

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2008

OBSAH

01. 12. 2008	DALŠÍ NOVÉ VLAKY PRO PRAŽSKÉ ESKO (471 CITYELEFANT).....	4
01. 12. 2008	LOKOMOTIVA V BARVÁCH ZOOLOGICKÝCH ZAHRAD POPRVÉ VYJELA (363.078).....	4
01. 12. 2008	PLÁNOVANÝ MOST NAD ŽELEZNICÍ ŘEŠÍ OBYVATELÉ VELKÉ CHUCHLE	5
02. 12. 2008	NOVÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V PRAZE SE OTEVŘELO VEŘEJNOSTI. PROJDĚTE SI STAVBU KROK ZA KROKEM	5
02. 12. 2008	VYŠETŘOVATELŮM DRÁŽNÍ INSPEKCE NASTÁVAJÍ ZLÉ ČASY	8
02. 12. 2008	S MIKULÁŠEM NA KONEC SVĚTA A ZPĚT (LOVOSICE - MOST/TEPLICE - MOLDAVA V KRUŠNÝCH HORÁCH, 14. 12. 2008).....	9
02. 12. 2008	VLAKY NA NĚKTERÝCH LOKÁLKÁCH KONČÍ, OBCE ŘEŠÍ, CO S PRÁZDNÝMI NÁDRAŽÍMI	10
03. 12. 2008	DRÁHY TESTUJÍ NOVÉ BAREVNÉ PROVEDENÍ LOKOMOTIV.....	10
03. 12. 2008	ŠÉF ČESKÝCH DRAH CHCE PO KRAJÍCH TŘI MILIARDY KORUN	11
03. 12. 2008	ČESKÁ LOKOMOTIVA PŘEZDÍVANÁ MESSERSCHMITT DNES POPRVÉ UHÁNĚLA RYCHLOSTÍ 200 KM/H (109E).....	11
04. 12. 2008	ŽELEZNIČNÍ ODBORÁŘI NA SLOVENSKU VYHLÁSILI STÁVKOVOU POHOTOVOST	13
09. 12. 2008	ČESKÉ DĚTI HLEDAJÍ JMÉNO PRO SVŮJ VAGON	13
09. 12. 2008	NOVÉ NABÍDKY ČESKÝCH DRAH DO POLSKA, RAKOUSKA A SLOVINSKA ...	13
09. 12. 2008	BETLÉMSKÉ SVĚTLO PŘIJEDE VLAKEM.....	15
09. 12. 2008	ŽELEZNIČÁŘI VE VARŠAVĚ PROTESTOVALI PROTI DŮCHODOVÉ REFORMĚ, ZPOZDILY SE I SPOJE DO ČESKA	15
09. 12. 2008	ČESKÉ DRÁHY LÍČÍ V KRIZI NA BOHATÉ. JÍZDNÉ ZA 20 TISÍC (PROJEKT BOHEMIAN TRAIN).....	16
10. 12. 2008	ČESKÉ DRÁHY PORUŠILY ZÁKON. PRONAJÍMALY ŠPATNĚ NÁDRAŽÍ	17
10. 12. 2008	ČESKÉ DRÁHY SE REKORDNÍ 270MILIONOVÉ POKUTĚ ZŘEJMĚ NEVYHNOU	18
10. 12. 2008	ŠEST ŽELEZNIČÁŘŮ PRODALO DO SBĚRNY TUNY MATERIÁLU NA OPRAVU TRATÍ	18
10. 12. 2008	NA ÚDRŽBU SILNIC A ŽELEZNIC PŮJDE MÉNĚ PENĚŽ.....	18
11. 12. 2008	ROPID ZVÝŠÍ NÁKLADY KARTIČKOVÝCH JÍZDNÍCH ŘÁDŮ ESKA.....	19
11. 12. 2008	KOLA BUDE MOŽNÉ VOZIT I V NEOZNAČENÝCH VLACÍCH	19
11. 12. 2008	NOVÁ FAKTA O STUDÉNCI: HLAVNÍ FIRMA VĚDĚLA O NEBEZPEČÍ	19
11. 12. 2008	DO BERLÍNA VYRAZIL PRVNÍ BOHEMIAN TRAIN.....	20
12. 12. 2008	OPILÝ VÝPRAVČÍ V BLANSKU ŘÍDIL VLAKY	21
12. 12. 2008	VYŠLA ROČENKA 2007/2008 SKUPINY ČD	21
12. 12. 2008	VYŠEL VĚDECKOTECHNICKÝ SBORNÍK ČD (Č. 26).....	21
12. 12. 2008	DB CHCE NA FRANCOUZSKÝ TRH.....	23
12. 12. 2008	VLAKEM DO POLSKA: SONE+PKP	24
12. 12. 2008	STAVBA VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ V BRNĚ SE ZŘEJMĚ ZPOZDÍ, SOUD ZRUŠIL ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ	25
12. 12. 2008	SŽDC ELEKTRIZUJE DALŠÍ TRATĚ NA JIHU MORAVY (BRNO - RAPOTICE).....	25

12. 12. 2008	DRÁHY O VÍKENDU ZDRAŽUJÍ. KVALITA VLAKŮ JE ALE STÁLE NEJISTÁ LOTERIE.....	25
14. 12. 2008	V MAĎARSKU STÁVKUJÍ ŽELEZNIČÁŘI. POKRAČUJE STÁVKA NA BUDAPEŠŤSKÉM LETIŠTI.....	27
15. 12. 2008	ČESKÉ DRÁHY SLÍBILY REKORD. ALE PENDOLINO PROHRÁLO 1:9	27
15. 12. 2008	SZTRÁJK STÁLE OCHROMUJE DOPRAVU V MAĎARSKU.....	28
15. 12. 2008	DRÁHY ZASTAVÍ VYBÍRÁNÍ PENĚZ ZA MÍSTENKY PŘES INTERNET	29
15. 12. 2008	ČD PILOTNĚ VYZKOUŠÍ OBČERSTVENÍ OD HAMÉ PRO CESTUJÍCÍ 1. TŘÍDY VLAKŮ SC PENDOLINO	30
16. 12. 2008	ČD PORAZÍME ŽLUTÝMI VLAKY, ODPOVĚDĚL ČTENÁŘŮM JANČURA.....	30
16. 12. 2008	PRŮMĚRNÁ MZDA U ČESKÝCH DRAH PŘÍŠTÍ ROK VZROSTE NA 26 TISÍC	31
16. 12. 2008	MAĎARSKO STÁLE OCHROMUJÍ STÁVKY ŽELEZNIČÁŘŮ A LETIŠTNÍHO PERSONÁLU	31
16. 12. 2008	STRŽENOU LÁVKU PŘES KOLEJE V TÁBOŘE NAHRADÍ PODCHOD I NOVÝ NADJEZD	32
16. 12. 2008	DVA VLAKY NARAZILY DO AUTA, STROJVEDOUČÍ O TOM NEVĚDĚLI	32
17. 12. 2008	DOPRAVNÍ ODBORY ZASTAVÍ V LEDNU METRO I ŽELEZNICI, ČÁST NESOUHLASÍ.....	32
17. 12. 2008	V PÁTEK POSILOVÝM PENDOLINEM DO OSTRAVY, V SOBOTU MIMOŘÁDNÝM NA VÁNOČNÍ TRHY V PRAZE	33
17. 12. 2008	ČESKÉ DRÁHY POSILUJÍ PŘED VÁNOCI DÁLKOVÉ SPOJE.....	33
18. 12. 2008	KRIZE BERE ŽELEZNICI ZAKÁZKY, PROPOUŠTĚNÍ NEKONČÍ (ČD CARGO) ...	34
18. 12. 2008	VLAK ČD YETTI BUDE V ZIMNÍ SEZÓNĚ OPĚT VOZIT LYŽAŘE NA ŠUMAVU ...	35
18. 12. 2008	ROZVOZ BETLÉMSKÉHO SVĚTLA VLAKY ČESKÝCH DRAH	36
18. 12. 2008	PARDUBICKÝ KRAJ NECHCE PLATIT DRAHÁM VÍCE NEŽ LETOS, UVAŽUJE O OBJEDNÁNÍ AUTOBUSŮ.....	36
19. 12. 2008	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI V TRAŤOVÉM ÚSEKU ČÍČENICE – VOLARY	37
19. 12. 2008	VYŠETŘOVÁNÍ MORAVAN POŠKODILO FIRMU (AŽD)	37
19. 12. 2008	VZNIKLO DEPO HISTORICKÝCH VOZIDEL (DHV LUŽNÁ U RAKOVNÍKA)	38
19. 12. 2008	NOVÁ ZASTÁVKA ŘÍPEČ V PROVOZU	39
19. 12. 2008	TRAŤOVÁ VÝROČÍ V ROCE 2009	39
19. 12. 2008	20TH CENTURY LIMITED ANEB NESLAVNĚJŠÍ VLAK 20. STOLETÍ.....	41
20. 12. 2008	NĚMECKO PO HAVÁRII „ZMIZELÉHO“ VLAKU OMEZILO PÍSKOVÁNÍ KOLEJÍ. 43	
20. 12. 2008	LIBERECKO: STUDENT AGENCY CHCE I NA KOLEJE	44
20. 12. 2008	ŠÉFEM DRÁŽNÍ INSPEKCE SE PRÝ MÁ STÁT ÚŘEDNÍK NENÁVIDĚNÝ STROJVŮDCI (PAVEL KODYM).....	45
22. 12. 2008	SOD ULOŽIL VÝPRAVČÍMU ZA NEHODU VLAKU U VRAŇAN PODMÍNKU	45
22. 12. 2008	NA ŠTĚDRÝ VEČER A RÁNO NA BOŽÍ HOD NEPOJEDE VĚTŠINA VNITROSTÁTNÍCH VLAKŮ	46
22. 12. 2008	VLAKY SE VRACEJÍ DO MAĎARSKA.....	46
23. 12. 2008	BRATR MINISTRA DOPRAVY ŘEBÍČKA MÍŘÍ ZŘEJMĚ DO ČESKÝCH DRAH	47
24. 12. 2008	EXPRES PRO BOHATÉ NEVYDĚLAL. DRÁHY VŠAK CHYSTAJÍ DALŠÍ (BOHEMIAN TRAIN).....	47
24. 12. 2008	ŽELEZNICE V ROCE 2008: NEHODY, ZDRAŽOVÁNÍ A NENAPLNĚNÉ SLIBY	48

