regionech," uvedl například hejtman Pardubického kraje Radko Martínek. Podle hejtmanů slibují soukromé firmy to, co splnit nemohou. "To co slibuje pan Jančura, je neuskutečnitelné, nemá jediný vlak a nemá ani dostatečně vyškolený personál. Z osmdesátimiliardového kontraktu na deset let se v žádném případě nedá ušetřit 20 miliard," uvedl Martínek.

V Česku se tak zatím spor o regionální železnice odehrává ve vzájemných ostrých slovních hádkách mezi podnikatelem Radimem Jančurou, který mluví o absolutní aroganci a urputném lhaní, hejtmany a šéfy Českých drah. Ti zase označují Jančuru za nerespektujícího podnikatele, který nikdy nechtěl s vlaky jezdit. Podle Jiřího Schmidta ze společnosti Regiojet, kterou založil majitel Student Agency Jančura, ale i šetření Evropské komise v Německu dokazuje, že stížnost firmy na postup některých krajů do Bruselu má šanci na úspěch. "Naše pozice je výhodná, máme konkrétní nabídky pro některé kraje, které jasně ukazují, že naše nabídka je výhodnější a levnější," řekl deníku Aktuálně.cz.

08. 12. 2009 Zlínský kraj ohlídá nebezpečné přejezdy kamerami

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74842-zlinsky-kraj-ohlida-nebezpecne-prejezdy-kamerami/>)

Ke zvýšení bezpečnosti na železnici ve Zlínském kraji má pomoci instalace čtyř bezpečnostních kamer k přejezdům. Jejich nákup za 650 tisíc korun schválili krajské radní. O definitivním poskytnutí dotace na koupi a instalaci kamerového systému na vybraných železničních přejezdech budou rozhodovat zastupitelé v prosinci. Kamery mají dohlížet na dva přejezdy v Tlumačově na Zlínsku, na jeden v Břestu na Kroměřížsku a na další v Huštěnovicích na Uherskohradištsku. Přejezdy, které přecházejí koridorovou trať, jsou podle hejtmanství sice chráněny závorami, ale především chodci je často nadzvedávají, a působí tak nouzové zastavení příjezdícího vlaku.

"Při náhlé změně signalizace značící povel 'Stůj' strojvedoucí okamžitě aktivuje brzdový systém vlaku, který působí plným výkonem. To vede při rychlostech 140 až 160 kilometrů za hodinu k nebezpečí zranění cestujících pádem ze sedadel či k možnosti jejich zranění padajícími zavazadly. Existuje zde i nebezpečí kolize s dalšími účastníky silničního provozu," uvedl mluvčí krajského úřadu Milan Plesar. Za letošní rok se podle něj staly dva podobné případy. "Kamerový systém spolu s viditelným

upozorněním, že je železniční přejezd neustále monitorován a je umožněno dohledání viníků, poslouží jako prostředek ke zvýšení kázně chodců, a tím přispěje ke zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu," uvedl hejtman Stanislav Mišák. Na železničních přejezdech ve Zlínském kraji se loni stalo celkem čtrnáct dopravních nehod. Jeden člověk při nich zahynul a dalších pět osob bylo zraněno. Statistiky z roku 2007 jsou ještě horší. Stalo se osmnáct nehod, na přejezdech zemřeli dva lidé a devět utrpělo zranění.

08. 12. 2009 Parní lokomotiva z budějovického pomníku bude zprovozněna (310.076)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/74983-parni-lokomotiva-z-budejovickeho-pomniku-bude-zprovoznena/>)

Parní lokomotiva z roku 1899, která ještě nedávno zdobila pomník u českobudějovického nádraží, bude zrekonstruována do provozního stavu. Informoval o tom mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Osud historického vozidla nebyl jasný, hovořilo se jak o jeho zprovoznění, tak pouze o tom, že bude uchováno jako neprovozní muzejní exponát. Nakonec odborníci z depa historických vozidel v Lužné rozhodli, že lokomotiva bude opět jezdit. Lokomotiva 310.076 vyrobená pro provoz na místních drahách stála od roku 1975 jako pomník u českobudějovického nádraží. Byla tak vystavena vandalům a především počasí. Letos v létě ji České dráhy převezly do Lužné, kde se ukázalo, že poškození není tak hrozné, jak se odborníci obávali. "Lokomotivu prohlédl kotelní komisař a po předběžné technické prohlídce bylo zjištěno, že její kotel je ve vyhovujícím stavu, a proto bylo rozhodnuto o její opravě," řekl Šťáhlavský. Termín opravy byl ale zatím odsunut, neboť přednost dostala jiná lokomotiva, pro kterou jsou na příští rok již smluvně zajištěny nostalgické jízdy.

Tzv. Kafemlejnek, který byl donedávna jednou z ikon Českých Budějovic, je tak zatím odstaven v depu v Lužné. České dráhy nepočítají s tím, že by v budoucnosti tahal parní vlaky ve svých domovských jižních Čechách. Tam je totiž v provozu další Kafemlejnek, který byl dříve lokomotivním pomníkem v Českých Velenicích. Na jihu Čech je v provozu také někdejší těžká nákladní parní lokomotiva řady 556.0. České dráhy mají ve své evidenci kolem čtyřiceti parních lokomotiv v různém stavu. Z nich čtrnáct je provozních, zbytek tvoří neprovozní exponáty muzea v Lužné nebo čeká na opravu. Další parní lokomotivy vlastní Národní technické muzeum, většina jich je v neveřejném depozitáři v Chomutově. Několik strojů je také v soukromých rukách.

10. 12. 2009 České dráhy snížily za letošní tři čtvrtletí provozní ztrátu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/74999-ceske-drahy-snizily-za-letosni-tri-ctvrtleti-provozni-ztratu/>)

České dráhy za tři čtvrtletí letošního roku hospodařily s provozní ztrátou ve výši 501 milionu Kč. Ve stejném období loni přitom naopak prodávaly celkem 3,2 miliardy korun. Důvodem tohoto zlepšení jsou však finance, které ČD získaly od státu. "Loni nebyla kryta ztráta z regionální dopravy, chybělo tam zhruba tři miliardy korun. Letos je kraje dostaly a poprvé platí plnou ztrátu," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Firma také oproti loňsku snížila o dvě miliardy náklady na zaměstnance. Uvedlo to dnešní vydání deníku E15. Českým drahám však za první tři čtvrtletí letošního roku současně klesly tržby na 9,7 miliardy korun z 12,8 miliard korun ve stejném období roku 2008. Příští týden České dráhy vydají svoje první dluhopisy, když podle analytiků není moc jisté, jak dobře se budou nyní prodávat. Investoři totiž v době krize upřednostňují jistější státní dluhopisy právě před podnikovými. Výnosy z dluhopisů plánují České dráhy investovat do nákupu nových vlaků.

10. 12. 2009 Sarajevo a Bělehrad po osmnácti letech spojí vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/sarajevo-a-belehrad-po-osmnacti-letech-spoj-i-vlak-fbi-zahranicni.asp?c=A091210_091139_zahranicni_bt)

Vydá se starou známou krajinou, nyní plnou hořkých vzpomínek. Za pár dní, v neděli, poprvé po osmnácti letech, vyrazí na svou cestu rychlík spojující Sarajevo a Bělehrad. Byl to spoj známý napříč celým krajem, kdysi setrvávajícím v jednom státě, Jugoslávii. Státní heslo "bratrství a jednota" tu nacházelo svou hmatatelnou podobu. Lidé jezdili na jednodenní výlety tam či onam, a když v roce 1980 zemřel autokratický prezident Josip Broz Tito, vezly se jím celé bosenské školy na výlety k Titovu mauzoleu uprostřed Bělehradu. "Jezdívám jsem tímto vlakem pětkrát šestkrát ročně. Nejdříve spolu s rodiči, pak s kamarády. Mám na to skvělé vzpomínky," říká Boba Lizdek, třiačtyřicetiletý

Sarajevan. "Před válkou sem do Sarajeva přijížděli lidé z Bělehradu za zábavou. A chlapům odsud z Bosny se zase hodně zamlouvaly dívky z Bělehradu."

Lokomotiva a tři vagony

Pak vypukla válka. Začalo vraždění. V Bosně je rozpoutaly zdivočelé bandy v maskáčích, přivezené za účelem šíření nenávisti právě i z Bělehradu. A Sarajevo, dějiště zimní olympiády v roce 1984, uvázlo v neprodyšném obklíčení. Srbové, ti místní i ti přímo ze Srbska, je začali ostřelovat z okolních kopců. To vše pod dohledem hlavního strůjce nenávisti, srbského prezidenta Slobodana Miloševiče. Ostřelovači si brali na mušku lidi kličkující ulicemi. Jen v tomto městě zahynulo na deset tisíc lidí. Zbraně utichly před čtrnácti lety. Poničenou trať se teprve teď podařilo dát jakž takž do provozu. I tak bude cesta trvat o dvě hodiny déle než kdysi. Tedy osm hodin místo šesti. A vzpomínkám na hrůzy neuniknete ani po odjezdu ze Sarajeva. Bosenská města Doboj, Šamac a Modriča byla místy ohavných etnických čistek a vražd. A chorvatské město Vinkovci, další ze zastávek? Kdo pamatuje na zkázu Vukovaru, prvního města v Evropě po druhé světové válce zdemolovaného dělostřeleckou palbou, ten si pamatuje i na podobně zničené Vinkovci.

Nyní bude jezdit jen jeden spoj denně místo někdejších tří. "Nemyslím si, že počet cestujících kdy dosáhne těch čísel jako kdysi," říká Namik Hajrić z bosenské železniční společnosti. "Vypravíme dva vagony pro cestující a jeden jídelní vůz. Pokud bude třeba, přidáme další."

10. 12. 2009 Slavnostní zahájení elektrického provozu na trati Lysá nad Labem – Milovice

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/otevreni-lys-mil.html>)

Slavnostně zahájen byl dnes zkušební elektrický provoz v rámci stavby Elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice. Hlavním rysem této stavby je elektrizace trati pro potřebu zavedení přímých vlaků – (elektrických jednotek) z Prahy do Milovic a zpět. Už od nového grafikonu (13. prosince) tím bude zajištěn maximální komfort a zkrácení jízdní doby pro cestující dojíždějící z Milovic do hlavního města. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek uvedl: "Elektrizací tratě je výrazně zvýšena atraktivita a konkurenceschopnost železniční osobní dopravy v regionu. Význam této stavby umocňuje skutečnost, že počet obyvatel města Milovice nad Labem se v posledních letech zdesetinásobil a převážná většina obyvatel využívá právě železniční dopravu." Délka rekonstruovaného úseku je 5,07 km. Trať je nyní v celé délce opatřena trakčním vedením podle vzorové sestavy "J" se stejnosměrným napětím 3 kV. Stavba začíná v km 0,63 na zhlaví železniční stanice Lysá nad Labem a končí v km 5,7 na zhlaví železniční stanice Milovice. Traťová rychlost byla v celém úseku sjednocena na 70 km/h. V železniční stanici Milovice byly provedeny potřebné kolejové úpravy a demontáž stávající koleje č. 1 pro výstavbu nového nástupiště u stávající koleje č. 3. Nástupiště bylo prodlouženo na délku 200 m a upraveno na výšku 550 mm nad temenem kolejnice (pro lepší nástup a výstup cestujících). Upraven bude také přístup na nástupiště.

V traťovém úseku Lysá nad Labem – Milovice byl kompletně rekonstruován železničního svršek na typ S49 s pružným upevněním. Došlo také k výraznějším směrovým a výškovým úpravám kolejí. Rekonstrukcí prošlo 6 úroňových přejezdů, a to v km 0,713, 1,204, 1,490, 2,944, 4,380 a 5,274. Rekonstruováno bylo 7 stávajících propustků a jeden železniční most v km 4,672. V rámci stavby byla kompletně zrekonstruována stávající spínací stanice. Ostatní zabezpečovací a sdělovací zařízení a zařízení pro potřebu dálkového řízení provozu je umístěno do upravených prostor stávajících výpravních a technologických budov.

Protihluková opatření jsou řešena na základě akustické studie pouze individuálními opatřeními (výměnou oken) v železniční stanici Milovice. V rámci elektrizace trati a stavebních úprav bylo instalováno nové zabezpečovací a sdělovací zařízení včetně dálkového řízení trati a rekonstrukcí prošly silnoproudé rozvody a místa křížení sítí nízkého a vysokého napětí.

Dokončení stavby je dle harmonogramu naplánováno na únor 2010. Zhotovitelem je na základě výběrového řízení sdružení firem s názvem Sdružení Lysá – Milovice. Členy sdružení jsou společnosti Elektrizace železnic Praha a. s. (vedoucí sdružení), Chládek & Tintěra a. s. a GJW Praha, spol. s r. o. Na realizaci se výrazným poměrem vykonaných stavebních prací na železničním svršku a spodku podílela akciová společnost Viamont DSP.

