

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2010

OBSAH

02. 03. 2010	POSUNOVAČŮM UJEL VAGON, MÁLEM DOJEL AŽ DO POLSKA (PÍSEČNÁ).....	4
02. 03. 2010	Z MILOVIC DO PRAHY A ZPĚT ZA 1 KČ (9. BŘEZNA 2010).....	4
02. 03. 2010	PRVNÍ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU ČD: JEN DÍLČÍ ÚPRAVY (7. BŘEZNA 2010).....	4
02. 03. 2010	PRVNÍ ÚČET ZA STÁVKU POSLALY DRÁHY, ČEKAJÍ ŠKODU 20 MILIONŮ	8
03. 03. 2010	STAVBA KORIDORU Z MOSTŮ U JABLUNKOVA DO ČESKÉHO TĚŠÍNA POKRAČUJE	9
03. 03. 2010	PŘEDBĚŽNÉ VÝSLEDKY ČD CARGO ZA ROK 2009	9
03. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY CHYSTAJÍ PRODEJ JÍZDENEK NA SPLÁTKY (IN-GOLD...).....	11
03. 03. 2010	MEZI PRAHOU A BRNEM S JÍZDENKOU ČD-LIDL ZA 179 KORUN	11
03. 03. 2010	NOVINKY V TARIFU ČESKÝCH DRAH OD 7. BŘEZNA.....	12
03. 03. 2010	KRAJ BY MOHL PO DRAHÁCH VYMÁHAT STATISÍCE NA PROPLACENÍ KRIZOVÉHO PLÁNU	12
03. 03. 2010	STÁVKA VE ČTVRTEK NEBUDE. MŮŽEME JI ALE ZNOVU RYCHLE VYHLÁSIT, VARUJÍ ODBORY	13
03. 03. 2010	DRÁHY CHTĚLY POTAJÍ PRODAT MASARYKOVO NÁDRAŽÍ ZA SEDMINU TRŽNÍ CENY	13
04. 03. 2010	NÁKLADNÍ VLAK STRHL V ČEBÍNĚ PŮL KILOMETRU TROLEJOVÉHO VEDENÍ	15
04. 03. 2010	NA OSLAVY NAROZENÍ TGM DO HODONÍNA PARNÍM VLAKEM (BRNO HL. N. – ČEJČ – HODONÍN, 7. BŘEZNA 2010)	15
04. 03. 2010	NA OSLAVY NAROZENÍ TGM DO LÁN PARNÍM VLAKEM (PRAHA HL. N. – STOCHOV – ŽATEC, 6. BŘEZNA 2010)	16
04. 03. 2010	V ČÍNĚ PLÁNUJÍ DO ROKU 2012 AŽ 13 TISÍC KILOMETRŮ VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ	16
04. 03. 2010	NĚMECKO ZAHÁJIL OSLAVY 175 LET ŽELEZNICE	17
05. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY POPTÁVAJÍ ELEKTRINU ZA 2,4 MILIARDY KORUN	17
08. 03. 2010	MINISTERSTVO PODPOŘÍ VYLEPŠENÍ LOKOMOTIV	17
08. 03. 2010	BRITSKO-FRANCOUZSKÝ DOPRAVNÍ KOLOS NAKONEC NEVZNIKNE (ARRIVA, KEOLIS)	18
09. 03. 2010	V LOVOSICÍCH VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, TRAŤ MEZI PRAHOU A ÚSTÍM STOJÍ.....	18
09. 03. 2010	DRÁHY ORLICKÝCH HOR SE PŘIPRAVUJÍ, JEJICH ZÁKLAD ZATÍM ZANIKÁ ..	19
09. 03. 2010	O PRÁZDNINÁCH VYJEDOU VLAKY Z HARRACHOVA DO POLSKA.....	19
09. 03. 2010	FIRMY BUDOU ČISTIT VLAKY ČD 89 LET, ZAKÁZKA PLATÍ	19
10. 03. 2010	PERSONÁLNÍ ZEMĚTŘESENÍ NA DRÁZE: MÁ ODBORÁŘ DUŠEK V NĚČEM PRAVDU?	20
10. 03. 2010	PO VYKOLEJENÍ VLAKU BYLA V LOVOSICÍCH ZPROVOZNĚNA JEDNA KOLEJ	21
10. 03. 2010	STRŽENÁ TROLEJ OCHROMILA NA DVĚ HODINY DŮLEŽITOU TRAŤ Z PRAHY NA BEROUN	21
10. 03. 2010	PRAŽSKÉ MASARYKOVO NÁDRAŽÍ ZŮSTANE. ČEKÁ HO OPRAVA	21
10. 03. 2010	DO PEKINGU VLAKEM ZA DVA DNY? ČÍNA CHCE PROPOJIT EVROPU S ASIÍ NOVOU TRATÍ.....	22

10. 03. 2010	OPD STARTUJE PODPORU INTEROPERABILITY V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ	22
10. 03. 2010	NA TRATI PRAHA – BEROUN HOŘEL VLAK. CESTUJÍCÍ MUSELI UTÉCT (ČERNOŠICE-MOKROPSY).....	23
11. 03. 2010	PŘES LOVOSICE POJEDOU VLAKY PO JEDNÉ KOLEJI JEŠTĚ MINIMÁLNĚ TÝDEN.....	23
11. 03. 2010	POČTVRTÉ SE HLEDÁ NEJKRÁSNĚJŠÍ NÁDRAŽÍ	24
12. 03. 2010	DUŠKOVY VÝROKY NEJSOU JEN HOMOFOBNÍ. ŠÉFOVÉ ČD MU DALI V NĚČEM ZA PRAVDU	24
12. 03. 2010	MĚSÍČNÍ VÝLUKA RAKOUSKÝCH SPOLKOVÝCH DRAH (ÖBB) ZMĚNÍ TRASU DÁLKOVÝCH VLAKŮ EC VE VÍDNI	25
12. 03. 2010	UTRŽENÝ KUS BRZDY PROLETĚL MEZI PASAŽÉRY VLAKU, PRORAZIL OKNO I KUPÉ.....	26
15. 03. 2010	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ MODERNIZACE TRATI VOTICE – BENEŠOV U PRAHY	27
16. 03. 2010	TĚŠNOV – DŘÍVE NOVORENESANČNÍ NÁDRAŽÍ, NYNÍ MAGISTRÁLA	28
16. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY LETOS INVESTUJÍ DO MODERNIZACE OSOBNÍCH VOZŮ PŘES 5 MILIARD KČ.....	29
16. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY LETOS OBJEDNAJÍ NOVÉ VLAKY A MODERNIZACE ZA REKORDNÍCH 16 MILIARD KČ	30
16. 03. 2010	KRNOVSKÉ OPRAVNY ZMODERNIZUJÍ 66 VOZŮ PRO MOTOROVÉ SPOJE.....	31
16. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY ZREVITALIZUJÍ DESÍTKY RYCHLÍKOVÝCH VOZŮ	31
17. 03. 2010	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: REKONSTRUKCE KOLEJE Č. 1 V KM 30,650 – 38,616 TRATI BRNO HL. N. – HAVLÍČKŮV BROD	32
17. 03. 2010	JEDNOKOLEJNÝ PROVOZ U LOVOSIC BUDE AŽ DO DUBNA	32
17. 03. 2010	NA OPRAVU PARDUBICKÉHO NÁDRAŽÍ NEJSOU PENÍZE, PŘESTO SE ZMĚNÍ	32
18. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY DĚTEM: „PŘIJEĎTE NA NÁVŠTĚVU DO PRAHY ZA 80 KORUN!“	33
18. 03. 2010	IDS V PARDUBICKÉM KRAJI ZORGANIZUJE HRADECKÁ OREDO	34
19. 03. 2010	DB CHTĚJÍ KOUPIŤ DOPRAVCE ARRIVA	34
19. 03. 2010	ORLICKOÚSTECKÉ NÁDRAŽÍ STÁLE NIKDO NECHCE, ČD HO PRODAJÍ I ZA KORUNU	34
23. 03. 2010	VÍKENDOVÁ ZMĚNA ČASU SE DOTKNE OSMNÁCTI VLAKŮ ČESKÝCH DRAH NA ÚZEMÍ ČR (28. BŘEZNA 2010).....	35
23. 03. 2010	NA VÝLET KAMKOLIV V ČR S VELIKONOČNÍ SÍŤOVOU JÍZDENKOU ČD NET LIDL – V PRODEJI JEN 10 000 KUSŮ.....	36
23. 03. 2010	NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ BUDE NA TŘETÍ POKUS KULTURNÍ PAMÁTKOU	37
24. 03. 2010	U MNÍŠKU SE MÁLEM SRAZILY DVA VLAKY	37
24. 03. 2010	VLAK VYKOLEJIL, VAGONY PROJELY DOMEM A SKONČILY V MOŘI (OSLO)	37
24. 03. 2010	ČD MAJÍ CELOU SÉRII ŘÍDICÍCH VOZŮ	37
25. 03. 2010	PROPOUŠTĚNÍ NA ŽELEZNICI SE PRODRAŽUJE, VLÁDNÍ ODCHODNÉ NESTAČÍ	38
26. 03. 2010	EVROPSKÁ KOMISE SCHVÁLILA DOTACI STAVBY MODERNIZACE TRATI VESELÍ NAD LUŽNICÍ – TÁBOR, I. ČÁST, DOUBÍ U TÁBORA – TÁBOR	38
26. 03. 2010	OD VELKÉHO PÁTKU VLAKEM WANDER-EXPRESS BOHEMICA DO LITOMĚŘIC	39
26. 03. 2010	NĚMECKÉ DRÁHY SHÁNĚJÍ NOVÉ DIESELOVÉ LOKOMOTIVY.....	39

27. 03. 2010	SALONNÍ VŮZ NÁSLEDNÍKA TRŮNU SE CHYSTÁ DO HOLANDSKA	39
28. 03. 2010	ČESKÉ BUDĚJOVICE ODMÍTÁJÍ STAVBU KORIDORU KVŮLI BLOKOVANÉ DOTACI	40
29. 03. 2010	ALSTOM ODSTRANIL PROBLÉMY S BRZDAMI, VLAKY PRO DB DODÁ SE ZPOŽDĚNÍM (LIREX 2).....	40
29. 03. 2010	PRVNÍ LETOŠNÍ CYKLOVLAK NA OKOŘ VYJEDE JIŽ TUTO SOBOTU (3. DUBNA 2010)	41
29. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY ZMODERNIZUJÍ EXPRESNÍ VAGÓNY, DOSTANOU KLIMATIZACI A NOVÉ ZÁCHODY	42
29. 03. 2010	ČD ZMODERNIZUJÍ LOKOMOTIVY „BREJLOVEC“, BUDOU ÚSPORNĚJŠÍ A ŠETRNĚJŠÍ K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ.....	42
30. 03. 2010	ČESKÉ DRÁHY NABÍZÍ FIRMÁM A INSTITUCÍM PRVNÍ PŘENOSNOU IN-KARTU	43
30. 03. 2010	GUSTAV SLAMEČKA JEDNAL S NĚMCI O VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICI.	43
31. 03. 2010	ZAČÍNÁ TURISTICKÁ SEZÓNA, ČESKÉ DRÁHY ZÍTRA OTEVÍRAJÍ PŮJČOVNY KOL	43
31. 03. 2010	MILIARDOVÉ ŽELEZNIČNÍ ZAKÁZKY KONČÍ U BRATRŮ Z OSTRAVY (ČD CARGO).....	44
31. 03. 2010	POLICIE A ŽELEZNIČÁŘI ZKONTROLUJÍ PŘEJEZDY.....	44

02. 03. 2010 Posunovačům ujel vagon, málem dojel až do Polska (Písečná)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/posunovacum-ujel-vagon-malem-dojel-az-do-polska-frh-/krimi.asp?c=A100302_112242_krimi_itu)

Vagon s uhlím míří do Polska. Taková zpráva letěla v sobotu po železničářských telefonech na Jesenicku. Nešlo o legraci, ani o poplašnou zprávu. Posunovačům na nádraží v Písečné totiž opravdu ujel vagon. "Železniční četě při rozpojování na stanici v Písečné jeden vůz bez vlastní brzdy ujel, i když jej podle výpovědi zajistili dvěma zarážkami," sdělila jesenická policejní mluvčí Tereza Neubauerová. Vagon se rozjel díky mírnému spádu k polské hranici. Posunovači bleskově volali výpravčímu, aby zapnul výstražná železniční světla na přejezdech a informoval kolegu v další stanici. "Pracovníci drah postavili na koleje deset zarážek, ale vůz stejně nezastavili," popsala Neubauerová.

Vagon přes Mikulovice směřoval nezadržitelně do Polska. Hranici už ale nepřešel. Zastavil se v mírném stoupání a sjel zpátky k Mikulovicím. Naštěstí nejel žádný vlakový spoj, takže se vše obešlo bez nehody. Posunovačské práce zajišťovala společnost ČD Cargo. Drážní inspekce se o incidentu dozvěděla až v pondělí. "My teprve celou událost začínáme šetřit. ČD Cargo bude muset vysvětlit, proč případ nenahlásila hned, jak ukládají předpisy," sdělil mluvčí Drážní inspekce Jan Kučera.

Důvod, proč se inspektoři o události dozvěděli až s dvoudenním zpožděním, ale mluvčí společnosti Zdeněk Větrovec nezná. "Šetříme, jak mohlo k tak mimořádné události dojít, a také to, proč ji náš bezpečnostní technik nenahlásil Drážní inspekci," uvedl Větrovec. Postih od zaměstnavatele teď čeká neopatrné posunovače za lajdáckou práci a technika za nenahlášení události inspektorům. Za zamlčení události zřejmě inspektoři udělí pokutu.

02. 03. 2010 Z Milovic do Prahy a zpět za 1 Kč (9. března 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5620/>)

V úterý 9. března mohou obyvatelé Milovic a další zájemci vyzkoušet přímé spojení vlakem do Prahy a zpět za jednu korunu. Jedná se o společnou akci Českých drah a Středočeského kraje. Za symbolickou cenu 1 Kč budou České dráhy celý den prodávat v Milovicích zpáteční jízdenky Milovice – Praha – Milovice. Dopravce tak chce motivovat hlavně nové obyvatele Milovic, aby místo aut začali do práce či za zábavou do Prahy jezdit vlakem.

Cestovat za 1 Kč mohou cestující kdykoli v úterý 9. března 2010 kterýmkoli z přímých vlaků linky S20, nebo vlaky linky S22 navazujícími v Lysé nad Labem na vlaky linky S2. Všechny zpáteční jízdenky zakoupené za speciální cenu 1 Kč platí až do půlnoci 10. března 2010.

„Milovice jsou jedním z nejrychleji rostoucích sídel v okolí Prahy, dnes tam bydlí přes 8 tisíc lidí. Velká část z nich přitom do práce, do školy nebo za zábavou dojíždí do hlavního města,“ vysvětluje Aleš Ondrůj, ředitel odboru produktů a obchodu ČD. „Společně s objednatelem, Středočeským krajem, jim nově nabízíme přímé, rychlé a pohodlné spojení jednotkami CityElefant a tento dopravní koncept chceme představit i lidem, kteří zatím dávají přednost svým autům.“ Už loni v prosinci zavedly dráhy do Milovic novou přímou linku S20, která jezdí každý všední den v hodinovém intervalu a zajišťují ji výhradně nové klimatizované CityElefanty. České dráhy v návaznosti na tuto změnu zaznamenávají kontinuální nárůst počtu cestujících na této trase. Přímé vlaky doplnily dosavadní spoje linky S22 navazující v Lysé nad Labem na vlaky linky S2.

Podobné akce plánují České dráhy ve všech krajích České republiky. Jejich cílem je umožnit lidem snadno a levně vyzkoušet vlakovou dopravu zejména tam, kde dopravce nabízí nové produkty a vysokou kvalitu vlakové spojení.

02. 03. 2010 První změna jízdního řádu ČD: jen dílčí úpravy (7. března 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5622/>)

V neděli 7. března začíná platit první změna vlakového jízdního řádu. V regionální dopravě dochází pouze k dílčím úpravám jízdních řádů, podobná je i situace u vlaků dálkové dopravy. Změny respektují požadavky objednatelů dopravy.

Praha a Středočeský kraj

Ve středních Čechách dochází pouze k drobným úpravám, jejichž cílem je zlepšit návaznosti spojů. K posunutí odjezdu dojde u podvečerního osobního vlaku ze Straškova do Lužce nad Vltavou. Ten nově pojedě v úseku Vraňany – Lužec nad Vltavou o 60 minut později, tedy v 18:44 hod.

Na trati Praha – Beroun dochází k úpravě jízdy dopoledních a poledních osobních vlaků tak, aby byl v Zadní Třebani zajištěn přestup na vlak ve směru Liteň a Lochovice. Osobní vlak, který v současnosti odjíždí z Prahy hl. n. do Řevnic v 10:39, nově pojedou v pracovní dny až na Karlštejn a v Zadní Třebani bude mít přípoj na nový vlak do Lochovic (odjezd v pracovní dny v 11:21). Naopak osobní vlak z Prahy hl.n. v 11:39 nově pojedou v pracovní dny jen do Řevnic. Podobným způsobem budou upraveny jízdy obrátových vlaků ve směru do Prahy.

Ranní vlak, který odjíždí v 5:52 z Prahy hl. n. přes Vrané nad Vltavou do Čerčan, nově zkrátí pobyt v Týnci nad Sázavou o 17 minut. V Čerčanech tak vzniknou nové přípoje. Tento vlak nově v pracovní dny projede zastávky Petrov-Chlomek, Pecerady a Poříčí nad Sázavou-Svárov.

Plzeňský kraj

Autobus, který doposud jezdil z Mladotic do Kralovic u Rakovníka denně v 16:18, pojedou od 7. března o víkendech nově už v 16:05. O sobotách, nedělích a svátcích tak bude v Kralovicích zajištěn přestup na vlak do Rakovníka. Ve všední dny se čas odjezdu nemění, protože v Mladoticích je přípoj od vlaku z Plzně, který jezdí pouze v pracovních dnech.

Na trati Rokycany – Nezvěstice se prodlouží vlaky s odjezdem z Rokycan v 19:33 z Příkopic zastávky do Příkopic a vlak do Rokycan pak odjede z Příkopic ve 20:00. U některých vlaků pak dojde ke změně jejich četnosti jízdy. Na trati Planá u Mariánských Lázní – Domažlice bude u některých vlaků rozšířena přeprava jízdních kol, stejně jako na tratích Pňovany – Bezručovice a Horažďovice předměstí – Klatovy.

Jihočeský kraj

Změny v jižních Čechách nejsou nijak zásadní. Vylepší se například ranní školní spojení z Putimi do Písku, kam vlak přijede místo v 7.37 už v 7.30. Také žáci z obce Stožec získají pohodlnější možnost návratu ze škol ve Volarech. Dva odpolední vlaky ve směru Volary pojedou později. Na trati Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec dochází k úpravám u ranních vlaků, které zlepšují návaznost dalších spojů ve Veselí nad Lužnicí.

Karlovarský kraj

Karlovarského kraje se změna jízdního řádu nijak výrazně nedotkne. Po dohodě s objednavatelem se například z důvodu nevyužívání ruší odpolední spoj v úseku Žlutice – Chyšce a zpět.

Významnější změny nastanou v souvislosti s výstavbou 3. koridoru na trati Plzeň – Cheb s plánovanou nepřetržitou výlukou v úseku Mariánské Lázně – Lipová u Chebu – Cheb. Tato výluka začíná 8. března a potrvá až do 8. července. Vzhledem k tomu, že se v důsledku náhradní autobusové dopravy prodlouží jízdní doba a trasy autobusů se neshodují s trasami vlaků, je vydán tzv. výlukový jízdní řád. Všechny rychlíky i osobní vlaky nahradí autobusy. V případě rychlíků zastávkový spoj obsluhuje železniční stanici Lázně Kynžvart, včetně autobusové zastávky ve Staré Vodě, která bude sloužit i jako náhradní při uzavření železničního přejezdu.

Ve směru Cheb – Praha rychlíky odjíždějí o 10 – 20 minut dříve. U osobních vlaků se výlukový jízdní řád liší někdy výrazně a je opět kombinací zastávkových a přímých spojů, v některých případech i přestupu v Lipové u Chebu z vlaku na autobus (a naopak) z důvodu obsluhy zastávek Stebnice a Cheb-Všeboř.

Ústecký kraj

V Ústeckém kraji nenastávají velké změny v osobní dopravě, ale přesto se cestujících některé úpravy dotknou. Ve většině případů se jedná o vyhovění požadavkům ze strany cestujících. Pro zlepšení komfortu cestujících na lince U1 Děčín hl. n. – Ústí nad Labem hl. n. – Most budou na polovině spojů o víkendech nasazeny dvě nové nízkopodlažní elektrické jednotky CityElefant. České dráhy tak začínají nasazovat moderní nízkopodlažní vlaky na hlavní aglomerační lince Ústeckého kraje. Nově se nízkopodlažní jednotka CityElefant objeví také v trase Praha – Děčín, konkrétně u rychlíkového spoje v pátek s odjezdem z Prahy hl.n. v 18.50 a v neděli s odjezdem z Děčína v 19.24 hod.

V regionální dopravě bude na lince U28 Rumburk – Dolní Poustevna nově zastavovat spěšný vlak s odjezdem z Rumburka ve 13:40 na zastávkách Šluknov zastávka a Lipová u Šluknova a osobní vlak s odjezdem z Rumburka ve 14:44 na zastávce Šluknov zastávka. V opačném směru spěšné vlaky s odjezdy z Dolní Poustevny ve 14:27 a v 15:32 zastaví na zastávce Šluknov zastávka. Stejně tak na lince U10 Lovosice – Česká Lípa budou nově zastavovat na zastávce Lovosice závod vlaky s odjezdem z Lovosic v 7:02 a v 19:36, v opačném směru s odjezdem z Litoměřic horního nádraží ve 14:59 a v 15:59. Na trati Chomutov – Karlovy Vary – Cheb nebudou v úseku Kadaň-Pruněřov – Klášterec nad Ohří jezdit v době letních školních prázdnin (od 1. 7. do 31. 8.) dva páry vlaků – konkrétně s odjezdem z Kadaně-Pruněřova v 7:26 a 13:26, v opačném směru vlaky s odjezdem

z Klášterce nad Ohří v 8:25 a ve 14:25. Nově bude jezdit jeden pár vlaků v dopoledních hodinách na trati Rakovník – Bečov nad Teplou v úseku Blatno u Jesenice – Malměřice a zpět.

Liberecký kraj

V regionální dopravě Libereckého kraje nastanou jen minimální změny. Například osobní vlak v úseku Frýdlant v Čechách – Černousy s odjezdem 5:03 bude přijíždět o 3 minuty dříve a spoj ve stejném úseku s odjezdem 7:04 pojedou o 4 minuty dříve. Kromě toho dochází jen ke změnám poskytovaných služeb u jednotlivých vlaků.

U osobních vlaků v úseku Jablonec nad Nisou – Kořenov a na trase Kořenov – Liberec bude služba „vůz vhodný pro přepravu cestujících na vozíku a vybavený zvedací plošinou“ zrušena. Z provozních důvodů je totiž na uvedené vlaky plánováno vozidlo, které poskytování této služby neumožňuje.

Pozornost by měla být věnována mimořádné změně jízdního řádu na trati v úseku Stará Paka – Lomnice nad Popelkou a v opačném směru, která se uskutečnila na základě požadavku objednatele dopravy již ke 4. lednu 2010. Při této změně musely České dráhy kompletně přepracovat četnost jízd a čas odjezdu vlaků na této trati. Tím došlo k zásadní změně přípojních vlaků v železniční stanici Stará Paka.

Pardubický kraj

V Pardubickém kraji dojde k dílčím úpravám, které mají zlepšit nabídku spojení do významných sídel v regionu. Nově pojedou o víkendu pár osobních vlaků mezi Českou Třebovou a Ústím nad Orlicí. Z České Třebové odjede v 7:04 a naopak z Ústí nad Orlicí zpět v 7.30 hod. Přibude tak přípoj ke spěšnému vlaku z Pardubic do Lichkova a naopak do České Třebové. Motorový vlak bude dále pokračovat v 8:03 do Svitav a Poličky jako přípoj od vlaku EuroCity z Prahy. První vlak z Letohradu do Ústí nad Orlicí pojedou o pět minut dříve, čímž se stihne přípoj do Pardubic a Prahy.

Na trati do Lanškrouna přibude vlak z České Třebové v 19:15 a v opačném směru pak nový vlak z Lanškrouna ve 20:15 do České Třebové. V neděli v podvečer tak budou vlaky mezi Českou Třebovou a Lanškrounem jezdit v hodinovém intervalu. Součástí změny jsou rovněž sobotní ranní vlaky z Poličky do Borové a zpět.

Změny se chystají i na hlavní trati z Pardubic do Kolína. Ranní osobní vlak z Pardubic do Přelouče odjede o 2 minuty dříve, tedy již v 5:22 a vlak pro školáky nově odjede o 5 minut dříve, tedy v 7:23 hod. Na trati do Hradce Králové zastaví ve stanici Stěblová po šesté hodině ranní víkendový spoj z Hradce Králové do Pardubic. Zlepší se i podvečerní spojení do Chrudimi z Pardubic. Nový vlak tam kromě soboty pojedou v 18:55. Zlepšení se dočkají i obyvatelé a návštěvníci Hlinecka. Osobní vlak ve 14:10 z Hlinska v Čechách do Žďárce u Skutče pojedou nově také o víkendu.

Královéhradecký kraj

Ke změně dochází na pětakilometrové trati z Opočna pod Orlickými horami do Dobrušky, kde bude od 7. března jezdit jen jeden pár vlaků pro zajištění dopravy do škol v Dobrušce. U dvanácti z celkem 754 regionálních vlaků se mění omezení jízdy. Pozornost by tomu měli věnovat hlavně cestující na trati Trutnov – Teplice nad Metují a na trati Meziměstí – Náchod – Týniště nad Orlicí. Některé spěšné a osobní vlaky budou od 7. března zastavovat ve stanicích, kterými prozatím projíždějí. Konkrétně jde o nová zastavování ve Smidarech, Skřivanech, Pilníkově, Bolehošti a Náchodě-Malém Poříčí. Drobné úpravy budou také ve vedení přímých vozů u několika regionálních vlaků, zařazování vozů vhodných pro přepravu kol či pro poskytování služby úschova během přepravy.