25. 12. 2008	NOVÝ ROK NA KOLEJÍCH BUDE VE ZNAMENÍ REKONSTRUKCE TRATI PLZEŇ – CHEB A NOVÝCH VOZIDEL ČD.....	49
26. 12. 2008	ČD ZŘEJMĚ DO LÉTA KOUPÍ STOVKU OSOBNÍCH VAGONŮ.....	50
26. 12. 2008	NA ZASTÁVCE V PÍSKU-DOBEŠICÍCH NEZASTAVUJÍ VLAKY. CHYBÍ CHODNÍK	50
29. 12. 2008	POSILOVÉ PENDOLINO DO PRAHY (4. LEDNA 2009).....	51
30. 12. 2008	OMEZENÍ PROVOZOVÁNÍ DRÁHY - ROČNÍ PLÁN VÝLUK 2009	51
30. 12. 2008	NOVÉ NÁDRAŽÍ V BRNĚ MŮŽE ZASTŘEŠIT OBCHODNÍ KOMPLEX S PARKOVIŠTĚM	51
30. 12. 2008	O SILVESTROVSKÉ NOCI VYJEDOU TRADIČNÍ VLAKY NA PŮLNOČNÍ MŠI NA HOSTÝNĚ (31. 12. 2008 A 1. 1. 2009)	51

01. 12. 2008 Další nové vlaky pro pražské Esko (471 CityElefant)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_dalsi_nove_vlaky_pro_prazske_esko)

Více než polovina pantografů nasazovaných z pražského depa v jízdním řádu 2009 do provozu Eska (S linky) budou nové jednotky CityElefant. Další ze souprav byla předána společností Škoda Transportation v závěru listopadu. České dráhy nyní vlastní celkem 41 patrových souprav řady 471 CityElefant.

Z celkového plánovaného počtu téměř šedesáti pantografů nasazených do provozu v jízdním řádu 2009 pražským depem bude již 55 % nových souprav CityElefant. „V průběhu jízdního řádu 2009 plánujeme nasadit tyto patrové příměstské jednotky poprvé na všechny tratě v okolí Prahy. Poprvé, zatím hlavně o víkendech, pojedou nové soupravy také na lince S9 z pražského hlavního nádraží přes Říčany a Červany do Benešova u Prahy,“ upřesňuje ředitel Krajského centra osobní dopravy pro Prahu a Středočeský kraj Alois Kašpar.

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

První moderní souprava CityElefant vyjela na koleje v roce 2001. „Nejdříve jsme je nasadili na nejméně frekventovanější trať z Prahy do Kolína a Pardubic, kde mohou na koridoru využít i maximální rychlost,“ dodává Alois Kašpar. „S rostoucím počtem vyrobených souprav jsme CityElefanty nasazovali také na tratě do Kolína přes Lysou nad Labem a Nymburk, do Kralup nad Vltavou a Roudnice nad Labem a od jízdního řádu 2008 dokonce až do Ústí nad Labem. Na trati z Prahy do Berouna začínaly před několika lety na víkendových spojích.“

České dráhy si objednaly v rámci dvou kontraktů celkem 60 souprav CityElefant v celkové hodnotě přes 12 miliard Kč. Dodávány jsou od roku 2000. Tyto vlaky jsou určeny pro velké aglomerace, jako jsou Praha nebo Ostrava. V Praze je nyní v provozu 38 jednotek a na Ostravsku jsou k dispozici 3 soupravy.

Nasazení CityElefantů z depa Praha v jízdním řádu 2009:

- Praha – Český Brod – Kolín (100 % spojů), vybrané spoje pojedou dále v úseku Kolín – Pardubice;
- Praha – Lysá nad Labem – Nymburk – Poděbrady – Kolín (99 % spojů);
- Poříčany – Nymburk (65 % spojů v pracovní dny);
- Praha – Beroun (95 % spojů o víkendech);
- Praha – Kralupy nad Vltavou (75 % vlaků, nasazení jednotek není garantováno), vybrané spoje jedou dále v úseku Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem;
- Praha – Benešov u Prahy (cca 5 % spojů o víkendech, nasazení jednotek není garantováno);
- 2 páry vlaků Pardubice – Hradec Králové

01. 12. 2008 Lokomotiva v barvách zoologických zahrad poprvé vyjela (363.078)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_zoo_lokomotiva)

První reklamní lokomotiva, která má za úkol propagovat zoologické zahrady v České republice a na Slovensku, vyjela dnes ve čtvrt na tři odpoledne na rychlíku z Prahy do Plzně. České dráhy spolupracují od roku 2005 s Uníí českých a slovenských zoologických zahrad v rámci programu Vlakem do ZOO a teď jim poskytly speciální lokomotivu.



„Příroda, zvířata a ekologická vlaková doprava, to je logické spojení. Navíc nabízíme třeba rodinám s dětmi řadu výhodných slev,“ vysvětluje vedoucí oddělení marketingového servisu Jiří Jeřeta. „Modrozelená lokomotiva s motivy cizokrajných zvířat nebude jezdit jen na rychlích mezi Prahou a Plzní. Chceme ji nasazovat také na spoje do Českých Budějovic, Ostravy a podobně. Postupně by se s ní měli setkat lidé po celé republice.“

Na webových stránkách www.cd.cz/zoo, které lokomotiva propaguje, najdou lidé podrobné informace o jednotlivých zoologických zahradách a samozřejmě také tipy, jak se k nim nejlépe dostat vlakem. V České republice se do projektu Vlakem do ZOO zapojilo patnáct zoologických zahrad, na Slovensku čtyři.

Po české železnici už jezdila zhruba dvacítko reklamních lokomotiv Českých drah, mezi jinými například lokomotiva s motivem celostátní sbírky České televize „Pomozte dětem“, Poštovní spořitelny nebo společnosti ČD Cargo.