Celkové náklady na realizaci stavby činí 264 336 466 Kč. Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Celý projekt byl však výrazně spolufinancován Evropskou unií z Fondu

soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Maximální částka poskytnutá Evropskou unií činí 221 330 720 Kč, což je 83,94% celkových způsobilých nákladů.

Technické údaje

- Traťová třída zatížení: D4

Průjezdový profil

- Na trati: Z-GC

- V žst. Milovice: Z-GČD

Železniční svršek

- Typ S49: 4 100 m

Nástupiště

- Železniční stanice Milovice: 200 m

Pozemní objekty

- Obestavěný prostor: 647 m³

Výstavba TV

- Celková délka trakčního vedení: 5 450 m

Železniční mosty, propustky a podchody:

- Železniční mosty – rekonstrukce: 1 ks

- Propustky – rekonstrukce: 7 ks

- Propustky – demolice: 1 ks

Protihluková opatření

- Individuální protihluková opatření (IPO): cca 3 objekty

Rekonstrukce přejezdu

V rámci stavby bylo rekonstruováno šest přejezdů.

10. 12. 2009 V sobotu přivezou skauti Pendolinem Betlémské světlo

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4139/>)

Rovných 20 let uběhlo od doby, kdy brněnští skauti poprvé přivezli do České republiky Betlémské světlo, a založili tak novodobou vánoční tradici. „Světloňoši“ ze skautského oddílu letos dorazí do Brna vlakem SC 16 Antonín Dvořák v sobotu 12. prosince v 17:30 hodin. Od 19. prosince pak budou světlo rozvážet vlaky Českých drah po celé republice. „Od roku 1990, kdy s námi skauti jezdili poprvé, se z rozvážení Betlémského světla stala pěkná tradice. Samozřejmě, že při cestě vlakem je potřeba dodržovat bezpečnostní pravidla, vlak se ale ukázal jako nejvhodnější dopravní prostředek. Organizátoři se během cesty mohou setkávat s lidmi, povídat si s nimi a vysvětlovat jim smysl akce i činnosti skautské organizace,“ říká Jiří Jeřeta z Oddělení marketingové produkce Českých drah.

Betlémské světlo se k nám tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendu delegacím z celé Evropy. Za Česko převezmou plamen ve Vídni naši skauti, kteří ho dopraví za přítomnosti médií do Brna spojem SC 16 Antonín Dvořák v sobotu 12. prosince. Za týden, 19. prosince se pak začne rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Vyzvednout si ho může každý: skauti totiž světlo rozvážejí nejen vlakem, ale umisťují ho i do různých institucí, jako jsou knihovny, na vánoční trhy, na náměstí a do kostelů. Součástí rozvozu světla budou i různé doprovodné akce. Podrobnosti jsou na www.cd.cz a www.betlemskesvetlo.cz.

Tradice Betlémského světla

Betlémské světlo je plamínek z Betléma, který putuje napříč Evropou. Myšlenka šíření předvánočního pokoje a míru vznikla v Rakousku, odkud se rozšířila do 25 zemí světa. Tak byla založena novodobá vánoční tradice, která letos slaví své dvacáté výročí. Poprvé plamínek přicestoval v roce 1986 letadlem do Lince, kde se stal součástí vánoční sbírky rakouského rozhlasu a televize na pomoc postiženým dětem. K nám se Světlo přátelství, jak byl betlémský plamen také nazván, dostalo po pádu čtyřicetileté komunistické vlády a v rukou skautů poprvé putovalo v prosinci 1989 až pod sochu sv. Václava v Praze.

Seznam vlaků, kterými rozvezou skauti 19. prosince Betlémské světlo

- R 610 Karlex Ústí n.L. hl.n. (12:48) – Cheb (15:42)
- R 644 Veselí nad Lužnicí (12:36) – Tábor (13:01)
- R 660 Rožmberk Brno hl.n. (7:20) – Plzeň hl.n. (13:58)
- R 672 Brno hl.n. (6:22) – Praha hl.n. (10:05)
- R 712 Kolín (9:15) – Ústí nad Labem západ (11:09)
- R 733 Radegast Brno hl.n. (7:02) – Bohumín (9:36)
- R 758 Praha hl.n. (12:04) – Cheb (15:47)
- R 774 Říp Praha hl.n. (10:50) – Děčín hl.n. (12:32)
- R 805 Brno hl.n. (8:36) – Přerov (10:35)
- R 821 Olomouc hl.n. (11:07) – Opava východ (13:36)
- R 866 Petrov Brno hl.n. (6:47) – Pardubice hl.n. (8:49)
- R 903 Praděd Brno hl.n. (7:18) – Jeseník (11:13)
- R 986 Pardubice hl.n. (10:55) – Liberec (13:58)
- R 1110 Nymburk hl.n. (10:08) – Rumburk (12:41)
- R 1180 Doubrava Havlíčkův Brod (9:15) – Chrudim (10:40)
- Sp 1721 Brno hl.n. (7:35) – Uherské Hradiště (9:19)

10. 12. 2009 Zahájen prodej eTiketů a výhodná nabídka na spoje ze Znojma do Vídně EURegio

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4184/>)

České dráhy již zahájily prodej nových eTiketů k jízdnímu řádu 2009/2010 a připravily zajímavou nabídku pro cestující ze Znojma do Vídně, kde bude zahájen elektrický provoz. Cestující budou bez přestupu cestovat až do rakouské metropole a doba jízdy nepřesáhne dvě hodiny. Denně bude vypraveno sedm regionálních osobních vlaků v každém směru. Vedeny budou lokomotivou Taurus a patrovými klimatizovanými vozy. Výrazně rozšířena je i nabídka oblíbených eTiketů. Například prodloužený víkend mohou zákazníci Českých drah strávit v některém ze sousedních států. S elektronickými jízdenkami eTiket se levně dostanou kvalitními vlaky kategorie EuroCity do metropolí Německa, Rakouska, Polska či Maďarska, aniž by museli předem na nádraží. Stačí si alespoň tři dny před plánovanou cestou pořídit jízdní doklady na eShopu nebo přes telefonní linku Kontaktního centra ČD. „Elektrizace tratě ze Znojma přes Šatov po státní hranice zajistí všem velmi komfortní cestování bez nutnosti přestupu. Výrazně se zkrátí i doba, za kterou cestující dojedou do Vídně. Kompletní regionální doprava bude zajištěna moderními rakouskými klimatizovanými vozy. Očekáváme velký zájem naší cestující veřejnosti o tato spojení,“ uvedl Pavel Karšulín, ředitel Krajského centra osobní dopavy. České dráhy připravily nabídku pro cestování mezi Znojmem a Vídní. „Jedná se o zpáteční jízdenky EURegio za 345 korun, nebo 324 korun pro držitele In-karty/Rail plus. Cena těchto zpátečních jízdenek bude platná po celé období platnosti jízdního řádu. Chceme tímto krokem podpořit cestování ze Znojma do rakouské metropole,“ dodal Aleš Ondrůj, ředitel Odboru produktů a obchodu Českých drah.

Pro přeshraniční cestování do Rakouska mohou lidé využít nabídky EURegio, a to i z ostatních míst naší republiky – Brna, Plzně či Českých Budějovic. Cestujícím jsou k dispozici dvě varianty jízdenek: zpáteční jízdenka s platností čtyři dny nebo týdenní jízdenka s platností jednoho pracovního týdne (vždy od pondělí do 9 hodin následujícího pondělí), která opravňuje cestujícího k neomezenému počtu jízd po dobu platnosti jízdenky. Obě varianty platí ve 2. vozové třídě osobních, spěšných vlaků a rychlíků na území ČR, na rakouské straně pak u kategorie vlaků REX, RSB, ER a R.

Aktuální nabídka eTiketů od 13. prosince 2009, kdy vstupuje v platnost nový jízdní řád

Nabídka bude výrazně rozšířena do Rakouska včetně možnosti přestupu na další spoje. Díky tomu se cestující nově dostanou s levnými elektronickými jízdenkami např. do Bregenz, Innsbrucku, Villachu, Štýrského Hradce (Graz) a Klagenfurtu. V nabídce zůstává i eTiket Praha – Lublaň, nově ovšem s přestupy v Linci a v Salcburku. Jízdenka eTiket z Prahy nebo Brna do Binzu bude nově platit

do přístavního města Stralsund. Z důvodu ukončení provozu vlaku EC Comenius bude zrušen eTiket do Krakova.

12. 12. 2009 Na Sokolovsku vykolejil vlak, 3 vagony se převrátily

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75233-na-sokolovsku-vykolejil-vlak-3-vagony-se-prevratily/>)

V Novém Sedle na Sokolovsku kolem půlnoci vykolejilo na železniční vlečce v prostoru nádraží sedm nákladních vagonů naložených uhlím. Tři z nich se přitom převrátily a jsou vážně poškozené. Škoda je odhadovaná až na tři miliony korun, kromě vlaku je poškozeno i kolejiště a další technické zařízení. Při nehodě naštěstí nebyl nikdo zraněn, jak řekl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Vagony patří přepravní společnosti CARGO. Majitelem vlečky, který zodpovídá za její stav, je Sokolovská uhelná společnost.



Nehoda se stala na vlečce těžební společnosti Sokolovská uhelná, která je mimo hlavní železniční trať Cheb – Sokolov. Provoz na frekventované trase tedy nemusel být kvůli nehodě přerušen. Příčina nehody prozatím není jasná, vyšetřuje ji na místě Drážní inspekce. Podle inspektora je prozatím vyloučená vina osob, které se v tu chvíli v místě nacházely. Příčinou je zřejmě značný rozchod kolejnice, přes který nedokázal vlak přejet. Muž, který pracuje jako strojvedoucí, ČT uvedl, že v daném místě se dokonce obával jezdit. Minulý rok se prý ve stejném místě stala podobná událost. Drážní inspektor Jan Kokoška: "Zjistili jsme odchylku železničního svršku proti normám. Bude nutné vyhodnotit i záznamové zařízení z lokomotivy, které nám ukáže, jakou rychlosti plně naložený vlak s celkem 30 vagóny jel."

Lidé ze Sokolovské uhelné společnosti, kteří byli na místě, naopak nechtěli událost komentovat. Silná rána při vykolejení byla slyšet na několik stovek metrů. Strojvedoucí nebyl zraněn, neboť z kolejí sjely vagony, které se nacházely v dostatečné vzdálenosti od lokomotivy. Na místo přijel kolem poledne vyprošťovací vlak Českých drah s těžkou technikou a se záchranáři. Podle nich bude obtížné dostat rozbité vagony mimo kolejiště. Jsou pod mostem, kde se nedá nasadit jeřáb. Vytažení vagonů a zprovoznění vlečky může zabrat několik dní.

13. 12. 2009 Vlaky jezdí podle nových řádů, spojů ubylo

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-jezdi-podle-novych-radu-spoju-ubylo-fg9/eko-doprava.asp?c=A091212_184819_eko-doprava_fih)

Od půlnoci vlaky Českých drah pojedou podle zimních jízdních řádů. Doprava na železnici o dvě procenta prořídne. Dráhy zrušily některé méně vytížené lokálky a rychlíky, někde ale cestující nebudou čekat tak dlouho. Na Ostravsku přibude pendolino, častěji vlaky pojedou i ve Středočeském kraji a z Prahy. Změny se ode dneška dotknou i autobusových spojů.

Na trati Praha – Olomouc – Ostrava přidaly dráhy jedno pendolino. Cestující budou moci nově jet bez přestupů z Milovic do Prahy. Novinkou je také ranní spoj pendolinem z Třince přes Český Těšín, Karvinou až do Prahy. V rychlíkové dopravě dochází k minimálnímu počtu změn, méně dálkových vlaků ale bude na trati Praha – Písek – České Budějovice. Rychlovlak přestane jezdit také do Bratislavy a zásadní omezení se týká spoje Praha – Letohrad. "Většina těchto vlaků bude nově začínat nebo končit v Hradci Králové," uvedly České dráhy.

Největší změny v regionální dopravě pocítí obyvatelé Královéhradeckého kraje, kde doprava prořídne o osm procent. Cestující by se měli připravit na velké změny i v autobusové dopravě. Například ve Středočeském kraji se mění trasy u desítek linek, některé spoje se ruší, jiné naopak přibývají.

Pražské Hlavní nádraží se stane nejdůležitějším přestupním železničním uzlem v Čechách, protože všechny rychlíky do metropole budou směřovat sem. Během pracovního dne přijede nebo odjede na tomto nádraží celkem 1 079 vlaků, v ranní špičce se vlak na nádraží pohne každou minutu.

Rychlíky se také vrátí na zrekonstruovanou trať přes Prahu-Libeň. Dráhy přidávají vlaky z Prahy do Českého Brodu, Nučice, Zdic – Berouna. ubude naopak vlaků na některých regionálních tratích (Vraňany – Lužec nad Vltavou, Městec Králové – Chlumeck nad Cidlinou nebo tratích na pomezí Středočeského, Libereckého a Královéhradeckého kraje).