Jihomoravský kraj

V oblasti jižní Moravy budou v odpolední době zaměněna zastavování vybraných vlaků na zastávkách Troubsko a Střelice dolní. Ranní vlak z Tišnova (5:35) směrem na Nedvědice odjede z Tišnova až po přestupu cestujících z vlaku od Brna.

Mezi Šakvicemi a Hustopečemi u Brna dojde k omezení jízdy jednoho páru vlaků v sobotu večer a jednoho páru vlaků v neděli ráno. Osobní vlak z Boskovic (4:59) pojedou do Skalice nad Svitavou dříve, důvodem je zajištění přestupu na expres Brněnský drak, směřující do Prahy.

Někde naopak pojedou vlaků více. První osobní vlak v nepracovní dny z Vyškova (5:38) do Nezamyslic a zpět (6:41) do Vyškova pojedou i v neděli. Posílení dopravy se dočkají cestující v Brankovicích a Nemoticích. Osobní vlak z Brna hl.n. (13:47) do Nesovic bude v pátek protažen až do Nemotic. Prodlouženy do Nemotic budou také vlaky odjíždějící z Brna hl.n. ve 14:47 a 15:47, a to každý pracovní den.

Olomoucký kraj

Na trati z Hranic na Moravě do Přerova pojedou první ranní osobní vlaky s odjezdem ve 4:28 pouze v pracovní dny a osobní vlak s odjezdem z Hranic na Moravě v 5:08 pojedou denně.

K rozšíření nabídky vlakového spojení dochází mezi Litovlí a Senicí. Nově pojedou osobní vlaky z Litovle předměstí v 6:33 do Senice na Hané a dále pak do Olomouce s příjezdem 7:27. Díky tomuto novému vlaku vznikne přímé spojení Litovle s Olomoucí. Mezi Litovlí a Senicí na Hané pojedou dva nové vlaky, konkrétně ze Senice na Hané s odjezdem v 16:07 a z Litovle předměstí s odjezdem v 15:27. Vlaky pojedou do 30. června a od 1. září denně, o prázdninách pouze v sobotu a neděli.

Na trati Krnov – Šumperk pojedou osobní vlaky z Hanušovic do Šumperka s odjezdem ve 4:29 pouze v pracovní dny a sobotu. V neděli pojedou nové osobní vlaky s odjezdem z Hanušovic rovněž ve 4:29, přičemž vlak pojedou do Zábřehu na Moravě, odkud bude souprava pokračovat jako přímý osobní vlak do Šumperka. Cestující, jedoucí přes Zábřeh na Moravě do Šumperka, nebudou doplácet rozdíl jízdného.

Osobní vlak ze Šumperka s pravidelným odjezdem v 18:36 pojedou pouze v sobotu a v neděli. V pracovní dny pojedou nové vlaky z Bludova v 19:01 hod. do Hanušovic. Na tento vlak budou navazovat přípoje ze Šumperka a Zábřehu na Moravě. Cestující mohou současně využít ve stanici Bludov nově otevřenou čekárnu.

Kraj Vysočina

Ve většině případů změny reagují na požadavky samotných cestujících nebo obecních samospráv. Lze uvést několik příkladů: První vlak na trati Havlíčkův Brod – Pardubice vyjede již ve 3:40 z Havlíčkova Brodu, aby mohl jet i dříve vlak v opačném směru. Cestující tak budou moci nově využít přípoj na osobní vlak do Jihlavy a Horní Cerekve s odjezdem ve 4:48 z Havlíčkova Brodu.

Kvůli návaznosti na autobusovou linku bude vyjíždět ranní vlak z Chotěboře směrem na Havlíčkův Brod o tři minuty později (odjezd v 5:22). Současně pojedou poslední vlaky na celé trase rovněž o tři minuty později (ve 22:15 z Havlíčkova Brodu a ve 22:39 z Chotěboře).

Na trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice pojedou vlaky s odjezdem v 19:11 z Kostelce u Jihlavy pouze v pracovní dny. V sobotu pojedou z Kostelce u Jihlavy do Telče v 19:55 nový vlak, který bude fungovat jako přípoj k rychlíku z Brna a na nějž v Telči naváže vlak do Slavonic. V úseku Náměšť nad Oslavou – Jihlava bude sobotní vlak s odjezdem v 5:43 z Náměště rozdělen na dva vlaky s přestupem v Okříškách. Poslední vlak z Jihlavy pojedou o pět minut později (nově tedy ve 22:35), později pojedou i přípojné vlaky z Okříšek.

Mezi Křižanovem a Velkým Meziříčím budou vlaky v 5:41 z Velkého Meziříčí zastávky a zpět v 6:15 z Křižanova odjíždět jen v pracovní dny. Naopak vznikne nový pondělní spoj mezi Budišovem u Třebíče (odjezd ve 4:15) a Studencem. Ve Studenci bude mít tento vlak přípoj na vlaky do Brna a Jihlavy.

Moravskoslezský kraj

Ani v Moravskoslezském kraji se není nutno obávat rušení vlaků, omezování dopravy nebo závažnějších změn v zajišťování dopravní obslužnosti. Na Rýmařovsku je na základě požadavků občanů v pracovní dny vytvořen nový přípojný vlak do Rýmařova, který pojedou z Valšova ve 20:20. Pozdější poslední přípojný vlak z Valšova ve 21:40 proto bude jezdit pouze v sobotu, neděli a ve svátcích. V pracovní dny bude tento vlak z Valšova do Rýmařova nahrazen spojením autobusového dopravce.

Výraznějším zásahem do regionální dopravy, který se dotkne zejména cestujících na Jablunkovsku, je uspořádání odjezdů sedmi osobních vlaků z Mostů u Jablunkova do Návsí (Nawsie), odkud již budou dále odjíždět v nezměněných dosavadních časech. Původně byla tato změna plánována, jak je v jízdním řádu uvedeno, v kratším období od 14. července do konce října. Nová úprava je vyvolána soustředěním stavebních prací z let 2010 a 2011 v Mostech u Jablunkova zhotovitelem pouze do roku 2010. Opatření u těchto osobních vlaků vstoupí v platnost 7. března a budou trvat do odvolání. Dobrou zprávou je, že nejde o ranní vlaky, takže převážné části cestujících, kteří dojíždějí do zaměstnání a škol, se tato úprava nedotkne. Kromě toho je ve většině případů z Mostů u Jablunkova a také z Bocanovic do Návsí v těchto časech zajištěno také spojení autobusovými linkami, a to v časech bližších původním odjezdům vlaků.

České dráhy tímto opatřením reagují na dodatečné změny v harmonogramu stavby železničního koridoru s cílem minimalizovat negativní dopady stavebních prací na jízdu ostatních vlaků v dotčeném úseku.

Zlínský kraj

Změn, které začnou platit od 7. března, je například na trati Kojetín – Valašské Meziříčí hned několik. Kupříkladu časně ranní vlak z Valašského Meziříčí do Kojetína (Os 3900) bude oproti současnému jízdnímu řádu vyjíždět z Hulína o osm minut dříve, tedy již v 5:30 a v Kojetíně bude mít zajištěn přípoj na rychlík 730 do Brna. Od expresu ze Zlína bude zaveden nový vlak s odjezdem z Hulína v 5:39. Studenti, jedoucí vlakem 3902 z Valašského Meziříčí do Kroměříže, nebudou muset čekat deset minut v Hulíně. Tento vlak vyjede z Hulína do Kroměříže v 7:28 a od rychlíků z Olomouce a Veselí nad Moravou bude zajištěn nový vlak s odjezdem v 7:39. Také podvečerní vlak bude nově vyjíždět z Valašského Meziříčí o několik minut později (v 18.26), a pojedje jen do Kroměříže.

Změny jízdního řádu se plánují i na trase Otrokovice – Vizovice. Vlaky z Otrokovic do Vizovic, které doposud z Otrokovic odjížděly ve 13:20, 15:20 a 17:20, budou o víkendech jezdit o sedm minut později a bude tak zajištěn přípoj od expresů z Luhačovic. Také cestující, kteří jsou zvyklí cestovat vlakem s odjezdem z Otrokovic v 18:17 nebo 19:56 mohou na nádraží přijít později, protože vlaky budou nově vyjíždět až v 18:40 a 20:07. Vlak 14236, který v současnosti odjížděl z Vizovic v 19:02, nově vyjede až 19:24.

Na četné žádosti studentů z jižního Valašska bude zaveden v neděli nový vlak z Bylnice do Brna s odjezdem v 19.22 a příjezdem do Brna ve 22.33.

Změny v dálkové dopravě

V dálkové dopravě dojde pouze k nepatrným změnám. Noční vlaku EuroNight 424 Slovakia z Košic do Prahy bude odjíždět z Pardubic o 2 minuty dříve, tedy už v 5:18 hod. Současně přibude na Olomoucku několik rychlíků, ve kterých budou cestující odbavováni jako ve spěšných vlacích.

02. 03. 2010 První účet za stávkou poslaly dráhy, čekají škodu 20 milionů

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-40831820-prvni-ucet-za-stavku-poslaly-drahy-cekaji-skodu-20-milionu>)

České dráhy počítají, že 5hodinová stávka zastaví přes 1 000 vlaků. Problémem bude i obnovení provozu. Případná čtvrtetní stávka na železnici způsobí Českým drahám škodu ve výši 20 milionů korun. ČTK to dnes řekl mluvčí drah Ondřej Kubala s tím, že to je předběžný odhad. Dráhy počítají s pětihodinovou stávkou mezi 4:00 a 9:00, takový protest by zastavil více než 1 000 vlaků. "Jde o ušlé tržby i náklady na mimořádná opatření, mimořádné směny a podobně," uvedl Kubala.

Odbory původně ohlásily stávku už na pondělí 1. března, nakonec ji posunuly na čtvrtek. Podle Kubaly už samotná hrozba způsobila v pondělí propad tržeb o 1,5 milionu korun oproti běžnému pondělí. "Lidé měli obavy, jestli vlaky pojedou, a raději cesty odložili," řekl mluvčí. Dráhy nyní řeší, jak po stávce obnovit provoz, aniž by vlaky nabíraly výrazná zpoždění. Jako příklad dal Kubala vlak EuroCity, který odjíždí z Brna v 5:35 a míří přes Prahu a Děčín do Německa. Aby mohl vlak vyjíždět z Ústí nad Labem podle jízdního řádu v 9:43, musejí dráhy soupravu do Ústí dopravit ještě v noci před stávkou. Podobně se bude v noci přesouvat zhruba 20 prázdných souprav. Z Ostravy zase pojedou hned po stávce dvě pendolina za sebou.

Odboráři chtějí stávkovat kvůli vyššímu zdanění zaměstnaneckých výhod, které platí od ledna. O osudu příslušného zákona dnes jedná Poslanecká sněmovna. Komplikace mohou ale odboráři čekat především v Senátu, kde má většinu pravice. Ta hrozbu stávkou označuje za vydírání a pro odborářské požadavky nechce hlasovat.

Jízdní řády se změní minimálně

První letošní změna jízdního řádu Českých drah přinese jen kosmetické úpravy provozu na železnici. Dráhy od neděle posunou o minuty až desítky minut odjezdy některých regionálních vlaků, na západě Čech začne plánovaná dlouhodobá výluka. Oznámil to mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Ve vnitrostátní dálkové a mezinárodní dopravě nedělní úprava změny nepřinese. "Dochází pouze k dílčím úpravám jízdních řádů, změny respektují požadavky objednatelů dopravy," uvedl Štáhlavský. Lokálky objednávají a platí kraje. Například vlak z Putimi bude v Písku ráno v 7:30, tedy o sedm minut dříve než dnes. Posun nastane kvůli dojíždějícím žákům a studentům, kteří tak budou lépe stíhat začátek vyučování.

Komplikace čekají cestující v západních Čechách na trati Plzeň – Cheb. V úseku Mariánské Lázně – Lipová u Chebu – Cheb začne v pondělí kvůli výstavbě třetího železničního koridoru dlouhodobá výluka, která potrvá do 8. července. Dráhy pro tuto trať vydaly zvláštní výlukový grafikon, protože náhradní autobusy vlakový jízdní řád nestíhají dodržovat.

03. 03. 2010 Stavba koridoru z Mostů u Jablunkova do Českého Těšína pokračuje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/82691-stavba-koridoru-z-mostu-u-jablunkova-do-ceskeho-tesina-pokracuje/>)

Po zimní přestávce obnovily firmy na stavbě železničního koridoru z Mostů u Jablunkova do Českého Těšína práce. Ty by ale podle Českých drah měly během letošního roku vlaky zpožďovat jen minimálně. Rekonstrukce 33 km dlouhé trati přijde stát na 8 miliard korun. Přispěje na ni také Evropská unie. Železniční koridor mezi Českým Těšínem a Mosty u Jablunkova má být hotový do dvou let. Teprve pak stát začne budovat úsek z Českého Těšína do Dětmárovic.

Modernizace železniční trati mezi Českým Těšínem a státní hranicí se Slovenskem si letos žádnou výluku s nepříjemnými přestupy na autobusy údajně nevyžádá. Zpoždění by neměla překročit tři minuty. Problémy ale může cestujícím připravit přestavba nádraží v Mostech u Jablunkova. "Bude uspišen odjezd směr Návsi do Jablunkova a zase pak budou pokračovat ty vlaky v pravidelném čase. Vlaky, které dojedou do Mostů, musí zase hned odjet zpět," uvedl ředitel Krajského centra osobní dopravy Ostrava Miroslav Klich.

Stát začal trať modernizovat před 2 lety. Netrpělivě na to čekají především automobilky Hyundai a Kia. Ty úzce spolupracují a značnou část dílů proto převážejí mezi svými závody v Nošovicích a Žilíně. Po novém železničním koridoru budou jezdit vlaky rychleji. "Jestli se tady jezdilo osmdesát až devadesát, tak teď se tady bude jezdit určitě sto dvacet až sto čtyřicet kilometrů za hodinu," řekl zástupce ředitele Správy dopravní cesty Olomouc Oldřich Daňhel.

Největší problémy připravil stavbařům tunel v Mostech u Jablunkova. Ten razili v těsném sousedství toho původního. Loni v listopadu se ale postupně propadl asi 80 metrů dlouhý úsek stavby. Jak bude stavební firma dále postupovat, to by měla vědět do 2 měsíců. "Technicky to není dořešené, teď se zpracovává projekt. Jak budeme vědět technické řešení, můžeme říct i časový plán, kdy bude dostavěn tunel," potvrdil ředitel stavby Josef Mravec.

03. 03. 2010 Předběžné výsledky ČD Cargo za rok 2009

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5629/>)

Společnost ČD Cargo za rok 2009 přepravila 68,3 milionu tun zboží, což představuje meziroční pokles objemu přeprav o 17,9 milionu tun, tedy pokles oproti roku 2008 o 20,8 %. Obdobný meziroční pokles o 21 % společnost zaznamenala u přepravního výkonu, který v roce 2009 činil 12,6 miliard tunokilometrů. Celkové předběžné tržby a výnosy společnosti v roce 2009 dosáhly 15 miliard korun. Společnost tak meziročně utrhla o 2,8 miliardy korun méně, což představuje pokles o 15,7 % oproti předloňskému roku. Z hlediska výsledku hospodaření společnost vytvořila za rok 2009 předběžně zisk před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) ve výši 741 milionů korun. Zisk před zdaněním (EBT) dosáhl záporné výše -378 milionů korun. Rozdíl mezi indikátory EBITDA a EBT je projevem vysoké míry odpisů, v celkové výši 1,1 miliardy korun. Společnost ČD Cargo tak nadále hospodaří s dostatečně kladným cash flow.

Z hlediska jednotlivých skupin přeprav zaznamenala v porovnání s rokem 2008 nejvyšší pokles komodita železo a strojírenské výrobky (-36 %). Výrazně poklesly také přepravy stavebnin (-28 %), přepravy pro automobilový průmysl (-24 %), černého uhlí a koxu (-22 %), dřeva a papírenských výrobků (-18 %) a hnědého uhlí (-12 %). Kombinovaná doprava, zahrnující přepravy kontejnerů a návěsů, poklesla meziročně o 16 %. Naopak nárůst o 8 % v porovnání s minulým rokem zaznamenala přeprava potravin a zemědělských výrobků.

V roce 2009 bylo podnikání ČD Cargo zásadně ovlivněno dopady hospodářské, resp. odbytové krize. Příčinou poklesu celého trhu přeprav byl pokles přepravní poptávky domácích i zahraničních zákazníků, a to jak na straně vstupů při přepravách surovin ke zpracování, tak i na straně výstupů v souvislosti s odbytem produktů z výrobních závodů. ČD Cargo je jako dopravce působící na evropském dopravním trhu přímo závislé na stavu ekonomiky nejen české, ale i zahraničních. Segment mezinárodních přeprav (dovoz, vývoz a tranzit) tvoří nadpoloviční většinu všech přeprav ČD Cargo, vnitrozemské přepravy tvoří 40 %. Přepravní výkony ČD Cargo jsou adekvátním odrazem poklesu průmyslové produkce v České republice i v dalších evropských zemích.

V evropském měřítku je vývoj výkonů společnosti ČD Cargo v uplynulém roce zcela srovnatelný, respektive dokonce lepší, než jaký vykazují zahraniční železniční dopravci. Podle oficiální statistiky Mezinárodní železniční unie (UIC) dosáhli v roce 2009 významní evropští dopravci následujících meziročních propadů přepravního výkonu: německý dopravce DB Schenker Rail (-19 %), rakouský

Rail Cargo Austria (-20 %), české ČD Cargo (-21 %), polské PKP Cargo (-25 %), francouzský SNCF Fret (-26 %), slovenské ZSSK Cargo (-27 %), italská Trenitalia (-33 %), belgické B-Cargo (-33 %), rumunská CFR Marfa (-40 %). Ze srovnání vyplývá, že se ČD Cargo díky svým obchodním a protikrizovým opatřením vyrovnalo s dopady hospodářské recese poměrně úspěšně. Společnost ČD Cargo z hlediska objemu přepraveného zboží i přes ztížené podmínky na dopravním trhu obstála a s přehledem obhájila pátou příčku v žebříčku největších dopravců EU.

Na výrazný pokles přepravního trhu společnost ČD Cargo reagovala tzv. protikrizovým balíčkem. Vedení ČD Cargo přijalo základní protikrizová opatření, včetně tzv. akčního plánu na úsporu nákladů, již na přelomu let 2008 a 2009, a další opatření byla postupně přijímána podle aktuálního vývoje. Společnost ČD Cargo uplatnila aktivnější obchodní politiku vůči zákazníkům a provedla reorganizaci práce v oblasti obchodní i provozní. Firma zlepšila vytíženost vlaků, utlumila na minimum neproduktivní výkony ve vlakové dopravě i u posunu při sestavování vlaků na seřaďovacích stanicích, snížila výdaje na zásoby, našla hospodárnější řešení ve spotřebě trakčního paliva i ve využívání dopravní cesty. V neposlední řadě byly redukovány režijní náklady i náklady na marketing a propagaci.

V oblasti personální společnost přistoupila v roce 2009, po řádném a vstřícném projednání s odborovými organizacemi, ke snížení počtu pracovních míst o 14 %, což představuje 1 550 zaměstnanců. V loňském roce byly rovněž sníženy mzdy o 15 % přibližně 40 manažerům a vedoucím zaměstnancům firmy. V roce 2010 společnost ČD Cargo plánuje snížení o dalších 350 zaměstnanců. Tento rozsah již však odpovídá fázi stabilizace společnosti při předpokládaném nárůstu přeprav oproti roku 2009. Z tohoto počtu se předpokládá odchod 315 zaměstnanců provozních činností a 35 zaměstnanců centrály společnosti.

Meziroční výpadek v celkových tržbách a výnosech ve výši 2,8 miliardy korun společnost přiměl k provedení série úsporných opatření a zároveň k nastavení nových pracovních postupů, pomocí nichž firma nyní dosahuje efektivnějších a hospodárnějších výsledků. „Společnost ČD Cargo během celého roku 2009 důsledně optimalizovala veškeré vnitřní procesy a systematicky hledala rezervy v provozní oblasti, nyní je tak schopna zvládnout srovnatelné objemy přeprav za výrazně nižší náklady,“ uvedl předseda představenstva a generální ředitel společnosti ČD Cargo Ing. Josef Bazala. „V loňském roce jsme využili nepříznivých dopadů hospodářské krize k ozdravení společnosti tak, aby firma mohla co nejvíce vytěžít z následné konjunktury po odeznění krize,“ dodal generální ředitel Bazala.

Přínosy protikrizových opatření se již příznivě odrazily na ukazatelích efektivity a produktivity. Ze srovnání údajů posledních čtvrtletí let 2009 a 2008 meziročně například vyplývá:

- zvýšení průměrné hmotnosti nákladního vlaku (v tunách) o 5 %
- zvýšení denní produktivity na 1 lokomotivu (počet hrubých tunokilometrů na 1 lokomotivu) o 6 %
- nárůst podílu přepraveného zboží (v tunách) na 1 zaměstnance ČD Cargo o 15 %
- snížení podílu jízd lokomotivních vlaků (tj. samotných lokomotiv bez přepravy zboží) na celkových ujetých vlakových kilometrech o 28 %

Období krize však bylo pro ČD Cargo zároveň i výzvou ke hledání nových cest k dalšímu zkvalitňování služeb. Firma uvedla v roce 2009 do provozu řadu inovativních novinek, mezi nimi například nový informační systém pro fakturaci, elektronický nákladní list, elektronickou dokumentaci systému managementu kvality ISO či projekt na pořizování provozních dat v kolejisti pomocí přenosných terminálů PDA. Společnost ČD Cargo loni získala významné osvědčení AEO - Oprávněný hospodářský subjekt, který je mezinárodním celním certifikátem kvality. Loňský rok vedl firmu také k větší obchodní aktivitě při získávání nových zakázek, ať se již jednalo například o rozjezd přeprav pro automobilku Hyundai v Nošovicích nebo úspěch firmy ve výběrovém řízení vyhlášeném společností Maersk. „Když vezmeme v potaz nepříznivé důsledky hospodářské krize a zostřené konkurenční prostředí na trhu na jedné straně a na straně druhé efekty ozdravního procesu ve firmě a uhájení významných pozic ČD Cargo, domnívám se, že jsme v loňském roce „světové krize“ obstáli se ctí,“ uvedl generální ředitel ČD Cargo Ing. Josef Bazala.

Také v roce 2010 je pro společnost ČD Cargo hlavním cílem posilování prozákaznické strategie. Společnost se nadále soustředí zejména na zlepšování kvality a rozšiřování spektra poskytovaných služeb. Firma pokračuje v obnově svého vozidlového parku a rozvíjí koncepci logistických center. ČD Cargo je spoluzakládajícím členem nedávno vzniklé evropské aliance pro přepravy vozových zásilek v systému Xrail, jejímž hlavním cílem je poskytování mezinárodní železniční přepravy efektivnějším a pro zákazníky komfortnějším způsobem, převážně mezi největšími evropskými hospodářskými centry, jejich terminály a vlečkami (viz samostatná tisková zpráva – aliance Xrail <http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5545/>).

Společnost ČD Cargo vlastní 23 tisíc nákladních železničních vozů a zaměstnává 9 700 zaměstnanců. V roce 2010 společnost ČD Cargo předpokládá opětovný návrat k ziskovému hospodaření. Ve svém podnikatelském plánu počítá v roce 2010 s dosažením zisku před započtením úroků, daní a odpisů (EBITDA) přes 1,3 miliardy korun a zisku před zdaněním (EBT) ve výši cca 150 milionů korun.

03. 03. 2010 České dráhy chystají prodej jízdenek na splátky (In-Gold...)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-chystaji-prodej-jizdenek-na-splatky-ftc-eko-doprava.asp?c=A100303_133715_eko-doprava_spi)

České dráhy chtějí prodávat některé své jízdenky na splátky. Zavést to chtějí například u zákaznické karty In-Gold, která stojí 22 tisíc korun a lidé s ní pak mohou jezdit ve vybraných vlacích po celý rok zdarma. Od splátkového prodeje si České dráhy slibují zvýšení zájmu cestujících o tyto jízdenky, kterých se ročně prodá nanejvýš dva tisíce.

Ředitel odboru produktů a obchodu Českých drah Aleš Ondrůj řekl, že dráhy nyní jedná se splátkovými firmami o podmínkách spolupráce na tomto připravovaném projektu. Podle Ondrůje zatím není jasné, zda by se doba splácení kryla například s roční platností karty In-Gold, anebo byla například kratší. Splátkový program by podle něj měl zvýšit finanční dostupnost karet In-Gold pro cestující, kteří pravidelně jezdí vlakem.

Síťová jízdenka In-Gold majitelům umožňuje bezplatné cestování v 1. a 2. třídě. Cestující mají také bezplatnou přepravu spoluzavazadel či psů a mohou čerpat poloviční slevu na místenky, což platí i pro vlakové soupravy Pendolino.

Dráhy zároveň připravují nabídku cestovního pojištění pro cestující, jakou mají například letecké společnosti. Slíbují si od toho vyšší tržby.

03. 03. 2010 Mezi Prahou a Brnem s jízdenkou ČD-LIDL za 179 korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5631/>)

Po loňském úspěchu síťových jízdenek ČD Net LIDL pokračují České dráhy ve spolupráci se sítí obchodů LIDL Česká republika i v roce 2010. Jako první nabídnou společně zákazníkům poukázky na cestování mezi Prahou a Brnem za 179 korun. Prodej poukázek bude v pražských a brněnských prodejnách LIDL probíhat od 4. do 31. března.

Poukázku ČD-LIDL Praha – Brno mohou zákazníci následně vyměnit za jízdenku v pokladnách Českých drah. Poukázka platí ve 2. vozové třídě všech kategorií vlaků ČD na trase Praha – Brno nebo zpět, v případě spoju SC Pendolino je potřeba přikoupit povinnou rezervaci. Cestu může majitel poukázky realizovat kdykoliv během roku, její platnost začíná 7. března a končí 11. prosince 2010.