Vlakem do ZOO

V rámci společné propagace loni vyšel v magazínu Grand Expres speciál VLAKEM DO ZOO, který souhrnně informoval o zoologických zahradách (základní charakteristika, kontakty a zejména dostupnost jednotlivých zahrad vlakem). Informace o dostupnosti ZOO vlakem se dostala i do druhého vydání mapy Hrady a zámky s Českými drahami. Je zde uvedeno číslo tratě a název nejbližšího nádraží a vzdálenost od nádraží do ZOO. Zoologické zahrady propagují České dráhy, mimo jiné, informačními tabulemi.

Propagační polep lokomotivy realizovala společnost RailReklam ve spolupráci s agenturou KONTING.

01. 12. 2008 Plánovaný most nad železnicí řeší obyvatelé Velké Chuchle

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/37651-planovany-most-nad-zeleznicí-resi-obyvatele-velke-chuchle/>)

Velká Chuchle (Praha) - Plánovaná výstavba mostu nad železniční tratí ve Velké Chuchli vyburcovala tamní obyvatele k sepsání petice. Starousedlíci se obávají, že vysoký betonový nadjezd zhyzdí venkovský ráz městské části. Technická správa komunikací navíc už pokácela i stromy, přestože projekt ještě není schválený od stavebního úřadu.

Provoz na stávajícím železničním přejezdu ve Velké Chuchli v blízkosti dvou křižovek je nebezpečný a do budoucna, kdy se má trať zkapacitnit, bude podle vedení radnice neúnosný. Před lety schválilo výstavbu nadjezdu, který by měl Velké Chuchli dopravně ulevit.

Starousedlíci mají opačný názor a podepisují petici, protože most podle nich městskou část jen rozdělí a změní krajinný ráz.

Z posudků ministerstva životního prostředí a magistrátu ale vyplývá, že nadjezd nebude mít na charakter krajiny vliv. Jiné varianty dopravního řešení radnice zavrhla.

Podle starosty Velké Chuchle Stanislava Fresla se o podjezdu diskutovalo také a studie ukázala, že stavbu nelze realizovat. Projekt nadjezdu vyhrál i proto, že podjezd by byl o několik stovek milionů dražší.

Technická správa komunikací letos zřejmě bude muset peníze uvolněné na stavbu vrátit zpátky do fondu dopravní infrastruktury. Obává se, že odvolání občanských sdružení výstavbu mostu zdrží.



02. 12. 2008 Nové Hlavní nádraží v Praze se otevřelo veřejnosti. Projděte si stavbu krok za krokem

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/dvanact-novinek-ktere-ode-dneska-zmeni-zeleznicni-dopravu-nejen-v-praze-1ak-/tec_reportaze.asp?c=A081201_165526_tec_reportaze_rja)

Po spuštění nového jízdního řádu budou některé vlaky v metropoli jezdit stejně často jako tramvaje. Umožní to Nové železniční spojení, které bylo dnes slavnostně zprovozněno.

Na pražském hlavním nádraží se otevřelo pro veřejnost opravené první a druhé nástupiště; zároveň s tím skončila rekonstrukce kolejí, které se v severní části napojilo na takzvané Nové železniční spojení. "Na nádraží se po řadě omezení vrátí vlakový provoz v plném rozsahu 14. prosince se začátkem nového grafikonu," řekl ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek.

Obnovy se dočkaly i koleje mezi perony. Celá přestavba nádraží zatím vyšla na 1,6 miliardy korun.



Nové kapacitní spojení pro dvě nejdůležitější pražská nádraží definitivně odstraní čekání na volné koleje. Minulostí budou až čtyřicetiminutová čekání vlaku na "Masaryčku" a "hlavák" někde na kolejích před stanicemi. Plně se začne využívat až s novým jízdním řádem od 14. prosince. Stavba stála 9,3 miliardy korun a dnešní stříhání pásky na nádraží ji formálně zakončilo.

Nové spojení představuje soustavu viaduktů a tunelů pod vrchem Vítkovem, které mají zlepšit průjezdnost vlaků Prahou. "Toho využilo město, které si od nového jízdního řádu objednalo o 30 procent více městských linek," řekl náměstek ředitele ČD pro osobní dopravu Jiří Kolář. Vůbec poprvé například začnou příměstské linky projíždět centrem Prahy z jihu na sever.

Se samotnou stavbou takzvaného Nového spojení se začalo relativně nedávno. Poprvé pocítila Praha význam nových železničních staveb v prosinci 2004 (nový most nad Seifertovou ulicí). Hlavní práce začaly již na jaře téhož roku. Ani se nechce věřit, že se jedná o výsledek až čtyřicetileté práce lidí od železnice, kteří téměř celou kariéru věnovali zlepšení dopravy v pražském železničním uzlu.

Od roku 2004 vzniklo neuvěřitelných 267 stavebních objektů a 44 provozních souborů Nového spojení na území pěti pražských obvodů.

Kompletní rekonstrukcí prošlo zejména kolejíště hlavního nádraží se vším, co k němu přísluší. Zde stavbaři začali pracovat až letos na jaře. Hlavní dominantou Nového spojení je čtyřkolejná estakáda.

Zkušební provoz na Novém spojení byl postupně zahajován od 1. do 30. září 2008. Předcházela mu rekonstrukce kolejí a trakčního vedení prvního Vinohradského tunelu (během letošních letních prázdnin). V té době prošel modernizací autoblok (zabezpečovací zařízení železnice) mezi Libní a Holešovicemi. Rozsáhlou rekonstrukci kolejí a výhybek Masarykova nádraží včetně odvodnění a trakčního vedení stavbaři stihli provést v roce 2007 během šesti měsíců.

Stavební úsilí na železnici v Praze nekončí. "Kolem hotové stavby teď sázíme několik tisíc stromů a keřů. Navíc stará opuštěná trať včetně bývalého tunelu pod Vítkovem bude v součinnosti s městskými úřady přeměněna na cyklostezku," říká Ing. Karel Štěrba, ředitel výstavby Nového spojení ze Skanska DS, a. s. Rozsáhlé výluky budou pokračovat mezi Libní a Běchovicemi a Strančicemi a Benešovem.

Nové spojení je tak nové, že ještě nebylo zaneseno do většiny map.

Tucet zásadních změn v železniční dopravě

1. Hlavní nádraží má pohodlná nástupiště

Hlavní nádraží má nová nástupiště ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Jsou výš, než byla ta původní, přesně o tři schůdky.

Nová nástupiště mají bezbariérový přístup výtahem. Nová jsou i opatření proti holubům, kteří se rádi pod klenbou nádraží zdržují. Všechna nástupiště jsou bez potíží přístupná invalidům. Nástupiště budou také přístupná eskalátory.

2. Nové, široké podchody na hlavním nádraží místo původních (střední a jižní)

Celkem budou (po dokončení stavby a modernizaci budovy) sloužit cestujícím tři 8 m široké a 2,55 m vysoké podchody.

3. Zvýšená cestovní rychlost na nových tratích na 80 - 110 km/h

4. Snížená hlučnost nových tratí

Sídlíště Karlín a Žižkov si oddechnou od hluku projíždějících vlaků. Karlín chrání protihlukové úpravy kolejí a protihlukové stěny. Žižkov si oddechne úplně. Právě jím vedla nejzatíženější trať v zemi, kterou nyní pohltily dva tunely ve vrchu Vítkov.



5. Vzniká koncept průjezdných vlakových linek skrz město

Pantografy nabídnou nejrychlejší spoje projíždějící metropolí. K dokonalosti, jakou nabízí zejména německé dráhy například v Berlíně, má systém ještě daleko, ale první krok již byl učiněn přejmenováním linek - na nové, přehlednější označení S. Příslibem má být i nový jízdní řád. Vlaky budou jezdit častěji a jít na vlak bude podobné jako čekat na tramvaj.



6. Výrazně stoupne kapacita hlavního nádraží

Tím, že část spojů hlavním nádražím pouze projede, vzroste jeho kapacita. Např. motorový vůz 854 příměstské dopravy nově nebude končit na hlavním nádraží. Všechny vlaky dálkové vnitrostátní i mezinárodní osobní dopravy tak budou moci směřovat právě na hlavní nádraží.