14. 12. 2009 Zdraží 1. třída celoevropských jízdenek Interrail

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75353-zdrazi-1-trida-celoevropskych-jizdenek-interrail/>)

Železniční celoevropské síťové jízdenky Interrail příští rok zdraží svoji nabídku pro první třídu. Nejlevnější varianta, která platí pět vybraných dnů v desetidenním období, zdraží o 45 eur na 374 eur. Jízdenky celoevropské verze jízdenky Interrail (tzv. Global Pass) pro druhou třídu zůstávají beze změny. Cestující, kteří si pořídí Interrail platný pouze v jednom vybraném státu, však budou muset sáhnout hlouběji do kapsy i při nákupu jízdenek pro druhou třídu. Síťové lístky Interrail je možné koupit na nádražích, na internetu je nabízí elektronický obchod společnosti Eurail nebo eshop Německých drah. Ten ovšem prodává jízdenky za nové ceny již od 13. prosince.

V roce 2010 se nabídka jízdenek Interrail rozroste o variantu platnou nepřetržitě patnáct dnů. Její nejlevnější varianta, která je k dispozici pouze pro lidi mladší 26 let, se bude prodávat za 279 eur. Novinkou bude také sleva pro seniory. Lidé starší 60 let dostanou při nákupu celoevropské jízdenky desetiprocentní slevu. Pokud si ale pořídí variantu Interrail platnou pouze v jedné evropské zemi, budou muset zaplatit plnou cenu.

14. 12. 2009 Vídeň likviduje nádraží. Vlaky z Prahy jezdí jinam (Wien Südbahnhof)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropska-unie/clanek.phtml?id=655730>)

Rakouské hlavní město definitivně ukončilo provoz svého nádraží Südbahnhof, které bylo doposud nástupní a výstupní stanicí pro vlaky z České republiky. Nyní je pro ně vyhrazeno nádraží Meidling. Budovy nádraží Südbahnhof budou na počátku příštího roku strženy k zemi. Na jejich místě vznikne podle rakouského deníku Die Presse nová městská čtvrť s bytovou zástavbou a kanceláři. Vlaky budou na nádraží Meidling přeměrovávány jen dočasně. V roce 2012 by mělo být nedaleko současného nádraží Südbahnhof uvedeno do provozu zcela nové hlavní nádraží. Jeho výstavba bude stát 900 miliónů eur.

Také Praha uvažovala ještě nedávno o radikálním řezu do svého centra. Chtěla zbourat Masarykovo nádraží a nechat developery na tomto místě postavit novou čtvrť obchodních a bytových bulvárů. Z plánů však zatím sešlo, především kvůli tomu, že žádný developer by nebyl schopen financovat tak rozsáhlou akci.

Samotné přesměrování vlaků nezpůsobilo podle rakouských drah žádné komplikace, dnes ráno však přijely některé vlaky až s hodinovým zpožděním. Příčinou byla porucha výhybky.

14. 12. 2009 Stržená trolej zastavila vlaky z Prahy do Budějovic

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75391-strzena-trolej-zastavila-vlaky-z-prahy-do-budejovic/>)

Provoz vlaků na hlavní trati z Prahy do Českých Budějovic byl dnes od ranních hodin až do půl třetí odpoledne zastaven kvůli stržené troleji u Olbramovic na Benešovsku. Cestující vozily náhradní autobusy, desítky pasažérů přijely do cíle i s více než dvouhodinovým zpožděním. Trolej poškodil rychlík v 6:45 ve stanici Tomice, podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally mohla být příčinou náhlá změna teploty. "Výkyvy teploty kolem nuly takové situace přinášejí, lepší je dlouhodobě stejná teplota, byť třeba pod nulou," uvedl Halla. Ve zpožděných vlacích cestovalo mimo jiné několik tříd žáků základních škol. Děti jely z jižních Čech do Prahy do divadla, začátek představení však zmeškaly. Podobné situace nejsou na jednokolejné budějovické trati výjimkou.

14. 12. 2009 Brněnské nádraží se příští rok stavět nebude

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75405-brnenske-nadrazi-se-pristi-rok-stavet-nebude/>)

Stavba nového brněnského nádraží se odkládá. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) původně plánovala, že ještě letos znovu získá územní rozhodnutí a stavbu zahájí na podzim 2010. Chybějící podklady pro pokračování řízení, které Krajský soud v Brně letos v lednu z procesních důvodů přerušil, ale stihne odevzdat nejdříve do konce roku, informoval o tom generální ředitel SŽDC Jan Komárek. Samotná stavba by tak začala nejdříve ve druhé polovině roku 2011. "Některé věci se ukázaly obtížněji kompletovatelné. Přesto je šance, že veškeré doklady, jejichž absence nám byla vytýkána, předáme do konce roku. V příštím roce bychom mohli kromě územního rozhodnutí získat také stavební povolení a v optimálním případě i vypsát soutěž na zhotovitele," řekl Komárek.

Územní rozhodnutí je podle Komárka klíčovou podmínkou pro to, aby stát mohl podat žádost o evropské dotace. Podle Miroslava Patrika z Děti Země je ale šance na získání miliard korun z Operačního programu Doprava už jen hypotetická. Projekt podle něj nespĺňuje základní podmínky, jako je například posouzení alternativních variant. Na tento nedostatek upozornil už v roce 2007 také Nejvyšší kontrolní úřad.

Kontroverzní projekt počítá s odsunem hlavního nádraží o zhruba 800 metrů na jih od stávající polohy v centru Brna, s čímž nesouhlasí řada odpůrců v čele se sdružením Děti Země, Stranou zelených a občanským sdružením Nádraží v centru. Polohu nového nádraží vybralo tehdejší vedení města už před deseti lety. Vybudování nového železničního nádraží a návazné investice jsou odhadnuty na 20 miliard Kč, výstavba měla podle původních plánů začít už v roce 2006 a skončit v roce 2015. Zatím se ale od roku 2007 staví pouze odstavné nádraží, které s kontroverzním projektem odsunu hlavního nádraží z centra Brna nesouvisí. Součástí projektu odstavného nádraží je i myčka kolejových vozidel, ta by měla vzniknout do června 2010.

15. 12. 2009 Stavba rychlodráhy na Ruzyň se odkládá. A metro nebude ani za 10 let

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-39487660-stavba-rychlodrahy-na-ruzyn-se-odklada-a-metro-nebude-ani-za-10-let>)

Projekt rychlodráhy mohl financovat soukromník, vláda má ale jiné priority. Ještě nejméně osm let se budou muset cestující na pražské ruzyňské letiště kodrcat přečpanými autobusy nebo jezdit nákladnými taxíky. Letiště ročně přepraví 12,6 milionu lidí. Jak nyní jistily HN, ministerstvo dopravy dalo definitivně k ledu projekt modernizace železniční tratě Praha – Kladno s novou odbočkou na ruzyňské letiště. A nového spojení se tedy nedočká ani víc než deset tisíc lidí, kteří jezdí z blízkého Kladna a okolí do metropole za prací či do školy. A to přesto, že podle donedávna ještě platných plánů měla stavba začít již příští rok a první vlaky měly vyjet v prosinci 2013. Nyní je jasné, že to nebude před rokem 2017. "V tuto chvíli na to nejsou peníze," vysvětluje mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. "Jakýkoliv odklad je šílený," reagoval na nejnovější oznámení ministerstva dopravy starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa, jehož obvodem má dráha vést.

Ani vlak, ani metro

Do nedohledna se totiž odsunula i možnost, že by se lidé na letiště dostali metrem. Tato varianta připadá do úvahy nejdříve v roce 2021. Pražský magistrát prodloužení části metra A z Motola do Stodůlek škrtl z právě chystaného územního plánu. Ten má být závazný pro následujících deset let. I tento škrť je důsledkem nedostatku peněz. Zastupitelstvo Prahy 6 již minulé pondělí vyzvalo pražský magistrát, aby prodloužení metra A vrátil do územního plánu. I kdyby se však plán na metro z Motola do Ruzyně vrátil, dopravě v metropoli by to v dohledné době nepomohlo. Původní představy totiž byly, že se uvedený úsek začne stavět nejdříve v roce 2018. A hotov by tak byl až po roce 2020.

Ještě počátkem roku to přitom vypadalo, že peníze nebudou problémem. Ministerstvo totiž chtělo trať postavit formou PPP projektu - tedy zadat stavbu soukromému investorovi, kterému by poté náklady dvacet až třicet let splácel stát. "Už jsme měli připravené i potřebné změny zákonů do parlamentu," říká bývalý náměstek ministra dopravy Emanuel Šíp, který za přípravu koncesního řízení na stavbu rychlodráhy zodpovídal. Jenže ministerstvo na jaře se změnou ve vedení resortu od prvního PPP projektu na železnici ustoupilo. "Naše priority pro PPP projekty jsou dálnice D3 z Veselí do Českých Budějovic a modernizace D1," vysvětluje Hanzelka. Podle Šípa je to chyba. "Neexistuje projekt, který by si na sebe vydělal lépe. Tato trať by měla být po realizaci projektu nejzatíženější tratí v Česku," argumentuje s tím, že by tak na trať do Ruzyně byly potřeba nižší dotace. A vzhledem k rentabilitě by navíc podle Šípa nebyl problém sehnat investora.

Když se to zlevní...

Podle ministerstva dopravy je jediná šance pro rychlodráhu ta, že by se výrazně zlevnila. Poslední předpokládaná cena totiž je 32 miliard korun. "Například by nemusela vést tolik pod povrchem," říká jednu z možností Hanzelka. Stavbu totiž nejvíce prodražuje požadavek Prahy 6 na zahloubení převážné části trati v oblasti Dejvic a Veleslavína. Radnice ale na podpovrchovém vedení trvá. Správa železniční dopravní cesty přitom ještě donedávna počítala, že když projekt PPP padl, mohla by se stará buštěhradská dráha, v jejímž starém tělese většina trati povede, modernizovat z evropských peněz. Jenže ani s tím nyní ministerstvo dopravy nepočítá. "Evropské peníze půjdou prioritně na dálniční stavby a modernizaci hlavních železničních koridorů," konstatuje Hanzelka.

Historie projektu

1993: Obce na trati Praha - Kladno spolu s Českou správou letišť a Českými drahami založily společnost PraK, která měla výstavbu zajistit. Náklady byly odhadovány na 5,8 miliardy korun – polovinu toho, co by stálo protažení metra na Ruzyň. Stavba měla začít v roce 1996.

2000: Česká správa letišť oznámila, že zprovozní rychlodráhu na letiště do roku 2004, náklady měly být šest miliard včetně vlaků. Jízdenka z Masarykova nádraží měla stát 40 korun, náklady by se měly vrátit do 15 let. Projekt neprošel připomínkami. Metro na Ruzyň bylo spočítáno na 26 miliard korun.

2004: Náklady stavby podle nových propočtů vycházejí na 13,5 miliardy. Stavbu ale odmítá Praha 6, která nechce, aby trať vedla po povrchu. A prosazuje prodloužení metra.

2005: Vláda rozhodla, že trať Masarykovo nádraží – Ruzyně – Kladno bude pilotní PPP projekt.

2008: Společná deklarace ministra dopravy, středočeského hejtmána a primátorů Prahy a Kladna odsouhlasuje investiční záměr a začíná územní příprava. Náklady jsou odhadnuty na 32 miliard, metro má stát 40 miliard.

16. 12. 2009 Nový rychlovlak šinkansen vyjel na trať (E5)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75594-novy-rychlovlak-sinkansen-vyjel-na-trat/>)

Novou generaci rychlovlaků pro tratě systému šinkansen představilo Japonsko. Typ E5 vyrazil na první zkušební jízdu, cestující se jím svezou v roce 2011. Nová souprava dokáže cestovat rychlostí až 320 kilometrů za hodinu, tedy více než vlaky E2, které by měl nahradit na lince z Tokia do Aomori. Díky špičce prodloužené o patnáct metrů a upraveným krytům pantografů by se zároveň měl snížit aerodynamický hluk. Díky vyšší rychlosti by nová generace vlaků, kterým se v Japonsku říká hikari, měla podle dopravní společnosti JR East zkrátit jízdní dobu z hlavního města císařství na severní pobřeží největšího japonského ostrova Honšú na tři hodiny a pět minut, cesta tedy bude asi o hodinu rychlejší než dnes. Japonské dráhy si objednaly celkem 59 souprav E5. Každá z nich je složena z deseti vozů, z nich dva jsou hnací a dva řídící. Celkem nabízí každá souprava 731 míst k sezení ve třech komfortních kategoriích.

**16. 12. 2009 Manažeři Českých drah dostávají statisíce na své pojištění**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/75599-manazeri-ceskych-drah-dostavaji-statisice-na-sve-pojisteni/>)

České dráhy přispívají velkými částkami na pojištění asi desítky manažerů a jejich blízkých spolupracovníků. Vyplývá to z exkluzivních informací Českého rozhlasu. Počátkem listopadu získal tyto informace Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Anonymně na ně upozornil jeden ze zaměstnanců personálního odboru ČD s tím, že při uzavírání smluv mohl být porušen zákon o veřejných zakázkách. Mluvčí antimonopolního úřadu Kristián Chalupa potvrdil, že tyto údaje obdrželi. Pojistky jsou navíc podle zjištění Českého rozhlasu uzavřené u AXA životní pojišťovny, ve které dlouhou dobu působil stávající šéf ČD Petr Žaluda.