ČD-LIDL Praha – Brno

- Poukázka ČD-LIDL Praha – Brno nebo zpět stojí 179 Kč
- Lze ji koupit od 4. března 2010 na pokladnách obchodů společnosti LIDL v Praze nebo v Brně
- Prodej končí 31. března 2010
- Poukázka je platná od 7. března do 11. prosince 2010
- Na jednu transakci si lze koupit maximálně dvě poukázky
- Poukázka platí až z ruzyňského letiště do Brna a naopak (lze ji tedy využít i na cestu na/z dovolené)
- Pokladník poukázku orazítkuje, podepíše, připojí účtenku a informační leták
- Zákazník následně poukázku vymění za jízdenku ve stanici ČD, případně se jí přímo prokáže ve spoji Airport Express ve směru cesty z letiště Ruzyně

„Primárně chceme motivovat všechny, kteří jezdí mezi Prahou a Brnem třeba autem po dálnici D1, aby vyzkoušeli naše kvalitní taktové spojení obou měst. Každou hodinu nabízíme cestujícím spojení moderními, klimatizovanými vlaky EuroCity, které zaručují pohodlí, rychlost a pravidelnost,“ vysvětluje ředitel Odboru produktů a obchodu Českých drah Aleš Ondrůj.

Spolupráci navázaly České dráhy se společností LIDL Česká republika loni, kdy obchodní řetězec nabízel v prodejnách síťové jízdenky ČD Net LIDL na 28. října a ČD Net LIDL Vánoce 2009. Na oba termíny se prodalo cca 28 tisíc jízdenek.

Spolupráce bude letos pokračovat prodejem síťových jízdenek ČD Net LIDL pro vybrané dny v roce nebo speciálními nabídkami na vybrané trasy s cílem motivovat zákazníky k vyzkoušení vlaku. Připravují se i společné nabídky pro cestování do zahraničí nebo pro cestování na výlet v České republice. „Naším cílem je přepravit v roce 2010 na jízdenky prodané prostřednictvím prodejen LIDL nejméně 100 000 zákazníků,“ uzavírá Aleš Ondrůj.

03. 03. 2010 Novinky v tarifu Českých drah od 7. března

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5632/>)

Společně se změnou jízdního řádu dojde od 7. března k drobným zvýhodněním v tarifu a nabídkách Českých drah. Dopravce nově nabídne na internetovém eShopu výhodné jízdenky eTiket SparNight s lůžkovým příplatkem do přímých lůžkových vozů v rychlíku R 471/407 z Prahy do Vídně. Zákaznická aplikace pro děti od 6 do 15 let na In-kartě/Rail plus zlevní z 990 na 330 korun a nově se budou i týdenní traťové jízdenky zakoupené u pokladní přepážky nahrávat do čipu karty. Podstatným vylepšením bude možnost zakupovat měsíční a čtvrtletní traťové jízdenky na eShopu ČD.

Novinky v tarifu ČD od 7. března 2010

- Snížení ceny zákaznické aplikace pro děti od 6 do 15 let na In-kartě/Rail plus, která s platností tři roky nově vyjde jen za 330 Kč.
- Nabídka eTiketů do zahraničí se nově rozšíří o jízdenky s lůžkovým příplatkem do přímých vozů z Prahy do Vídně na nočním rychlíku R 471/407 (odjezd z Prahy hl.n. v 23:11 hod., příjezd do stanice Wien Westbahnhof v 6:22 hod. druhý den). Jízdenky se budou prodávat do oddílů kategorie T3 (třímístný oddíl) za cca 1 294 Kč (49 EUR). Cena v korunách závisí na aktuálním vývoji kurzu koruny vůči euru a v průběhu roku se může měnit.
- Týdenní traťové jízdenky zakoupené u pokladní přepážky ČD budou nově nahrávány do čipu In-karty/Rail plus nebo In-karty (měsíční a čtvrtletní traťové jízdenky se nahrávají na kartu již nyní). Všechny traťové jízdenky nahrané do čipu karty jsou od 13. 12. 2009 nepřenositelné, jako přenosné lze zakoupit pouze traťové jízdenky za základní jízdné vystavené na standardní (papírové) jízdence.
- Novinkou je možnost zakoupení traťových jízdenek měsíčních a čtvrtletních na eShopu ČD, a to za zákaznické jízdné pro držitele In-karty/Rail plus s některou zákaznickou aplikací nebo za základní jízdné pro držitele In-karty (případně In-karty/Rail plus bez platné zákaznické aplikace).
- Spolu se změnou tarifu začne platit i akční nabídka Děti do Prahy, platná do 31. 5. 2010. Za jednotnou cenu 80 Kč (cena za jízdenku TAM i ZPĚT) se mohou kolektivy žáků základních škol a dětských domovů i se svými pedagogy vypravit v úterý, středu, ve čtvrtek a o víkend na výlet do hlavního města odkudkoliv v České republice a získat další výhody a slevy do vybraných objektů které v Praze navštíví v rámci výchovně-vzdělávacího procesu.

03. 03. 2010 Kraj by mohl po drahách vymáhat statisíce na proplacení krizového plánu

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/kraj-by-mohl-po-drahach-vymahat-statisice-na-proplaceni-krizoveho-planu-1nx/brno-zpravy.asp?c=A100303_165319_brno-zpravy_aja)

Jihomoravský kraj zvažuje, že bude po Českých drahách vymáhat statisíce korun. Pověřil totiž společnost Kordis, která se v regionu stará o integrovaný dopravní systém, aby vytvořila krizový plán pro případ stávky. Linkové autobusy měly nahradit vlakovou dopravu, na nádražích měli stát dopravní asistenti a posílit bylo nutné i firemní infolinku. "Museli jsme u Kordisu objednat činnosti, které byly ve výsledku zbytečné. Navíc další záležitosti, kterými se firma jindy zabývá, musely jít stranou," postěžoval si krajský radní za ODS Jaroslav Pospíšil. Stávka, s níž zásadně nesouhlasí, byla podle něj naplánována na nevhodnou dobu. "Zrovna připravujeme poslední etapu integrace dopravy v kraji," řekl.

České dráhy se jednání nebrání

Objednané služby stály dle radního kraje statisíce korun. "Přemýšlíme, že bychom si škodu nechali proplatit od těch, kdo ji způsobili. Tedy nejspíš od Českých drah, jejichž zaměstnanci protest plánovali," sdělil Pospíšil. Dráhy se jednání o náhradách nebrání. "Je svrchované právo kraje a jeho zástupců požadovat úhradu ztrát. Pokud by k tomu opravdu došlo, vstoupíme s nimi samozřejmě do jednání," řekla mluvčí společnosti Kateřina Šubová. "Jednou z otázek však je, co konkrétně vyplývá ze smluvního vztahu mezi Českými drahami a krajem," dodala mluvčí.

Přípravy na stávkou zaměstnaly dispečery

Stávkou zaměstnanců dopravních společností, která se měla konat ve čtvrtek, nakonec odboráři dočasně odvolali. I tak ale zaměstnala dispečery na železnici i v brněnském dopravním podniku. Samotní železničáři měli podle Šubové s protestem plné ruce práce. Museli sestavit seznamy všech spojů. Zmapovat, které nevyjedou či které budou zpožděné. "Náklady na opatření spojená se stávkou však nelze vyčíslit už proto, že třeba dispečeré pracovali v rámci běžné pracovní doby," sdělila mluvčí.

03. 03. 2010 Stávka ve čtvrtek nebude. Můžeme ji ale znovu rychle vyhlásit, varují odbory

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-40847030-stavka-ve-ctvrtek-nejde-muzeme-ji-ale-znovu-rychle-vyhlasiť-varuji-odbory>)

Zástupci zaměstnanců nyní čekají, jak dopadne hlasování v parlamentu. Stávka vlaků, autobusů nebo tramvají, která měla ve čtvrtek ráno zastavit dopravu v celém Česku, se konat nebude. Odboráři se ve středu dohodli, že stávkou 14 hodin před plánovaným termínem odvolají. Důvodem protestů byla vládní novela zákona o DPH. Odboráři se obávají o osud zaměstnaneckých výhod jako jsou režijní jízdenky, závodní stravování, rekreace, bydlení na ubytovnách nebo rehabilitace.

Od letošního ledna se zaměstnanecké benefity mají danit vyšší daní z přidané hodnoty, která se vypočítává z běžné tržní ceny, a nikoliv z ceny zvýhodněné, jako to bylo dříve. Například železničáři platí ročně za režijní jízdenku poplatek 250 korun, odbory mají ale obavy, že daň bude nutně odvést z 22 tisíc korun, což je cena roční síťové jízdenky.

Poslanci v úterý schválili změnu zákona o dani z přidané hodnoty, podle kterého by zaměstnanci dopravních podniků o benefity nepřišli. Prezident Federace strojuvůdců Jindřich Hlas řekl, že o zrušení stávky se rozhodlo na základě vstřícného postoje vlády a hlasování v dolní komoře parlamentu. "Prioritou je, aby celý legislativní proces proběhl v tomto volebním období. To znamená, že kdyby byl nějaký časový problém, může to situaci hrodit," řekl HN Lukáš Pomajbík z Odborového svazu dopravy s tím, že dokáží stávkou "relativně rychle skrečovat, ale také relativně rychle vyhlásit a uskutečnit."

Klaus: Jednání odborářů je darebné

Původně se měla doprava zastavit v pondělí mezi 5. a 9. hodinou ranní. Premiér Jan Fischer na konci února svolal kvůli hrozící stávce mimořádnou schůzi vlády. Kabinet poté schválil návrh novely, která ruší ustanovení ohledně zdanění benefitů, a požádal sněmovnu o vyhlášení stavu legislativní nouze a rychlejší projednání návrhu 2. a 3. března. Koalice dopravních odborů se po vstřícném gestu rozhodla stávkou o několik dní odsunout a nakonec zrušit úplně. Premiér Jan Fischer podle svého mluvčího "vzal rozhodnutí na vědomí". "Je rád, že jeho úsilí nebylo zbytečné," řekl premiér.

Odboráře za jejich postup kritizoval mimo jiné i prezident Václav Klaus. "Je to velmi podivná stávka, protože fakticky ani nejde o nic konkrétního. Nejde vůbec o nic, co se zítra dotkne těch různých zaměstnanců v dopravě. Je to takový boj se státem. Není to vůbec boj se zaměstnavatelem," uvedl v rozhovoru pro TV Nova.

Očekává se, že změnu zákona o DPH Senát i prezident do sněmovny vrátí. Předseda ODS Mirek Topolánek rozhodnutí odborů sice uvítal, ODS ale podle něj svůj postoj nemění a nechce ani nadále podléhat "stávkovému vydírání". "Nikdo od nás nemůže očekávat, že změníme postoj při hlasování v Senátu. Doufám ale, že zrušením stávky končí tato darebná část Paroubkovy předvolební kampaně," sdělil Topolánek. Odbory ve středu vyzvaly politiky k dokončení celého schvalovacího procesu. Ve sněmovně by měly mít zajištěnou nadpoloviční podporu, jelikož lidovci již dříve nabídli dopravákům výměnný obchod: pokud zruší stávkou, KDU pomůže svými poslaneckými hlasy s prohlasováním změny zákona. "Splníme, co jsme slíbili. My chceme, aby se vše dořešilo," řekl ve středu předseda strany Cyril Svoboda.

03. 03. 2010 Dráhy chtěly potají prodat Masarykovo nádraží za sedminu tržní ceny

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-40843270-drahy-chtely-prodat-nadrazi-prilis-levne>)

Dozorčí rada před lety schválila prodej Masarykova nádraží. Cena za metr byla podezřele nízká, dráhy mohly tratit stamiliony. Před dvěma lety České dráhy i pražský magistrát začaly mluvit o možnosti, že Masarykovo nádraží zanikne. A že lukrativní pozemky v centru Prahy získají developeři. Dráhy dnes sice jednoznačně tvrdí, že nádraží zůstane, HN ale zjistily jednu závažnou

okolnost: existuje podezření, že bývalé vedení drah chtělo nádraží potají prodat za zlomek ceny. Lidé, kteří mohou pozadí sporného obchodu vysvětlit, dnes zarytě mlčí.

Osm, nebo šedesát tisíc?

Už v roce 2007 začaly prosakovat první zprávy, že nádraží, které denně využívají tisíce lidí, možná skončí. A potvrdili to i pražští radní, když začali měnit územní plán tak, aby se jednou mohlo v areálu stavět. Už předtím také dráhy založily s firmami ING a Sudop společnost Masaryk Station Development, které přednostně prodají část pozemků. Podle dohody za ně jednou získají 900 milionů. Na katastrálním úřadě už také leží předkupní smlouva, která se týká asi 1,5 hektaru pozemků. To znamená, že při ceně 900 milionů by dráhy prodávaly metr zhruba za 60 tisíc (59 448 Kč). Jenže podle informací HN existuje rozhodnutí z roku 2006, v němž dozorčí rada drah souhlasí s prodejem celé obrovské plochy nádraží - včetně budov i kolejí (HN mají smlouvy i rozhodnutí k dispozici). Při zafixované ceně 900 milionů by se pak cena za metr dramaticky snížila: na 8 tisíc (7 866 Kč) za metr. Podle cenové mapy Prahy je ale hodnota pozemků v téhle lokalitě až sedmkrát vyšší.

Který plán platí, ovšem není možné zjistit. Přitom je to důležité: vzniká totiž podezření, že se někdo pokusil dráhy připravit o stovky milionů a veřejně dostupná, výhodnější smlouva na katastru je jen zástěrkou, aby se na spornou transakci nepřišlo. A nebo manažeri drah uzavřeli smlouvu s developery jinak, než odsouhlasila dozorčí rada – a pak je zvláštní, že takhle podnik nakládal s majetkem.

Bývalý ředitel drah Josef Bazala, podepsaný pod oběma návrhy, nebere telefon. "Obraťte se na tiskový odbor drah," vzkazuje jen esemeskou. Mluvčí drah Petr Štáhlavský říká, že dráhy se právě snaží jednat s budoucím vlastníkem, firmou Masaryk Station Development, o "rekonstrukci" smluv. Co je v těch současných, ale sdělit odmítá. A když se HN opakovaně ptaly, proč nedokáže vysvětlit, kolik pozemků a za jakou cenu se tedy mělo prodávat, mluvčí pohrozil, že bude vše řešit "na jiné úrovni".

Dozorčí rada drah se od roku 2006 vyměnila, ale ani noví zástupci nechtějí nic vysvětlovat. Jen opatrně problém se smlouvami potvrzuje náměstem ministra dopravy Jaroslav Král. "O záležitosti v obecné rovině vím," odpovídá. A co za tím vším tedy podle něj je? "Nemám kapacitu na to, abych to zpětně zjišťoval," tvrdí Král.

Všechno pro developery

Podle informací HN drážní radní už zaúkolovali právníky, aby rada rozhodnutí předchůdců prověřila. "Nevím, jestli v tom může být něco nekalého. Napravujeme stav, který vznikl, než jsme přišli do funkce," říká Karel Březina, další člen dozorčí rady drah a bývalý ministr. Každopádně na lidi, kteří prodej nádraží dlouhodobě sledují, vše působí jako mimořádně neprůhledný obchod. "Vyvolává to podezření, že nebyl čistý," myslí si Martin Kameník ze sdružení Oživení, které se už dlouho – a marně – snaží s použitím zákona o přístupu k informacím získat od drah všechny smlouvy.

Když loni Praha schvalovala změny územního plánu, tedy co a kde se bude moci nově stavět, ze závěrečného návrhu Masarykovo nádraží vypadlo. "Od začátku se všechno dělalo jen na poptávku developerů," vzpomíná zastupitelka za zelené Zuzana Drhová. Dráhy tehdy proti zániku nádraží neprotestovaly, naopak - podle Martina Langmajera, radního pro rozvoj Prahy, o změnu požádali sami železničáři. Teď slibují, že nádraží zůstane na svém místě. "Pozemky kolem budovy ani kolejíště se neprodávají," ujišťuje mluvčí Štáhlavský.

Co se mělo prodat?

Pozemky a budovy v areálu Masarykova nádraží, které jsou podle smlouvy uloženy na katastru určené k prodeji (na horní mapě vyznačené červenou a modrou čarou). A původní, nevýhodný plán odsouhlasený dozorčí radou (nemovitosti na dolní mapě vyznačené červeně).





04. 03. 2010 Nákladní vlak strhl v Čebíně půl kilometru trolejového vedení

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/nakladni-vlak-strhl-v-cebine-pul-kilometru-trolejoveho-vedeni-p69-brno-zpravy.asp?c=A100222_1339730_brno_tr)

Škodu za 800 000 korun ohlásila Drážní inspekce na železniční trati u Čebína na Brněnsku. "Nákladní vlak strhl přibližně 550 metrů trolejového vedení. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Její přesná příčina není zatím známa," řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Strojvedoucí uvedl, že troleje byly před neštěstím prověřené. Dechová zkouška nepotvrdila, že by strojvedoucí byl pod vlivem alkoholu. Inspekce případ vyšetřuje. Nehoda se stala v 5:50. Trolejové vedení strhl nákladní vlak jedoucí z Havlíčkova Brodu do Brna. Vzniklá škoda na trati je odhadnuta na 350 000 a na dvou lokomotivách na 450 000 korun. Provoz na trati byl v důsledku kolize omezen. Vlaky využívaly dopoledne pouze jednu ze dvou kolejí v Čebíně.



04. 03. 2010 Na oslavy narození TGM do Hodonína parním vlakem (Brno hl. n. – Čejč – Hodonín, 7. března 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5654/>)

O nadcházejícím víkendu si celá republika připomene 160. výročí narození prvního československého prezidenta T. G. Masaryka. České dráhy při této příležitosti vypraví v neděli 7. března historickou soupravu taženou lokomotivou Šlechtična z Brna do Hodonína, Masarykova rodiště. V soupravě bude zařazen i Masarykův salonní vůz. Ve vlaku pojedou významné osoby veřejného i politického života. Účast přislíbil hejtman Jihomoravského kraje Michal Hašek spolu s 1. místopředsedkyní senátu Alenou Gajdúškovou a poslancem Bohuslavem Sobotkou.

Parní vlak odjíždí z brněnského hlavního nádraží v 8:40 a do Hodonína dorazí krátce před jedenáctou hodinou. V Čejči přistoupí řada významných osobností, mimo jiné i proděkan Filozofické fakulty Masarykovy univerzity profesor Jan Zouhar. Cena zpáteční jízdenky z Brna do Hodonína je 160 korun, ze Zaječčí do Hodonína 100 korun. Pro zájemce bude připravena i jízda slavnostního vlaku z Hodonína do Břeclavi a zpět, za jednu jízdu zaplatí cestující 50 korun.

Po příjezdu historického vlaku v 10:50 do Hodonína proběhnou ve městě oslavy 160. výročí narození T. G. Masaryka. Uskuteční se pietní akt u pomníku T.G.M., městem půjde slavnostní průvod, který spolu s hosty na Masarykově náměstí přivítají představitelé města Hodonína. Chybět nebude lidová hudba nebo Hodonínské mažoretky. Hodinu po poledni vypustí účastníci oslav na Masarykově náměstí balónky v barvách trikolory. V podvečer v 18:00 začne komponovaný večer z Čapkových Hovorů s T. G. Masarykem „Pocta T.G.M.“ v sále Evropa na Národní třídě 21.

Pro obdivovatele železnice bude od 10:00 do 16:00 v prostorách vozů na hodonínském nádraží zdarma zpřístupněna výstava „T. G. Masaryk a železnice“.

Jízdní řád parního vlaku Brno – Hodonín a zpět 7. března 2010

tam	stanice	zpět
8:40	Brno hl.n.	18:30
9:15	Zaječčí	17:55

9:30	Velké Pavlovice	17:45
9:50	Kobylí	17:30
10:15	Čejč	17:10
10:35	Mutěnice	16:55
10:50	Hodonín	16:30

Jízda parního vlaku z Hodonína do Břeclavi a zpět 7. března 2010

tam	stanice	zpět
11:15	Hodonín	13:55
11:35	Břeclav	13:35

04. 03. 2010 Na oslavy narození TGM do Lán parním vlakem (Praha hl. n. – Stochov – Žatec, 6. března 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5655/>)

V sobotu 6. března si celá republika připomene 160. výročí narození prvního prezidenta T.G.Masaryka. Na pietní akt u jeho hrobu a odhalení jezdecké sochy v Lánech mohou zájemci vyrazit z Prahy parním vlakem, který potáhne lokomotiva Albatros. V soupravě bude zařazen i Masarykův salonní vůz, ve kterém do Stochova pojedou manželka současného prezidenta Livie Klausová. Ze Stochova do Lán bude účastníky akce svážet autobus. Parní vlak odjíždí z pražského hlavního nádraží v 8:14 ráno a do Stochova, kde si cestující přestoupí na autobus směr Lány, dorazí zhruba v půl desáté. Vlak dále pokračuje do Lužné u Rakovníka a do Žatce. Cena zpáteční jízdenky je 200 korun, jízdní doklady si lze koupit přímo ve vlaku u průvodčího.

Doprovodný program

V rámci doprovodného programu bude možné na hlavním nádraží v Praze od 8:30 do 15:00 navštívit Vládní salonek, od 9:40 do 15:00 hodin bude zpřístupněn i Prezidentský salonek ve Stochově a v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka bude od 10:00 do 15:00 připravena výstava „TGM a železnice“. Tato výstava pak bude od 8. do 10. března umístěna na Masarykově nádraží v Praze.

Jízdní řád slavnostního parního vlaku Praha – Stochov – Žatec (6. března)

8:14 h	Praha hl. n.	16:45 h
8:48 – 9:02 h	Hostivice	16:07 – 16:12 h
9:17 – 9:18 h	Kladno	15:40 – 15:51 h
9:32 – 9:36 h	Stochov	15:01 – 15:25 h
10:03 – 11:00 h	Lužná u Rakovníka	13:50 – 14:35 h
11:33 – 11:35 h	Měcholupy	13:15 – 13:17 h
11:50 h	Žatec	13:00 h

Jízdné: Praha – Stochov (Žatec) a zpět 200 Kč.

Také v neděli vypraví České dráhy parní vlak, tentokrát ale z Brna. Historická souprava tažená lokomotivou Šlechtična odjíždí z hlavního nádraží v Brně v 8:40 a do Hodonína, kde se T.G.M. narodil, dorazí v 10:50.

04. 03. 2010 V Číně plánují do roku 2012 až 13 tisíc kilometrů vysokorychlostních tratí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/82873-v-cine-planuji-do-roku-2012-az-13-tisic-kilometru-vysokorychlostnich-trati/>)

Do konce roku 2012 dosáhne provozní délka čínských vysokorychlostních železnic 13 000 kilometrů, čímž bude vytvořena největší vysokorychlostní železniční síť na světě. Informovalo o tom internetové vydání deníku China Daily s odvoláním na nejnovější plán čínského ministerstva železnic. Podle internetové Wikipedie disponuje Čína v současné době nejrozsáhlejším systémem tratí vysokorychlostních vlaků. Jejich délka na čínském území nyní přesahuje 3 000 kilometrů. Nyní se v Číně údajně pracuje na více než 40 vysokorychlostních železničních projektech.

V příštích třech letech uvede Čína do provozu 26 000 kilometrů železnic, z nichž 9 200 kilometrů bude vysokorychlostních, sdělil ministr železnic Liou Či-tün. Náklady na výstavbu jednoho kilometru vysokorychlostní železnice se pohybují kolem 100 milionů jüanů (276 milionů korun). Investice do této sítě tak v následujících třech letech překročí 900 miliard jüanů (2,48 bilionu korun). Podle dlouhodobého plánu ministerstva železnic by Čína měla mít čtyři vysokorychlostní železniční trasy spojující východ se západem země a čtyři vedoucí z jihu na sever. Výhledově by se tak cesta mezi dvěma sousedními provinčními metropolemi měla snížit na jednu až dvě hodiny, uvedlo ministerstvo.

04. 03. 2010 Německo zahájilo oslavy 175 let železnice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/82894-nemecko-zahajilo-oslavy-175-let-zeleznice/>)

V Německu začala série vzpomínkových akcí, které vyvrcholí 7. prosince v den 175. výročí jízdy prvního vlaku na území dnešní Spolkové republiky. Sérii oslav zahájil na postupimském Císařském nádraží předseda představenstva Německých drah (DB) Rüdiger Grube s parlamentním sekretářem ministerstva dopravy Enakem Ferlemannem. Představili soupravu rychlovlaku ICE vyzdobenou motivy železniční historie. Oslavy budou pokračovat během března ve Fürthu, Drážďanech a Lipsku.

Na zahájení oslav 175 let železnice v Německu naváže 14. března slavnost v bavorském Fürthu a především o týden později setkání parních lokomotiv v Drážďanech. Na konci měsíce proběhne v Lipsku další železniční festival. Během roku budou k vidění výstavy či parní lokomotivy i na mnoha dalších místech, zejména v muzeu DB v Norimberku. První vlak vedený lokomotivou Ore (Adler) jel na území dnešního Německa po krátké trase mezi Norimberkem a Fürthem 7. prosince 1835. První "dálkovou" německou železnicí ovšem byla trať z Lipska do Drážďan, po níž projel první vlak s lokomotivou Saxonia v roce 1839.

05. 03. 2010 České dráhy poptávají elektřinu za 2,4 miliardy korun

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/83016-ceske-drahy-poptavaji-elektřinu-za-2-4-miliardy-korun/>)

České dráhy hledají dodavatele trakční elektřiny pro celou českou železniční síť. Cena zakázky by mohla dosáhnout až 2,4 miliardy korun bez daně z přidané hodnoty. Smlouvu by podnik rád uzavřel na dobu od letošního července do konce roku 2011. Lhůta pro podání nabídek vyprší 16. dubna. Detaily vypsání výběrového řízení dráhy zveřejnily v úředním věstníku Evropské unie.