7. Jízdní řád podle potřeb dopravců

Nové spojení - nový informační systém pro cestující obsahuje jízdní řád pro hlavní nádraží. Cestující mohou jeho prohlížení ovládat pomocí tlačítek.



"Díky získané zvýšené kapacitě tratí v centru pražského železničního uzlu bude v Praze poprvé možné sestavovat jízdní řád podle potřeb dopravců, a ne pouze podle dosud omezené kapacity dosavadních tratí a traťových spojek," uvedl pro redakci generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Ing. Jan Komárek.

8. Zmizí úvratové jízdy mezi Vysočany a Masarykovým nádražím

Nové spojení - kolejiště do Libně a Vysočan. Nově bude možné jezdit přímo z Masaryčky nejen do Libně, ale také do Vysočan. Definitivně zmizí úvratové jízdy, tedy "couvání pantografů" od Lysé nad Labem, Nymburka a Kolína, při kterém přecházel strojvedoucí mezi oběma stanovišti v Libni. Vše se tak pochopitelně velmi zrychlí.



9. Optimalizace provozu v centru Prahy

Nové spojení zároveň umožní mezi stanicemi Praha hlavní nádraží a Masarykovo nádraží na straně jedné a stanicemi Libeň, Vysočany a Holešovice na straně druhé optimalizaci provozu vlaků. Díky nově položeným kolejím pojedou nákladní i osobní vlaky rychleji a bez zbytečného čekání



10. Vznik nových linek S

Od platnosti nového jízdního řádu (neděle 14. prosince 2008) začnou jezdit nové linky S, např. S29 ze Strančic přes Vršovice a hlavní nádraží do Vysočan nebo S22; více na www.ROPID.cz. S označováním vlaků se začalo již loni, dosud se však jednalo pouze o kosmetickou úpravu na papíře. Změny, a to i k lepšímu, pocítí cestující teprve s novým jízdním řádem.



11. Zkrácení taktové dopravy

Přibudou spoje na linkách S. Vlaky budou nově jezdit ve zkrácených pravidelných intervalech podobně jako tramvaj, např. linka S7 pojedí ráno každých 10 minut. Na vlak tedy nebudete čekat déle než na tramvaj, a pokud Dopravní podnik splní některou ze svých hrozeb, budete na železnici čekat dokonce kratší dobu než na tramvaj a stejně dlouho jako v nedělním metru.



12. Rychlé spojení s centry Středočeského kraje

Vznikl základ rychlého spojení pražské aglomerace s centry Středočeského kraje. Tunely Nového spojení skrz Vítkov ovlivnily dokonce i vlaky linky S5 do Kladna. Nové spojení zlepšilo také automobilovou dopravu



V prosinci 2005 byla dána do provozu silniční estakáda v ulici Pod Plynojemem vedle tramvajového tělesa. Součástí je také most

přes čtyřkolejnou železniční trať na Masaryčku.

Místo bývalého úrovnového přejezdu u Palmovky je nyní mimoúrovňové křížení. Závory na nejzatíženějších kolejích v zemi byly dlouho postrachem řidičů i strojvůdců.

Nová čtyřkolejná estakáda nad Husitskou ulicí. Husitská ulice byla rozšířena na čtyřproudou komunikaci. Tomu předcházelo rozšíření a zahloubení Seifertovy ulice pod novým železničním mostem spolu s úpravou křižovatky U Bulhara (zprovozněna v prosinci 2004).

Ve druhém čtvrtletí 2008 se také v předstihu podařilo postavit nový železniční most, který nahrazuje prostorově úzké hrdlo v Trocnovské ulici.

Hrabovská spojka

Hrabovská spojka vedla původně do kolejiště Masarykova nádraží. V pozadí vrch Vítkov s jezdeckou sochou Jana Žižky a mauzoleem (více v článku: Pátrejte s námi po stopách Gottwaldovy mumie). Světlá budova v popředí je Armádní muzeum. Původní opěrnou zeď, kolem které projížděly vlaky, zakryl nový násep.

Malá Hrabovka

Vlevo pod původním vlakovým mostem Malá Hrabovka (nad ulicemi Trocnovská a Husitská) se nachází bývalé legendární kino Ponec, kde filmová představení pravidelně rušil projíždějící vlak. Nyní zde má svou domovskou scénu Tanec Praha a pravidelná talk show Jana Krause.

Velká Hrabovka

Část původní trati (most Velká Hrabovka) vedoucí kolem vrchu Vítkov, na kterou se ve filmu Vratné lahve dívá z okna Zdeněk Svěrák, nenávratně zmizela.

Screenshot s filmu Vratné lahve. Pohled z okna Tkalounova (Zdeněk Svěrák) bytu směrem ke kinu Ponec a k Hlavnímu nádraží.

02. 12. 2008 Vyšetřovatelům Drážní inspekce nastávají zlé časy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/37704-vysetrovatelum-drazni-inspekce-nastavaji-zle-casy/>)

Praha - Přestože vyšetřovatelé Drážní inspekce patří mezi nejlépe hodnocené úřady svého druhu v Evropě, ministerstvo dopravy s jejich vedením spokojené není. Proto jim hledá nové vedení. Ministerstvo se hájí tím, že jen plní nařízení vlády, nicméně druhá strana mluví o pomstě a o čistkách po vyšetřování nehody v Moravanech. Děsivá nehoda ve Studénce, smrt v ostravských tramvajích, ale i drobnější případy jako například výtka Českým drahám, že pendolino nechávají pro svou reklamu řídit Emersona Fittipaldiho, a mohou tak ohrozit bezpečnost lidí ve vlaku, tam všude drážní inspektoři zafungovali.

Jejich šéfa Romana Šiguta jmenovala vláda na konci roku 2006 zvláštním způsobem - pozici měl totiž po jmenování znovu obhajovat ve výběrovém řízení. To začalo vzápětí, ale oficiálně ani za další dva roky neskončilo. Náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek se k průběhu výběrového řízení vracet nechtěl.

Ministerstvu se nelíbí, jak inspektoři rozhodují

Nyní po dvou letech se Šigut vedení ministerstva příliš nezamlouvá. Zdá se, že důvodem je skutečnost, že se s ministerstvem pustil do boje. "Během posledních dvou let se podařilo Drážní inspekci dostat na špičku v evropských vyšetřovacích orgánech. Koneckonců to konstatuje i evropská železniční agentura," připomíná Šigut v pořadu ČT 168 hodin úspěchy svého úřadu.

Šigut tvrdí, že ze zdrojů blízkých vedení ministerstva dopravy má informaci, že letos v květnu bylo výběrové řízení na jeho funkci ukončeno s tím, že ho potvrdilo ve funkci generálního inspektora. A to se podle něj stalo ještě předtím, než došlo k tragédii v Moravanech.

Jenže právě po srážce lokomotivy a osobního vlaku v železniční stanici Moravany na Pardubicku se Roman Šigut znelíbil. Podle něj proto, že nechtěl vést vyšetřování tak, jak si představovali na ministerstvu. "V průběhu šetření kauzy Moravany dostala Drážní inspekce od náměstka Kocourka několik dopisů, mezi nimi byla i výzva k personálním zásahům vůči vyšetřovatelům," dodává Šigut s tím, že Kocourek rovněž žádal i zaslání návrhu bezpečnostního doporučení, což je nepřijatelné, protože Drážní inspekce má být absolutně nezávislá. Náměstek Kocourek se brání. Podle jeho názoru jako nadřízený orgán Drážní inspekce měl na takový postup právo.

Proč vyšetřování jedné nehody tolik někomu leželo v žaludku?

Ministerstvo podle Romana Šiguta údajně nemělo zájem na tom, aby za příčinu srážky v Moravanech inspektoři stanovili kromě poruchy tzv. pískování na lokomotivě také zabezpečovací zařízení ESA 11. Důvodem může být i skutečnost, že ve stejné době se právě výrobce zařízení ESA ucházel se stejným zařízením o skoro půlmiliardovou zakázku v Litvě. Zajímavostí je i fakt, že náměstek Kocourek a ředitel firmy, vyrábějící zařízení ESA, byli v minulosti kolegové ve stejné soukromé firmě. A nakonec nelze opomenout i to, že krátce po nehodě v Moravanech ministerstvo vypsal na post Romana Šiguta další konkurz, přestože ten předchozí vlastně oficiálně neskončil. Nicméně náměstek Kocourek odmítá spojovat nehodu v Moravanech a vypsání výběrového řízení. Jsou to podle něj dvě odlišné věci.