Výše příspěvků na pojistky činí bezmála sto tisíc korun

Z informací zmiňovaného zaměstnance drah vyplývá, že výše příspěvků na pojištění činí měsíčně až 85 tisíc korun na osobu. Navíc zdroj ještě tvrdí, že má stejný okruh lidí sjednáno ještě rizikové pojištění. Na každého manažera tak měsíčně odečte dalších více než 13 tisíc korun. Pojistky by měly být uzavřeny na tři roky, po naplnění smlouvy mohou šéfové Českých drah s naspořenou částkou volně disponovat.

Český rozhlas podal řediteli ČD otázku, jak je to s jeho pojištěním a jestli mu na něj dráhy skutečně platí téměř 100 tisíc korun měsíčně. Ten odpověděl, že má uzavřenou životní pojistku, na kterou mu může zaměstnavatel přispívat. Není to ale podle něj žádná novinka, řídicí orgány jsou o ní plně informovány. "Je to moje individuální pojistka, k jejím detailům se nebudu vyjadřovat," posléze dodal.

Informace o vysokých pojistkách, za které dráhy zaplatí za dobu jejich platnosti miliony korun, potvrzuje i šéf svazu Odborářů služeb a dopravy Jaromír Dušek, který byl členem dozorčí rady drah do letošního ledna. "Já jsem tyto údaje samozřejmě viděl také už před řadou měsíců. Částky skutečně jsou v součtu téměř sto tisíc. Je to paradoxně jakési spoření pro vrcholový management, které se navíc realizuje ve společnosti AXA, ve které v době podpisu těchto smluv a v době, kdy se tam peníze

nasměrovaly, zastával významnou funkci stávající generální ředitel. Takže zaprvé to byl nepochybný střet zájmů, zadruhé je to neskutečná nemravnost," vysvětlil.

Pojišťovna se odmítla vyjádřit

Pojišťovna AXA odmítla sdělit jakékoli informace o konkrétních pojistkách či o pojistnících nebo pojištěncích. Podle šéfa svazu Odborářů služeb a dopravy Jaromíra Duška je právě informace o vysokých pojistkách manažerů drah jedním z důvodů, kvůli kterým musel letos na jaře opustit křeslo šéfa dozorčí rady Českých drah Zdeněk Žák.

16. 12. 2009 České dráhy včera vydaly své první dluhopisy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4698/>)

Dne 14. prosince 2009 vydaly České dráhy, a.s., své první dluhopisy v celkové výši 2 miliardy Kč. Dluhopisy ponese pevný úrokový výnos ve výši 5 % p.a. a budou splatné 14. prosince 2012. Emisní kurz dluhopisů k datu emise činil 98,38 % jejich jmenovité hodnoty. Hlavním manažerem emise byla ČSOB. Právním poradcem Českých drah byla společnost White&Case. Dluhopisy nejsou kotované ani obchodovatelné na žádném regulovaném trhu a byly upsány domácími investory. Plánovaný objem emise ve výši 2 miliardy Kč byl plně upsán. Získané prostředky budou využity k financování investičního programu Českých drah, především k nákupu moderních železničních vozidel využívaných k provozování osobní železniční dopravy v rámci služby ve veřejném zájmu. Na provozování osobní železniční dopravy společnost čerstvě uzavřela dlouhodobé smlouvy se státem a kraji. Tyto smlouvy zajišťují plnou úhradu prokazatelné ztráty včetně přiměřeného zisku po dobu deseti let. Do budoucna České dráhy plánují získat ratingové hodnocení od mezinárodních ratingových agentur a vstoupit i na mezinárodní kapitálové trhy.

17. 12. 2009 Na vytištěné traťové řády jihomoravané marně několik dní čekali

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-vytistene-tratove-rady-jihomoravane-marne-nekolik-dni-cekali-p8n-/brno.asp?c=A091216_184502_brno_krc)

Nové vlakové jízdní řády platí od neděle. Ještě ve středu byl ale problém takzvaný traťový jízdní řád sehnat. Malá skládačka, kterou využijí všichni lidé pravidelně jezdící po konkrétní trati, kteří potřebují jen přehled vlaků jezdících třeba na trase mezi Brnem a Českou Třebovou, na pokladnách zkrátka nebyla. Lidé si mohli vzít jen knížku s celostátním či celokrajským jízdním řádem. "Prostě nám je dodavatel včas neposlal, my za to nemůžeme," vysvětlovaly pracovnice na hlavním nádraží v Brně. Podle mluvčí Českých drah je vše v pořádku. "Cestující si mohli koupit celostátní či krajské jízdní řády, rozhodně měli podle čeho jezdit. Traťové jízdní řády jsou něco navíc, nejsou všude a rozhodně to není standard," uvedla Kateřina Šubová. "Už ale byly distribuovány a dnes by měly být v prodeji," dodala.

17. 12. 2009 Vlak ČD YETTI bude v zimní sezóně opět vozit lyžaře na Šumavu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4717/>)

V sobotu 19. prosince vyjede z Tábora první speciální vlak ČD YETTI v letošní zimní sezóně. Vlak pojedje každý víkend až do 28. března a zájemci můžou cestovat až na sjezdovky ve Skiareálu Lipno. Pro cestující je zároveň připravena výhodná sezónní nabídka Českých drah Voucher ČD YETTI, díky které dostanou slevu až 150 Kč na celodenní skipas. „Vlak pojedje každou sobotu a neděli od 19. prosince do 28. března 2010. Z Tábora bude odjíždět v 5:45, z Veselí nad Lužnicí v 6:19 a z Českých Budějovic v 7:00 hodin. Příjezd do Lipna nad Vltavou je v 8.47 hodin. „Od nádraží sveze cestující přímo k dolní stanici nové čtyřsedačkové lanovky ve Skiareálu Lipno navazující ski bus. ČD YETTI bude kromě Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic zastavovat také v dalších vybraných stanicích a zastávkách,“ vysvětluje Pavel Kosmata z Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích. „Zpět vyjíždí vlak ČD YETTI z Lipna nad Vltavou v 17.10 hodin, do Tábora přijede čtyři minuty po 20. hodině. Odjezd skibusu z lyžařského areálu bude přesně v 16.40 hodin.“

Lyžaři ze středních Čech se do Skiareálu Lipno dostanou pohodlně vlakem EuroCity Anton Bruckner (odjezd z Prahy hl.n. v 7:16) s přestupem v Rybníku. V Lipně nad Vltavou bude na vlak navazovat skibus, který je zadarmo. Pro cestu zpět do Prahy doporučujeme cestujícím použít vlak ČD YETTI, který bude mít v Českých Budějovicích přípoj na rychlík „Šumava“ (příjezd do Prahy hl.n. ve 21:40). Od 19. prosince 2009 do 28. března 2010 obdrží cestující při nákupu jízdenky SONE+ v ceně 150 Kč (platí v osobních a spěšných vlacích a vlacích ČD YETTI) dva vouchery po jejichž předložení

na pokladně Skiareálu Lipno získají skipas za cenu ČD Yetti. Například jednodenní skipas pro dospělého bude stát při uplatnění vouchery jen 340 Kč namísto 490 Kč, u dětí do 18 let celodenní skipas bude stát 240 Kč namísto 340 Kč. Na jednu jízdenku SONE+ můžou cestovat dva dospělí a až 3 děti do 15 let. Na zmíněný tip jízdenky lze cestovat celý den osobními nebo spěšnými vlaky po celé síti Českých drah, tedy i ve spěšném vlaku ČD Yetti. Jízdenka SONE+ platná i na rychlíky (např. z Prahy), stojí 450 korun. Pokud jede víc jak dva dospělí, lze použít jízdenku REGIONet za 300 Kč platnou až pro 5 osob. Jízdenka je platná pro osobní i spěšné vlaky a voucher ČD Yetti obdrží každá osoba. Voucher obdrží také každý cestující se zpáteční jízdenkou do stanice Lipno nad Vltavou, a to v libovolný den v týdnu.

17. 12. 2009 O víkendu pojedou adventní parní vlaky ČD mezi Choceň a Litomyšl (19. prosince 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4718/>)

V sobotu 19. prosince vypraví České dráhy parní vlaky z Choceň do Litomyšle a zpět. Soupravu sestavenou z pěti historických vozů poveze parní lokomotiva „Kačenka“ (310.922). Každý dětský cestující dostane v těchto adventních vlacích od Českých drah sladkosti a malý dárkový balíček. Odjezdy z Choceň do Litomyšle budou v 7:44 a 13:44. „Cestující si mohou vybrat ze dvou párů vlaků. Z Choceň budou odjíždět v 7:44 a 13:44, zpět z Litomyšle pojedou v 9:50 a 16:58. Tyto vlaky zastaví ve vybraných stanicích na trati podle jízdního řádu,“ říká Michal Štěpán, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Pardubicích. „Jízdenky si cestující zakoupí přímo ve vlaku od průvodčích, pro děti počítáme samozřejmě se slevou.“ Soupravu poveze historická parní lokomotiva „Kačenka“ (310.922) a kromě pěti historických vozů v ní bude řazen také bufetový vagon. V Litomyšli a Choceň bude vlak vyzbrojen vodou. Za zpáteční jízdenku z Choceň nebo Vysokého Mýta do Litomyšle zaplatí dospělí cestující 100 korun, děti pak 70 Kč. Jednosměrná jízdenka bude stát dospělé 60 Kč, děti zaplatí o 20 korun méně. Cena závisí na počtu projetých pásem, takže například z Cerekvice nad Loučnou stojí zpáteční jízdenka do Litomyšle jen 40 Kč (děti 30 Kč).

Parní vlaky Choceň – Litomyšl (19. prosince 2009)

směr tam		žel. stanice, pásmo	směr zpět	
Sp 1916	Sp 1918		Sp 1917	Sp 1919
7:44	13:44	Choceň (1)	11:10	18:16
7:54	13:54	Slatina u Vysokého Mýta (1)	10:59	18:05
8:06	14:06	Vysoké Mýto (1)	10:52	17:58
8:20	14:20	Vysoké Mýto město (1-2)	10:40	17:47
8:35	14:35	Hrušová (2)	10:19	17:29
8:40	14:40	Cerekvice nad Loučnou (2)	10:15	17:25
8:45	14:45	Cerekvice n. L. zast. (2)	10:09	17:17
9:05	15:05	Litomyšl (2)	09:50	16:58

Jízdné v parních vlacích Choceň – Litomyšl (19. prosince 2009)

typ jízdenky	dospělí	děti
- jízdenka pro 1 pásmo jednoduchá	40 Kč	30 Kč
- jízdenka pro 1 pásmo zpáteční	70 Kč	50 Kč
- jízdenka pro 2 pásma jednoduchá	60 Kč	40 Kč
- jízdenka pro 2 pásma zpáteční	100 Kč	70 Kč

17. 12. 2009 Dráhy mají kolektivní smlouvu, na mzdy dají stejně jako letos

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-maji-kolektivni-smlouvu-na-mzdy-daji-stejne-jako-letos-pry-/eko-doprava.asp?c=A091217_173940_eko-doprava_fih)

Zaměstnanci Českých drah nemohou v příštím roce očekávat růst mezd. Kolektivní smlouva, kterou ve čtvrtek odpoledne podepsal šéf firmy Petr Žaluda se zástupci osmi odborových organizací, zajišťuje zaměstnancům zachování mzdové úrovně z letošního roku. "Celkový objem peněz určených na mzdy

zůstane stejný, zaměstnanci o žádné výhody nepřijdou," potvrdil vedoucí tajemník Odborového sdružení železničářů Vladislav Vokoun. Podle něj mohou lidé pocítit drobné pohyby u některých složek příjmu, v součtu si však nepohorší. "Obě strany si byly vědomy, že není možné celkovou sumu na mzdové náklady zvyšovat," dodal Vokoun. Spokojen s výsledkem jednání je i šéf drah Petr Žaluda. "Jsem přesvědčen, že díky této dohodě budou naši lidé dobře ochráněni před dozvuky světové hospodářské krize," uvedl Žaluda. Letos se oproti loňsku zvýšily mzdy na drahách o necelých pět procent. Dopravce, jemuž letos kraje a stát zaplatí za provoz ztrátových vlaků 12 miliard korun, zaměstnává přes 28 tisíc lidí, průměrný plat převyšuje 26 tisíc korun.