Zatím elektřinu Českým drahám dodává ČEZ

Elektřinu tuzemské železniční dopravě nově poskytuje od počátku ledna letošního roku přímo společnost ČEZ. Z dodavatelského řetězce tak vypadla státní Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). ČEZ byl narychlo vybrán ve zkráceném tendru, nyní dráhy hledají definitivního dlouhodobého partnera. Dopravci si od novinky, kterou umožnil zákon až loni, slibují výraznou úsporu nákladů na elektřinu. Podle dopravců totiž SŽDC prodává elektřinu výrazně draž, než za kolik se prodává na burze. Mluví ČD Cargo Zdeněk Větrovec: "Nákup trakční elektřiny prostřednictvím společnosti České dráhy znamená jak pro společnost ČD Cargo, tak i pro ostatní železniční dopravce, především nižší smluvní ceny silové složky elektrické energie." A právě ČD Cargo, dceřiná firma Českých drah, za změnu systému stojí. Ta loni odmítla správu železnic platit vyšší tarify a nadále se řídila starou smlouvou a cenami z roku 2008. Spor není dodnes vyřešen. Cena, kterou ČD platí v současnosti, činí zhruba o 20 procent méně než ta, kterou si loni účtovala správa železnic. Loni ČD za trakční proud zaplatily zhruba 1,5 miliardy korun. Dráhy budou podle takzvaného francouzského modelu dodávat proud i všem ostatním dopravcům na české železniční síti.

08. 03. 2010 Ministerstvo podpoří vylepšení lokomotiv

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83160-ministerstvo-podpori-vylepseni-lokomotiv/>)

Ministerstvo dopravy podpoří celkem miliardou korun úpravy lokomotiv českých dopravců. Program má zvýšit výkonnost české železnice a její propojenost se zahraničím, sdělil mluvčí ministerstva Karel Hanzelka. Dotace tak půjdou především na nákup a vybavení lokomotiv komunikačním zařízením GSM-R, dopravci za ně ale například budou moci také koupit nové brzdy. Komunikační systém GSM-R má umožnit propojení jednotlivých evropských železnic, jeho zavádění je ale velmi pomalé. "Jen velmi malé procento našich lokomotiv tyhle jednotky má, takže cílem je v tomto železnici vylepšit," podotkl Hanzelka. Na českých kolejích by se měly také ve větší míře začít využívat moderní

informační systémy pro řízení provozu a sledování vlaků on-line. Základ systému vybuduje Správa železniční dopravní cesty, v programu je na to pro ni rezervována část prostředků. Dopravci si následně mohou pořídit navazující aplikace.

Ačkoli peníze z podobných projektů často končí na účtu Českých drah nebo ČD Cargo, tentokrát by měly zamířit k jiným společnostem. "Možnými žadateli o podporu jsou především takzvaní licencovaní (soukromí) železniční dopravci a Správa železniční dopravní cesty," doplnil Hanzelka. Program je rozdělen na dvě části, do prvního kola lze přihlásit projekty do konce dubna, druhé kolo zřejmě začne koncem letošního roku. Zhruba 850 milionů poskytne Evropská unie, zbytek stát. Žadatelé mohou získat maximálně polovinu celkových nákladů na projekt.

08. 03. 2010 Britsko-francouzský dopravní kolos nakonec nevznikne (Arriva, Keolis)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/83239-britsko-francouzsky-dopravni-kolos-nakonec-nevznikne/>)

Nový evropský dopravní obr v režii Britů a Francouzů nevznikne. Jednání o spojení mezi britskou firmou Arriva a francouzskou státní železnicí byla totiž po zhruba měsíci ukončena. Rozhodnutí strany nechaly bez komentáře s tím, že jednání byla jen předběžná. Přitom záměr byl od začátku jasný, měl přinést pro Brity a Francouze silnější pozice na evropském trhu s dopravou. Spojením obou firem by vznikl podnik s příjmy kolem šesti miliard liber.

Podle prohlášení Arrivy nebylo dosaženo žádné dohody a všechna jednání jsou teď ukončena. Arriva provozuje železniční a autobusovou dopravu ve 12 zemích Evropy. Ve Francii, kde je kontrola státu na trhu silná, ale nemá výrazné zastoupení. Divize francouzské železnice Keolis, o kterou měli Britové zájem, zaměstnává zhruba 40 tisíc lidí v Evropě, Alžírsku, Kanadě i Austrálii. "Dá se předpokládat, že podobná konsorcia budou vznikat, aby mohla provozovat dopravu i na dalších trzích. A plány – zatím sice ojedinělé – se budou dále rozšiřovat," uvedl Karel Potměšil ze společnosti Cyrrus.

Nové směrnice pro provoz železničních tratí platí od počátku letošního roku. Podle analytiků má uvolňování podmínek na trhu pokračovat během příštích dvou let.

09. 03. 2010 V Lovosicích vykolejil nákladní vlak, trať mezi Prahou a Ústím stojí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83295-v-lovosicich-vykolejil-nakladni-vlak-trat-mezi-prahou-a-ustim-stoji/>)

V Lovosicích vykolejil nákladní vlak. Trať mezi Prahou a Ústím nad Labem je kvůli tomu neprůjezdná. Některé mezinárodní rychlíky dráhy odklánějí na jiné trasy, dalším cestujícím zajišťují náhradní autobusovou dopravu. S problémy musejí počítat cestující více než desítky rychlíků či mezinárodních expresů. Alespoň po jedné koleji byl provoz obnoven až pozdě večer. Po obou kolejích však začnou vlaky jezdit nejdříve ve středu odpoledne.



"Vzniklá škoda při nehodě je 37 500 000 Kč, přičemž odhadnutá škoda na trati činí 37 200 000 Kč a na vagoněch 300 000 Kč," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Vagony zřejmě vykolejily kvůli technické závadě na jednom z nich. "Pravděpodobně došlo k ukroucení čepu na jedné nápravě druhého vozu od konce vlaku," řekl přednosta z ústeckého inspektorátu Českých drah Josef Křížek. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally je škoda na kolejích tak vysoká proto, že byly poškozeny dvě výhybky a zabezpečovací zařízení. Celkem byly poškozeny tři kilometry tratí. "Oprava bude trvat delší dobu, bude na ní muset být výlučka, bude třeba zrekonstruovat mnoho věcí, vyměnit výhybky i kabelizaci," uvedl Halla. Zatím tak vlaky jezdí po jedné koleji.

Během dne byla většina mezistátních Eurocity a rychlíků Praha – Cheb odkloněna přes Lysou nad Labem a Mělník, výsledkem byla i hodinová zpoždění. Rychlíky Praha – Děčín a osobní vlaky byly mezi Ústím a Lovosicemi nahrazeny autobusovou dopravou. Dopoledne ale nemohly jezdit ani autobusy, kromě tratí byla totiž uzavřena i souběžná silnice po smrtelné nehodě.

09. 03. 2010 Dráhy Orlických hor se připravují, jejich základ zatím zaniká

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83359-drahy-orlickych-hor-se-pripravuji-jejich-zaklad-zatim-zanika/>)

Po železniční trati z Opočna do Dobrušky od neděle nejezdí skoro žádné vlaky. Dobruška přitom má být východiskem plánovaných Drah Orlických hor. Nová trať má spojit větší horské obce i lyžařská střediska, kam budou moci jezdit vlakem lyžaři i zásoby. Projekt má řadu zastánců i své odpůrce. Pokud by ale trať do Dobrušky definitivně přišla o dopravu a postupně chátrala, mohou Dráhy Orlických hor přijít i o svůj existující základ.

Nová 44kilometrová trať by měla vést z Dobrušky přes Ohnišov do Deštného. Jižně od obce se má rozdělit na jednu větev, která povede přes Skuhrov do Solnice a druhou do Říček a Rokytnice. S projektem Draha Orlických hor, které mají v Dobrušce navázat na stávající trať, se mohou potenciální cestující seznámit prostřednictvím plakátů v několika lyžařských centrech. "Orlické hory by měly být navštěvovanější, než jsou doposud, ale nechceme zde mít auta," řekl Antonín Novotný ze svazku obcí Region Orlické hory. Podle manažera projektu Petra Tejkla půjde ruku v ruce s výstavbou železnice zvýšení kvality života v orlickohorském regionu. "Je připravena část první etapy z Deštného do Solnice a z Rokytnice do Říček," dodal.

Ne všechny obce jsou ale ze současného projektu na stavbu železnice a především vedení tratí nadšeni. "Nám to poškozuje lyžařský areál. Kdyby to neprocházelo areálem, bude zastávka kilometr pod obcí," poukázal starosta Sedloňova Zdeněk Schwarz. Otázkou je především podpora ze strany Královéhradeckého kraje. Ten přitom železnici omezuje. Po trati, která v Opočně odbočuje od hlavní trasy Choceň – Broumov, jezdí od neděle v pracovní dny jeden pár vlaků denně, o víkendech je na ní zcela mrtvo. Původně dokonce kraj plánoval úplné zastavení dopravy na trati. Ačkoli koleje, po nichž nejezdí vlaky, má železniční správa udržovat, tratě bez dopravy často chátrají a zloději z nich kradou kolejnice i pražce.

09. 03. 2010 O prázdninách vyjedou vlaky z Harrachova do Polska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83365-o-prazdninach-vyjedou-vlak-y-z-harrachova-do-polska/>)

Vlaky by se v červenci měly vrátit na přeshraniční trať v Harrachova do polské Sklářské Poreby. Z Harrachovského nádraží na sever se vydal řádný osobní vlak naposled před 65 lety, o obnovení provozu usilují starostové z české i polské strany Krkonoš přes deset let. Obyvatelé polského podkrkonoší se od 1. července dočkají železničního spojení nejenom do horského centra Harrachova, ale také do Tanvaldu a Liberce.

Oprava dvanáctikilometrového úseku stála 160 milionů korun, většina úprav ale probíhala na polské straně. Český úsek je velmi krátký a především nedostupný pro zloděje. Několik mimořádných jízd v posledních letech ukázalo, že se po kolejích může jezdit, takže potřeboval jenom drobnější zásahy.

Vlaky ze Sklářské Poreby budou jezdit na kořenovské nádraží, každý den by mělo jezdit pět párů spojů. Iničiátoři rekonstrukce trati věří, že oběma směry budou do Krkonoš a Jizerských hor jezdit stovky běžkařů. "Jsou krásné opravené areály na polské strany. Spousta lidí tam jezdí autobusem, ale s lyžařským vybavením to není úplně ideální, vlak je daleko lepší," podotkl starosta Desné Marek Pieter. Poláci se navíc těší, jak budou vlakem jezdit k harrachovským skokanským můstkům. "Poláci jsou velcí fanoušci skoků na lyžích. Vlak bude ideálním prostředkem pro dopravu na závody v Harrachově a Liberci," řekl maršálek Dolnoslezského vojvodství Andrzej Los. Snadnější cestu k jedné z nejoblíbenějších českých tratí budou mít i polští příznivci železnice. Za Kořenovem začíná funkční zubačka, která má jako jedna z mála obvyklý rozchod kolejí 1 435 milimetrů.

09. 03. 2010 Firmy budou čistit vlaky ČD 89 let, zakázka platí

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=662868>)

České dráhy mohou uzavřít stamilionové smlouvy na čištění vlaků na několika velkých nádražích v Česku. Jde o asi nejdelší kontrakt jaký byl v Česku uzavřen, dráhy vybraly firmy na čištění vlaků na 89 let, tedy až do roku 2099. Celkem za úklid svých souprav zaplatí České dráhy 1,4 miliardy korun. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, který kvůli podezření na porušení zákona zakázal Českých drahám uzavřít smlouvy s vítězi tendrů v Olomouci, Plzni a Brně, nyní řízení zastavil a dráhy tak mohou smlouvy podepsat.

Stěžovatelé už si nestěžují

Úřad začal výběrové řízení šetřit na základě podnětů společností, které zástupci Českých drah z tendru vyloučili. Šlo například o společnost Inex z Litoměřic, která měla nabídnout mimořádně nízkou cenu. Neobvyklá délka zakázky nikomu nevadila. Podle úřadu jen nebylo jasné, jak dráhy hodnotily jednotlivé nabídky. "Po předběžném prozkoumání získal Úřad pochybnosti o tom, zda ČD postupovaly v souladu se zákonem," rozhodl nejprve antimonopolní úřad a zakázal Českým drahám smlouvy uzavřít. Firmy, které si stěžovaly na postup drah, ale nyní svoje námitky stáhly a předseda antimonopolního úřadu Petr Rafaj proto podle zákona rozhodl o zastavení správních řízení.

Vlaky budou čisté

Při zakázce se jedná se o úklid v takzvaném depu kolejových vozidel (DKV) Plzeň (248 milionů), DKV Olomouc (288 milionů), DKV Česká Třebová (220 milionů), DKV Brno (212 milionů) a konečně DKV Praha (388 milionů). Úřad přitom šetřil zakázky v Brně, Olomouci a Plzni. Dráhy tvrdí, že jim dlouholeté tendry ušetří peníze a vlaky budou čisté. "Jde o úsporu nákladů, kdy úklid bude prováděn externí společností, ale především zvýšení kvality čištění a tím pádem i zvýšení kultury cestování ve svých vlacích," zdůvodnily České dráhy vypsání dlouholetého tendru.

10. 03. 2010 Personální zemětřesení na dráze: má odborář Dušek v něčem pravdu?

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/personalni-zemetreseni-na-draze-ma-odborar-dusek-v-necem-pravdu-psv-/domaci.asp?c=A100309_213314_domaci_abr)

Podle jedněch jde o nábor lidí, kteří o Českých drahách vědí jen to, že ani první třída tu za nic nestojí. Druzí si pochvalují, že mají dráhy konečně schopné finančníky, bez kterých se neobejde žádná velká firma. V jednom má však odborářský boss Jaromír Dušek pravdu. Po příchodu Petra Žaludy se na generálním ředitelství odehrálo personální zemětřesení.

Kolik lidí přišlo do vrcholového managementu po nástupu Žaludy, nedokáže tiskové oddělení Českých drah ze dne na den zjistit. Vedení podniku se však netají tím, že na většinu důležitých pozic se žádná výběrová řízení nevypisovala, a některá místa se dokonce musela pro nově přichozí vytvořit. "Když vypíšete výběrové řízení, nemáte jistotu, že se vám přihlásí kvalitní lidé. Proto se stahují lidé například z bank. U nich je jistota odborné kvalifikace," říká mluvčí Petr Šťáhlavský. "Nemůžeme se chovat jako státní moloch," dodává.

Veverkův klub

Když se začne mluvit o Žaludově garnituře, vysloví nespokojení zaměstnanci jako první jméno Jana Veverky. Absolventa oboru pozoun na konzervatoři si Žaluda nejprve přetáhl do pojišťovny AXA, jíž šéfoval. A když se ze dne na den rozhodl odejít do Českých drah, vzal ho s sebou. To kvůli Veverkovi vznikla nová pozice tajemníka generálního ředitele, bez kterého prý neudělá Žaluda žádné důležité rozhodnutí. "Ta pozice předtím neexistovala. Vytvořila se, aby se nějakým způsobem institucionalizovala moje pozice na dráze," přiznává Veverka. "Spousta lidí má tendence do přeceňovat. Víím, že Dušek chodí a říká, že dráhy řídí pozounista," dodává. Má pravdu. Na chodbách generálního ředitelství se už delší dobu mluví o tom, že Veverka je tím skutečným personálním ředitelem. V jeho diskusním klubu Appia se totiž dnešní šéfové scházeli ještě v době, kdy netušili, že jednou budou řídit obří státní podnik. Chodil sem diskutovat například náměstek pro ekonomiku Michal Nebeský, dnes už bývalý personální náměstek Milan Ruttner či náměstek pro dopravní cestu Milan Matzenauer. A samozřejmě Petr Žaluda.

Veverka odmítá, že by se vedení drah dalo dohromady v jeho klubu. "Berte to tak, že se známe všichni z financí," říká. "Pan Nebeský pracoval v Citibank, pan Ruttner taky. Ta parta, která se postavila kolem drah, se znala dávno předtím, než začala chodit do Appie," říká Veverka. Ne všichni Veverkovi známi, kteří se uchytili na dráhách, jsou ovšem velcí finančníci. Místo si na generálním ředitelství našel i Veverkův kolega z libereckého zastupitelstva Vladimír Vojtíšek, který je dnes vedoucím správy budov. Podle vedení drah však nešlo o žádnou protekci. "Začínal tu jako brigádník a osvědčil se," říká Šťáhlavský.

Dvojnásobné platy

Příliv sebevědomých finančníků do státního podniku se samozřejmě odrazil i v manažerských platech. "Ředitelé, kteří přišli za Žaludy, brali přibližně dvakrát tolik co jejich předchůdci," říká bývalý zaměstnanec, který si nepřál být jmenován. Podle vedení drah to však dává smysl: investice do kvalitních zaměstnanců se vyplatí. Podle Šťáhlavského mají dráhy nyní například lepší podmínky v jednání s bankami než podobné instituce. Podle odborníků se Českým drahám nyní, v éře

Žaludových bankéřů, opravdu daří lépe než před lety. Spíše než jejich dovednostmi je to však dané tím, že se Žaludovi podařilo dojednat větší přísun veřejných peněz.

10. 03. 2010 Po vykolejení vlaku byla v Lovosicích zprovozněna jedna kolej

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83397-po-vykolejeni-vlaku-byla-v-lovosicich-zprovoznena-jedna-kolej/>)

Železničářům se v noci na dnešek podařilo částečně zprovoznit trať mezi Ústím nad Labem a Prahou v Lovosicích. V úterý ráno zde vykolejil nákladní vlak a poškodil koleje v délce tří kilometrů. Celková škoda činí 32,5 milionu korun, informoval o tom mluvčí Správy železniční a dopravní cesty Pavel Halla. Krátce před půlnocí obnovili provoz na jedné koleji. Na částečném zprovoznění druhé, více poničené koleje budou pracovat ještě zhruba tři dny, uvedl Halla.

S problémy se v úterý potýkali cestující více než desítky rychlíků či mezinárodních expresů. Vlaky Eurocity a rychlíky z Prahy přes Ústí směrem na Cheb jezdily odklonem přes Lysou nad Labem a Mělník. Zpoždění byla kvůli tomu i více než hodinu. Rychlíky mezi Prahou a Děčínem a osobní vlaky mezi Bohušovicemi nad Ohří a Ústím nad Labem nahradily autobusy. Dnes už podle mluvčí Českých drah Kateřiny Šubové vlaky jezdí s deseti až patnáctiminutovým zpožděním. Podle Halla je škoda na kolejích tak vysoká proto, že byly poškozeny minimálně dvě výhybky a zabezpečovací zařízení. "Oprava bude trvat delší dobu, bude na ní muset být výluka, bude třeba zrekonstruovat mnoho věcí, vyměnit výhybky i kabelizaci," uvedl Halla.

10. 03. 2010 Stržená trolej ochromila na dvě hodiny důležitou trať z Prahy na Beroun

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/strzena-trolej-ochromila-na-dve-hodiny-dulezitou-trat-z-prahy-na-beroun-1a4-/krimi.asp?c=A100310_105737_krimi_cem)

Stržená trolej v pražské Velké Chuchli zastavila vlaky na frekventované trati z metropole do Berouna a Plzně. Regionální spoje stály téměř dvě hodiny, místo rychlíků jezdily autobusy. Provoz se podařilo obnovit po poledni. "Vedení strhl osobní vlak, v poledne jsme zprovoznili alespoň jednu kolej a nyní je celá dvoukolejná trať v celém úseku znovu normálně průjezdná," řekl po poledni mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Trolej zřejmě spadla kvůli zlomenému izolátoru, příčiny se ale dále vyšetřují.

Postižená trať patří mezi nejvytíženější v Praze, stanice Radotín je čtvrtá nejvyužívanější v městské a příměstské dopravě. Místem denně projede 25 párů regionálních vlaků. Ty během poruchy jezdily pouze mezi pražským Hlavním nádražím a stanicí Praha Smíchov a zpět a v úseku Dobřichovice – Beroun a zpět. Část z nich dráhy úplně zrušily, cestující mají nárok na vrácení jízdného. Místo rychlíků jezdily náhradní autobusy, některé dálkové vlaky dispečeré poslali oklikou přes Rudnou u Prahy. Podle drážní elektronické mapy jedou nyní na trati Praha - Plzeň čtyři zpožděné rychlíky, manko činí v průměru hodinu.

Spadlé troleje zastavují vlaky poměrně často. Například počátkem února stál kvůli strženým drátům provoz na trati Praha – Plzeň, v úterý ze stejných důvodů nejezdily vlaky mezi Prahou a Hradcem Králové. Dráhy mají problémy také na trati z Prahy do Ústí nad Labem, kde v úterý ráno vykolejený vlak poničil tříkilometrový úsek železničního koridoru. V provozu je zatím pouze jedna kolej.

10. 03. 2010 Pražské Masarykovo nádraží zůstane. Čeká ho oprava

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/prazske-masarykovo-nadrazi-zustane-ceka-ho-oprava-fwg-/praha.asp?c=A100310_1348770_praha_itu)

Vlaky od Kladna, Roztok či Kolína budou dál končit na pražském Masarykově nádraží. České dráhy se definitivně rozhodly slepé nádraží v centru města jen na dohled od hlavního nádraží zachovat. Dosud se mluvilo o tom, že by místo kolejí a nástupišť vyrostly kanceláře a obchody a i v nádražní budově by železničáře vystřídali úředníci. Nic takového se dít nebude – nádraží zde zůstane, dokonce už letos do jeho obnovy začnou České dráhy sypat peníze. "Chtěli bychom začít s rekonstrukcí ještě do konce roku. První na řadu přijde určitě dvorana - tedy hlavní prostor pro cestující," potvrdil Petr Štáhlavský z Českých drah.

Kdo jezdí z "Masaryčky" pravidelně, tak se jistě už pozastavil nad provizorními podpůrnými sloupy, které musí přidržovat chátrající dřevěnou konstrukci střechy dvorany. Ta se bortí. Poté přijde na řadu

prostor u pokladen a také chodby, jimiž k vlakům přicházejí lidé od metra. Peníze na rekonstrukci chtějí dráhy získat z prodeje nevyužívaných přilehlých pozemků nádraží. Například pásu mezi kolejištěm a ulicí Na Florenci, kde již v těchto dnech "úřadují" bourací čety s bagry a strhávají zdejší staré objekty.

Dráhy by se podle slov Petra Šťáhlavského vzdaly Masarykova nádraží jen v případě, pokud by byl mezi Florencí a smíchovským nádražím vybudován široký železniční tunel. Tím by totiž mohly vlaky místo na Masarykovo nádraží pokračovat pod hlavní nádraží a pak pod centrem až na Smíchov. "Masaryčka" by ztratila význam. Dráhy však nečekají, že se tak v následujících dvaceti letech stane.

10. 03. 2010 Do Pekingu vlakem za dva dny? Čína chce propojit Evropu s Asií novou tratí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/do-pekingu-vlakem-za-dva-dny-cina-chce-propojit-evropu-s-asii-novou-trati-1o9-zahranicni.asp?c=A100310_140119_zahranicni_stf)

Číňané přišli s ambiciózním plánem na vybudování nové trati, která by propojila říši středu s Evropou, Indií a jihovýchodní Asií. Vlaky by na ní jezdily rychlostí 300 kilometrů v hodině a cesta z Evropy do Pekingu by trvala dva dny. Spojení by mohlo fungovat už za deset let. Podle Wang Meng-šua, který se v Číně podílí na rozvoji vysokorychlostní železnice, jsou v plánu dohromady tři strategické tratě. Jedna by měla propojit Peking se Singapurem, další povede přes Rusko a Německo do Evropy a třetí spojí Čínu s Indií a Pákistánem. "Snažíme se docílit toho, aby vlaky byly skoro tak rychlé jako letadla," řekl listu The Daily Telegraph inženýr. Cestující z Londýna by tak mohl nasednout v Londýně a o dva dny později vystoupit na více než osm tisíc kilometrů vzdáleném nádraží v Pekingu.

Jedenáct tisíc kilometrů za tři dny

Cesta z britské metropole do téměř jedenáct tisíc kilometrů vzdáleného Singapuru by po nové trati mohla trvat jen o den déle. Smělé plány ale nejsou z říše pohádek. "Podle nejlepšího scénáře by všechny tři trasy mohly být hotové do deseti let," řekl Wang a zdůraznil, že s nápadem nepřišli Číňané, nýbrž okolní země v čele s Indií. "Tyto země nemohou plně realizovat výstavbu vysokorychlostních tratí, tak chtějí čerpat z našich zkušeností a technologie," vysvětlil Wang. V současné době o výstavbě není definitivně rozhodnuto, ale Peking intenzivně vyjednává se sedmnácti zeměmi.

Jako první se rychlého spojení zřejmě dočká jihovýchodní Asie. Už nyní poskytla Asijská rozvojová banka půjčku na rekonstrukci trati v Kambodži, staví se také v čínské provincii Junan a zanedlouho začnou na své přípojce pracovat i Barmánci. "Jsme už také připraveni začít sondážní a výzkumné práce na evropské části. Střed a východoevropské země začátek prací nadšeně vítají," podotkl Wang. Zároveň upozornil, že se severní cesta bude budovat jako poslední, i když už se Peking s Moskvou na výstavbě dohodl.

Výstavbu by mohly přibrzdit peníze nebo rozchod trati

Vysokorychlostní trať, kterou chce Čína kromě lidí dovážet a vyvážet suroviny pro svoji ekonomiku, by měla vést přes Sibiř, kde žije nejméně milion Číňanů. Výstavbu by ale mohl přibrzdit rozdílný rozchod kolejí v jednotlivých státech. Číňané by totiž chtěli budovat trať podle svých rozměrů. Vietnam už přislíbil, že své standardy upraví, ale vyjednávaní s dalšími zeměmi stále běží. Dalším průběžným kamenem projektu, který by spojil celou střední, východní a jižní Asii, jsou peníze. "Použijeme vládní peníze a bankovní půjčky, ale dráha by měla být také financována ze soukromých zdrojů a přispět by měly i ostatní země. Byli bychom raději, kdyby přispěly svými přírodními zdroji než kapitálem," vysvětlil Wang. A víza? Podle Wangu tato omezení do deseti let kompletně odpadnou.

Železniční velmoc Čína

Čína je nyní uprostřed domácího projektu, jehož cílem je do pěti let vysokorychlostní železnicí propojit všechna důležitá průmyslová centra. Celkově by mělo vzniknout až 30 tisíc kilometrů nových tratí. Po Číně už se od loňska také prohání nejrychlejší vlak světa, takzvaný Harmony Express. Rychlostí kolem 400 kilometrů v hodině spojuje města Wu-chan a Kanton.