V komisi jsou i zástupci institucí, které inspektoři kontrolují

A pochybnosti si vysloužila také komise, která bude nového generálního inspektora vybírat. Přestože její předseda Petr Moos je uznáván jako nezávislá akademická kapacita, u některých dalších členů ministerské komise lze o nezávislosti pochybovat. "Nejsou to pracovníci, kteří pracují v provozních složkách, takže nejsou v konfliktu zájmů, ale jsou to ti, kteří mají zájem, aby Drážní inspekce dobře a kvalitně i technicky a právně pracovala," dodává ke členům Moos.

Náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera však připomíná, že mezi členy komise je mimo jiné šéf personálního odboru na Českých drahách, který rozhoduje o tom, kdo bude na Drážní inspekci, která má být na Českých drahách nezávislá. Dalším je například Jan Komárek, generální ředitel Správy dopravní a železniční cesty. Tento subjekt Drážní inspekce zase často kontroluje. Dalším je inženýr Šatlava, ředitel jindřichohradeckých drah. Tuto instituci Drážní inspekce v minulosti nejenže opakovaně kontrolovala, ale nacházela zde i nedostatky.

Podle počtu přihlášek se mění podmínky konkurzu

Z výše uvedeného vyplývá, že z velké části si v Česku budou nového generálního inspektora vybírat sice odborníci z praxe, ale zároveň ti, které má jeho úřad kontrolovat. Poslední zajímavostí je také to, že přestože ministerstvo stanovilo jako závazný termín pro podání přihlášek 6. říjen, nakonec po tomto datu rozhodlo, že ještě další uchazeči mohou posílat další přihlášky. "Rozhodli jsme se, já se svými kolegy, podat hromadnou žalobu, neboť považujeme toto výběrové řízení za diskriminační," komentoval pro pořad 168 hodin výběrové řízení Šigut.

Náměstek Kocourek se brání s tím, že ministerstvo chtělo jen rozšířit počet uchazečů o funkci generálního inspektora. Nicméně na tomto tvrzení je zvláštní i skutečnost, že ministerstvo přesto, že konkurz zadalo externí advokátní kanceláři, ví, kolik přihlášek přišlo, a na základě toho mění podmínky konkurzu.

02. 12. 2008 S Mikulášem na konec světa a zpět (Lovosice - Most/Teplice - Moldava v Krušných horách, 14. 12. 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=63493>)

Zvláštní vlaky s Mikulášem na palubě. Na hodné děti čekají sladkosti, na zlobivé čert. Poslední jízdy letošního roku na Švestkové dráze!

Akce se koná: 14.12.2008

Program akce:

- zvláštní vlak Lovosice – Most – Moldava a zpět
- zvláštní vlak Teplice – Moldava a zpět

Doprovodný program v žst. Moldava v Kruš. horách

- výstava obrázků „Železnice očima dětí“
- vystoupení pěveckého sboru ZŠ Buzulucká Teplice
- fotografie z našich lokálek

Jízdní řád: http://www.svestkovadraha.cz/doc/2008-12-14_mikulas.pdf

Ceník:

- Teplice – Moldava*: 120 Kč (dospělý), 70 Kč (dítě 6-15)
- Most – Moldava: 120 Kč (dospělý), 70 Kč (dítě 6-15)

- Litvínov – Moldava: 120 Kč (dospělý), 70 Kč (dítě 6-15)
- Lovosice – Most: 120 Kč (dospělý), 70 Kč (dítě 6-15)
- Lovosice – Moldava: 160 Kč (dospělý), 100 Kč (dítě 6-15)

* Pro úsek Teplice – Moldava jízdenky pouze v předprodeji v ČD Centru žst. Teplice v Čechách. Všechny typy jízdenek jsou zpáteční.

Pořadatel: Klub přátel Krušnohorské železnice KPKŽ

Kontakt:

telefon: 972228853, 972228850,

fax: 972241720,

email: kpkz@centrum.cz, info@svestkovadraha.cz,

www.moldavskadraha.cz, www.svestkovadraha.cz

02. 12. 2008 Vlaky na některých lokálkách končí, obce řeší, co s prázdnými nádražími

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/37760-vlaky-na-nekterych-lokalkach-konci-obce-resi-co-s-prazdnymi-nadrazimi/>)

Přibice – Se změnou železničního jízdního řádu 14. prosince přestanou na některých tratích jezdit vlaky. Jedná se například o trať Vranovice–Pohořelice, která odbočuje z hlavního tahu mezi Brnem a Břeclaví a obsluhuje obce Přibice a Pohořelice. Ačkoli obyvatelé těchto obcí nejspíš již nikdy nepřijedou domů vlakem, zůstanou v Přibicích i Pohořelicích opuštěná nádraží.

Vlaky jezdily po místní trati, která dnes nese číslo 253, od roku 1895, zprvu ještě pokračovala do pohořelického cukrovaru. Po celou dobu své existence fungovala jako lokálka, dnes na ní jsou k vidění výhradně malé dvouosé motorové vozy.

Zrušení provozu na trati z Vranovic do Pohořelice souvisí se změnami v jihomoravském integrovaném dopravním systému. Vlaky budou od prosince nahrazeny autobusy, které jsou podle Jihomoravského kraje levnější.

Nádražní budova v Přibicích zůstane a město uvažuje o jejím dalším využití. "Potřebujeme sklad komunální techniky, nemáme některé klubovny," říká přibický starosta František Stankovič. Správa železniční dopravní cesty, majitel stavby, nevidí problém v prodeji staniční budovy obci, vedení Přibic se ale bojí, že bude příliš drahá.

Na prodeji nádražní budovy se nedokázalo dohodnout vedení obce se SŽDC například ve Ždánicích na Hodonínsku. Budova tak zchátrala, ačkoli zastupitelstvo pro ni má využití v rámci plánované cyklostezky. "Chtěli bychom to udělat tak, že by zde byla možnost ubytování - kvalitního, ale ne finančně náročného," přibližuje ždánická zastupitelka Iva Zajíčková. Chátrá například také budova na zrušeném nádraží v Uhřicích u Kyjova na stejné trati jako Ždánice.

03. 12. 2008 Dráhy testují nové barevné provedení lokomotiv

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/37821-drahy-testuji-nove-barevne-provedeni-lokomotiv/>)

Praha - Do budoucna chtějí České dráhy sjednotit barevné provedení lokomotiv a vagonů, aby se tak odlišily od případné konkurence na železnici. První lokomotivu nově "oblečenou" v odstínech modré a šedé barvy představily na slavnostním otevření Nového spojení a rekonstruovaných nástupišť pražského hlavního nádraží.



Na lokomotivě převažuje světle modrá barva, doplněná šikmými tmavě modrými a šedými pruhy, nápravy a podvozek jsou vyvedeny v černé barvě. Boku stroje vévodí velký znak Českých drah. Pokud nový vzhled schválí vedení firmy, přijdou na řadu další lokomotivy a vagony.

Dráhy se údajně změnou chtějí jasně vymezit vůči ostatním dopravcům, nový vzhled by měl zřetelně odkazovat na příslušnost k firmě. Změna však nebude náhlá, lokomotivy se budou přestříkovat vždy, když na ně dojde řada v cyklu pravidelných revizí. "Může se tak stát, že ještě v roce 2020 tady budou jezdit lokomotivy v původních barvách," řekl Jiří Jeřeta z marketingu drah.

03. 12. 2008 Šéf Českých drah chce po krajích tři miliardy korun

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-31145580-sef-ceskych-drah-chce-po-krajich-tri-miliardy-korun>)

Generální ředitel Českých drah Petr Žaluda se ve čtvrtek sejde poprvé s českými hejtmany a bude s nimi jednat o financování vlakových služeb a prodloužení smluv.

reklama O cenách jízdenek, privatizaci a plánech Českých drah (ČD), o tom dalších záležitostech se týkal rozhovor HN s generálním ředitelem Petrem Žaludou.