17. 12. 2009 Před svátky pojedou posílené vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75782-pred-svatky-pojedou-posilene-vlakly/>)

Více vozů nasadí České dráhy od pátku do středy na dálkové vlaky. Společnost očekává, že jejími spoji pojedou před Vánoci více lidí než obvykle. Celkem podle mluvčího ČD Petra Pošty přibude od pátku do středy sedm tisíc míst k sezení. Mluvčí zároveň upozornil, že na Štědrý den od odpoledne pojedou jenom minimum vlaků. Nejvíce posilových vagonů přidají dráhy k vlakům v pátek, kdy pojedou na svátky studenti nebo lidé, kteří si na tři předvánoční dny vezmou dovolenou, a také v úterý. Celkem bude po oba dny k dispozici zhruba 2 500 dodatečných míst. Posilové vozy vypraví ČD především na rychlíky a expresní vlaky, které spojují Prahu s velkými městy – Plzní, Českými Budějovicemi, Olomoucí a Ostravou. I přesto budou nejspíše spoje přeplněné. "V některých pátečních a středečních odpoledních vlacích už teď zbývá jen několik volných míst, proto doporučujeme všem cestujícím, aby si zarezervovali svá místa včas," uvedl Pošta.

Místenky je možné koupit si buď v pokladně, nebo na internetovém obchodu Českých drah. Stojí 70 korun, majitelé In-karet mají poloviční slevu. Na Štědrý den ustane provoz na železnici zhruba od pěti odpoledne. Následně pojedou pouze vybrané dálkové vlaky, především mezistátní rychlíky a Eurocity. Na cestu se i v předvečer vánočních svátků vydají noční hotelové vlaky. Většina spojů, které nejedou na Štědrý den, jsou v jízdním řádu označeny číslem 10 nebo 12 v hlavičce vlaku.

18. 12. 2009 Poprvé vyjel supervlak Sapsan. Uhání 250 km/h i v minus padesáti stupních

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/poprvе-vyjel-supervlak-sapsan-uhani-250-km-h-i-v-minus-padesati-stupnich-1zy-/tec_technika.asp?c=A091208_224422_tec_video_rja)

Rusko se stalo devátým členem klubu vysokorychlostní železnice. Na nejprestižnější trať mezi Moskvu a Petrohrad v pátek poprvé s cestujícími vylétl Sokol stěhovavý, ruský Sapsan. Při první jízdě uháněl v mrazu mínus 32 stupňů rychlostí 244 km/h. Nový supervlak německé společnosti Siemens včera slavnostně zahájil pravidelný provoz. Je postaven tak, že na vhodné trati zvládne i v té nejtvrďší ruské zimě rychlost až 300 km/h.

Reportér časopisu Železniční Magazín spojem jel a pořídil pro vás záběry z první jízdy. "Jedná se o první pravidelný spoj, vlak 152, odjezd byl v 6:45 ráno z Moskvy a v 10:30 příjezd do Petrohradu," napsal pro Technet.cz Petr Kadeřávek, reportér časopisu. Jízda nebyla doprovázena nikým z managementu RŽD. "Uskutečnilo se pouze krátké oficiální zahájení za účasti prezidenta společnosti Vladimíra Jakunina a to už ve čtvrtek večer v Moskvě," doplňuje Kadeřávek. Celou reportáž ze zahájení provozu si budete moci přečíst také v Železničním magazínu ŽM 12/09, který vyjde počátkem ledna.

Na plánovaném provozu ruské jednotky Sapsan je unikátní především denní provoz vysokorychlostní dopravy a běžného transportu v noci. Po stejných kolejích tak budou jezdit pomalé osobní vlaky, dlouhé noční lůžkové spoje (běžně 20 vozů) a těžké nákladní vlaky. Nasazení vysokorychlostní soupravy za těchto podmínek neslo zejména v období zkoušek jistá omezení. Veškerá doprava byla v době letu hliníkového Sokola stěhovavého zastavena. Osobní regionální doprava je nahrazena autobusy a nákladní vlaky stály ve stanicích. Sapsan při zkouškách běžně létal 270 km/h.



Zvláštnosti trati

Trať mezi Moskvou a Petrohradem měla už v době svého vzniku vynikající trasování, které tak i v současnosti nebylo překážkou vysokorychlostní dopravy. Přes 90 procent délky trati vede v přímých úsecích. Sklony dosahují většinou maximálně pěti promile (max. je 8 promile v délce 12 km) a oblouky mají obvykle velké poloměry. Trať, otevřená v roce 1851, tak byla v posledních letech kvůli zavedení vysokorychlostní dopravy výrazně modernizována a to ve dvou etapách. Provoz rychlostí 250 km/h je možný pouze na jedné koleji na úseku Okulovka – Mstinskij Most v délce 48 km ve směru z Moskvy na St. Peterburg, kde je pružné upevnění kolejí anglické firmy PANDROL. Na přibližně 550 km trati je maximální povolená rychlost všech vlaků, tedy i Sapsanu, snížena na 200 km/h. Na trati však zůstaly úroňové přejezdy (což je stejný problém jako u našich železničních koridorů). Na trati Moskva – St. Peterburg jsou, stejně jako na celé síti RŽD podstatně bezpečnější – kromě závor totiž mají v silnici zabudovány ocelové zvedací/sklápěcí nosníky, které jsou v normální poloze součástí vozovky. Při spuštění závor se vykloupí (zvednou) šikmo nahoru a zamezí tak nedisciplinovaným řidičům vjezd na trať. Z dřívějších dob zůstal kolem trati plot. Některé důležité objekty, např. mosty, jsou trvale stráženy.



Ruskou zimu si Sapsan napřed vyzkoušel v klimatickém tunelu

Zvláštním konstrukčním oříškem bylo přizpůsobení veškerých komponentů ruským klimatickým podmínkám. Nakonec se podařilo vytvořit vlak, který bez problémů funguje i při -50° Celsia nebo při sněhových bouřích, při kterých rychlost větru dosahuje rychlost až 250 km/h. Tyto extrémní podmínky bylo potřeba zohlednit nejen při konstrukci, ale také při výběru materiálů použitých při výrobě. Zvláštní kvalita byla požadována např. u maziv, těsnění a dalších technických komponent. Všechny prošly laboratorními testy. Vlak se podrobil speciálnímu testování, které prověřilo jeho odolnost a funkčnost veškerých provozních systémů v extrémních klimatických podmínkách ruské zimy, v testovacím středisku Rail Tec Arsenal ve Vídni. Ve 100 metrů dlouhém klimatickém tunelu byly vozy vystaveny sněhové bouři či mokrému namrzajícímu sněhu. Prověřovalo se, zda i v extrémních klimatických podmínkách nezamrzají např. dveře, přední sklo či spřáhla. Osmset různých senzorů umístěných po celém vlaku při testech měřilo teplotu vzduchu, povrchovou teplotu, tlak vzduchu nebo vlhkost. Měřilo se rovněž chování vlaku při následném odtávání nánosů sněhu a ledu. Protipólem zimních zkoušek také byla měření při vysokých plusových teplotách. Veškerými testy prošla vlaková jednotka úspěšně.

Velice náročná byla rovněž přeprava vlaku z Německa do Ruska. Kvůli širokému rozchodu nemohl Sokol dojet do svého působiště po vlastní ose a musel cestovat lodí. Nejdřív ho speciální podvalníky dopravily do přístavu. Pak jel lodí do přístavu Sassnitz/Mukran na ostrov Rügen (Rujána) u severního pobřeží Německa. Trajekt "Vilnius" se postaral o dopravu do Baltiska. Odtud putoval vlak dalšími trajekty do ruského přístavu Ust Luga. Přístav Sassnitz/Mukran je nejen největším železničním převozním přístavem v Německu, ale také jako jediný ve střední Evropě disponuje kolejemi s ruským rozchodem 1 520 mm, pro který bylo Velaro postaveno. Plavba do Ust-Lugy trvá přibližně 50 hodin. Odtud je vlak přepravován již po kolejích dalších asi 150 kilometrů do St. Petersburgu. Celá jednotka je z vnějšku nalakována v barvách ruské vlajky. V čelních vozech je hned za kabinou strojvedoucího první třída. V první a ve druhé třídě navíc krátí pasažérům cestu vestavěný audio a video systém, nabízen je i catering. Velmi atraktivní výhled pro cestující nabízí prosklená stěna kabiny strojvedoucího, přes kterou vidí ubíhající cestu stejně jako strojvedoucí. Občerstvení a nápoje lze navíc zakoupit v prostředním bistro voze.

Údržbu bude 30 let provádět Siemens

Potřebnou spolehlivost provozu vysokorychlostních sapsanů musí zajistit údržba na podstatně vyšší úrovni, než je dosud u ruské železnice zvykem. Proto dopravce RŽD uzavřel s firmou Siemens smlouvu na 30 let. Pro tyto účely byla v depu na předměstí St. Peterburgu upravena jedna z hal. V hale jsou tři koleje, každá o pracovní délce 250 metrů. Veškeré vnitřní zařízení bylo dovezeno převážně z Německa, některá z nich RŽD používají vůbec poprvé ve své historii, např. zařízení na výměnu podvozků a dvojkolí. Další zajímavostí této haly je odklopné trolejové vedení ze Švýcarska (aby bylo možno bezpečně provádět práce na střeše vlaků). Může být napájeno stejnosměrným napětím 3kV nebo střídavým 25kV 50Hz.

Základní technické údaje

Sapsan existuje ve dvou napěťových verzích: stejnosměrné s označením EVS1 a dvousystémové označené jako EVS2. Zkratka EVS znamená elektropojezd vysokoj skorosti (elektrická jednotka

vysoké rychlosti). Jednotky Sokol s hliníkovými vozovými skříněmi mají hnaná dvojkolí rozmístěna po celé délce soupravy (a prostřídána s nehnanými dvojkolími).

Technické údaje	EVS1	EVS2
Napájecí napětí	3 kV DC	3 kV DC 25 kV AC 50Hz
Max. provozní rychlost	250 km/h, lze zvýšit na 300 km/h	250 km/h, lze zvýšit na 300 km/h
Počet vozů	10	10
Délka jednotky	250 m	250 m
Rozchod	1 520 mm	1 520 mm
Provozní teplota	(-50 °C) -40°C ... + 40°C	(-50 °C) -40°C ... + 40°C
Max. výkon	8 000kW	8 000kW
Max. hmotnost (plně obsazená jednotka)	662 t	678 t
Počet míst k sezení	604	604

19. 12. 2009 "Zamrzlé" vlaky zablokovaly kanál La Manche

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75904-zamrzle-vlak-y-zablokovaly-kanal-la-manche/>)

Kvůli mrazivému počasí se v noci na dnešek v tunelu pod kanálem La Manche porouchaly čtyři vlaky společnosti Eurostar s více než 2 000 pasažéry a zablokovaly tak oba tunely. Vlaková doprava, která spojuje Paříž s Londýnem, je až do neděle přerušena. Návrat k normálnímu provozu předpokládá společnost v pondělí. Podle mluvčího společnosti Eurostar Brama Smetse jsou všichni lidé v bezpečí. Evakuace ale trvala téměř 16 hodin a podle cestujících byla chaotická. K celkovému zmatku přispělo i omezení dopravy na trajektech mezi Calais a Doverem. Někteří britská letiště navíc v pátek kvůli sněhu a mrazu neodbavovala letadla. Dva vlaky z tunelu vytlačily dieselové lokomotivy a cestující ze zbylých dvou strojů byli evakuováni. Podle Smetse způsobil poruchy velký teplotní rozdíl uvnitř a vně tunelu, kvůli kterému vlaky ztratily elektrický pohon. "Je to chronický problém vlaků Eurostar," uvedl ředitel společnosti Pascal Sainson. Sníh se podle něj dostává do ventilačního systému a zkratuje elektrický systém motorů lokomotiv, které se v tunelu, kde je značné teplo, vypnou: "Motory se zastavují a nedaří se je znovu nastartovat." Mluvčí zároveň zdůraznil, že taková situace nenastala za celých 15 let, od roku 1994, kdy byl tunel zprovozněn. Už dvakrát ale v tunelu hořel nákladní vlak, naposledy v loňském roce.

Cestující: Evakuace byla chaotická, byla to noc hrůzy

Podle informací cestujících, kteří stáli v noci v tunelu nebo ve vlaku, byla ale evakuace chaotická, mnozí dokonce mluví o noci hrůzy. "Nejdřív to 2,5 hodiny zkoušeli opravit, vypínali a zapínali elektriku, a teplota začala stoupat. Muselo tam být 35 nebo 40 stupňů," popsal situaci cestující z Anglie. Zaměstnanci nakonec všechny vyvedli servisními tunely do vymrzlých kójí pro přepravu aut, které je pak vyvezly na povrch, kde ale znovu hodiny čekali na spoje do Londýna. Cesta se tak protáhla místo běžných dvou hodin na dvanáct i déle a lidé, často rodiny s dětmi, si stěžovali na nedostatek pití i jídla. Chaotické byly i informace, které dostávali lidé na nádražích v Londýně a Paříži. Tisíce lidí s jízdenkami na sobotu se dozvěděly o tom, že nikam nejedou, až za půl dne: "Když jsme sem přišli, byl tam jen nápis zpoždění. Nikdo nám nebyl schopný nic říct." Generální ředitel společnosti přišel s vysvětlením až dopoledne. Rozezlené pasažéry ale neuklidnily ani slíbené kompenzace.