10. 03. 2010 OPD startuje podporu interoperability v železniční dopravě

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_10_03_2010.htm)

Ministerstvo dopravy, Řídící orgán Operačního programu Doprava, vyhlašuje 1. kolo výzvy pro předkládání projektových žádostí v rámci oblasti podpory 1.2 – Zajištění interoperability na stávajících železničních tratích, zajištění souladu s Technickými specifikacemi pro interoperabilitu

(TSI) a rozvoj telematických systémů. Díky této podpoře mají železniční dopravci možnost do roku 2013 postupně vyčerpat až jednu miliardu korun na neinfrastrukturální typy projektů.

Výzva pro předkládání projektů bude otevřena do 30. 4. 2010. Žadatelé mají možnost získat dotaci až do výše 50 % z celkových způsobilých výdajů projektu. Částka dotace je rozdělena na 85 % ze zdrojů EU (Fondu soudržnosti) a 15 % ze státního rozpočtu ČR. Pro první kolo výzvy bude pro žadatele k dispozici celková alokace až do výše cca 455 milionů Kč. Projekty předložené v rámci této výzvy musí být dokončeny nejpozději do 31. 12. 2011. K vyhlášení druhé výzvy, která rozdělí zbývající alokaci programu (cca 545 milionů Kč), by mělo dojít na konci tohoto nebo na počátku příštího roku.

Žadatelé mohou v rámci programu Interoperabilita v železniční dopravě předkládat zejména následující typy projektů:

- Pořízení a instalace mobilních terminálů GSM-R do lokomotiv
- Pořízení či úprava informačních systémů pro telematické aplikace v nákladní železniční dopravě
- Zajištění rekonstrukce brzdové výstroje železničních vozidel za účelem snížení hluku

Možnými žadateli o podporu jsou především tzv. licencovaní železniční dopravci a Správa železniční dopravní cesty, s.o. Kompletní text výzvy, Pokyny pro žadatele a další relevantní dokumenty týkající se podpory z OPD pro interoperabilitu v železniční dopravě, jsou k dispozici na www.opd.cz/cz/interoperabilita. Formulář projektové žádosti je k dispozici na www.eu-zadost.cz.

10. 03. 2010 Na trati Praha – Beroun hořel vlak. Cestující museli utéct (Černošice-Mokropsy)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-trati-praha-beroun-horel-vlak-cestujici-museli-utect-piy-/krimi.asp?c=A100310_195029_krimi_js)

V půl sedmé večer začal na železniční trati Beroun - Praha u stanice Černošice-Mokropsy hořet osobní vlak s asi čtyřiceti cestujícími. Na místě zasahují hasiči a trať je v obou směrech uzavřena. "V úseku Řevnice – Praha Smíchov zajišťujeme náhradní dopravu," řekla iDNES.cz mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Podle mluvčí stačili všichni cestující včas vystoupit a dráhy pro ně vypravily zvláštní autobus. "Kvůli požáru i hasičům jsme v úseku museli vypnout proud. Zatím nevíme, kdy bude provoz obnoven. Musíme počkat až hasiči skončí zásah a potom můžeme zprovoznit alespoň jednu kolej," doplnila Šubová. "Ošetřili jsme jednoho hasiče, při zásahu se mu udělalo nevolno," řekl šéf záchranky Trans Hospital Řevnice Bořek Bulíček. "Z cestujících nebyl nikdo zraněn," potvrdil.



11. 03. 2010 Přes Lovosice pojedou vlaky po jedné koleji ještě minimálně týden

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83573-pres-lovosice-pojedou-vlaky-po-jedne-koleji-jeste-minimalne-tyden/>)

Ještě minimálně jeden až dva týdny budou jezdit vlaky na hlavní trati Praha - Ústí nad Labem mezi Lovosicemi a Prackovicemi nad Labem jen po jedné koleji. V úterý ráno vykolejil nákladní vlak u Lovosic a poškodil koleje v délce tří kilometrů. Příčinou nehody bude podle Drážní inspekce zřejmě závada na jednom z vozů. Další informace najdou cestující na webu Českých drah nebo na lince 840 112 113.

Odhadovaná hrubá škoda se vyšplhala na 45 milionů korun, uvedl mluvčí Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. SŽDC původně odhadovala škodu na 37,2 milionu korun. "To se týkalo jen železničního svršku, bylo ale ještě poškozeno zabezpečovací a sdělovací zařízení a kabely," uvedl Halla. Při nehodě byly poškozeny i dvě výhybky. Na vlaku, kterému vykolejily poslední dva vozy, je škoda 300 000 korun.

Délka výluky jedné koleje bude podle Halla záležet i na klimatických podmínkách a materiálovém a strojovém vybavení. "Podbíjecí stroj je například ještě zazimovaný, na opravách se ale intenzivně pracuje," řekl Halla. Část tratě by se měla znovu podbíjet, vyměňovat se budou kolejnice i pražce.

Provoz po jedné koleji má vliv na osobní dopravu na trati a vlaky nabírají mírná zpoždění. Podle Českých drah by cestující měli počítat zhruba s patnáctiminutovým zdržením.

11. 03. 2010 Počtvrté se hledá nejkrásnější nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83593-poctvrte-se-hleda-nejkrasnejsi-nadrazi/>)

Již počtvrté začala anketa o nejkrásnější nádraží v republice. V první fázi soutěže mohou lidé navrhnout, které stanice v Česku se jim líbí nejvíce, později budou moci posílat hlasy některému z deseti finalistů. První část ankety potrvá do 15. května. Návrhy doprovozené fotografiemi je možné posílat na adresu společnosti Entente Florale, která spolu s Českými drahami anketu organizuje, nebo na e-mail nejkrasnejsinadrazi@cd.cz. Lidé, kteří rádi jezdí vlakem, vybrali v posledních letech tři nejkrásnější nádraží – Ostroměř, Trutnov-hlavní nádraží a Zahradky u České Lípy. Lidé ocenili především péči, kterou staniční personál své svěřenyni věnuje – květiny v oknech nebo příjemnou čekárnu. "Cílem soutěže je vyhledávat příjemná nádraží, dávat tak dobré příklady jiným a formou soutěže poděkovat těm, kteří se na jejich dobrém stavu podílejí," uvedl Pavel Bureš, vedoucí projektu Vlídna nádraží. Uznání veřejnosti sklízely v prvních třech ročnících především stanice na lokálkách a dalších tratích se slabším provozem. Ve finálových kolech se objevovaly kromě stanic Českých drah také nádraží ležící na úzkokolejkách Jindřichohradeckých místních drah.

12. 03. 2010 Duškovy výroky nejsou jen homofobní. Šéfové ČD mu dali v něčem za pravdu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/duskovy-vyroky-nejdou-jen-homofobni-sefove-cd-mu-dali-v-necem-za-pravdu-134-/ekonomika.asp?c=A100311_220720_ekonomika_iky)

Ve sporu odboráře Jaromíra Duška a šéfa Českých drah Petra Žaludy nejde zdaleka jen o sexuální orientaci šéfů v české dopravě. Dušek chtěl podle svých slov hlavně upozornit na nedostatky v řízení Českých drah. Některé přiznali i šéfové. MF DNES proto konfrontovala výroky Jaromíra Duška s realitou. Výsledek? V řadě případů je jeho kritika oprávněná, avšak najdou se v ní i citelné mezery. Jisté je, že Duškova obvinění nyní budou řešit právníci. Dráhy totiž zvažují žalobu.

1. Vysoké výdaje za reklamu

Dušek: "Přes obrovské výdaje na marketing došlo k razantnímu poklesu počtu přepravených cestujících." Dráhy loni za vlastní propagaci utratily 343 milionů korun. Část peněz přitom dostaly za služby pro ČD firmy s nejasnou vlastnickou strukturou a platilo se také za vydávání propagačních periodik, která neměla s železniční dopravou příliš společného – třeba Recepty z kupé. Kritizovány byly i výdaje na podporu sportovců či různých kulturních akcí. Už v průběhu loňského roku se však začalo na marketingu šetřit, letos dojde k dalšímu zkrácení výdajů o 100 milionů korun. Za to vedení chválí dozorčí rada drah. Dopravce se také nově v propagaci zaměřil zejména na získávání nových zákazníků. Celková čísla o počtu cestujících však nedopadla lichotivě – vlakem v roce 2009 cestovalo nejméně lidí v historii ČD.

2. Úspěch jen díky dotacím

Dušek: "Žaluda se na veřejnosti chlubí, že loňský rok byl neúspěšnější, a opět tím klame celou veřejnost, protože ve skutečnosti nás všechny stál jeden přepravený cestující historicky nejvyšší sumu." České dráhy loni dostaly od státu a krajských úřadů za provoz ztrátových vlaků úhradu 12 miliard korun, což je skutečně nejvíce v historii. Oproti roku 2009 šlo o třímiliardové navýšení. Výrazné navýšení příspěvků je zároveň také největším úspěchem současného vedení. Dráhy díky dostatku peněz mohou více investovat do nákupu nových vozů a zlepšit komfort cestování. Otázkou zůstává, zda by z dlouhodobého hlediska nepřišlo veřejné rozpočty levněji, kdyby se nejztrátovější vlaky nahradily levnější autobusovou dopravou.

3. Neodborníci v čele drah

Dušek: "Za rok 2009 došlo k obrovskému přílivu nových lidí do aparátu Českých drah zvenčí, což stanovilo úroveň odbornosti na generálním ředitelství téměř na úroveň homeopatik." Ve vedení drah po nástupu Petra Žaludy skutečně došlo k velkým personálním výměnám a do čela drah přišla řada lidí bez předchozí zkušenosti se železniční dopravou. Nejbližším Žaludovým spolupracovníkem je tak vystudovaný pozounista Jan Veverka, na generálním ředitelství najdete například bývalého správce golfového hřiště nebo řadu dřívějších zaměstnanců Coca-Coly či Skansky. Řada vrcholových manažerů se také z dřívějších značek z finančního prostředí, případně se scházeli ve Veverkově diskusním klubu Appia ještě v době, kdy o budoucím působení na drahách neměli ani ponětí. Podle Veverky se však znali ještě před započítáním diskusních setkávání. Na vrcholné pozice také dráhy nedělají tendry. "Když vypíšete výběrové řízení, nemáte jistotu, že se vám přihlásí kvalitní lidé. Proto se stahují lidé například z bank. U nich je jistota odborné kvalifikace," obhajuje tento postup mluvčí firmy Petr Šťáhlavský. "Ti, kdo na drahách nedobrovolně končí, odcházejí na základě výsledků

personálního auditu, v němž neobhájili své pracovní výsledky a nasazení," dodal Štáhlavský k propouštění.

4. Platy managementu

Dušek: "Už v roce 2008 si bez jakéhokoli souhlasu dozorčí rady představenstvo drah v čele s ředitelem Žaludou rozhodlo o vlastních benefitech, které zatajili před dozorčí radou a které by jim záviděl zřejmě nejen premiér, ale i prezident na Hradě." Ministr dopravy Petr Bendl proto na základě těchto obvinění zadal audit systému odměňování manažerů ČD, který skutečně prokázal vysoké platy i další benefity, například životní pojištění či bonusy bez ohledu na výsledek. Odměny si vedení skutečně schvalovalo samo. "Tehdy jsem je přinutil k tomu, aby se části výhod zbavili," říká dnes Bendl. Na druhou stranu však vedení drah jako jedné z mála státních firem ukázalo svoje příjmy veřejně. Následně si vrcholové vedení firmy mzdy o 15 procent snížilo.

5. Vedení chce utajit platy, dostává je přes jinou firmu

Dušek: "Aby zatajili výši svých příjmů, přestali manažeři využívat vlastní účetní systém drah a nechali si zasílat své odměny v astronomické výši prostřednictvím liberecké firmy Kodap mzdy." Vedení drah skutečně nedostává peníze přímo od ČD, ale přes firmu Kodap mzdy. Podle mluvčího Petra Štáhlavského na tom není nic neobvyklého a v komerční sféře jde o zcela běžnou činnost. "Pokud by bylo důvodem outsourcingu utajení platů manažerů, pak by přece v minulosti své příjmy nezveřejnili," argumentuje Štáhlavský.

6. Zašantročené miliardy od státu

Dušek: "Dráhy zašantročily osm miliard od státu. Není nikde doložitelné, že byly tyto prostředky věrohodně a se souhlasem dozorčí rady využity." ČD dostaly od Správy železniční dopravní cesty v roce 2008 celkem 12 miliard korun za převod majetku. S penězi se počítalo právě na nákup nových vagonů a lokomotiv. Necelé dvě miliardy však musely dráhy rovnou odečíst za závazky související s převedeným majetkem, další dvě miliardy pak šly na úhradu ztráty z provozu vlaků, protože ještě od krajů a státu nedostával dopravce dost peněz. Zároveň na zalepení této díry nemohl využít zisk z nákladní dopravy, protože ta se vydělila do dceřiné firmy ČD Cargo. Zbýlých osm miliard šlo podle drah skutečně na nová vozidla. S tím souhlasí i dozorčí rada firmy.

12. 03. 2010 Měsíční výluka Rakouských spolkových drah (ÖBB) změni trasu dálkových vlaků EC ve Vídni

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5687/>)

Vlaky EuroCity a SuperCity z České republiky do Vídně pojedou od 13. března do 12. dubna v rakouské metropoli po odklonové trase mimo stanici Wien Simmering. Důvodem je modernizace trati v úseku mezi stanicemi Simmering a Meidling, která je součástí výstavby nového vídeňského hlavního nádraží. Vlaky budou v době výluky mimořádně zastavovat ve stanici Wien Praterstern. Společně se změnami u vlaků EuroCity dojde ke změnám také u příměstských linek S-Bahn.

Podle informací Rakouských spolkových drah (ÖBB) bude v rámci projektu „Hauptbahnhof Wien“ vybudována nová nosná konstrukce tratě v oblasti ulice Gudrunstraße (tedy železniční most, který vede přes křižovatku ulic Gudrunstraße / Geiselbergstraße / Arsenalstraße) a bude upravena v souladu s moderními požadavky. Stavba bude probíhat ve dvou fázích, při kterých bude stržena vždy jedna polovina původní konstrukce: od dubna do listopadu 2010 a poté v období 2012/2013. V období od 13. března od 18:00 hod. do 12. dubna 2010 do 4:25 hod. bude provedeno přeložení kolejí tak, aby bylo možné během následných prací zachovat železniční dopravu.

Dálkové vlaky EuroCity mezi Prahou a Vídní (případně stanicemi Wiener Neustadt, Villach nebo Graz) a také mezi Vídní, Ostravou a Varšavou pojedou v rakouské metropoli po trase takzvané S-Bahn-Stammstrecke, tedy přes stanici Wien Praterstern a nikoliv přes stanici Wien Simmering, která bude mimo provoz. Ve stanici Wien Praterstern budou vlaky EC a SC mimořádně zastavovat pro výstup a nástup cestujících. Ze stanice Praterstern se cestující pohodlně dostanou do centra města metrem linky U1 nebo U2.

Následující vlaky z České republiky, Německa a Polska zastaví místo stanice Wien Simmering ve stanici Wien Praterstern (v závorkách časy příjezdů a odjezdů do/ze stanice Wien Praterstern):

- EC 71 Gustav Mahler Praha hl.n. – Wien Praterstern (09:04 – 09:05) – Wiener Neustadt Hbf
- SC/EC 73 Smetana Praha hl.n. – Wien Praterstern (11:04 – 11:05) – Wiener Neustadt Hbf
- EC 75 Franz Schubert Praha hl.n. – Wien Praterstern (13:04 – 13:05) – Wiener Neustadt Hbf

- EC 103 Polonia Warszawa Wschodnia – Ostrava hl.n. – Wien Praterstern (14:04 – 14:05) – Villach Hbf
 - EC 77 Antonín Dvořák Praha hl.n. – Wien Praterstern (15:04 – 15:05) – Wiener Neustadt Hbf
 - EC 173 Vindobona Hamburg-Altona – Praha hl.n. – Wien Praterstern (18:04 – 18:05) – Villach Hbf
 - EC 79 Gustav Klimt Praha hl.n. – Wien Praterstern (19:12 – 19:13) – Wien Meidling
 - EC 105 Sobieski Warszawa Wschodnia – Wien Praterstern (20:04 – 20:05) – Wien Westbahnhof
- Následující vlaky do České republiky, Německa a Polska zastaví místo stanice Wien Simmering ve stanici Wien Praterstern (v závorkách časy příjezdů a odjezdů do/ze stanice Wien Praterstern):
- EC 104 Sobieski Wien Westbahnhof – Wien Praterstern (07:55 – 07:56) – Ostrava hl.n. – Warszawa Wschodnia
 - EC 78 Gustav Klimt Graz Hbf – Wien Meidling – Wien Praterstern (08:52 – 08:53) – Praha hl.n.
 - EC 172 Vindobona Villach Hbf – Wien Meidling – Wien Praterstern (09:52 – 09:53) – Praha hl.n. – Hamburg-Altona
 - EC 70 Gustav Mahler Wiener Neustadt – Wien Praterstern (12:52 – 12:53) – Praha hl.n.
 - EC 102 Polonia Villach Hbf – Wien Meidling – Wien Praterstern (13:52 – 13:53) – Ostrava hl.n. – Warszawa Wschodnia
 - EC/SC 72 Smetana Wiener Neustadt Hbf – Wien Praterstern (14:52 – 14:53) – Praha hl.n.
 - EC 74 Franz Schubert Wiener Neustadt Hbf – Wien Praterstern (16:52 – 16:53) – Praha hl.n.
 - EC 76 Antonín Dvořák Wiener Neustadt Hbf – Wien Praterstern (18:52 – 18:53) – Praha hl.n.

Výluky ovlivní také vídeňské příměstské vlaky S-Bahn a rychlíky:

- Vlaky S7 nejezdí v úseku Wien Südbahnhof (Ostbahn) – Erzherzog-Karl-Straße. Jako náhradní dopravu použijí cestující vlaky linky S 80.
- Rychlíky Wien Südbahnhof (Ostbahn) – Marchegg začínají / končí na nádraží Wien Simmering. Jako náhradní dopravu použijí cestující vlaky linky S 80. Spoje REX Wien Südbahnhof (Ostbahn) Marchegg jedou beze změn.
- Některé vlaky ze stanice / do stanice Stockerau, Hollabrunn, Wolkersdorf jedou z / do stanice Wien Floridsdorf.
- Po hlavní železniční trati S-Bahn-Stammstrecke nebudou některé spoje v úseku Wien Floridsdorf – Wien Meidling.

Tarifní opatření

- V době výluky nejsou vydávány jízdní doklady do stanice Wien Simmering. Cestující, kteří si zakoupili jízdenky do této stanice v předprodeji, mohou vystoupit v obou stanicích Wien Praterstern i Wien Meidling.
- Do stanice Wien Praterstern, kde budou vlaky na odklonové trase mimořádně zastavovat, nebude možné vydávat místenky. Rezervace se budou vystavovat do stanice Wien Meidling (příp. Wien Floridsdorf). Cestující, kteří budou nastupovat ve stanici Wien Praterstern, mají mimořádně garantováno místo i 15 minut po odjezdu z výchozí stanice Wien Meidling.

12. 03. 2010 Utržený kus brzdy proletěl mezi pasažéry vlaku, prorazil okno i kupé

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/utrzeny-kus-brzdy-proletel-mezi-pasazery-vlak-u-prorazil-okno-i-kupe-1jl-/krimi.asp?c=A100312_143003_krimi_js)

Rychlíky z Olomouce do Brna se u Přerova ulomila část vlakové brzdy, takzvaná zdrž, a vymrštila se do vagonu. Asi patnáctikilový kus litiny prorazil okno a poškodil celkem tři kupé. Nikoho nezranil. "Nehoda se stala ve čtvrtek v 9:25 hodin a někteří cestující ani nepostřehli, že jim kolem hlavy proletěl kus kovu. Vlak jel rychlostí kolem 120 kilometrů v hodině," uvedl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera.



Zdrž se zřejmě odrazila od kamene či kolejnice a vymrštila se do kupé. Proletěla oknem a skrz přepážky dvěma dalšími kupé, kde seděli cestující, ve třetím se pak zastavila. "Podle slov drážního inspektora, který shodou okolností prováděl dozor ve vedlejším kupé a událost začal na místě

vyšetřovat, proletěl kus litiny přímo nad hlavou mladé ženy. Kdyby to bylo jen o trochu níž, následky by zřejmě byly velmi vážné, stejně jako pokud by na jejím místě seděl někdo vyšší postavy," řekl Kučera. Souprava se v době nehody nacházela několik kilometrů od Přerova. "Cestující celá událost samozřejmě vyděsila, náš inspektor chtěl nejdříve použít záchrannou brzdu, ale když se ujistil, že se nikomu nic nestalo a další nebezpečí nehrozí, nechal vlak dojet do stanice," dodal Kučera.

Podobná událost se stala v dubnu 2007. Tehdy odlétla za jízdy brzdová zdrž spěšného vlaku v Ostrožské Nové Vsi. Součástka proletěla oknem stavědla a zranila signalistku. Ta byla 14 dní v pracovní neschopnosti. Příčinou bylo špatné uchycení zdrže. "České dráhy po dohodě s námi si daly úkol, že prověří upevnění všech zdrží," uvedl tehdy Kučera.

15. 03. 2010 Slavnostní zahájení Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy

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

Slavnostního zahájení se dnes dočkala modernizace dalšího úseku Votice – Benešov u Prahy. Stavba je součástí transevropské železniční sítě a IV. národního železničního koridoru Děčín státní hranice – Praha – Benešov – Tábor – Veselí n. Lužnicí – České Budějovice – Horní Dvořiště státní hranice. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC, ložné míry UIC – GC, zajištění požadované propustnosti a zvýšení maximální traťové rychlosti až do hodnoty 160 kilometrů za hodinu. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Generální ředitel SŽDC Ing. Jan Komárek při dnešní slavnostní příležitosti uvedl: "Podstatou této modernizace je zdvojkolejnění stávajícího jednokolejného úseku trati spolu s výstavbou tunelů, čímž dojde k podstatnému zkrácení délky trati, zvýšení propustnosti a navýšení rychlosti projíždějících souprav. V železničních stanicích vyrostou nová nástupiště s mimoúrovňovým přístupem s přístřešky a moderním informačním systémem."

Řešený stavební úsek Votice (včetně) – Benešov u Prahy (mimo) je součástí traťového úseku Tábor – Benešov u Prahy. Tento úsek byl vybudován kolem roku 1870 jako jednokolejný. V úseku Votice – Benešov u Prahy proběhne kompletní rekonstrukce kolejí, železničního svršku i spodku, nástupišť, umělých staveb a modernizace zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení v návaznosti na optimalizaci traťového úseku Benešov u Prahy – Strančice.

V rámci stavby budou upraveny železniční stanice Votice a Olbramovice včetně výstavby nových technologických objektů a úpravy stávajících výpravních budov. Současná výhybna Tomice a železniční stanice Bystřice budou přestavěny na zastávky s novými moderními nástupišti. Realizaci stavby Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy provádí sdružení tří firem pod názvem VoBen. Členy sdružení jsou společnosti Subterra a.s., Viamont DSP, a.s. a společnost EUROVIA CS, a.s., která je vedoucím sdružením. "Pro naši společnost je významné, že se můžeme na tomto projektu podílet. V předešlých letech jsme prováděli optimalizaci trati mezi Strančicemi a pražskou Hostivaří, které rovněž patří do IV. tranzitního železničního koridoru, místní prostředí tedy velmi dobře známe," uvedl Ing. Martin Borovka, předseda představenstva a generální ředitel společnosti EUROVIA CS.

V rámci přeložek trati vzniknou také nové dvojkolejné tunely, a to Votický (590 m), Olbramovický (480 m), Zahradnický (1044 m), Tomický (324 m) a Tomický II (252 m). V celém úseku bude vybudováno nové trakční vedení. Pro umožnění funkce nových technologických zařízení budou zřízeny mnohakilometrové silnoproudé i slaboproudé kabelové trasy. Stavba si vyžádá rovněž rozsáhlé přeložky inženýrských sítí. Vlastní realizace probíhá jen s nejnútnejšími výlukami železniční dopravy. V železničních stanicích budou vyloučeny koleje vždy pouze v jedné skupině, liché nebo sudé, tak, aby železniční provoz byl zachován.

Pro snížení hlukového zatížení obytných částí v okolí železnice budou vybudovány protihlukové stěny a valy, v některých objektech bude následně realizována výměna oken s vyšší zvukovou izolací.

Před zahájením nepřetržitých výluk, z důvodu napojení stávající trati na nové přeložky, případně nového směrového uspořádání trati v železničních stanicích, budou provedeny přípravné práce, při kterých dojde k založení základů stožárů trakčního vedení a jejich následnému osazení. Dále budou založeny protihlukové stěny, budou prováděny úpravy odvodnění drážního tělesa a inženýrských sítí, které křížují železniční trať.

Technické údaje

- Délka modernizovaného úseku: 18,405 km
- Sanace železničního spodku: 39,813 km

- Zřízení nové koleje UIC 60: 36,830 km
- Zřízení užití koleje S 49: 5,687 km
- Zřízení výhybek UIC 60: 20 ks
- Zřízení výhybek S 49: 16 ks
- Obestavěný prostor pozemních objektů: 3 126 m³
- Přestavba a sanace železničních mostů: 17 ks
- Nové železniční mosty: 3 ks
- Nové železniční propustky: 6 ks
- Zrušené železniční mosty: 3 ks
- Přestavba a sanace silničních mostů: 6 ks
- Nové silniční mosty: 2 ks
- Nové silniční propustky: 5 ks
- Zrušení silničních mostů: 1 ks
- Celková délka dvojkolejných tunelů: 2,690 km
- Celkem bude vyraženo: 1,716 km
- Celkem bude vyhloubeno: 0,974 km
- Objem zemních prací: 2 310 618 m³
- Úpravy trakčního vedení: 18,344 km
- Obousměrný elektronický autoblok: 18,4 km
- Nové zdi: 6 ks

Další údaje

- Celkové investiční náklady: 6 756 893 000 korun
- Termín zahájení: srpen 2009
- Termín dokončení: prosinec 2013
- Název stavby: Modernizace trati Votice - Benešov u Prahy
- Investor stavby: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- Generální projektant: SUDOP Praha, a.s.
- Realizace: Sdružení VoBen: EUROVIA CS, a. s., Subterra a. s. a Viamont DSP, a. s.

Finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Současně bylo požádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti představuje 4 085 845 894 korun. Žádost o poskytnutí dotace byla Ministerstvem dopravy ČR schválena v listopadu 2009 a bude následovat schvalovací proces na úrovni Evropské komise.