Podle Žaludy je nyní prvořadým úkolem zacelit třímiliardovou "díru" v osobní přepravě. To je i prvním krokem k tomu, aby se podnik v budoucnu mohl začít chystat na privatizaci.

Ztrácíme tři miliardy. Ty sami nikde neušetříme

Na to, aby se privatizovala osobní doprava chybí stále zhruba tři miliardy korun. Dokud je nebude mít, tak bude stále prodělávat, uvedl Žaluda. "To je důležité už jen pro její vyčlenění jako samostatné společnosti, natož pro privatizaci," dodal.

Žaluda ani nevyločil případný vstup Českých drah na burzu po vzoru německých drah. Tuto možnost ale vidí v hodně daleké budoucnosti.

Ve čtvrtek kolem stolu s hejtmany

Ve čtvrtek se poprvé Petr Žaluda setká s hejtmany krajů, po kterých chce tři miliardy korun. Noví hejtmani však oponují, že požadují mnohem lepší služby drah. Navíc další peníze prý nemají.

"Kraje by nám za služby, které si objednájí, měly platit naše náklady plus přiměřený zisk. Aby nám zaplatily aspoň náklady - do toho nám chybí ty tři miliardy," vysvětlil Žaluda.

"My musíme dostat zapláceno za to, co děláme. Pokud ty peníze i po jednání s vládou dostaneme, pak můžeme investovat do zlepšení služeb" dodal.

Řešení ale netkví jen ve financování. Podle Žaluda potřebují České dráhy i delší smlouvy, ne jako dosud na jeden rok. "My klidně můžeme jezdit třeba z Prahy do Kladna každých patnáct minut. Ale musíme mít smlouvu na pět, deset let, aby se vyplatilo koupit na to nové soupravy," uvedl.

Rušení spojů a propouštění

Pokud se nezískají tři miliardy od krajů, hrozí podle Žaluda i rušení spojů a propouštění. "Rušení spojů je jedna možnost. Nebo peníze sežene stát - nebo prostě budeme ve ztrátě, a restrukturalizace drah nebude možná,"

Co se týká propouštění, tak se bude týkat především generálního ředitelství. "V podniku půjde o 1200, možná 1300 lidí. V provozu jsme už na hraně, tam spíš lidi sháníme, například strojívdce. Před patnácti lety měly dráhy 120 tisíc zaměstnanců, teď jich je třicet tisíc," řekl Žaluda.

03. 12. 2008 Česká lokomotiva přezdívaná Messerschmitt dnes poprvé uháněla rychlostí 200 km/h (109E)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/ceska-lokomotiva-prezdivana-messerschmitt-dnes-poprve-uhanela-rychlosti-200-km-h-gf1-tec_technika.asp?c=A081202_211919_tec_technika_rja)

První porevoluční lokomotiva z Plzně - Škoda 109E - se poprvé veřejně předvedla na trati. Kvůli číselnému označení se jí železničními fanoušky přezdívá Messerschmitt. Právě tyto legendární německé stíhačky nesly označení Bf 109.

Lokomotiva prochází rychlostními zkouškami na železničním okruhu VUZ (Výzkumný ústav železniční) v Cerhenicích u Velimi. Pro účely testování vyrobila ŠKODA TRANSPORTATION dva kusy. Zatím probíhá na jedné z vyrobených lokomotiv první část testů. Jejich součástí je i veřejná prezentace, při níž dnes lokomotiva poprvé jezdila rychlostí 200 kilometrů v hodině. Druhou lokomotivu testů teprve zúčastní.

Zajímavostí stroje je například i to, že používá naprosto stejné pantografy jako nejrychlejší souprava světa TGV.



Jako jediní máme povolen vstup do strojovny stroje. Ta je plně průchozí pod napětím. Strojvůdce může přecházet mezi stanovišti, aniž by stáhl pantograf.

Jak se testuje nová lokomotiva

Aby mohla lokomotiva "běhat po kolejích" dvoustovkou, musí se předtím, podobně jako člověk, naučit chodit. První zkoušky v Cerhenicích proto obsahovaly i ladění trakce a pomocných pohonů, nastavení některých dílčích přístrojů (například pantografy, ventilátory apod.). Tato etapa bude na zkoušené lokomotivě ukončena již v prvním prosincovém týdnu.

Potom byla nová lokomotiva Š 109E ve výrobním závodě v Plzni zevrubně prohlédnuta, bylo zkontrolováno dotažení všech šroubových spojů, zkontrolovány přístroje a další uzly a části. Na přelomu ledna a února se stroj znovu vrátí na velimský okruh a spolu s druhou vyrobenou lokomotivou se zúčastní dalších testů.

Některé zkoušky nové lokomotivy již proběhly ve výrobním závodě. Skelet vozu absolvoval statickou zkoušku podle evropských předpisů TSI již v prosinci 2006. Zkoušky takzvané hrubé stavby skříně zahrnovaly statické namáhání, odzkoušení určitého vzorku materiálu skříně a zkoušku formou simulované situace. Na průběh zkoušek dohlíželi specialisté i odborníci z německé DB Systemtechnik.

V čem je "Messerschmitt " unikátní

1. Jako první na světě vyhovuje stodevítka novým „CRASH“ předpisům

Škodováký stroj je první lokomotiva na světě s maximální rychlostí 200 kilometrů za hodinu, která plně odpovídá požadavkům na pasivní bezpečnost „CRASH“ podle nové evropské normy EN 15 227, podle Euro NCAP by 109E měla pět hvězdiček.

Vlastní výrobě prvních strojů předcházely složité schvalovací procesy dokumentace, statické a crashové výpočty. Zároveň byla ze strany asociovaných partnerů německého drážního úřadu EBA schválena dokumentace a konstrukce skříně. Při homologačním procesu a schvalování Škoda Transportation uplatnila několik ojedinělých konstrukčních řešení formou evropských patentů.

2. Materiály jako ve formuli 1 zlepšují jízdní vlastnosti

Při výrobě lokomotivy Škoda vybírala ty nejmodernější materiály. Například vláknové kompozity podobné těm, jaké slouží u vozů Formule 1, výrazně zlepšují jízdní vlastnosti vozidla a namáhání trati.

3. Brzdy jako ve špičkových soutěžních vozech

Brzdy jsou postaveny s využitím hliníkových kotoučů, třeba jako u současných špičkových soutěžních automobilů.

4. Stěna mezi kabinou a strojovnou odolá požáru 15 minut

V rámci zkoušek již absolvovala test protipožární ochrany s pozitivním výsledkem. Na stroji jsou instalována požární čidla a účinná aktivní hasicí zařízení, stěna mezi kabinou a strojovnou musela při zkoušce odolat požáru po dobu celých patnácti minut.

5. Lokomotiva je vysoce odolná proti nárazu

Konstrukce v oblasti kabiny strojvůdce obsahuje deformační zóny, které mají při případné kolizi za úkol pohltit velké množství energie. Obdobným způsobem je navrženo i upevnění pluhu před lokomotivou. Třeba při extrémním nárazu v rychlosti 110 km/h do překážky typu nákladního vozu s cisternou o váze 15 tun kolem strojvůdce zůstane nepoškozený a nedeformovaný prostor. Díky odolnosti je navíc možné lokomotivu relativně jednoduše opravit.

6. První lokomotiva pro rychlost 200 km/h

Stodevítka bude první lokomotivu Českých drah pro komerční provoz s rychlostí 200 kilometrů za hodinu a také první lokomotivu, která plně odpovídá teprve nyní zaváděným přísným evropským předpisům TSI norem, které se týkají mezinárodní provozuschopnosti.

7. "Messerschmitt " může také na koleje ve střední Evropě

Díky své konstrukci může třísystemová lokomotiva plynule jezdit na koridorech i klasických železničních tratích mezi metropolemi celé střední Evropy a vést vlaky bez přepřahání. Specialisté společnosti Škoda Transportation totiž nový stroj navrhli tak, že odpovídá specifickým podmínkám tratí a napájecím systémům všech sousedních zemí a také Maďarska.