21. 12. 2009 Od března vyjedou nové CityElefanty na linku Děčín – Ústí n. L. – Most každý víkend

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4810/>)

České dráhy se při podpisu desetileté smlouvy s Ústeckým krajem zavázaly, že Ústeckému kraji dodají nové vlaky pro regionální spoje. Prvním konkrétním krokem bude nasazení patrových klimatizovaných CityElefantů na linku z Děčína přes Ústí nad Labem do Mostu. Dvě soupravy tu budou jezdit každý víkend, polovinu spojů tak na této lince zajistí nové vlaky. „CityElefanty budou

jezdit na lince z Děčína přes Ústí nad Labem to Mostu o všech sobotách a nedělích. Záměrně jsme vybrali tuto linku, protože je to páteřní trať Ústeckého kraje, kde jezdí nejvíce cestujících. O víkendech tu tak bude jezdit nově na polovině všech spojů moderní nízkopodlažní patrový vlak," uvádí Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu. První CityElefanty vyjedou o víkend 7. března, kdy začíná platit první změna jízdního řádu.

CityElefanty už cestující v Ústeckém kraji znají. Jezdí na osobních vlacích z Ústí nad Labem do Roudnice a dále do Kralup nad Vltavou a do Prahy. Jsou to moderní patrové soupravy vybavené klimatizací, oddílem první třídy, háky na kola, moderními toaletami i nástupními plošinami pro cestující na vozíku. „Důležité je, že jsou CityElefanty nízkopodlažní. To pomáhá nejen cestujícím na invalidním vozíku, ale i starším lidem, kteří nemusí zdolávat schody do vlaku, a také maminkám s kočárky i cyklistům," doplňuje Antonín Blažek. „Víkendové nasazení CityElefantů mezi Děčínem a Mostem jsme vyzkoušeli už v sobotu 28. listopadu, velmi se osvědčilo, a tak tu budou jezdit od první změny jízdního řádu pravidelně.“

21. 12. 2009 ČD požádaly o evropské peníze na nové vlaky pro Ústecký kraj

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4811/>)

České dráhy předložily Úřadu regionální rady regionu soudržnosti severozápad projekty na moderní železniční vozidla pro Ústecký kraj. Požádaly tak o 450 milionů korun na nákup nových regionálních vlaků. V prvním pololetí roku 2010 by měl úřad rozhodnout, zda peníze ČD získají. Pak vypíší ČD tendry na dodavatele vlaků a v roce 2012 by měly vyjet první nové soupravy. Celkem nakoupí ČD v příštích deseti letech pro Ústecký kraj vlaky za 2,1 miliardy korun.

Z evropských fondů žádají ČD o 450 milionů korun na 7 elektrických vlaků a jeden dieselový. Podle pravidel čerpání evropských peněz je možné získat evropskou dotaci pouze ve výši 40 %. Zbýlých 60 % musí ČD zajistit samy. Elektrické vlaky by jezdily každou hodinu na trase Děčín – Ústí nad Labem – Teplice – Chomutov – Kadaň – Kadaň předměstí a také na lince Ústí nad Labem – Teplice – Litvínov. Mezi Ústím a Teplicemi, kde cestuje nejvíce lidí, pojede vlak každých 30 minut (obě linky by měly hodinový interval a jezdily na střídačku tak, aby vznikl v tomto úseku takt po 30 minutách).

Po přidělení evropských peněz vypíší ČD výběrové řízení na vlaky této specifikace:

- nízkopodlažní;
- kapacita 180 – 240 míst k sezení;
- rychlost 160 km/h;
- bezbariérové WC;
- prostory pro přepravu kočárků, jízdních kol a objemných zavazadel.

Součástí žádosti je i jeden motorový vlak. O druhý žádá Karlovarský kraj a tyto dvě soupravy budou jezdit na lince Jirkov – Chomutov – Karlovy Vary. Výběrové řízení na dieselové vlaky bude mít tuto specifikaci:

- nízkopodlažní;
- kapacita cca 120 míst k sezení;
- rychlost 120 km/h;
- bezbariérové WC;
- prostory pro přepravu kočárků, jízdních kol a objemných zavazadel.

Vlaky za 2,1 miliardy v příštích deseti letech

Kromě 450 milionů korun z Evropské unie budou ČD financovat samy vlaky pro Ústecký kraj za 1,6 miliardy korun. Půjde o elektrické i motorové vlaky. „Ukazuje se, že rozhodnutí uzavřít smlouvu s Českými drahami v desetiletém horizontu je výhodné především pro cestující a občany Ústeckého kraje, protože tím dojde k výrazné modernizaci vozového parku a zvýšení komfortu při cestování, a to i za přispění peněz z Evropské unie. Jsem ráda, že k obměně vozového parku dochází tak krátce po podpisu smlouvy," uvedla k projektu modernizace na železnici Jana Vaňhová, hejtmanka Ústeckého kraje.

Ze Šluknovska do Děčína přes Německo

První soupravy z neevropských peněz budou jezdit už na přelomu let 2010 / 2011 v oblasti Šluknovska. „Velmi důležité je propojení Šluknovska s Děčínem a Ústím nad Labem přes německé území. Chceme aby mělo Šluknovsko rychlé spojení přímými vlaky přes německý Sebnitz a Bad Schandau. Jednáme intenzivně s německou stranou a situace vypadá velmi nadějně. Už v příštím roce by mohli Němci opravit trať na státní hranici u Dolní Poustevny a pak by jízdě přímých vlaků už nic nebránilo. Z Mikulášovic či Šluknova to bude bezkonkurenčně nejrychlejší spojení do Děčína a Ústí nad Labem, dokonce rychlejší, než autem,“ vysvětluje Antonín Blažek, náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu.

Aktuálně nové vlaky v Ústeckém kraji

České dráhy začaly obnovovat vozový park v Ústeckém kraji už před několika lety. Moderní bezbariérové Regionovy jezdí na těchto tratích:

- Jirkov – Chomutov – Žatec – Lužná u Rakovníka (přímé spěšné vlaky)
- Děčín hl. n. – Rumburk
- Rumburk – Dolní Poustevna
- Most – Rakovník
- Teplice v Čechách – Litvínov
- Jirkov – Kadaň-Pruněřov – Kadaň předměstí

Na lince Ústí nad Labem – Roudnice nad Labem – Praha jezdí patrové klimatizované CityElefanty, na Šluknovsku a v oblasti Jedlové moderní motorové a řídicí vozy s první třídou a na rychlících Cheb – Ústí nad Labem – Praha ČD nasazují na řadě spojů vozy první třídy s kompletně opraveným interiérem v novém designu.

21. 12. 2009 Rychlovlaky pod Lamanšským průlivem možná pojedou v úterý

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/76037-rychlovlaky-pod-lamansskym-prulivem-mozna-pojedou-v-uteru/>)

Rozmary počasí posledních dní způsobily obrovské dopravní potíže zejména v Belgii a ve Francii. Uzavřené je bruselské letiště a pařížská letiště musela omezit provoz zhruba o 30 procent. Na silnicích v obou zemích byly kvůli přivalům sněhu či náledí k vidění zácpy o délce několika set kilometrů. Přerušen je i nadále provoz rychlovlaků Eurostar spojujících Paříž a Brusel s Londýnem. Možná začnou zase jezdit v úterý, ale jen v omezené míře. Společnost Eurostar to dnes oznámila v Londýně.

Dnešní belgický tisk při popisu situace hovoří o paralýze metropole či celé země. Bruselské letiště, které v neděli přerušilo provoz, už sice zase funguje, ale řada letů má zpoždění. Francie je po oblevě z nejhoršího venku, například v pařížské oblasti sníh na vozovkách už zcela roztál a dopravní podmínky jsou vcelku normální. Upozornění pro řidiče, aby jezdili obezřetně, platí vesměs už jen pro alpské departementy a pro přímořské oblasti, kde může vanout vítr o rychlosti 100 až 120 kilometrů v hodině.

Nadále nejezdí rychlovlaky Eurostar, které Brusel a Paříž spojují tunelem pod Lamanšským průlivem s Británií a její metropolí Londýnem. Návrat k plnému provozu očekává člen jejího vedení Nicolas Petrovic po Vánocích. Eurostar předpokládá, že v úterý pojedou "dva vlaky ze tří", pokud ovšem dopadnou dobře testy, které teď společnost provádí s cílem vyloučit další výluky. Při dvoutřetinovém provozu bude k dispozici 26 000 míst. Společnost také oznámila, že odškodní cestující, kteří zůstali v noci z pátku na sobotu zablokováni v tunelu pod Lamanšským průlivem, i ty, kterým porucha v posledních třech dnech znemožnila vlaky Eurostar cestovat. Z pátku na sobotu zůstalo v několika soupravách pod Lamanšským průlivem zablokováno 2 000 lidí.

Cestující, kteří nemohli cestovat, si budou moci lístek vyměnit nebo dostat peníze zpět a Eurostar jim případ od případu rovněž proplatí vzniklé výlohy. Jízdenky na Eurostar si na poslední tři dny rezervovalo 75 000 lidí. Na pomoc cestujícím přispěchaly letecké společnosti British Airways a Flybe, které na linkách mezi Francií a Británií zvýšily počet letů a vyměnily některá letadla za větší. Soupravy převážející kamiony a osobní auta jsou podle Eurostar od rána v provozu, i když mají zatím mnohdy zpoždění. Také společnost Eurostar dnes oznámila okamžité zahájení vyšetřování dvěma nezávislými experty, bývalým šéfem britské železnice GNER Christopherem Garnettem a někdejší obchodním ředitelem Eurotunelu Claudem Gressierem.

List la Dernière Heure počasí uplynulých dnů v Belgii označuje za nejhorší bouři za posledních šest let. Problém na silnicích bruselské metropole, které jsou stále pokryty menší vrstvou sněhu, umocňuje i skutečnost, že řada belgických řidičů už tradičně "nepřezula" na zimní gumy. V pařížské oblasti navzdory zlepšení meteorologických podmínek nejezdí některé regionální vlaky. U spojů RER A, které jezdí jen sporadicky, je na vině pokračující stávka strojvůdců. U vlaků RER C v úseku Paříž – Juvisy, které jezdí ze Slavkovského nádraží, zavínil výlukou od nedělního večera utržený betonový kvádr, který spadl na koleje a způsobil vykolejení jednoho z příměstských vlaků. Při nehodě utrpělo 36 osob lehké zranění.

22. 12. 2009 Vlaky pod kanálem La Manche už jezdí. V zajetí sněhu se ocitl sever Itálie

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlaky-pod-kanalem-la-manche-uz-jezdi-v-zajeti-snehu-se-ocitl-sever-italie-1at/zahranicni.asp?c=A091222_084924_zahranicni_ash)

Společnost Eurostar obnovila provoz rychlovlaků v tunelu pod kanálem La Manche. Rychlovlaky spojující Paříž a Brusel s Londýnem v sobotu vyřadilo z provozu zimní počasí. Třídenní přerušování provozu, které se dotklo desítek tisíc lidí cestujících na Vánoce domů, vyvolalo rozhořčené reakce na obou stranách kanálu. První vlak z Paříže do Londýna vyrazil na trať ráno v 8:09. Dalších zhruba tisíc pasažérů čekalo na pozdější spoje. Zhruba ve stejnou dobu vyjel první rychlovlak také opačným směrem. Oproti normálnímu provozu, kdy tunelem projede mezi kontinentální Evropou a Británií asi 40 tisíc lidí za den, však mají jezdit jen dvě soupravy ze tří. Plné obnovení provozu se čeká po Vánocích. Společnost Eurostar oznámila, že odškodní cestující, kteří zůstali v noci z pátku na sobotu zablokováni v tunelu pod Lamanšským průlivem, i ty, kterým porucha v posledních třech dnech znemožnila vlaky cestovat.

Z pátku na sobotu zůstaly v několika soupravách pod Lamanšským průlivem dva tisíce lidí. Někteří tam strávili až 15 hodin. Jízdenky na Eurostar si na poslední tři dny rezervovalo 75 tisíc lidí. Se svými se zážitky se na londýnském nádraží svěřila Stephanie Buddová, která se vracela se svými čtyřmi dětmi z pařížského Disneylandu. "Nedostatek informací byl hrozný. Od pátku jsme nevěděli, kdy se budeme moci dostat domů. Nikdo nám nevysvětlil, že to může trvat tak dlouho. Jsem tak rozzlobená," řekla Britka. "Byl to chaos. Strávili jsme několik skutečně zkažených dnů," zlobil se také Brit David James, který se od víkendu snažil odjet z Paříže s manželkou a dvěma dětmi ve věku pět a sedm let. .