16. 03. 2010 Těšnov – dříve novorenesanční nádraží, nyní magistrála

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/83902-tesnov-drive-novorenesancni-nadrazi-nyni-magistrala/>)

Odstřel železničního nádraží na pražském Těšnově se stal jakýmsi mementem a symbolem necitlivého přístupu úřadů k památkám. Novorenesanční stavba, která patřila k nejkrásnějším nádražím ve střední Evropě, definitivně zmizela v oblacích prachu dne 16. března roku 1985. Vedle čtyř set kilogramů trhaviny se na tom podílelo i politické rozhodnutí, a to navzdory protestům odborné i laické veřejnosti. Místo, kde nádraží Těšnov kdysi stálo, dnes protíná severojižní magistrála.



Budova, která vyrostla na pomezí Nového Města a Karlína v sedmdesátých letech zůstala v paměti mnoha Pražanů pod důvěrným názvem "Deniska". Zrod nádraží byl dílem Rakouské severozápadní dráhy, společnosti, která na počátku 70. let 19. století začala budovat nové dálkové spojení Vídně s Berlínem. Nová trať však Prahu míjela zhruba třicet kilometrů severně. Aby tedy společnost ÖNWB

poněkud zmírnila domácí nelibost nad opomenutím hlavního města, rozhodla se do něj vybudovat odbočnou trať.

Architekt Karel Schlimp vtiskl budově novorenesanční podobu

Nádraží bylo slavnostně zprovozněno 15. října 1875. ÖNWB zadala projekt svému dvornímu architektovi, kterým byl Karel Schlimp, rodák z Velenic u Žatce. Schlimp ve světě architektury nebyl jen tak někdo, v době stavby pražského nádraží působil jako profesor na vídeňské technice. Stavbě vtiskl novorenesanční charakter. "Budova těšnovského nádraží byla architektonicky zcela mimořádná. Někdy se vyskytují názory, že architektura byla tak vynikající proto, že Rakouská severozápadní dráha tím chtěla napravit v Praze tu skutečnost, že jí dálkovou trať prakticky minula o třicet kilometrů. Ta pražská konečná měla reprezentovat železnici v té podobě, ve které ji 19. století znalo," řekl železniční historik Pavel Schreier.

Boční křídla ponechal bez vnějších ozdob, o to honosněji ale vybavil budovu střední. Zde byl monumentálně působící římský triumfální oblouk s korintským sloupovím, korunovaný alegorickým sousoším Austrie - ochránitelky orby a průmyslu. Rozlehlou odjezdovou halu pak krásily znaky měst, jimiž dráha projížděla. Křídelní dostavby byly určeny provozním potřebám železnice, zčásti do nich Schlimp umístil i reprezentační prostory, salony, čekárny a restauraci.

Budova se uzavřela v roce 1972

Více než čtyřicet let neslo nádraží své původní jméno Severozápadní. Po roce 1919 získalo název po tenkrát ještě žijícím Ernestu Denisovi, francouzském historikovi a slovanofilovi. Jeho jméno bylo ale nepříjemné pro nacisty, kteří dodali novou firmu - Moldau Bahnhof čili Vltavské nádraží. Poválečná doba se zas nakrátko vrátila k Denisovi, ovšem padesátá léta podobným tradicím nepřála a nádraží bylo nazváno Těšnov. Název však neneslo dlouho, neboť s nástupem 60. let začalo tehdejších urbanistů stát v cestě.

Posledním dnem, kdy nádraží ještě patřilo vlakům a cestujícím, byl 1. červenec 1972. Poté byla budova uzavřena a následoval její úpadek. Severní křídlo bylo zbouráno a pro torzo Schlimpovy novorenesance se dlouho hledalo využití. V plánu byla depozitní budova Muzea hlavního města Prahy. Uvažovalo se také, že by zde měla stát vysokoškolská menza či nákupní středisko. Nakonec se ale žádná z variant nerealizovala. Idea vedení dálnice městem byla silnější.



16. 03. 2010 České dráhy letos investují do modernizace osobních vozů přes 5 miliard Kč

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5700/>)

České dráhy budou v roce 2010 investovat do modernizace vlaků rekordní částku přes 5 miliard Kč. Dráhy tak v letošním roce uvedou do provozu nové a modernizované soupravy v rekordní hodnotě přes 4,5 miliard Kč. Další finanční prostředky zaplatí České dráhy na zálohách za vozidla, která budou ve výrobě a společnost je obdrží například v příštím roce. V roce 2010 uvedou České dráhy do provozu rekordní počet nových a modernizovaných vozidel. Celková hodnota nových a modernizovaných vozidel uvedených v roce 2010 do provozu bude asi 4,5 miliardy Kč. Investiční plán počítá například s dodávkou:

- 11 souprav CityElefant;
- 46 dvou a třívozových jednotek Regionova;
- 24 velkých přípojných osobních vozů pro motorové vlaky typu 054;
- 6 bistrovozdů pro dálkovou dopravu typu ARmpee(61);
- 78 revitalizovaných rychlíkových vozů;
- dokončením kontraktu na řídicí vozy k motorovým vlakům řady 954.2 v počtu 3 ks;
- prvních 5 ks modernizovaných motorových vozů řady 842;
- prototypu řídicího vozu typu 961 pro klasické soupravy s lokomotivami.

Další stovky milionů korun bude společnost investovat do dalších projektů formou záloh na výrobu nových vozidel, která budou uvedena do provozu v roce 2011. Celkem tak České dráhy vynaloží v roce 2010 na nákup a výrobu nových vozidel historicky rekordní částku přes 5 miliard korun.

Modernizované a nové vlaky do všech regionů

Modernizované a nové soupravy uvedené do provozu v roce 2010 zlepší kulturu cestování prakticky ve všech krajích České republiky. Především soupravy Regionova, kterých bude dodáno v letošním roce největší množství, rozšíří počet stávajících již provozovaných přibližně 120 modernizovaných motoráků tohoto typu v mnoha krajích. Nové motoráky posílí dopravu například na Českolipsku, Opavsku, v Jihočeském kraji nebo na tratích Klatovy – Horažďovice a Tachov – Planá u ML.

Přípojně vozy pro velké motorové vozy zkvalitní ještě letos cestování v rychlících, spěšných a osobních vlacích například v Libereckém kraji, ve východních Čechách mezi Trutnovem, Hradcem Králové a Doudleby nad Orlicí, na Plzeňsku nebo na spojích z Brna do Jihlavy a Veselí nad Moravou.

Nově dodané moderní patrové jednotky CityElefant nahradí staré pantografy především na trati z Prahy do Berouna a posílí šestici těchto souprav na Ostravsku, kde jezdí na linkách spojujících Opavu, Ostravu a Český Těšín.

V dálkové dopravě budou nasazeny revitalizované vozy například na rychlíky Praha – Příbram – České Budějovice nebo Praha – Ústí nad Labem – Cheb. Bistrovozy budou v provozu na rychlících a vlacích EuroCity z Prahy přes Plzeň do Norimberka a Mnichova nebo přes Pardubice a Brno do Vídně.

16. 03. 2010 České dráhy letos objednájí nové vlaky a modernizace za rekordních 16 miliard Kč

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5701/>)

České dráhy v letošním roce vypíší rekordní počet zadávacích řízení souvisejících s modernizací vlakových souprav. Finanční objem letos připravovaných kontraktů na nákup nových a modernizaci stávajících vozidel dosáhne celkový objem přes 16 miliard Kč. Finanční prostředky budou investovány postupně v letech 2010 až 2014, kdy budou jednotlivé typy uváděny do provozu.

Přestože v letech 2009 a 2010 dosahuje tempo modernizace osobních vlaků Českých drah historicky rekordních hodnot, v letech 2011 až 2014 by se měla dále urychlit. V této době budou do provozu nasazována vozidla z nových kontraktů. Otevřená zadávací řízení v objemu přibližně 16 miliard Kč budou vypsána v průběhu letošního roku. První dvě z nich, na dodávku 17 nízkopodlažních motorových vozů pro Vysočinu a 16 stejných vozů pro Liberecký kraj, jsou již vyhlášena. České dráhy plánují nákup několika základních typů regionálních vozidel a zahajují také rozsáhlejší obnovu osobních vozů pro rychlíky a spoje EuroCity a InterCity. V roce 2010 tak počítají s vyhlášením výběrových řízení na dodávku:



- celkem 37 nízkopodlažních motorových vozů pro rychlost až 120 km/h, dodávka v roce 2011 až 2012, vozy budou v provozu v kraji Vysočina a v Libereckém a Pardubickém kraji;

- 12 jednosystémových (3 kV) elektrických nízkopodlažních jednotek s rychlostí až 160 km/h, klimatizovaných, s kapacitou cca 240 míst k sezení, dodávka v letech 2012 až 2013, ČD plánují tyto soupravy provozovat v Ústeckém, Pardubickém a Královéhradeckém kraji;

- 11 dvousystémových (3 kV / 25 kV 50 Hz) elektrických nízkopodlažních jednotek s rychlostí až 160 km/h, klimatizovaných, s kapacitou cca 160, resp. 240 míst k sezení, dodávka v letech 2012 až 2014, tyto soupravy by měly být v provozu v Jihočeském, Olomouckém a Moravskoslezském kraji;

- 8 dvoupodlažních jednosystémových (3 kV) elektrických nízkopodlažních jednotek s rychlostí do 160 km/h, klimatizovaných, s kapacitou cca 320 míst k sezení, dodávka v roce 2012, provoz těchto souprav se předpokládá ve Středočeském a Moravskoslezském kraji;

- 33 nízkopodlažních dvoudílných motorových jednotek s rychlostí do 120 km/h, dodávka v letech 2012 až 2013, tyto soupravy by měly být nasazeny např. v Karlovarském, Plzeňském nebo ve Zlínském kraji;

- modernizaci 19 motorových lokomotiv řady 750 s plánovanou dodávkou v letech 2010 až 2012;

- modernizaci 62 ks dvoudílných částečně nízkopodlažních motorových jednotek, které vzniknou ze starších motorových a vložených vozů řad 810 a 010 s termínem dodávky v letech 2010 a 2011, tyto soupravy se budou podílet na modernizaci regionální dopravy prakticky na celém území ČR;

- modernizaci celkem 39 elektrických lokomotiv řad 163, 363 a 242 pro provoz s řídicími vozy ve vratných soupravách, realizace v letech 2010 až 2012;

České dráhy se budou věnovat podstatně více modernizaci vozů pro dálkové vlaky – rychlíky, spoje EC a IC, pro které bude letos připraveno hned několik zadávacích řízení:

- revitalizace interiéru 78 rychlíkových vozů s realizací v roce 2010, tyto vozy budou v provozu např. na tratích Praha – Příbram – České Budějovice či Cheb – Ústí nad Labem – Praha;

- modernizaci 58 vozů 1. a 2. třídy pro vlaky EuroCity a InterCity, na vozy bude dosazen uzavřený systém WC, klimatizace a nový informační systém, dodávka v letech 2010 a 2011, počítá se s nimi v provozu vlaků z Prahy na Moravu do Olomouce, Ostravy nebo Brna a dále na Slovensko nebo do Rakouska;

- modernizaci 105 osobních vozů pro rychlíky, vlaky EuroCity a InterCity (současný typ Bmee, BDbmsee a BDbmrsee) zahrnující obnovu interiéru, uzavřený systém WC, klimatizaci a moderní informační systém, modernizace v letech 2011 až 2014, také tyto vozy zlepší kvalitu dálkových spojů hlavně mezi Prahou a moravskými městy, v mezinárodní dopravě budou jezdit především do Rakouska a na Slovensko;

- modernizaci 21 restauračních vozů WRm na komfortní vozy typu ARmpee s oddílem 1. třídy, klimatizaci a informačním systémem, bistrovozy budou v provozu především na dálkových spojích z Prahy na východ republiky a v mezinárodní dopravě budou jezdit především do Rakouska a na Slovensko;

Financování těchto projektů bude rozloženo do let 2010 až 2014 podle dodávek jednotlivých vozidel a bude kombinovat různé druhy zdrojů. Vedle vlastních prostředků společnosti získaných podnikatelskou činností půjde například o bankovní úvěry, prostředky získané z možných emisí dluhopisů, leasing nebo o prostředky získané z evropských fondů určených na modernizaci železničních vozidel.

16. 03. 2010 Krnovské opravy zmodernizují 66 vozů pro motorové spoje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5702/>)

Krnovské opravy a strojírný zmodernizují pro České dráhy celkem 66 přípojných čtyřnápravových osobních vozů pro motorové osobní vlaky a rychlíky (po rekonstrukci řada 054). Kontrakt v celkové hodnotě 837,54 milionu Kč získala společnost na základě otevřeného zadávacího řízení (veřejná soutěž). Prvních 24 vozů bude uvedeno do provozu ještě v letošním roce.

Projekt počítá s celkovou modernizací vozů. Z pohledu cestujícího se jedná především o nový interiér se sedačkami potaženými prodyšným textilním potahem. Novinkou jsou i moderní toalety s uzavřeným systémem, které je možné použít také při stání vlaku ve stanici. Na jedné straně vozu u nástupních dveří vznikne prostor upravený pro přepravu jízdních kol. Vozy budou vybaveny audiovizuálním informačním systémem. Novinkou jsou i představné tlačítka snadno ovládané nástupní dveře, které jsou za jízdy bezpečnostně zajištěné.

Vozy jsou určeny pro provoz rychlostí do 120 km/h a využívány budou hlavně na vedlejších rychlíkových tratích a na regionálních spojích. Po technické stránce budou umožňovat i provoz v soupravách s řídicími vozy. Cestující se s modernizovanými čtyřnápravovými vagóny pro motorové vlaky setkají například na Liberecku, ve východních Čechách na spojích mezi Trutnovem, Hradcem Králové a Doudleby nad Orlicí, ve spojích z Prahy do Turnova, v Plzeňském kraji na některých neelektrifikovaných tratích vycházejících z Plzně nebo v Jihomoravském kraji u spojů z Brna do Jihlavy nebo do Veselí nad Moravou. Celý projekt modernizace 66 vozů tohoto typu bude dokončen nejspíše v roce 2012.

16. 03. 2010 České dráhy zrevitalizují desítky rychlíkových vozů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5703/>)

Kvalita běžných rychlíkových spojů se už letos zlepší. České dráhy chtějí v roce 2010 do revitalizace investovat asi 100 milionů korun, což umožní vylepšení 70 až 120 vozů. Konečný počet bude závislý na rozsahu prací, kterými jednotlivé vozy projdou. S lepšími vozy se cestující setkají například na rychlících z Prahy přes Ústí nad Labem do Chebu, z Prahy přes Příbram do Českých Budějovic nebo z Olomouce přes Otrokovice a Břeclav do Brna. Revitalizace běžných rychlíkových souprav se zaměřuje především na zlepšení kultury cestování. Nejpatrnější změnou jsou nové textilní potahy

seadaček, které nahradily dosavadní červenou koženku. Ve voze jsou položeny také nové protiskluzové podlahové krytiny, opravou a přetěsněním prošla okna, vnitřní interiér vozů a byly dosazeny nové záclony. Kompletní revitalizaci prošly i umyvárny a WC.

V rámci připravované zakázky požádaly České dráhy o provedení pilotní ukázkové revitalizace sedm opravárenských společností. Na jejich základě a vyhodnocení bude připraveno zadávací řízení na sériové provedení revitalizací, která by měla proběhnout ještě v letošním roce.

Výhodou revitalizace je rychlé zlepšení kultury cestování a poměrně nízké náklady, které se pohybují podle rozsahu prací na jednotlivých vozech v řádu stovek tisíc až jednoho milionu korun. Přitom jde o základní stupeň zlepšení kvality cestování v dálkových spojích Českých drah, na které navazují projekty rozsáhlejší modernizace dalších typů vozů.

Již v roce 2009 prošlo revitalizací celkem 27 rychlíkových vozů, z toho 22 vozů 1. třídy, 3 vozy 2. třídy a dva kombinované vozy 2. třídy se zavazadlovým oddílem. S revitalizací běžných rychlíkových vozů se počítá i v příštím roce. Kromě tohoto základního stupně zlepšení kvality cestování připravují České dráhy také několik projektů kompletní modernizace expresních vagónů, která bude zahrnovat např. rozsáhlou modernizaci interiéru, dosazení uzavřeného WC a klimatizace.



17. 03. 2010 Zahájení stavebního řízení: Rekonstrukce koleje č. 1 v km 30,650 – 38,616 trati Brno hl. n. – Havlíčkův Brod

Zdroj: Drážní úřad (http://du-praha.cz/drurad/SDO_0081vyhlaska.pdf)

Účelem rekonstrukce koleje v uvedeném úseku je odstranění nevyhovujícího stavebně technického stavu železničního svršku, dvou mostů, nástupiště v zastávce D.Loučky, zabezpečení stability svahu zářezu v km 38,000 – 38,110, dále optimalizace geometrických parametrů koleje a zvýšení traťové rychlosti na 110 km/h. Realizací stavby se docílí zvýšení komfortu jízdy drážních vozidel, zvýšení bezpečnosti železničního provozu a kultury cestování při snížení nároků na údržbu a opravy.

17. 03. 2010 Jednokolejný provoz u Lovosic bude až do dubna

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/84186-jednokolejny-provoz-u-lovosic-bude-az-do-dubna/>)

Pouze po jedné koleji budou ještě skoro měsíc jezdit vlaky úsekem mezi Lovosicemi a Prackovicemi nad Labem, který leží na hlavní trati z Prahy do Ústí nad Labem a Drážďan. Vlaky tak budou nadále nabírat zpoždění – v případě rychlíků a expresních vlaků do deseti minut, regionální spoje i čtvrthodinové. Neprůjezdnou kolej poškodil minulý týden vykolejený nákladní vlak. Škoda je podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally větší, než se čekalo, a tak se celková doba uzavírky protáhne. SŽDC nyní počítá, že obnoví dvoukolejný provoz 10. dubna. Nehoda u Litoměřic se stala minulý úterý. Vykolejené vagony nákladního vlaku poškodily tři kilometry trati. Kromě kolejí a dvou výhybek poškodily i zabezpečovací a sdělovací zařízení a kabely. Pracovníci nyní podle mluvčího Hally pracují na odstraňování štěrku. "Budou se muset vyměnit pražce, trať podbit a nakonec znovu položit koleje," uvedl Hala. Celková škoda činí podle SŽDC 45 milionů korun, z toho 300 tisíc na vagonech a zbytek na kolejích a další drážní infrastruktuře.

17. 03. 2010 Na opravu pardubického nádraží nejsou peníze, přesto se změní

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/84216-na-opravu-pardubickeho-nadrazi-nejsou-penize-presto-se-zmeni/>)

Na rekonstrukci nádražní budovy v Pardubicích budou muset cestující ještě několik let počkat, nejsou na ni peníze. Přesto se vedení Pardubického kraje snaží, aby bylo prostředí, kterým denně projdou tisíce lidí, příjemnější. České dráhy například souhlasí s výměnou starých černobílých fotografií různých míst nejkrásnějšího Československa, které zdobí vnitřní obvod odbavovací haly. Místo nich by si měli cestující prohlížet nové snímky z Pardubic a Pardubického kraje. Z pardubického nádraží zmizí také internetová kavárna, kterou nahradí informační kiosky, které jsou například v Praze na hlavním nádraží. Cestujícím by měly sloužit nové informační panely o odjezdech vlaků a autobusů a rovněž mapy Pardubic i regionu. "Do budoucna bychom chtěli vytvořit integrovaný dopravní systém, jehož

podstatou je i železnice. Jestliže chceme, aby se cestující na nádraží cítili pěkně, musíme pro to něco udělat," řekl hejtman Radko Martínek.

Dlouhodobě kraj a město uvažují o úpravě prostoru před nádražím, kde by mohly zastavovat i dálkové a regionální autobusy. Dnes je možné z vlaku přímo přestoupit pouze do městského autobusu či trolejbusu. Především ale až ČD najdou dost peněz, měl by renovací projít plášť budovy a také velký hotel, který k nádraží náleží. Nádražní budova v Pardubicích vznikla ve 40. a 50. letech minulého století podle projektu funkcionalistického architekta Karla Řepy. Na počátku 21. století byla zrekonstruována tři ostrovní nástupiště, na samotnou budovu se ale nedostalo, ačkoli byla zařazena do projektu Živá nádraží.

18. 03. 2010 České dráhy dětem: „Přijďte na návštěvu do Prahy za 80 korun!“

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5724/>)

České dráhy připravily pro děti ze základních škol a dětských domovů nabídku levných výletů vlakem do Prahy. Odkudkoliv z České republiky je dopravce přiveze do hlavního města a zpátky domů za 80 korun na osobu. Nabídku mohou školy využít do konce května a následně pak od září. České dráhy navíc oslovily některá pražská muzea a Království železnic, kde školy dostanou oproti jízdence levnější vstupné. Muzeum hlavního města Prahy s Langweilovým modelem Prahy mohou děti navštívit dokonce zdarma. Nabídka nazvaná „Děti na výlet do Prahy“ je součástí Junior programu Českých drah.

Nabídku dopravce připravil po konzultaci s učiteli základních škol a dalšími odborníky tak, aby zapadala do rámcového vzdělávacího programu. „Učit se dá nejen ve školních lavicích, překážkou jsou ale obvykle peníze. Proto jsme chtěli školám vyjít vstříc a nabídnout jim volnou kapacitu našich spojů za velmi výhodné jízdné,“ vysvětluje ředitel Odboru produktů a obchodu ČD Aleš Ondrůj. „Pak už záleží na kreativitě pedagogů. Děti si mohou samy hledat informace na internetu, plánovat cestu, vybrat si místa, která chtějí vidět. Cestou se dozví řadu zajímavostí o historii hlavního města nebo geografii.“

České dráhy v těchto dnech obeslaly nabídkou s propagačním materiálem stovky škol v celé České republice. První dvě základní školy, Bratrství Čechů a Slováků z Bystřice pod Hostýnem a ZŠ a MŠ Ostrčilova z Ostravy, přijely na výlet do Prahy dnes ráno. Právě na tyto děti čekali osobně na pražském hlavním nádraží zástupci ČD a hlavního města Prahy. Projekt „Děti na výlet do Prahy“ tím oficiálně odstartoval.

S naší nabídkou školy získají

- Zdarma návštěvu Muzea hlavního města Prahy včetně Langweilova modelu Prahy. Vstup zdarma platí i pro pedagogický doprovod.
- Možnost navštívit unikátní a největší modelovou železnici v ČR v Království železnic na pražském Andělu za zvýhodněné vstupné. Pedagogický doprovod zdarma.
- Pohled na krásu stověžaté Prahy z Jindřišské věže, která je 65,7 m vysoká a jejíž historie sahá do 15. století. Zvýhodněné vstupné pro děti i pedagogický doprovod.
- Zvýhodněný vstup do Muzea hraček na Pražském hradě. Pedagogický doprovod zdarma.

Podmínky

- Platnost této akviziční nabídky je od 7. 3. 2010 do 31. 5. 2010 a následně pak od 1. 9. do 13. 12. 2010, jízdenka platí do 2. vozové třídy.
- Jízdenka platí v úterý, středu, čtvrtek, sobotu a neděli kalendářního týdne, v jiné dny pouze v případě, že jsou státem uznaným státním svátkem.
- Jízdenka je skupinová zpáteční a platí pro cestu po dané trase pro uvedený počet osob (dle věku) v uvedený den.
- Maximální velikost skupiny není omezena (jedna jízdenka platí současně pro max. 30 osob, ale jízdenek je možné mít několik).
- Minimální počet cestujících je 10, z čehož dva mohou být starší 15 let. Z každých dalších pěti osob může být jedna starší 15 let.

18. 03. 2010 IDS v Pardubickém kraji zorganizuje hradecká Oredo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/84324-ids-v-pardubickem-kraji-zorganizuje-hradecka-oredo/>)

Organizátorem integrované dopravy v Pardubickém kraji bude společnost Oredo. Ta se stará o dopravní systém i v sousedním Královéhradeckém kraji, který firmu zřídil. Oredo vyšla vítězně z výběrového řízení, nyní bude muset zlepšit funkčnost kritizovaného pardubického dopravního systému a dohlédnout na jeho další rozvoj.

Za své služby by mělo Oredo dostávat měsíčně několik set tisíc korun. Přesná částka bude souviset s úsporami, které integrace a sladění dopravy přinese. Pardubický hejtman Radko Martínek navíc doufá, že díky společnému organizátoru se podaří co nejvíce propojit integrované dopravní systémy obou východočeských krajů. "Firma bude pokrývat území obou krajů. Slibujeme si od toho optimalizaci obou dopravních systémů, protože v některých částech se překrývají nebo doplňují," uvedl Martínek.

"Oredo má optimalizovat dopravu tak, aby nekolidovaly autobusové a železniční spoje," doplnil hejtman. Podle Martíneka by měla být páteří IDS železnice s uzlovými místy v Pardubicích a České Třebové. Na vedlejších tratích, které odbočují z koridoru, bude kraj zvažovat zachování železniční dopravy. Za jeden kilometr, který ujede vlak, totiž kraj platí skoro trojnásobek než za autobus. Význam tak mají především vlaky, které jezdí oproti autobusům rychleji, nebo jimi jezdí tolik lidí, že by se do jednoho autobusu nevešli. "Budeme muset racionálně rozhodovat, kde se nám vyplatí, aby jezdily vlaky, a kde se vyplatí převést dopravu na autobusy," řekl hejtman.

Oredo se také bude muset zabývat dalším rozšiřováním krajského integrovaného dopravního systému, který funguje od února 2008. Do konce letošního roku by totiž měl obsáhnout celé území regionu. Zatím je možné cestovat v rámci IDS pouze na Pardubicku a Chrudimsku, Orlickoústecko a Svitavsko na zapojení čekají. Zároveň bude nutné upravit tarifní politiku tak, aby bylo možné používat společné jízdenky jako v jiných krajích. Zatím je možné systém využít pouze s čipovou časovou jízdenkou, která platí na konkrétní trasu.

Lidé v některých oblastech si také stěžují na nedostatek či absenci spojů a jejich malou návaznost. V regionu například existují desítky obcí, kam večer a o víkendu veřejná doprava vůbec nejede.