04. 12. 2008 Železniční odboráři na Slovensku vyhlásili stávkovou pohotovost

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38026-zeleznicni-odborari-na-slovensku-vyhlasil-stavkovou-pohotovost/>)

Bratislava – Slovenské Odborové sdružení železničářů (OZŽ) dnes vyhlásilo stávkovou pohotovost. Toto uskupení sdružuje necelé tři čtvrtiny slovenských železničářů. Předseda OZŽ František Petroci nevyloučil ani skutečnou stávku, zaměstnanci železničních společností se bojí, údajného hrozí propouštění nebo zmrazování mezd.

Odboráři hrozí stávkou, pokud vláda nepřistoupí na jejich požadavky na zlepšení situace na železnici. "V případě ostré stávky se určitým způsobem zastaví i železniční doprava," poznamenal Petroci.

Ministerstvo dopravy i premiér Robert Fico dali garanci, že propouštět se nebude, řekl mluvčí ministerstva Marián Jánošík. Dodal, že ministerstvo je ochotno k dialogu i v rámci vlády.

Případná stávka slovenských železničářů může mít výrazný vliv také na dopravu v Česku. Část vlaků jezdících mezi Prahou a Ostravou či Prahou a Brnem totiž pokračuje na Slovensko. Do stejného státu jezdí také velká část nočních vlaků.

Velké problémy v české železniční dopravě způsobily loňské stávky německých železničářů. Řada spojů, které přijíždějí z Berlína a potom křížují republiku, měla tenkrát výrazná zpoždění.

09. 12. 2008 České děti hledají jméno pro svůj vagon

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_ceske_deti_hledaji_jmeno_pro_svuj_vagon/)

Do konce ledna mohou všechny děti vybírat jméno pro nový „dětský vagon“ Českých drah. Vůz plný překvapení vzniká z bývalého galerijního vagonu a děti v něm najdou kromě řady didaktických her třeba válečko s pendolinem nebo prostor pro malování a poslouchání pohádek.

„V rámci našeho Junior programu pořádáme řadu nejrůznějších akcí po celé republice a kryté zázemí pro děti nám zatím chybí. Spojíme tak příjemné s užitečným a pro tento účel upravíme vůz, který jsme používali jako pojízdnou galerii,“ vysvětluje Eva Matějková z odboru komunikace Českých drah. „Zvenku bude převládat modrá a žlutá barva, jeho konečná podoba ale teprve vzniká.“

Poprvé se dětský vagon představí v květnu příštího roku při startu Kinematovlaku. „Do té doby pro něj potřebujeme najít vhodné jméno. Do konce ledna tak čekáme návrhy od dětí, které vyhodnotíme a pro autory nejzajímavějších z nich máme připravené speciální předpremiérové promítání. Autor vítězného návrhu nový dětský vagon osobně pokřtí,“ dodává Eva Matějková.

Své návrhy mohou děti posílat na adresu: České dráhy, a.s. - Generální ředitelství, Odbor komunikace (O27), Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1. Na obálku prosíme připsat heslo „Jméno Dětského vagonu“.

09. 12. 2008 Nové nabídky Českých drah do Polska, Rakouska a Slovinska

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nove_nabidky_cd_do_pl_au_slo/)

České dráhy nabídnou od 14. prosince zcela novou víkendovou jízdenku SONE+PKP a rozšíří nabídku internetových jízdének o nové cíle v Polsku, Slovinsku a Rakousku. Cesty vlakem do zahraničí budou díky tomu od nového jízdního řádu levnější.

Nová rodinná jízdenka SONE+PKP do polského příhraničí

Od nového jízdního řádu začnou České dráhy prodávat výhodné rodinné jízdenky SONE+PKP, které budou platit ve 2. třídě vlaků Českých drah (u pendolin ve spojení s povinnou místenkou) a ve vybraných úsecích příhraničních oblastí Polska v osobních vlacích (kategorie „osobowe“) a také rychlících Praha – Wrocław a zpět (R 250 až R 254).

„Jízdenku SONE+PKP může použít skupina cestujících se dvěma dospělými a nejvýše třemi dětmi do 15 let, vhodná je ale i pro jednotlivce,“ uvádí Jiří Nálevka, ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopravy ČD. „Cestujícím nabízíme dvě varianty jízdének, a to za 250 a 550 korun. Volba vhodné cenové varianty jízdenky závisí na kategorii použitých vlaků Českých drah. Cestujícím, kteří

pojedou po Česku jen osobními nebo spěšnými vlaky, stačí jízdenka za 250 korun. V dálkových vlacích budou potřebovat dražší variantu za 550 korun. V polském příhraničí je možné s oběma variantami cestovat všemi osobními vlaky a také rychlíky v úseku Lichkov – Wrocław. Pokud cestující pojedou pendolinem, je potřeba, aby si k jízdence dokoupili příslušný počet místenek.“

„Jízdné do polského příhraničí bude s jízdenkou SONE+PKP výrazně levnější než dosud, kdy cestující platili jízdné podle mezinárodního tarifu. Levněji tak bude možné dojet například do Klodzka, Wrocław, Opole nebo do Katowic. Do prvních stanic za česko-polskými hranicemi a do Glucholaz bude i nadále možné cestovat osobními a spěšnými vlaky na vnitrostátní variantu SONE+,“ doplňuje Jiří Nálevka.

Jízdenku SONE+PKP budou prodávat všechny pokladny s elektronickým výdejem jízdenek a průvodčí ve vlacích, a to pouze v sobotu nebo neděli (předprodej není možný). Jízdenky platí do půlnoci dne pořízení jízdenky a je možné si k nim přikoupit také jízdní doklad pro kolo za 90 korun.

Mapa SONE+PKP:

http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/6f5536004c3a82479ab8ffa95ebdb303/sona%2Bpkp_ma pa.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=6f5536004c3a82479ab8ffa95ebdb303&CACHEID=6f5536004c3a82479ab8ffa95ebdb303&CACHEID=6f5536004c3a82479ab8ffa95ebdb303&CACHEID=6f5536004c3a82479ab8ffa95ebdb303

Rozšíření nabídky elektronických jízdenek eTiket: nově do Polska a Slovinska

Nabídka internetových jízdenek do zahraničí, známých pod názvem eTiket, se od nového jízdního řádu rozšíří o další cíle. „Doposud si cestující mohli koupit eTikety do Berlína, Drážďan, Budapešti, Vídně, Lince a Štýrského Hradce. Od 14. prosince nabídneme nové jízdenky do Varšavy, Krakova, Lublaně a Salcburku. Naopak už nebudeme prodávat jízdenky do Štýrského Hradce. V ceně jízdenek budou jako doposud také místenky, eTiket do Lublaně bude obsahovat místenku na vlak EuroCity Jože Plečnik z Prahy do Salcburku nebo v opačném směru,“ vysvětluje Jiří Nálevka.

Kromě těchto jízdenek nabízejí České dráhy také internetové jízdenky a místenky do nočních vlaků na Slovensko.

Jízdenek bude na každý den a relaci omezené množství, proto doporučujeme zakoupit si je včas na eShopu Českých drah (www.eshop.cd.cz). Jízdenky do nových relací budou v prodeji až od neděle 14. prosince.

Cena jízdenek eTiket do zahraničí (ceny jsou platné k 14. prosinci 2008)

Rakousko

- Praha – Wien: 19 EUR / 489 Kč
- Praha – Linz: 19 EUR / 489 Kč
- Praha – Salzburg: 19 EUR / 489 Kč
- Brno – Wien: 9 EUR / 232 Kč

Maďarsko

- Praha / Brno – Budapest: 19 nebo 29 EUR / 489 nebo 746 Kč

Německo

- Praha – Berlin: 29 EUR / 746 Kč
- Brno – Berlin: 39 EUR / 1 003 Kč
- Brno – Dresden: 29 EUR / 746 Kč

Polsko

- Praha – Krakow: 19 EUR / 489 Kč
- Praha – Warszawa: 19 nebo 29 EUR / 489 nebo 746 Kč

Slovinsko

- Praha – Ljubljana: 29 EUR / 746 Kč

Konečné ceny mezinárodních jízdenek v českých korunách se mohou nepatrně lišit, protože jsou fixně stanoveny v eurech a reagují na vývoj kurzu mezi korunou a eurem. Uvedené nabídky platí pro jeden směr cesty, nákup jízdenky je možný výhradně přes internet nebo telefonicky, a to nejdříve 2 měsíce a nejpozději 3 dny před uskutečněním cesty. Jízdenky je možné zakoupit buď jako jednosměrné nebo zpáteční – vždy s místem odjezdu v České republice.