Milán mají ze sněhového zajetí vysvobodit vojáci

Na mnoha místech Evropy, zejména na letištích a dopravních tazích, pokračuje zápas se sněhovými přívaly a mrazy. Odklady letů byly hlášeny zejména z Británie, postiženo výpadkem bylo i letiště v německém Frankfurtu nad Mohanem. Nejhorší situace je nyní hlášena ze severu Itálie. Milán, finanční metropole Itálie, se po silných sněhových bouřích ocitla téměř zcela v zajetí zimy. Do ulic bylo během dne vysláno na 800 vojáků, kteří měli uvolnit zejména dopravní tepny. Milánské letiště bylo už od včerejška ve stadiu kolapsu. Stovky letů byly odvolány. Nefungovala ani železniční doprava a tisíce cestujících byly zablokovány na nádražích či přímo ve vozech, často bez topení.

22. 12. 2009 Provoz vlaků na Štědrý den a o vánočních svátcích

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4820/>)

Ve čtvrtek 24. prosince budou jezdit spoje Českých drah jako v neděli a svátek, mezi 18. a 19. hodinou pak bude postupně provoz většiny regionálních i některých dálkových vlaků utlumen. V pátek 25. prosince pojedou vlaky také podle nedělních jízdních řádů, bude ale částečně slabší ranní provoz. Většina regionálních vlaků, která jede po šesté hodině večer, má v jízdním řádu poznámku, že nejede na Štědrý den. Týká se to spojů v celé České republice. Nepojede v tuto dobu ani řada vnitrostátních rychlíků nebo vlaků InterCity, poslední pendolino z Prahy do Ostravy odjede už v 15:26. Výjimku tvoří noční mezinárodní rychlíky a vlaky EuroNight do Německa, Polska a na Slovensko, které jedou bez omezení i v noci ze 24. na 25. prosince.

Ráno 25. prosince nejedou některé regionální vlaky v brzkých ranních hodinách, klasický nedělní provoz začne mezi šestou a sedmou hodinou ráno. V sobotu 26. prosince, kdy je svátek, pojedou vlaky podobně jako v neděli.

Všichni cestující získají veškeré potřebné informace o svých spojích 24 hodin denně v Kontaktním centru Českých drah na lince 840 112 113.

22. 12. 2009 České dráhy plánují prodat podíl v TSS

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-4821/>)

České dráhy plánují prodat svůj majetkový podíl ve společnosti TSS (Traťová strojní společnost, a.s.). Tato společnost se zabývá podnikáním v oblasti údržby, rekonstrukce a modernizace železniční infrastruktury a provozuje speciální stavební stroje sloužící při opravách a modernizacích železniční infrastruktury. Svým zaměřením se tak vymyká podnikatelské činnosti Českých drah, a.s. Ty se orientují na přepravu osob, nákladů a služby související s cestováním a neplánují podnikat v dopravním stavebnictví. Předchozí souhlas k přijetí přípravných kroků směřujících k eventuálnímu prodeji schválil Řídící výbor společnosti 29. července 2009.

Společnost TSS vznikla v rámci transformace Českých drah. Byly do ní soustředěny činnosti související se stavební činností a provozem speciálních stavebních strojů pro drážní infrastrukturu. Společnost se tak podílí na údržbě, obnově a modernizaci různých tratí včetně hlavních železničních koridorů. „Dnes jsou tyto aktivity zcela mimo rozvoj Českých drah, které se soustřeďují na své jádrové činnosti a jejich rozvoj, kam patří osobní a nákladní doprava a péče o zákazníky těchto segmentech podnikání,“ uvedla ředitelka odboru majetkových účastí ČD Michaela Oharková. Připomněla, že České dráhy dnes ani nevlastní železniční infrastrukturu.

České dráhy nabídnou cestou výběrového řízení odkoupení 76 ks kmenových akcií společnosti TSS, které představují 51,01 % podílu na základním kapitálu společnosti. Jmenovitá hodnota každé akcie je 5 milionů Kč. Celkově tak jde o akcie ve jmenovité hodnotě 380 mil. Kč. Předchozí souhlas k přijetí přípravných kroků směřujících k eventuálnímu prodeji schválil Řídící výbor společnosti 29. července 2009. Řídící výbor, který u Českých drah plní funkci valné hromady akcionářů, bude také schvalovat případnou kupní smlouvu na prodej těchto akcií.

Výběr kupce akcií bude proveden ve dvoustupňovém výběrovém řízení. Organizací výběrového řízení byla pověřena společnost Facility Transactions, a.s. Pověřenou Lhůta pro podání nabídek je 29. ledna 2010 do 12 hodin. Informace o vyhlášení výběrového řízení zveřejnily České dráhy také cestou inzerce v uplynulém týdnu v denním tisku.

23. 12. 2009 Francií bude jezdit soukromé TGV

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/76280-francii-bude-jezdit-soukrome-tgv/>)

Železniční dopravce Veolia Transport připravuje zavedení rychlovlaků TGV, kterým bude konkurovat Francouzské národní železniční společnosti (SNCF) na lince Paříž – Lyon. Společně s italským národním dopravcem Trenitalia chce potom Veolia vést své rychlovlaky až do Milána a Říma. Informoval o tom deník Le Figaro, podle něhož by polosoukromé rychlovlaky měly vyjet v roce 2012.

Veolia původně připravovala projekt s leteckou společností Air France, pro niž znamenají vlaky TGV vážnou konkurenci. Aerolinky však nakonec svou účast stáhly kvůli finančním problémům, které jim působí současná krize. Další problémy ovšem může Air France způsobit očekávaná cenová válka mezi SNCF a Veolií, která by mohla snížit ceny spojů Paříž – Lyon a Paříž – Miláno/Řím až o třetinu. V budoucnosti chce Veolia konkurovat rychlovlakům SNCF, resp. jejich dceřiné společnosti Thalys také na linkách z Paříže do Bruselu, Londýna a Frankfurtu.

Účast Trenitalie na projektu Veolie umožňuje nová evropská legislativa, podle níž je od 13. prosince možné, aby železniční dopravce provozoval mezistátní vlaky na cizím území namísto dosavadního modelu spolupráce jednotlivých národních dopravců, kteří si na hranicích předávají vypravené soupravy a mění se strojvedoucí i průvodčí. Podobným způsobem začaly již v polovině prosince jezdit vlaky Eurocity z Mnichova do severní Itálie výhradně v režii německých DB a rakouských ÖBB, italský dopravce se na jejich vedení již nepodílí.

26. 12. 2009 Číňané se chlubí nejrychlejší železniční tratí na světě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/76402-cinane-se-chlubi-nejrychlejsi-zeleznicni-trati-na-svete/>)

Čína dnes zahájila provoz na vysokorychlostní železniční trati mezi provinčními metropolemi Wu-chan a Kanton, na které jezdí vlaky průměrnou rychlostí 350 kilometrů v hodině. Podle místních oficiálních médií se jedná o nejrychlejší železnici na světě. Trať je dlouhá 1 069 kilometrů a rychlovlaky ji urazí za tři hodiny, zatímco dosud to trvalo deset hodin. Budovala se pomocí zahraničních technologií od roku



2005. Jedná se o úsek tratě, která v budoucnosti spojí Kanton s Pekingem, upřesnila agentura Nová Čína. "Vlak může jet rychlostí až 394,2 kilometru v hodině. Je nejrychlejší na světě," uvedly čínské úřady. Poznamenaly, že rychlovlaky jezdí v Japonsku průměrnou rychlostí 243 kilometrů v hodině, v Německu 232 kilometrů v hodině a ve Francii 277 kilometrů v hodině.

Peking uskutečňuje ambiciózní program rozvoje železniční dopravy s cílem rozšířit současnou železniční síť v délce 86 tisíc kilometrů na 120 tisíc kilometrů, z toho 12 000 má být vysokorychlostních. Již nyní je přítom čínská železniční síť druhá nejdelší na světě po Spojených státech. Provoz na první vysokorychlostní trati byl v Číně zahájen loni, kdy úřady oznámily, že na rozvoj železnice chtějí vydat do roku 2012 asi 300 miliard dolarů.

29. 12. 2009 Vlaky končí na Silvestra po 18. hodině, pražské příměstské vyjedou ještě po 22:30

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/76570-vlak-y-konci-na-silvestra-po-18-hodine-prazske-primestske-vyjedou-jeste-po-22-30/>)

Letos poprvé vyjedou o silvestrovské noci některé pražské příměstské vlaky. Poslední soupravy vyrazí před půl jedenáctou večer, v minulých letech provoz pravidelně končil po 18. hodině. Na ostatních tratích se oproti předešlým letům nic nezmění – vlaky budou jezdit jako v pracovních dnech, po šesté večer bude provoz regionálních i některých dálkových vlaků postupně utlumen.

Na Silvestra taky pojedou mimořádné spoje z velkých moravských měst na půlnoční mši na Svatém Hostýně, kam se každoročně sjíždějí stovky poutníků. Tyto mimořádné spoje vypravují ČD každoročně od roku 1992. V Bystřici pod Hostýnem bude na vlaky navazovat kyvadlová autobusová doprava, která cestující doveze až na Hostýn.

Méně vlaků pojedou také na Nový rok ráno a dopoledne, poté budou vlaky jezdit podle nedělního jízdního řádu. Mezinárodní vlaky jezdí po oba dny bez omezení. Stejně jako před Vánoci dráhy také po skončení novoročních oslav posílí řadu spojů, především mezi Prahou a velkými městy. Celkem 2 500 míst navíc bude od neděle do pondělí k dispozici ve vlacích z Brna, Vsetína, Bohumína, Ostravy, Plzně, Chebu, Ústí nad Labem a Uherského Hradiště do Prahy. Posíleny budou i spoje mezi Brnem a Ostravou, v noci z neděle na pondělí pojedou také zvláštní noční rychlík Vihorlat z Košic přes Žilinu do Prahy.

Noční vlaky v Praze na Silvestra

- linka S1 – Praha, Masarykovo nádraží – Úvaly, odjezdy z Prahy: 20:07, 22:07, odjezdy z Úval: 20:51, 22:51

- linka S7 - Praha hl. nádraží - Praha Radotín, odjezdy z Prahy: 20:09, 21:09, 22:09, odjezdy z Radotína: 20:35, 21:35, 22:35

- linka S9 - Praha hl. nádraží – Říčany, odjezdy z Prahy: 20:20, 22:20, odjezdy z Říčan: 21:09, 23:09

30. 12. 2009 2009 a železnice: Rok rušení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/75551-2009-a-zeleznice-rok-ruseni/>)

Rok 2009 se na českých železnicích nesl ve znamení rušení. Kraje slibovaly, v některých případech dokonce vypsalý výběrová řízení na dopravce – a pak je zase zrušily. Během roku bylo zrušeno množství spojů, které si chudnoucí kraje již nemohly dovolit platit. Také České dráhy zrušily výběrové řízení na pronájem motorových vozů pro rychlíky, do kterého se nikdo nepřihlásil. Nikoli zrušena, ale zpožděna potom byla dodávka nových lokomotiv od Škody, protáhl se také nákup postarších vozů pro expresy od některé ze zahraničních železničních společností.

Vozovou krizi nevyřešily ojeté vagony

Rok 2009 začal ve chvíli, kdy České dráhy procházely obdobím, kterému se přezdívalo vozová krize. V prvních měsících roku byla zcela zanedbávána veškerá kritéria, která si dráhy samy nastavily pro kategorie jednotlivých vlaků – a tak ve spojích Eurocity místo nových či modernizovaných vozů čekaly na cestující vagony ze 70. let nebo dokonce lehátkové vozy upravené k sezení. Expresy a rychlíky, z nichž byly starší vozy odebrány, potom vozily vagony z regionálních vlaků, které je na koridoru zpomalovaly. Důvody byly dva: Jednak bývají v zimě drážní vozidla častěji odstavena, například kvůli poruchám topení, které v létě tolik nevadí. Především se ale dráhy rozhodly poslat na druhou rekonstrukci vozy již jednou zrekonstruované a nasazované především na spojích kategorií

EC/IC. Vagony tak dostávaly klimatizaci a uzavřený toaletní systém v dílnách v Trnavě a Plzni, zatímco na vlacích, kde měly jezdit, musely dráhy poslat náhradní vagony. Rekonstrukce vozů trvala déle, než měla, po jejím skončení se situace zlepšila. ČD ovšem na situaci, která se táhla zhruba do února, reagovaly teprve ve chvíli, kdy na špatné podmínky, které dopravce připravuje cestujícím, informovala Česká televize.

Nedostatek vhodných vozů pro expresní vlaky – a v případě nouze i pro rychlíky – se rozhodly České dráhy vyřešit už v roce 2008 nákupem stovky vagonů od Německých drah. Vagony zrekonstruované na počátku 90. let pro spoje kategorie Interregio nejsou po jejím zrušení a nákupu novějších vozidel pro náhradní Intercity a regionální vlaky v Německu již potřeba. V Česku by přitom znamenaly zejména na expresech zlepšení situace. První jednání ČD a německých DB ovšem selhala a český dopravce se rozhodl vypsát výběrové řízení na ojetá vozidla. Samotný tendr byl vyhlášen až po dlouhých přípravách v létě 2009, původně mělo skončit podávání nabídek v září, nakonec byl ale termín prodloužen do listopadu. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského obdržely dráhy dvě nabídky, které zatím vyhodnocují. Mezitím opět začala zima a na vlacích IC/EC se začaly tu a tam objevovat staré rychlíkové vozy.