19. 03. 2010 DB chtějí koupit dopravce Arriva

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/84407-db-chteji-koupit-dopravce-arriva/>)

Německé dráhy (DB) potvrdily spekulace, podle kterých chtějí koupit nadnárodní železniční a autobusovou dopravní společnost Arriva. DB by se tak zbavily konkurenta, který porazil německého národního dopravce v řadě výběrových řízení na regionálních tratích v řadě spolkových zemí. Německé dráhy ve svém stručném vyjádření uvedly, že probíhají jednání, ale zatím neučinily žádnou nabídku. V posledních měsících jde již o druhý pokus koupit Arrivu sídlící ve Spojeném království. Na počátku roku probíhala jednání o jejím spojení s francouzským dopravcem Keolis, který patří francouzskému státnímu železničnímu dopravci SNCF. Na počátku března ale jednání neúspěšně skončilo. "Koupě Arrivy může být zajímavá vzhledem k postupné deregulaci na trhu veřejné železniční dopravy v Evropě. Má silnou pozici na mnoha důležitých evropských trzích," upozornil analytik společnosti JP Morgan Edward Stanford.

Případný prodej Arrivy může mít vliv také na provoz v Česku. Kromě regionální autobusové dopravy jezdí jejich vlaky i na několika tratích. Moderní vozidla dceřiných společností Arrivy si v pohraničí pronajímají pro své spoje České dráhy i Viamont. Arriva sama prostřednictvím firmy Vogtlandbahn má podle výsledku loňské soutěže převzít provoz na železniční trati z Liberce do Zittau, který dnes zajišťují právě DB společně s Českými drahami. Německé dráhy by tak mohly získat významné místo na českém dopravním trhu.

19. 03. 2010 Orlickoústecké nádraží stále nikdo nechce, ČD ho prodají i za korunu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/84459-orlickoustecke-nadrazi-stale-nikdo-nechce-cd-ho-prodaji-i-za-korunu/>)

České dráhy významně snížily cenu, za kterou jsou ochotny prodat nádražní budovu v Ústí nad Orlicí. Zájemce dostane budovu, která má po rekonstrukci stanice ztratit svoji původní funkci, za jedinou korunu. Ani tak ale o nádraží nikdo nestojí. V minulosti přitom měla zájem Správa železniční dopravní cesty, obchod však neproběhl, protože dráhy tehdy chtěly za budovu miliony. Proti původnímu záměru historickou budovu zbourat se vzedmula vlna odporu, jejímž výsledkem je zatím nepravomocné

prohlášení nádraží za kulturní památku. Osudem stavby se naposled zabýval Senát, který doporučil najít objektu vhodné využití. Demolici nádražní budovy odmítlo v petici sedmáct tisíc lidí včetně známých osobností. Občanské sdružení, které bojuje za její záchranu, proto včera uvítalo podporu, které se mu dostalo od senátorů. Co ale se stavbou bude dál, není jasné. "Tři čtvrtě roku říkáme, že je potřeba, aby byla zrekonstruována v rámci modernizace trati. Přirozeným investorem je SŽDC," uvedl iniciátor petice za zachování nádražní budovy Martin Kadrman.

Železniční správa ale o chátrající objekt již nestojí. Po rekonstrukci celého nádraží totiž budou lidé k vlakům chodit jinudy. Smysluplné využití pro starou budovu nemají ani České dráhy. "České dráhy budovu nabídnou klidně za jednu korunu," řekl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Dráhy nabídly budovu městu Ústí nad Orlicí, Pardubickému kraji i samotnému občanskému sdružení Nádraží nedáme. Zájem však neměl nikdo z nich. "Kdyby tato budova stála v centru města, postavíme tam byty, postavíme tam obchodní centra. Byla by to nádherná věc. Je ale na periferii a nikdo nám tam nebude chodit," shrnul pohled města na možnost odkoupení nádraží starosta Richard Pešek.

Občanské sdružení navrhuje informační centrum, půjčovnu kol nebo hostel. Opravy by ovšem spolykaly nejméně padesát milionů. Další komplikací je paradoxně očekávané vyhlášení staniční budovy kulturní památkou. "Pokud by to byla kulturní památka, obnova by stála minimálně o třicet procent víc," podotkla Milada Valečková, vedoucí oddělení kultury a památkové péče na pardubickém krajském úřadu. Jak ven z patové situace, chce projednat občanské sdružení se Správou železniční dopravní cesty. Pokud se nedohodnou, bude se věcí zabývat město společně s krajem.

Klasicistní nádraží vzniklo v roce 1874 podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Budova na půdorysu H s kamennými římsami je postavená z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva.

23. 03. 2010 Víkendová změna času se dotkne osmnácti vlaků Českých drah na území ČR (28. března 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5736/>)

V noci ze soboty na neděli 27./28. března 2010 se ve 2:00 posunou hodinové ručičky o hodinu dopředu a začne platit letní čas. V tento okamžik bude v České republice na cestě celkem osmnáct dálkových vlaků, které se automaticky o hodinu „zpozdí“. Toto „zpoždění“ se České dráhy budou snažit minimalizovat. Cestující, kteří se chystají cestovat po změně času, by měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou v části trasy ve změněných časech. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože v tuto dobu žádné nejedou a na tratě vyrážejí již podle letního času. Všechny vlaky se úderem druhé ranní kvůli posunu času o chybějící hodinu „zpozdí“. Tam, kde to bude možné, zkrátí České dráhy pobytu nočních spojů ve stanicích a technické prostoje tak, aby do cíle spoje dojezly s menším než hodinovým „zpožděním“.

Změna času se dotkne následujících spojů a úseků:

- R 206 Mathias Braun Salcburk – Praha pojedou opožděn v celé trase na území Rakouska a ČR. Vlak čeká v Salcburku na příjezd vlaků s přímými vozy z Curychu a Záhřebu do Prahy. Pokud by zpoždění vlaku na odjezdu z Českých Budějovic mělo přesáhnout cca 20 minut, bude z Českých Budějovic (odj. 9:04) do Prahy vypravena náhradní souprava.
- R 400 Silesia Krakov – Praha v úseku Bohumín – Praha hl.n.
- R 401 Silesia Praha – Krakov v úseku Ostrava-Svinov – Kraków Gl.
- R 406 Chopin Vídeň – Varšava v úseku Bohumín – Warszawa Wschodnia
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň v úseku Bohumín – Břeclav – Wien Westbahnhof
- R 408 Vltava Moskva – Praha v úseku Olomouc hl.n. – Praha hl.n.
- R 409 Vltava Praha – Moskva v úseku Ostrava-Svinov – Moskva Belorusskaja
- EN 424 Slovakia Košice – Praha v úseku Olomouc hl.n. – Praha hl.n.
- R 440 Excelsior Košice – Cheb v úseku Pardubice hl.n. – Cheb. Přímé vozy do Plzně pojedou z Prahy hl.n. mimořádně o hodinu později na rychlíku R 350 v 5:04 (SELČ).
- R 441 Excelsior Cheb – Košice v úseku Česká Třebová – Český Těšín – Košice
- R 442 Šírava Humenné – Praha v úseku Čadca – Praha hl.n.
- R 443 Šírava Praha – Humenné v úseku Český Těšín – Košice

- EN 457 Phoenix Berlín – Praha (s přímými vozy z Amsterdamu) jede opožděn v celém úseku Berlin Ostbahnhof – Praha hl.n.
 - EN 459 Canopus Curych – Praha v úseku Erfurt Hbf – Dresden Hbf – Praha hl.n.
 - R 470 Amicus Břeclav – Praha v celém úseku Břeclav – Praha hl.n. (vlak veze přímé vozy z Vídně a Budapešti do Prahy).
 - R 471 Amicus Praha – Břeclav v úseku Brno hl.n. – Břeclav
 - EN 476 Metropol Budapešť – Praha – Berlín v úseku Praha hl.n. – Berlin Hbf
 - EN 477 Metropol Berlín – Praha – Budapešť v úseku Brno hl.n. – Budapest-Keleti pu
- Následující vlaky, které začínají v České republice, budou vlivem změny času opožděny na území sousedních států:

- R 207 Mathias Braun Praha – Salcburk (s přímými vozy do Curychu): změna času postihne přímé vozy Praha – Curych mimo území ČR.
- EN 425 Slovakia Praha – Košice bude opožděn na území Slovenska
- EN 456 Phoenix Praha – Berlín (s přímými vozy do Amsterdamu) jede na území ČR beze změn, opožděn pojedje až na území Německa a Nizozemska.

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

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

Aktuální poloha vlaku

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

23. 03. 2010 Na výlet kamkoliv v ČR s velikonoční síťovou jízdenkou ČD Net Lidl – v prodeji jen 10 000 kusů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5751/>)

Na Velikonoční neděli 4. dubna můžete vyrazit na výlet kamkoliv po České republice se síťovou jízdenkou ČD Net Lidl za 149 korun. Jízdenek bude tentokrát jen 10 000 a řetězec Lidl je bude prodávat pouze 1., 2. a 3. dubna 2010. U pokladny dostane zákazník poukázku s účtenkou a informační leták. Poukázku si zákazník vymění u pokladen ČD nebo u vlakového personálu za jízdenku ČD Net a může na ni v neděli 4. dubna cestovat všemi vlaky Českých drah kamkoliv po celé zemi. S jízdenkou ČD Net lze vyrazit za 149 korun například z Ostravy do Prahy a zpět (cena obyčejné zpáteční jízdenky 787 Kč), nebo si udělat výlet z Prahy do ZOO v Ústí na Labem (cena obyčejné zpáteční jízdenky 246 Kč). Stejný koncept už vyzkoušely České dráhy loni, kdy obchodní řetězec nabízel v prodejnách síťové jízdenky ČD Net Lidl na 28. října a ČD Net Lidl Vánoce 2009. Na oba termíny se prodalo cca 28 tisíc jízdenek. Spolupráce letos pokračuje například prodejem jízdenek mezi Prahou a Brnem za 179 korun nebo právě síťových jízdenek ČD Net Lidl na Velikonoce. „Naším cílem je přepravit v roce 2010 na jízdenky prodané prostřednictvím prodejen LIDL nejméně 100 tisíc zákazníků,“ doplňuje ředitel produktů a obchodu Aleš Ondrůj.

ČD Net Lidl – celodenní síťová jízdenka

- stojí 149 korun
- je v prodeji pouze na pokladnách Lidl ČR od 1. do 3. dubna 2010
- poukázek je omezený počet – 10 000 kusů
- poukázku lze vyměnit za jízdenku ČD Net, která platí v neděli 4. dubna 2010
- s jízdenkou lze cestovat 2. třídou všech kategorií vlaků po celé ČR, u spojů SC Pendolino jen s povinnou rezervací
- poukázku z Lidlu zákazník následně vymění za jízdenku na pokladně ČD nebo přímo ve vlaku.

23. 03. 2010 Nádraží v Ústí nad Orlicí bude na třetí pokus kulturní památkou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/84802-nadrazi-v-usti-nad-orlici-bude-na-treti-pokus-kulturni-pamatkou/>)

Budova nádraží v Ústí nad Orlicí bude opět kulturní památkou. K jejímu vyhlášení se chystá již potřetí ministerstvo kultury, řekl jeho mluvčí Jan Cieslar. O zařazení chátrající stavby mezi památky usiluje občanské sdružení Nádraží nedáme a také Pardubický kraj. Naopak město Ústí nad Orlicí podobně jako České dráhy, kterým budova patří, ji chtěly zbourat. Dražím se navíc stále nedaří najít nikoho, kdo by stál o budovu, která po rekonstrukci ústecké stanice nebude potřeba. Ministerstvo kultury vyhovělo žádosti občanského sdružení již loni v květnu. České dráhy ale podaly tzv. rozklad proti zařazení ústeckého nádraží na seznam kulturních památek. Ministerstvo ovšem prohlásilo budovu památkou loni v září znovu. I tehdy dráhy rozhodnutí napadly. "Ministr na doporučení rozkladové komise rozhodl o obnovení řízení. S kladným závěrem komise se musí ještě seznámit České dráhy, poté bude vydáno konečné rozhodnutí, zhruba v polovině dubna," uvedl Cieslar. Proti prohlášení kulturní památkou by se vlastník budovy mohl ještě bránit soudní cestou. Pokud z budovy skutečně bude památka, může být jeho případná rekonstrukce ještě dražší než dnes.

24. 03. 2010 U Mníšku se málem srazily dva vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/84860-u-mnisku-se-malem-srazily-dva-vlakly/>)

Dva vlaky proti sobě vyjely dnes ráno na jednokolejné železniční trati mezi Mníškem pod Brdy a Dobříší. Nákladní vlak, který měl zastavit v Mníšku, totiž stanicí pouze projel. Výpravčímu se však pomocí vysílaček podařilo střetu zabránit. Podle policejní mluvčí Štěpánky Zatloukalové hrozí strojvedoucímu nákladního vlaku až pětileté vězení. "Výpravčí v Mníšku si našťestí všiml, že nákladní vlak ve stanici nezastavil a rychle kontaktoval oba strojvedoucí. Vlaky tak zastavily v bezpečné vzdálenosti od sebe," podotkla mluvčí. Strojvedoucí nákladního vlaku je nyní vyslýchán, policisté mu pravděpodobně sdělí obvinění z obecného ohrožení při výkonu zaměstnání z nedbalosti. Za to mu hrozí vězení na půl roku až pět let. Ani jeden ze strojvedoucích neměl podle mluvčí v krvi alkohol. Trať mezi Mníškem a Dobříší byla zhruba tři hodiny uzavřená. Během výluky jezdily v úseku mezi Dobříší a Mníškem pod Brdy náhradní autobusy.

24. 03. 2010 Vlak vykolejil, vagony projely domem a skončily v moři (Oslo)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zpravy/nehody/clanek.phtml?id=664195>)

Dnešní vlaková nehoda v Norsku si vyžádala nejméně tři mrtvé a další tři lidé utrpěli vážná zranění. Podle britské stanice BBC vykolejil nákladní vlak ve vysoké rychlosti na okraji norské metropole Oslo. Uvolněných šestnáct vagonů projelo budovou patřící k místní rafinerii, která se následně zřítila. Některé z vagonů pak spadly do moře. Na místě nehody zasahovaly záchranné vrtulníky, sanitky i čluny. Záchranáři stále pátrají, zda v troskách neleží ještě další lidé. Podle očitých svědků jel vlak rychlostí kolem 100 kilometrů za hodinu.

24. 03. 2010 ČD mají celou sérii řídicích vozů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/84931-cd-maji-celou-serii-ridicich-vozu/>)

České dráhy převzaly od šumperského výrobce Pars poslední řídicí vůz z loňské sedmnáctikusové zakázky. Vagony, z nichž může strojvedoucí dálkově ovládat lokomotivu nebo motorový vůz, vznikly z přebytečných poštovních vozů jako první svého druhu v Česku. Dráhy za jejich druhou sérii zaplatily 360 milionů korun. Poslední dodaný vagon ze zakázky dostane olomoucké depo, s dalšími se mohou cestující setkat například na motorových rychlících Praha – Rakovník nebo Kolín – Rumburk. Řídicí vozy, které byly dříve označovány jako řada 954, jsou určeny do souprav s velkými motorovými vozy. Mají oddíl první i druhé třídy. Nejsou sice nízkopodlažní, ale mají velké dvoukřídle dveře, zvedací plošinu a prostor, kde mohou cestovat lidé na vozíku nebo tam cestující mohou odstavit kočárek či jízdní kolo. Dráhy mají celkem 34 řídicích vozů tohoto typu, část z nich ovšem nemá oddíl první třídy. V rekonstruování starších vagonů ČD na řídicí vozy šumperský Pars pokračuje. Další série ovšem má být určena ke klasickým soupravám rychlíkových vagonů s lokomotivou.

25. 03. 2010 Propouštění na železnici se prodraňuje, vládní odchodné nestačí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/85076-propousteni-na-zeleznici-se-prodrazuje-vladni-odchodne-nestaci/>)

Propouštění na železnici se státu oproti očekávání zřejmě prodraží. Peníze ve vládou schváleném sociálním programu pro železničáře jsou vyčerpány, na odchodné všem propouštěným však chybí jen letos zhruba 120 milionů korun. Ministr dopravy Gustav Slamečka chce proto požádat vládu o peníze z vládní rozpočtové rezervy. Ve střehu jsou také odbory, které se obávají o osud propouštěných zaměstnanců. Vládní sociální program se týká třech organizací, Správy železniční dopravní cesty, Českých drah a ČD Cargo. Před třemi lety vláda vložila do programu na léta 2008 až 2010 celkem 684 milionů korun, tehdy se přitom počítalo s propuštěním 3 910 lidí. To znamená, že jeden odcházející zaměstnanec by si odnesl v průměru 175 tisíc korun. Aktuální čísla ale vypadají jinak. Počet propuštěných v uvedeném období je 4 150 a potřebné prostředky na jejich vyplacení odhaduje ministerstvo dopravy na 782 milionů korun. Průměrná částka na jednoho propuštěného železničáře se tak zvýšila na 188 tisíc korun.

Ministerstvo dopravy: Vyšší potřeba peněz je pochopitelná

"Jsme toho názoru, že vzhledem k růstu průměrných mezd a dalším inflačním aspektům je navýšení prostředků na jednoho uvolněného pracovníka ve výši 0,8 procenta v plné míře akceptovatelné," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Před třemi lety přitom ministerstvo počítalo s tím, že se schválený program zřejmě nevyčerpá.

Kde vzít další peníze?

Ministr Slamečka plánuje získat peníze z vládní rozpočtové rezervy, necelou polovinu chybějících prostředků má v resortním rozpočtu. Ministerstvo dopravy se přitom odvolává na skutečnost, že v minulých obdobích se prostředky nečerpaly v plné výši. V roce 2008 se nevyčerpalo zhruba 80 milionů korun, od loňska jsou však výdaje vyšší než očekávané. Vývoj pozorně sledují odbory, které na tvorbě sociálního programu spolupracovaly. "Samozřejmě nás to straší, my už jsme to urgovali v rozpočtovém výboru," informoval předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Odboráři prý chtějí pouze peníze, které se uspořily v minulých letech.

Takzvaný Doprovodný sociální program schválila vláda poprvé koncem 90. let minulého století v souvislosti s přeměnou tehdejší státní organizace České dráhy. Program se týká vybraných osob, jejichž odchod souvisí s transformací. Podmínkou pro vyplacení peněz je také například určitý počet odpracovaných let na železnici. Politici schválení programu zdůvodňovali úzkou specializací železničářů, která jim ztěžuje další pracovní uplatnění.

26. 03. 2010 Evropská komise schválila dotaci stavby modernizace trati Veselí nad Lužnicí – Tábor, I. část, Doubí u Tábora – Tábor

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

Jedná se v pořadí již o třetí schválený velký projekt (nad 50 mil. Eur) právě v oblasti modernizace železniční infrastruktury České republiky. Prvními dvěma loni v prosinci schválenými projekty byly stavby „Optimalizace trati Benešov – Strančice“ a „Elektrizace trati Letohrad – Lichkov“. Projekty jsou spolufinancovány v rámci Operačního programu Doprava prostřednictvím Fondu soudržnosti. Zbývající část je spolufinancována z národních zdrojů prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Schválení již třetí železniční stavby je dokladem snahy Evropské unie zvýšit konkurenceschopnost železnice vůči ostatním způsobům dopravy.

Více o stavbě "Modernizace trati Veselí nad Lužnicí - Tábor, 1. část, úsek Doubí u Tábora - Tábor":

Jedná se o téměř 12 km dlouhý úsek, který je součástí IV. národního tranzitního železničního koridoru. Nejvýznamnější je zdvoukolejnění celého úseku. Zvýšena je také traťová rychlost – vlaky mohou projíždět až 160 km/h. Obnovy se dočkaly také železniční stanice Planá nad Lužnicí a Tábor i zastávka Sezimovo Ústí. Cestující mají k dispozici pohodlné a bezbariérové přístupy k vlakům – vznikla nová ostrovní nástupiště. V rámci modernizace úseku také vyrostla zcela nová zastávka s názvem „Tábor - Čápův Dvůr“ v km 79,208 s dvěma 140 m dlouhými nástupišti. Začátek stavby je v km 71,700 a konec v km 83,470, stavební délka je tedy 11,770 km. Modernizací bylo dosaženo traťové rychlosti pro klasické soupravy až 110, pro soupravy s naklápěcími skříněmi až 160 km/h, prostorové průchodnosti UIC GC a traťové třídy zatížení D4 UIC. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Schválená výše příspěvku z Fondu soudržnosti Operačního programu Doprava je 1,89 mld. Další podrobnosti naleznete na www.szdc.cz nebo www.opd.cz.

26. 03. 2010 Od Velkého pátku vlakem Wander-Express Bohemica do Litoměřic

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5789/>)

Vlak Wander-Express Bohemica bude ve spolupráci s Českými drahami v době od 2. dubna do 31. října o víkendech a o saských svátcích jezdit z Drážďan do českého královského města Litoměřice. Tím bude spoj mezi Drážďany a Děčínem, který existuje od roku 2004, veden podstatně dál. „S prodloužením trasy Wander-Express Bohemica až do Litoměřic se naši cestující dostanou do dalších četných turistických cílů v Českém Švýcarsku, resp. v Českém Středohoří,“ informuje Klaus-Dieter Martini, mluvčí dopravního podniku Jihovýchodní Sasko společnosti DB Regio Südost.

Vlak vyjíždí vždy v 8.25 hodin ze 4. nástupiště hlavního nádraží v Drážďanech, v 10.20 hodin přijíždí do stanice Litoměřice město. Zpáteční vlak odsud odjíždí v 15.07 hodin a na hlavní nádraží hlavního města Saska dorazí v 17.05 hodin. Regionální expres (RE) staví na cestě tam i zpět ve stanicích Dresden-Strehlen, Dresden-Dobritz, Dresden-Niedersedlitz, Heidenau, Pirna, Bad Schandau, Schöna, Dolní Žleb, Děčín hl.n., Ústí nad Labem hl.n., Ústí nad Labem západ, Ústí nad Labem-Střekov, Sebusín a Velké Žernoseky. Cestující tak mohou podniknout rozsáhlé pěší túry a výlety, aniž by na zpáteční cestě museli nastoupit do vlaku na stejném nádraží, na kterém vystoupili.

Pro Wander-Express Bohemica byla vydána zvláštní brožura, která na dvanácti stranách popisuje turistické trasy a výletní cíle. Podle podmínek, které platí pro užívání paušálních jízdenek Länder-Ticket společnosti Deutsche Bahn, byla pro německo-českou dopravu zavedena jízdenka Sachsen-Böhmen-Ticket a Sachsen-Böhmen-Ticket Single. Obě nabídky platí ve vlacích regionální dopravy společnosti Deutsche Bahn (S, RB, RE, IRE), ve vlacích společnosti Vogtlandbahn (VGB) jakož i v rychlicích (R), spěšných vlacích (Sp) a osobních vlacích (Os) Českých drah a stojí 32 resp. 21 EUR. Uvedené ceny platí při koupi jízdenek v automatech DB. Při koupi v zákaznických centrech DB nebo v agenturách DB stojí cestovní lístek o 2 EUR víc. Pro přepravu jízdních kol je nutno zakoupit příslušnou jízdenku regionální dopravy DB v ceně 4,50 EUR za kolo, přeprava je možná pouze za předpokladu dostatku místa. Další informace najdete na internetových stránkách www.bahn.de/sachsen.

Systém integrované dopravy Horní Polabí (VVO) nabízí pro cesty do České republiky takzvaný Elbe-Labe-Ticket, a to jako celodenní jízdenku pro jednu osobu (15 EUR), jako jízdenku pro malé skupiny do pěti osob (28 EUR) a jako celodenní jízdenku pro jízdní kolo (4 EUR). Jízdenky platí mj. ve vlacích v Ústeckém kraji, v městské hromadné dopravě v Děčíně a Ústí nad Labem a v autobusech regionální dopravy Děčín, Ústí nad Labem a Litoměřice. Další informace najdete na internetových stránkách www.vvvo-online.de.

26. 03. 2010 Německé dráhy shánějí nové dieselové lokomotivy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/85162-nemecke-drahy-shaneji-nove-dieselove-lokomotivy/>)

Německé dráhy (DB) chtějí pořídit 200 nových dieselových lokomotiv pro své dceřiné společnosti DB Regio, která zajišťuje regionální dopravu, a DB Schenker, která se zabývá nákladní dopravou. Dopravce se poohlíží po strojích, které jsou schváleny k provozu nejenom v Německu, ale také v sousedních státech a v Itálii. Z německých kolejí by tak postupně měly zmizet stroje staré desítky let. Nové dieselové lokomotivy mají podle požadavků DB dosahovat až 140kilometrové rychlosti, nemělo by jim činit problém vodit šestivozové vlaky o hmotnosti přes 300 tun a mají být dálkově ovladatelné z řídicího vozu. Stroje, které by mohly splnit požadované parametry, vyrábí většina velkých lokomotiv. Alstom má ve své nabídce typ Prima, Bombardier lokomotivu Traxx, Siemens prodává stroje Eurorunner a Stadler. Největší německý železniční dopravce zatím používá na neelektrizovaných tratích lokomotivy, které zdědil po svých předchůdcích – západoněmeckých Spolkových drahách a východoněmeckých Říšských drahách. Většina z nich vznikla v 60. a 70. letech minulého století.

27. 03. 2010 Salonní vůz následníka trůnu se chystá do Holandska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/85058-salonne-vuz-naslednika-trunu-se-chysta-do-holandska/>)

Salonní vůz následníka trůnu Františka Ferdinanda d'Este, který nyní patří Národnímu technickému muzeu, vypadá jako nový. Desítky odborníků z krnovského Olpasu ho posledního půl roku pečlivě

opravovaly, aby si ho mohli dnes převzít zástupci muzea a připravit ho k cestě do Holandska na setkání královských salonních vagonů. Letos na podzim si ho budou moci prohlédnout i návštěvníci technického muzea v Praze, které se otevře po čtyřleté rekonstrukci. Na obnově vozu, s nímž se setkávaly generace návštěvníků slavné dopravní haly technického muzea na pražské Letné, se podílelo asi třicet odborníků různých profesí. Protože se jedná o technickou památku, nebyla rekonstrukce jednoduchá. "Nemohli jsme svařovat, nemohli jsme řezat, protože to jsou věci, které by nějakým způsobem mohli narušit kostru tohoto vozu," uvedl jednatel společnosti Olpas Moravia Krnov Jaromír Foltýn.



Salonní vůz pro následníka rakouského trůnu vyrobila smíchovská vagonka Ringhoffer v roce 1909. František Ferdinand d'Este jím tak jezdil pět let do své smrti. Později ho využívali i zástupci nově vzniklého Československa, jezdil jím třeba ministr zahraničí Edvard Beneš, později i protektorátní prezident Emil Hácha. Do sbírek Národního technického muzea přibyl v roce 1971. K vidění bude salonní vagon při slavnostním otevření zrekonstruované budovy letos na podzim. Ještě předtím ale bude vůz k vidění na výstavě dvanácti salonních královských vozů z celé Evropy v železničním muzeu v holandském Utrechtu. Vagon Františka Ferdinanda d'Este tam bude jako jediný reprezentovat Habsburky. Na cestu z Krnova se vydá na konci příštího týdne, kdy přejede z Krnova do Olomouce. Odtud pak bude pokračovat jako součást vlaku českých drah až do Utrechtu.

28. 03. 2010 České Budějovice odmítají stavbu koridoru kvůli blokové dotaci

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/85294-ceske-budejovice-odmitaji-stavbu-koridoru-kvuli-blokovane-dotaci/>)

Českobudějovická radnice odmítá povolit multimiliardovou výstavbu státní zakázky severojižního železničního koridoru na území města, dokud stát neuvolní zablokovanou dotaci na stavbu silničního úseku. Potřebná dvousetmiliardová dotace patří mezi necelé čtyři miliardy korun z takzvané páté výzvy ROP, kvůli které policie stíhá tři lidi. Osud zablokovaných projektů mají nyní v rukou kriminalisté a ministerstvo financí. "Já si nedovedu představit, že v případě její nerealizace by město České Budějovice mohlo udělit souhlas s realizací jiných projektů, například s výstavbou 4. tranzitního železničního koridoru," řekl ČT českobudějovický primátor Juraj Thoma (ODS). Podle náměstka hejtmána Jihočeského kraje Martina Kuby (ODS) "České Budějovice nemohou tuto stavbu pustit".

Proti tomu se ale bouří správa železnic, která již má podepsané smlouvy a stanovené termíny. Do důležitého koridoru dosud investovala několik miliard. "Bylo by teď opravdu pošetilé se domnívat, že je správné zastavit takovou stavbu. Jsme vázáni i vůči Evropské unii," reaguje na postup města mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Představitelé města i kraje přiznávají, že se v tomto případě při vyjednávání dostávají skutečně na hranu. Na druhou stranu v supervolebním roce jednoduše odmítají připustit další zhoršení, už tak poměrně špatné, dopravní situace ve městě. Ministerstvo financí ale zatím nehodlá ustoupit. "Nastalá situace nás samozřejmě netěší, ale vzhledem k tomu, že se prošetřuje celá 5. výzva, není možné žádný jednotlivý projekt vyjmout," konstatovala mluvčí Zuzana Chocholová.

29. 03. 2010 Alstom odstranil problémy s brzdami, vlaky pro DB dodá se zpožděním (Lirex 2)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/85326-alstom-odstranil-problemy-s-brzdami-vlaky-pro-db-doda-se-zpozdenim/>)

S mnohaměsíčním zpožděním získal výrobce vlaků Alstom schválení německého Spolkového drážního úřadu pro část svých souprav Coradia Continental. Jednotky, které chtěly Německé dráhy (DB) provozovat již od loňského prosince na regionálních spojích z Mnichova do Pasova a z Norimberku do Würzburgu, nyní má dopravce k dispozici. Postupně je bude nasazovat do provozu tak, aby k červnové změně jízdního řádu všechny jezdily, jak mají. Drážní úřad nechtěl schválit elektrické jednotky Coradia Continental k provozu kvůli problémům s brzdovými válci. Série 24 souprav sice byla vyrobena včas, ale Alstom musel všechny vlaky upravit tak, aby vyhovely požadavkům úřadu. První série souprav Coradia Continental (též známé jako Lirex 2), kterou problémy s brzdovými válci nepostihly, již jezdí na lince z Mnichova do Augsburgu. I její dodávka ale měla zpoždění. Jednotky Coradia Continental objednaly DB v třívozovém, čtyřvozovém a pětivozovém provedení. Cestovat jimi může 230 až 290 cestujících druhé i první třídy. Vlaky dosahují až 160kilometrové rychlosti.

29. 03. 2010 První letošní cyklovlak na Okoř vyjede již tuto sobotu (3. dubna 2010)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5799/>)

Týden po začátku astronomického jara 27. března 2010 opět vyjede na svou trasu Praha Masarykovo nádraží – Hostivice – Podlešín – Slaný tradiční cyklovlak s obchodním názvem „Cykloturistika“. Vlak, složený z motorového vozu a přívěsného vozu umožňujícího přepravu většího počtu jízdních kol, bude v provozu vždy o víkendech a svátcích do 31. října 2010 v rozsahu dvou párů spojů. Pro přepravu cyklistů je přednostně určen vždy druhý vůz vlaku, který je vybaven speciálními prostory pro přepravu jízdních kol a je v něm snížen počet míst k sezení.

V jízdním řádu cyklovlaku došlo oproti loňskému roku k minimálním změnám, odjezdy jsou stanoveny na 9:10 a 13:41 z Masarykova nádraží ve směru do Slaného a na 11:31 a 17:30 ze Slaného ve směru do Prahy Masarykova nádraží. „V cyklovlaku platí mimo tarifu ČD také tarif Pražské integrované dopravy. Je tak možné kombinovat jízdné Českých drah například s pražskou tramvajenkou a tím využít výhody integrovaného tarifu,“ vysvětluje Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID. Jednotlivé jízdenky PID lze však použít pouze pro cesty z Prahy Masarykova nádraží do Hostivice, dále platí pouze jízdné ČD nebo předplatní jízdenky PID (do železniční stanice Podlešín). Cena přepravy jízdního kola jako spoluzavazadla je dle tarifu ČD 25 Kč za každý vlak nebo 50 Kč na celý den pro cesty více vlaků.

„V loňském roce využilo cyklovlak na Okoř a do Slaného celkem 5 700 cestujících, kteří přepravili téměř 700 kol. Od roku 2007, kdy vlak poprvé vyjel po nově opravené trati z Jenče do Středokluk, přepravil už více než sedmáct tisíc cestujících a více než dva tisíce jízdních kol. Tradičně nejvyužívanější je ranní spoj, který vyráží z Prahy Masarykova nádraží po deváté hodině. Ten loni přepravil 40 % cestujících, kteří využili cyklovlaky k cestě do oblasti Okoře,“ říká Alois Kašpar, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD pro Prahu a Středočeský kraj. Také v letošním roce bude v letních měsících cestování cyklovlakem ovlivněno výstavbou automobilového Městského okruhu. Předpokládá se, že v tomto období se skuteční nepřetržitá výluka traťové koleje mezi stanicí Praha Masarykovo nádraží a zastávkou Praha-Gymnasijní. Z tohoto důvodu pojedou ranní spoj z Prahy hlavního nádraží, další spoje pojedou, resp. budou ukončeny ze/ve stanici Praha-Zličín. Podvečerní spoj pojedou opět na hlavní nádraží. Konkrétní informace o termínu výluky a s ní souvisejících opatření budou včas zveřejněny na webových stránkách ROPID a Českých drah.

„Cílem cyklovlaku je přiblížit pěším a cykloturistům atraktivní cíle jako je zřícenina hradu Okoř, rotunda sv. Petra a Pavla v Budči, rodiště Oty Pavla v Buštěhradu nebo údolí Zákolanského potoka. Pro Pražany je to jedinečný tip na výlet po okolí hlavního města,“ zdůrazňuje smysl cyklovlaku radní hlavního města Prahy pro životní prostředí Vladislav Mareček. Cyklovlak navíc pomáhá cyklistům překonat značný výškový rozdíl a také bariéru v podobě výstavby tunelového komplexu Blanka v Praze 6.

Tipy na výlet pomocí cyklovlaku

- ze železniční zastávky Hostouň u Prahy: po cyklotrase č. 0101 – Hřebeč – cyklotrasa č. 0018 a 0017 – polookruh severně a východně kolem Kladna, dále Skanzen Mayrau – Třebichovice, Hrdlív – Netovice – Slaný předměstí (délka trasy cca 28 km)
- ze železniční zastávky Dobrovíz: po cyklotrase č. 0081 a 0079 – Středokluky, dále Běloky – Makotřasy – Lidice – cyklotrasa č. 0018 – Buštěhrad – Čičovice – Okoř (délka trasy cca 15 km)
- ze železniční stanice Středokluky: po cyklotrase č. 0079 – Černovičky – Čičovický Kamýk – Malé Čičovice – Okoř (délka trasy cca 7 km)
- ze železniční zastávky Tuchoměřice: po cyklotrase č. 0078 – Malé Čičovice – Okoř (délka trasy cca 6 km)
- ze železniční stanice Noutonice: po cyklotrase č. 0080 – Okoř (délka trasy cca 3 km)
- ze železniční zastávky Zákolany: po cyklotrase č. 0077 – rotunda sv. Petra a Pavla v Budči – údolím Zákolanského potoka, buď do Kralup nad Vltavou (délka trasy cca 10 km) nebo na Okoř (délka trasy cca 6 km)
- ze železniční zastávky Koleč: do Blevic – Olovnice – Nelahozeves – cyklotrasa č. 2 – Veltrusy – Kralupy nad Vltavou (délka trasy cca 23 km)
- ze železniční stanice Podlešín: údolím Knovízského potoka do Kralup nad Vltavou (délka trasy cca 14 km)

- ze železniční stanice Slaný: do Přelíce – Šternberk – vojenský skanzen Smečno – Libušín – cyklotrasa č. 0017 – polookruh jižně a západně kolem Kladna – Kamenné Žehrovice – Kladno (délka trasy cca 25 km)

- ze železniční stanice Slaný: do Dolína – Hobšovice – Nabdín – Velvary – Sazená – Nové Ouholice (délka trasy cca 25 km)

29. 03. 2010 České dráhy zmodernizují expresní vagóny, dostanou klimatizaci a nové záchody

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5800/>)

České dráhy zahajují modernizaci osobních vagónů pro dálkovou dopravu. První letošní výběrové řízení má za cíl určit dodavatele modernizace 58 vozů 1. a 2. třídy pro vlaky EuroCity a InterCity. Vozy získají při modernizaci například klimatizaci, zcela nové toalety s uzavřeným systémem nebo moderní elektronický informační systém. První modernizované vozy by měly být v provozu v zimě 2010/2011.

Do modernizace jsou zahrnuty oddílové i velkoprostorové vozy 1. i 2. třídy typů Aee, Apee, Bee a Bpee, které České dráhy nyní využívají ve vlacích EuroCity a InterCity z Prahy do Vídně, do Bratislavy, do Žiliny, do Břeclavi a Brna nebo do Bohumína a mezi Bohumínem a Břeclaví. Rozsah modernizace popisuje náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek: „Vedle klimatizace a dosazení nových toalet s uzavřeným systémem projde omlazovací kúrou také interiér vozů, který bude nově laděn ve firemních barvách Českých drah. Dosazen bude elektronický audiovizuální informační systém, který bude cestující informovat o trase vlaku a nejbližších zastávkách. To usnadní orientaci našim zákazníkům hlavně v případě tras, které osobně neznají a nebo v nočních hodinách. Ve vozech 2. třídy budou instalovány elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, hlavně přenosných PC. Modernizaci si vyžádají i některé technologické celky, což cestující na první pohled nepoznají. Půjde například o dosazení nového výkonnějšího centrálního zdroje energie, který je nezbytný pro kvalitní činnost klimatizace i napájení elektrických zásuvek.“

Předpokládaná cena modernizace je 900 milionů Kč. Financování bude zajištěno zpětným leasingem. Všechny 58 vozů má být modernizováno do 18 měsíců od podepsání kontraktu, tedy přibližně do konce roku 2011. První z modernizovaných vozů mají být nasazeny do provozu již v zimě 2010/2011. České dráhy v letošním roce připravují i další zadávací řízení (soutěže) na modernizaci ostatních typů vozů pro vlaky EuroCity a InterCity i na revitalizaci vagónů pro běžné rychlíky. Těch by v první fázi ještě v letošním roce mohlo být vylepšeno od 80 do 120 kusů. Zadávací řízení bude vyhlášeno v nejbližších měsících.

29. 03. 2010 ČD zmodernizují lokomotivy „brejlovec“, budou úspornější a šetrnější k životnímu prostředí

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5801/>)

Modernizace vozidel Českých drah se dotkne také motorových lokomotiv. České dráhy vypisují veřejnou zakázku na modernizaci 19 motorových lokomotiv řady 750, které jsou známé pod přezdívkou „brejlovec“. Obdobný typ modernizované lokomotivy úspěšně využívá řada dalších dopravců v České republice, např. ČD Cargo nebo OKD Doprava, ale také dopravci v Itálii.

V rámci obnovy vozidlového parku Českých drah je třeba zajistit také omlazení motorových lokomotiv vyšších výkonů, jejichž průměrný věk je podle jednotlivých řad 30 až 40 let. S kompletní modernizací vozidel Českých drah a větším využíváním motorových vozů a jednotek, ale i s další elektrizací tratí v České republice, lze ovšem očekávat pokles významu velkých motorových lokomotiv. Proto se v současnosti jeví jako ekonomicky výhodná modernizace současných strojů řady 750 s přezdívkou „brejlovec“, před nákupem nových lokomotiv. Stejnou cestou modernizace šli i další dopravci v Česku, např. ČD Cargo nebo OKD Doprava a tento typ modernizovaných lokomotiv byl exportován i do Itálie.

„V rámci modernizace chceme dosadit především výkonnější, ale energeticky i na údržbu úspornější spalovací motor,“ říká k modernizaci lokomotiv ředitel odboru kolejových vozidel ČD Rostislav Novák a doplňuje další výhody: „Dojde také ke snížení emisí výfukových plynů a hladiny hluku. To jistě uvítají lidé bydlící v blízkosti železnice. Celkově bude modernizovaná lokomotiva provozně úspornější než současné provedení.“ Podle Nováka umožní modernizace „brejlovců“ vyřadit nejstarší velké motorové lokomotivy řady 749 s přezdívkou „zamračená“ nebo „bardotka“ a omezit provoz větších motorových

lokomotiv středních výkonů, např. řady 742, které mají před stanovištěm strojvedoucího kapotu a boční výhled z něj není pro provoz osobních souprav ideální.

Rostislav Novák předpokládá nasazení modernizovaných strojů v příštích letech: „Všech 19 lokomotiv má být modernizováno do 24 měsíců od podpisu kontraktu, tedy přibližně do poloviny roku 2012. Plánujeme jejich nasazení například na rychlíky z Hradce Králové do Trutnova a Letohradu, v okolí Brna a nahradí starší vozidla také v pražském depu.“ Modernizace lokomotiv bude financována zpětným leasingem. Předpokládaná cena modernizace je asi 670 milionů korun.

30. 03. 2010 České dráhy nabízí firmám a institucím první přenosnou In-kartu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5807/>)

České dráhy se snaží oslovit nové zákazníky, svou pozornost zaměřily i na firmy a instituce. Nově jim od 1. dubna 2010 nabídnou přenosnou In-kartu s aplikací In-gold Business. Firma za ni zaplatí 44 tisíc korun a celý rok ji může používat k cestování vlakem kdokoli ze zaměstnanců. „Přenosná In-karta je jednou z možností, jak přesvědčit firmy, že se dá s námi hodně ušetřit na služebních cestách zaměstnanců. Platí v první i druhé třídě všech našich vlaků, jen v Pendolinech je třeba přikoupit povinnou rezervaci,“ upřesňuje Aleš Ondrůj, ředitel odboru produktů a obchodu ČD. „Základní výhodou In-karty s aplikací In-gold Business je její neomezená přenosnost. Je to vůbec poprvé, co není In-karta vedena na konkrétního člověka a může ji využívat víc lidí.“

Karta je v zásadě stejná jako běžné In-karty ostatních cestujících, jen místo fotografie je na ní logo konkrétní firmy. Zájemci z řad korporátní klientely mohou přenosnou In-kartu koupit prostřednictvím obchodního oddělení Českých drah, které lze kontaktovat nejlépe na e-mailové adrese obchod@gr.cd.cz. Podrobnosti o novém produktu a dalších službách pro firemní klientelu najdou zákazníci na webové stránce www.cdbusiness.cz.

30. 03. 2010 Gustav Slamečka jednal s Němci o vysokorychlostní železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/85514-gustav-slamecka-jednal-s-nemci-o-vysokorychlostni-zeleznici/>)

O možném propojení Prahy a Berlína vysokorychlostní železnici dnes jednal ministr dopravy Gustav Slamečka s německým protějškem Peterem Ramsauerem. Podpis společného memoranda, které má záměr obou stran stvrdit, byl ale odložen. Podle Slamečky to není na německé straně zcela připravené. Obě strany se proto dohodly na dalších jednáních v dubnu či květnu, do poloviny roku by měla být dohoda na stole. O termínech výstavby nechtěl Slamečka hovořit, v minulosti se mluvilo o možném zprovoznění v letech 2018 až 2020.

Češi usilují o to, aby česká část vysokorychlostní tratě (VRT) byla zahrnuta do unijního programu dopravních priorit TEN-T. Tím by se zajistilo financování stavby z evropských fondů. V TEN-T je sice nyní trať z Balkánu přes Budapešť, Vídeň a Prahu do Drážďan, na českém území ale nemá parametry VRT, ačkoliv se jí říká koridor. Němci zase usilují o to, aby se do TEN-T dostalo spojení z Drážďan do Berlína a dále k baltskému moři. Podle Slamečky je důležité, aby se obě strany nyní dohodly především na základních parametrech nové trati.

První česká VRT se bude stavět takzvaně na zelené louce, což je rozdíl proti nynějším koridorům, které kopírují starou trasu. Podle předpokladů by vedla řadou tunelů, především v Českém středohoří a Krušných horách. Dobu jízdy z Prahy do Berlína má zkrátit z dnešních čtyř hodin a 40 minut na dvě hodiny, úsek Praha – Ústí nad Labem by měl vlak ujet za půl hodiny. V některých úsecích může být rychlost až 300 km/h, dnes je nejvyšší povolená rychlost na českých kolejích 160 km/h.

31. 03. 2010 Začíná turistická sezóna, České dráhy zítra otevírají půjčovny kol

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-5815/>)

Se začátkem turistické sezóny otevírají České dráhy půjčovny kol, které jsou každoročně v provozu od 1. dubna do 31. října. V rámci celé České republiky je zájemcům k dispozici celkem 30 půjčoven. Cyklisté mohou díky této službě poznávat krásy naší vlasti, aniž by museli řešit složitou přepravu kola autem. Nadšencům kol jsou k dispozici kvalitní trekingová a horská kola, na kterých je prováděn odborný servis. Vypůjčení kola v půjčovnách Českých drah přináší zákazníkům řadu dalších výhod. Na vybraných tratích je možné kolo přepravovat zdarma a bezplatná je i jeho úschova na nádražích.

Největší výhodou ale jistě je, že cestující mohou vrátit kolo i v jiné stanici, než si ho půjčili. Půjčovny kol najdou zájemci ve všech moravských krajích, na Vysočině i ve východních Čechách. Tradičně největší počet půjčoven je v jižních Čechách, kde je o cykloturistiku a půjčovny obrovský zájem. Letos se v Jihočeském kraji otevírá další nová půjčovna ve Strakonici a celkem je tedy na jihu Čech k dispozici už 14 půjčoven.

Zapůjčení kola je velmi snadné. Je potřeba mít u sebe dva platné osobní průkazy, složit vratnou zálohu ve výši 1 000 Kč, skupiny 2 – 5 osob skládají zálohu 2 000 Kč. V některých stanicích se skládá i tzv. rodinná kauce ve výši 2 500 Kč. Pak už stačí uzavřít smlouvu a po zaplacení půjčovního vyrazit. Půjčovné je různé, ale zpravidla se pohybuje mezi 160 a 230 korunami. Cestující využívají i zkrácenou variantu, polodenní půjčovné, výjimkou však není i vícedenní. Cenově jsou zvýhodněni držitelé slevy Rail plus. Důležité je, že je možné kola vrátit i v jiných stanicích a v některých případech i v jiných krajích. Taková spolupráce funguje mezi jihomoravskými a jihočeskými půjčovnami. Vypůjčení kola u ČD pak každého opravňuje k bezplatné úschově kol na nádražích a jejich bezplatnou přepravu na vybraných tratích v jednotlivých krajích. „S ohledem na zájem o půjčovny kol ČD v loňském roce, kdy jen na Moravě si kola půjčilo celkem 737 zájemců a v jižních Čechách dokonce vzrostl zájem nadšenců bicyklů na celkový počet 1550 výpůjček, chceme i letos nabídnout tyto naše služby. Zájem o cykloturistiku v České republice prudce roste a České dráhy na poptávku reagují,“ dodává Aleš Ondrůj, ředitel Odboru produktů a obchodu ČD.

31. 03. 2010 Miliardové železniční zakázky končí u bratrů z Ostravy (ČD Cargo)

Zdroj: Ekonom.iHNed.cz (<http://ekonom.iHned.cz/c1-42100580-ekonom-miliardove-zeleznicni-zakazky-konci-u-bratru-z-ostavy>)

Bratři Šuškové ovládají například Ostravské opravny a strojírny, které v současnosti pro ČD Cargo zajišťují modernizaci nákladních vagonů. Neznámou ostravskou firmu Financial Found, která nedávno získala od firmy ČD Cargo miliardovou zakázku na zpětný leasing tisícovky nákladních železničních vozů, patrně vlastní bratři Peter a Rudolf Šuškoví. Vyplývá to ze zjištění týdeníku Ekonom. Bratři Šuškové, s vazbami na některé severomoravské politiky, zároveň ovládají Ostravské opravny a strojírny, které v současnosti pro ČD Cargo (dceřiná společnost Českých drah) zajišťují téměř veškerou modernizaci nákladních vagonů. Jen za loňský rok firma získala kontrakty za 1,3 miliardy korun.

Deník MF Dnes v polovině února upozornil, že zakázku na zpětný leasing získala netransparentní firma s akciemi na majitele, jejichž aktuální držitelé jsou nedohledatelní. Při bližším zkoumání však lze zjistit, že Financial Found sídlí v domě, který patří Ostravským opravnám a strojárnám. V tomto ostravském domě lze nalézt i další anonymní firmu Rail Invest, která je nyní jediným akcionářem zmíněných oprav a strojírny. Financial Found a Rail Invest byly založeny ve stejný den a akcie upsali stejní ostravští advokáti Vít Rybář a Karel Ležatka. „Bohužel majitelem těchto akcií už nejsem,“ uvádí Ležatka. Jeho vlastnická role prý skončila zmíněným úpisem. Kdo anonymní akcie Rail Invest a Financial Found nyní drží, nechce říct, ačkoliv to prý ví. Potvrzuje pouze, že obě firmy patří do stejné podnikatelské skupiny. Nepřímo naznačuje, že majiteli jsou bratři Šuškové, kteří vlastnictví před dvěma lety na jeho radu zastřeli kvůli různým tlakům, kterým byly vystaveni.

Týdeník Ekonom se ptal představitelů firmy ČD Cargo – zda zakázky na modernizaci vagonů zadané Ostravským opravnám a strojárnám se zpětným leasingem nějak souvisejí. »Jedná se o oddělené obchodní případy,« uvádí mluvčí ČD Cargo Zdeněk Větrovec. O majetkové provázanosti firem není prý ČD Cargo nic známo. „Neprověřujeme to a ani prověřovat nemůžeme. V každém tendru o vítězi rozhoduje nejvýhodnější nabídka,“ tvrdí mluvčí. Týdeník Ekonom usiloval o rozhovor i s bratry Šuškovými, ti ale žádost o vyjádření nevslyšeli.

31. 03. 2010 Policie a železničáři zkontrolují přejezdy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/85671-policie-a-zeleznicari-zkontroluji-prejezdy/>)

Policisté, Správa železniční dopravní cesty a ministerstvo dopravy připravují postupnou kontrolu všech železničních přejezdů v Česku. Při ní by měly zmizet největší nedostatky, které brání řidičům ve výhledu na trať nebo je rozptylují. Podle ministra dopravy Gustáva Slamečky by se tak mohl snížit počet střetů aut s vlaky, který je letos obzvlášť vysoký. Za první dva měsíce zemřelo na železničních přejezdech asi deset řidičů, loni to byl ve stejném období jen jeden. V Česku je 8 237 železničních přejezdů, z toho přes tři tisíce je chráněno závorami. Nejvíce nehod se stává na méně frekventovaných přejezdech. Podle ministra Slamečky přes ně jezdí především řidiči, kteří dobře znají

jízdní řád a také vědí, jak dlouhá je doba mezi rozsvícením výstražných světel a příjezdem vlaků. Tito řidiči potom občas udělají osudovou chybu například ve chvíli, kdy vlak nejede přesně.

Na přejezdy se v posledním týdnu zaměřily také policejní hlídky na jižní Moravě. Oproti svým kolegům ale nekontrolovali samotné přejezdy, nýbrž chování řidičů na nich. Za dva dny pokutovali 37 řidičů, z nichž 18 překročilo povolenou rychlost, zbytek vjel na přejezd v době, kdy svítila červená světla. Ministerstvo se chce na přejezdy zaměřit také v dalším pokračování své kampaně Nemyslíš – zaplatíš. "Chceme řidiče upozornit, že každý přejezd má svoje číslo, to znamená, že první krok je opustit vozidlo, druhým by mělo být, že řidiči zavolají na policii číslo přejezdu, aby se podnikla další opatření, ideálně ještě na zastavení vlaku," řekl Slamečka. Všechny přejezdy v zemi mají samolepku s označením P a číslem, které je přesně identifikuje. Jednotnou identifikaci dokončila Správa železniční dopravní cesty loni 31. července.

Pravidla na přejezdech

- Rychlost je omezena na 30 km/h, při funkčním bílém světle na 50 km/h.
 - V případě, že neblíká bílé světlo, musí se řidič rozhlédnout i na přejezdu zabezpečeném výstražnými světly, popř. závorami.
 - Na přejezd je zakázán vjezd po celou dobu, kdy svítí výstražná světla.
-