Bivoj versus býk

Škoda pokračuje ve vývoji svých třísystémových elektrických lokomotiv 109E, které mají být ve dvacetikusové sérii novým jádrem vozového parku Českých drah. Stroje, které by měly být schopné cestovat až 200kilometrovou rychlostí, jsou zatím k vidění na výstavách a na zkušebních jízdách. Většina jich probíhá na testovacím okruhu ve Velimi, lokomotiva ale byla k vidění také mezi Letohradem a Lichkovem. Lokomotiva od Škody se podle původních plánů měla již během roku 2009 zkušebně objevovat v čele vlaků. Nestalo se tak. Nové lokomotivy si mezi železniční veřejností získaly již několik přezdivek – Messerschmitt (vzhledem k továrnímu označení 109E), Modroočko (vzhledem ke zbarvení) a také Bivoj. Toto označení je narážkou na konkurenci mezi připravovanou lokomotivou Škoda a strojem Taurus (tedy býk) od Siemensu. Právě tyto lokomotivy pronajaté od Rakouských spolkových drah brzdily po celý rok bez větších problémů české koleje mezi Břeclaví, Brnem a Prahou a pro cestující tak byly závanem současnosti ve stárnoucím vozovém parku ČD.



Modrá je dobrá – a unikátní?

České dráhy přestávají být zelené, červené, žluté nebo béžové a stále výrazněji modrají. Dopravce během roku představil tzv. korporátní lak, který by se měl postupně objevit na všech vagoncích i lokomotivách. Kombinuje bílou, světle modrou a tmavě modrou barvu, odlišné kombinace se přitom objevují na osobních vozech pro sezení, spacích, restauračních nebo služebních vagoncích, ještě jinak je potom řešeno zbarvení lokomotiv. Barevné změně by se zatím měly vyhnout příměstské elektrické jednotky City Elefant a zrekonstruované motorové vozy Regionova. Jejich nerekonstruované verze ovšem nové barvy dostávají. Ke konci roku se po kolejích pohybovaly již desítky nově zbarvených vozidel. České dráhy při představování nového barevného schématu prezentovaly jeho přínos především při odlišování vozů ČD od vagonů jiných společností. Paradoxně proto působí fakt, že výsledek je velmi podobný modro-bílým vagonům, které nasazuje německý dopravce Vogtlandbahn na své rychlíky Alex, které zajíždějí i do Plzně a Prahy. Podobné schéma jako nově ČD používají také polské železnice, jejichž vozy projíždějí několikrát denně Moravou.

Příchod-nepříchod konkurence

Právě Vogtlandbahn (resp. jeho vlastník Arriva) vyhrál jedno ze dvou výběrových řízení na provozování regionální dopravy, která během roku 2009 proběhla. O tendrech hovořila celá řada krajů, ale nakonec byly vypsány jenom tři – dva vypsaly Liberecký kraj a jeden Plzeňský kraj, který však soutěž zrušil před jejím skončením. V Libereckém kraji se dopravci utkali o pohraniční trať Liberec – Zittau – Rybníště; poté, co avizovanou společnou nabídku nepodalý České a Německé dráhy, zůstala Arriva největším favoritem a vyhrála. Naopak v tendru na tzv. Jizerskohorskou železnici (trať Liberec – Tanvald – Harrachov a odbočné dráhy) vyhrály České dráhy. Obou soutěžích se neúspěšně zúčastnil Viamont, který však zůstává jedním ze tří železničních dopravců, kteří v Česku provozují osobní dopravu – jeho motoráky totiž jezdí na dvou tratích v Karlovarském kraji a jedné v Královéhradeckém kraji.

Zrušeného výběrového řízení v Plzeňském kraji se potom zúčastnily prostřednictvím dceřiných firem dvě společnosti, které se dosud zabývaly autobusovou dopravou – Student Agency (resp. Regiojet) a ČSAD Semily (resp. ČSAD Jablonec). Plzeňský kraj stejně jako většina dalších regionů nakonec podepsal bez soutěže smlouvu na regionální dopravu s Českými drahami – a to na deset let. ČD si od dlouhodobých smluv slibuje stálý přísun peněz a z nich plynoucí důvěru bank, které jim půjčí na nová regionální vozidla. Dráhy navíc budou moci čerpat peníze z evropského regionálního operačního programu, které také použijí na nákup nových vlaků pro regionální dopravu.

Přímé přidělení zakázek Českým drahám ovšem kritizovalo Sdružení železničních společností, v němž figurují soukromí železniční dopravci, a především Student Agency/Regiojet, která ovšem o přímé zakázky také usilovala. Stížnost Regiojetu nyní leží u Evropské komise, která by se jí měla zabývat. Majitel Student Agency Radim Jančura věří, že smlouvy krajů s ČD budou nakonec zrušeny, dráhy budou muset vrátit peníze, které dostanou – a cestující se tak budou nadále vozit stárnoucími vlaky.

Studénka se neopakovala, provoz komplikovalo počasí

Během roku se stala na železnici řada dopravních nehod. Většinou šlo o srážky vlaků s auty, jejichž řidiči se rozhodli vjet na přejezd, ačkoli nesměli, eventuálně o srážky vlaků s lidmi, kteří pod soupravy buď skočili, nebo si jich nevšimli a vstoupili před ně. Ve vlacích samotných se v roce 2009 neumíralo, stalo se ale několik vážných nehod. V únoru se srazily dva osobní vlaky na jednokolejně trati u Paskova na Frýdecko-Místecku. Podle výsledků vyšetřování jeden ze strojvedoucích odjel předčasně a proti návěsti stůj ze stanice, kde se měly spoje křížit.

Zhruba o měsíc později potom narazila posunovací lokomotiva na nádraží v pražských Vršovicích do rychlíku přijíždějícího od Brna. Nehoda zcela zablokovala vršovicko-malešickou spojkou. Po ní během stavebních prací na trati Libeň – Běchovice jezdily až do 13. prosince, kdy se změnil jízdní řád, všechny vlaky mířící z pražského hlavního nádraží na Kolín nebo opačně. Několik dní tak byly spoje odkloněny na Libeň, kde se musely vystřídat s osobními vlaky z Masarykova nádraží a spoji Eurocity z Holešovic na jediné koleji.

Vážné provozní komplikace způsobily prudké bouřky, které se přehnalý střední Evropou několikrát na konci června a během července, a následné povodně. Několik tratí bylo kvůli řádění živlů uzavřeno, krátce se nejezdilo ani z Prahy do Ostravy. Zcela zničena byla trať z Nového Jičína do Hostašovic, která ovšem již nebyla obnovena a má místo ní vzniknout cyklostezka. Bouřky poškodily také spojovací trať ve Vídni, po níž jezdily vlaky do Břeclavi, a tak v létě jezdily všechny spoje z Rakouska o desítky minut pozděně.

V příštím roce přijdou změny

V roce 2010 lze očekávat začátek slibované obměny vozového parku Českých drah. Kromě prvních lokomotiv od Škody a stovky ojetých vagonů Regio Shuttle by se cestující mohli dočkat také nových regionálních vlaků. Vzhledem ke snaze ČD nakupovat vozidla výhradně od plzeňské Škody a jejích dceřiných firem – studénské Vagonky a šumperského PARSu – může dojít k dalšímu zdržení. Obě firmy totiž představily plány na vývoj nových vozidel, navíc se hovoří o licenční výrobě, avšak výroba dieselových i elektrických jednotek je v nedohlednu. Během roku by se měla také vyjádřit Evropská komise ke stížnosti soukromého dopravce Regiojet na přidělení zakázek na regionální dopravu Českým drahám. Případný úspěch firmy u bruselských úředníků může mít různé důsledky včetně vypsání výběrových řízení během příštího roku. Smlouvy krajů s drahami to totiž umožňují.

Na závěr – co se podařilo

I kdyby se nenašel jiný důvod, jedna akce letos ukázala, že jsou České dráhy stále úctyhodnou společností. Právě od nich vzešel nápad – a posléze i realizace – vypravení historického vlaku napříč Evropou, který jel rovných 70 let ode dne, kdy měl vyjet poslední transport s židovskými dětmi adoptovanými britskými rodinami. Britskému úředníkovi Nicolasu Wintonovi se v předchozích vlacích navzdory obstrukcím, které mu kladl pod nohy imigrační systém ostrovního království, podařilo zachránit desítky dětí, které by nejspíš byla čekala temná budoucnost koncentračního a možná i vyhlazovacího tábora.



Místo posledního plánovaného vlaku, jehož cestu 1. září 1939 znemožnila čerstvě zahájená válka, vypravily ČD o 70 let později historický vlak, kterým cestovaly někdejší děti zachráněné Wintonem. Spolu s nimi byli na palubě například vítězové studentské soutěže. Tzv. Winton Train složený z Masarykova salonního vozu, dvou historických německých vagonů a sedmi historických vozů vypůjčených z Maďarska, vyrazil z Prahy a přes Norimberk a Kolín dojel až do nizozemského přístavu Hoek van Holland. V jeho čele se vystřídal pět parních lokomotiv. Z Prahy do pohraničního německého Furth im Wald ho vedl pár strojů 486.007 Zelený Anton a 498.022 Albatros, mezi Furthem a Emmerichem na německo-nizozemských hranicích to byl stroj 41.018, z Lince nad Rýnem do Kolína navíc s přípeří 41.360. Nizozemský úsek potom absolvoval vlak v čele s původně německou rychlíkovou lokomotivou 01.1075. Po přejezdu trajektem do Británie pokračovali cestující historickou soupravou vozů Mk. I vedené replikou lokomotivy 60163 Tornado.



30. 12. 2009 Výluková činnost v roce 2010 na tratích provozovaných SŽDC, s. o. (RPV)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/091230vyhlaska.pdf>)

30. 12. 2009 České dráhy přiškrtní sponzoring, podobně budou šetřit i další velké firmy

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-39655470-ceske-drahy-priskrti-sponzoring-podobne-budou-setrit-i-dalsi-velke-firmy>)

Dráhy zruší sponzorování golfových turnajů nebo natáčení filmů. Naopak mladoboleslavská Škoda hodlá i nadále podporovat nejvýznamnější sportovní akce jako MS v hokeji nebo Tour de France. Lesy ČR podpoří lyžaře. Některé velké podniky kvůli hospodářské krizi v příštím roce utlumí své sponzorské aktivity. Většina z nich však udržuje s pořadateli kulturních nebo sportovních akcí dlouhodobé partnerství, takže podporu zachovávají v letošní výši. Firmy také vesměs ponechávají bez omezení své charitativní projekty. Vyplývá to z ankety mezi velkými tuzemskými společnostmi a sportovními svazy.

České dráhy sníží marketing na čtvrt miliardy

České dráhy v roce 2010 sníží náklady na marketing o dalších 100 milionů korun na asi 250 milionů. "Omezíme samozřejmě spolupráci na kulturních a sportovních událostech. Zcela rušíme spolupráci na golfových utkáních, omezíme účast na výstavách, nebudeme spolupracovat na žádných filmech, ani se žádnými osobnostmi," řekl mluvčí drah Radek Joklík.

30. 12. 2009 Dráhy chtějí zmodernizovat 66 vagonů za tři čtvrtě miliardy Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravy/drahy-chteji-zmodernizovat-66-vagonu-za-tri-ctvrte-miliardy-kc/414498>)

České dráhy vypsalý výběrové řízení na modernizaci 66 vagonů pro motorové soupravy, předpokládaná hodnota zakázky je 750 milionů korun bez daně z přidané hodnoty. Lhůta pro podání nabídky vyprší 8. února. ČTK to zjistila v úředním věstníku Evropské unie. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského se zastaralé vagony dočkají kupříkladu nového topení, automatických dveří nebo audiovizuálního systému. Vítězná firma vymění také sedačky a další vybavení interiéru. Červené vagony s označením Btn 755 znají cestující především z regionálních spojů ve východních Čechách a na jižní Moravě, jezdí také například na rychlících z Prahy do Rakovníka.

Zastaralý vozový park patří k největším problémům Českých drah, průměrné stáří vagonů a lokomotiv na českých kolejích překročilo 26 let, některým soupravám již táhne na padesát. Letos na koleje vyjely nové vlaky za rekordních 4,5 miliardy korun, podle generálního ředitele drah Petra Žaludy by však bylo nutné investovat minimálně osm miliard korun ročně, aby se vozový park významně omladil. Obnovu vozového parku dráhy hradí převážně z úvěrů od evropské železniční kampeličky Eurofima nebo z prodeje majetku, nejnověji také z emise vlastních dluhopisů ve výši dvě miliardy korun. V krajích mají pomoci omladit vlaky především dotace z evropského Regionálního operačního programu.