Jak na internetu nakoupit

„Nákup je velmi jednoduchý a probíhá podobně jako internetový nákup letenek či dalšího zboží. K realizaci transakce stačí pouze platební karta umožňující dle podmínek vydavatelské banky nákup na internetu, jde o karty MasterCard, Visa a Visa Elektron, nebo využití platebního produktu PaySec.“ říká Aleš Ondrůj, výkonný ředitel úseku náměstka pro marketing a komunikaci ČD.

Cestující si jízdenku rovnou vytiskne, v případě telefonické transakce mu operátor nabídne, jestli si přeje TeleTiket zaslat e-mailem, nebo si ho vyzvedne na pokladně v některé ze 40 určených stanic. Majitelům přenosných elektronických zařízení stačí, když jízdenku ukáží vlakovému personálu na displeji.

09. 12. 2008 Betlémské světlo přijede vlakem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=63697>)

Rozvážení Betlémského světla se již stalo novodobou tradicí českých Vánoc. Velkou zásluhu na tom mají brněnští skauti, kteří stáli v roce 1990 u zrodu celé akce. S myšlenkou Betlémského světla se ve zmíněném roce seznámili na vídeňském jamboree - mezinárodním setkání skautů a skautek z celého světa a již na podzim téhož roku začali připravovat českou verzi.

Z mnoha nápadů se jevily dva jako velmi nosné a životaschopné. Jednak ukázat členům skautských oddílů, že o vánocích nejde ani tak o kupu dárků a cukroví, ale o to, prožít vánoce v klidu a pohodě s těmi, které máme rádi a oni nás, že mnoho radosti mohou udělat i bez peněz svou chutí k této atmosféře přispět. A když ještě k tomu přidají skautskou službu a roznesou Betlémské světlo ve svém okolí sousedům, zjistí, kolik zajímavých lidí s různými životními příběhy kolem sebe mají.

Prvním prubířským kamenem byla první jednání s železničáři o tom, zda skauty s lucernami do vlaku budou vůbec ochotni vzít. A protože při prvním rozvozu ani žádný vagon nezapálili, mohli jezdit i v dalších letech. Ohlasy na cestu prvních skautských kurýrů byly velmi potěšující. Skauti a skautky musely celou cestu vysvětlovat a vykládat nejen o Betlémském světle, ale i skautingu jak spolucestujícím, tak průvodcím. Jejich nadšení a zapálení pro věc se přenášelo na okolí a jejich zásluha na rozšíření této akce je nesporná.

Letos přiveze Betlémské světlo z Vídně na brněnské hlavní nádraží souprava pendolino. Stane se tak v sobotu 13. prosince v 17.05 hodin na vlaku SuperCity 74 Smetana. Z Brna pak skauti 20. prosince rozvezou novodobý symbol Vánoc vlaky po celé republice. Ve vytipovaných stanicích bude možno připálit si plamínek od místních členů Junáku.

Seznam vlaků rozvázejících Betlémské světlo a další informace najdete na internetové stránce www.betlemske-svetlo.cz, nebo na www.betlemskesvetlo.cz.

09. 12. 2008 Železničáři ve Varšavě protestovali proti důchodové reformě, zpozdily se i spoje do Česka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38459-zeleznicari-ve-varsave-protestovali-proti-duchodove-reforme-zpozdily-se-i-spoje-do-ceska/>)

Varšava - Železničáři v Polsku protestovali proti vládní důchodové reformě. V hlavním městě byl zhruba na čtyři hodiny zablokován provoz na hlavním nádraží, důležité železniční tepně na polském území. Tímto uzlem projíždí nejvíce spojů v zemi, včetně mezinárodních rychlíků. Protest skončil zhruba ve 14:00, vlaky nasbíraly i několikahodinová zpoždění. Časové manko nabraly i vlaky do České republiky.

"Dotklo či ještě dotkne se to zřejmě tří vlaků, které jedou přes naše území," řekl Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah. Ranní vlak z Varšavy do Vídně jel na české území se 40minutovým zpožděním, následný vlak do Prahy nabral půlhodinové manko.

Podle státní železniční společnosti PKP byl dnešní protest nelegální a odboráři za něj ponosou odpovědnost, a to i finanční. Dráhy budou vyplácet cestujícím odškodnění za zpoždění vlaků. Manifestace na kolejích se účastnilo zhruba 500 osob, na které dohlížela policie. Podle strážníků akce proběhla poklidně.

Železničáře z různých odborových svazů sjednotil boj o důchodová privilegia. Šéf svazu Solidarita Henryk Grymel dnes připomněl, že vláda ustoupila tlaku učitelů, kterým povolila předčasné důchody, ačkoliv původně o ně měli přijít. "Dali si gól do vlastní branky, protože odhodlání lidí vzrostlo. Když mohli dostat jedni, proč by nemohli jiní," vysvětlil Grymel. Vláda ale připomíná, že v návrhu reformy,

kteřou už schválil parlament, je uvedeno, že o právo odejít do předčasného důchodu přijdou pouze někteří pracovníci drah. Strojvůdci budou moci nadále ukončit svou profesní kariéru pět let před termínem nástupu do důchodu.

Výsadu nyní využívá více než milion Poláků, v budoucnosti by to mělo být asi 280.000. Kromě strojvůdců a učitelů, kteří se narodili před rokem 1970, si právo zachovávají potápěči, piloti nebo horníci. Zákon, který má začít platit 1. ledna, musí ještě podepsat prezident. Očekává se, že po ústupku, jaký udělala vláda vůči učitelům, by zákon nemusel vetovat. Pokud tak učiní, opoziční levice by zřejmě pomohla vládě veto přehlasovat.

09. 12. 2008 České dráhy lící v krizi na bohaté. Jízdné za 20 tisíc (projekt Bohemian Train)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/spolecnost/clanek.phtml?id=624480>)

Praha/Berlín - České dráhy se v době zuřící světové ekonomické krize rozhodly vsadit na podnikání v luxusu. Vymyslely pro nejbohatší klienty předvánoční výlet do Berlína.

Proč právě tam? Má to být zážitková jízda. V německé metropoli totiž tento čtvrtek koncertuje žijící legenda světové pop-music Elton John. Jízdenka i se vstupenkou bude stát dvacet tisíc a více korun, ale v ceně bude skutečný přepych. Ovšem jen pro devět desítek cestujících. Dráhy si ale ojedinelou cestu připravily tak trochu i pro sebe. Jízdu totiž absolvují i manažeři státní firmy.

Orchideje i šampaňské

Elton John Train, jak je pilotní projekt českých železnic nazýván, není běžně v prodeji. A dráhy jej ani neavizují jako projekt na svých webových stránkách či kdekoli jinde. Existuje pouze VIP pozvánka k zakoupení jízdenky. Tu má Aktuálně.cz k dispozici. Stejně jako manuál k luxusnímu výletu. Na něm je vidět důkladná příprava. Vlak startuje v 10:45 hodin, zpět se pak vydá v půl dvanácté v noci. A bude to stát za to.

Běžní cestující, kteří musejí kromě špinavých toalet a nepohodlných jídelních vozů snášet každodenní zpoždění, si o takové jízdě mohou nechat zdát. O koberci, který se vine po nástupišti, navoněném vagónu, orchidejích nebo o tom, že jim kabát a kufr odnese před cestou mimořádně učesaná a nalíčená stewardka do vlakové šatny.

Speciální pasažéři nepojedou ani běžnými vozy drah, ani novými vozy vlaku Pendolino. Dráhy pro ně ještě vylepšily a upravily nejlepší vagóny z vlaků Euro a Intercity. Ty se pokusí také speciálně vyčistit.

Ještě předtím ale program jízdy začíná mimo vlak. "Všichni cestující budou nejprve uvítáni v exkluzivních prostorách prezidentského salónku na Hlavním nádraží Praha. Zde bude od 9:30 hodin připraven coffee break a sklenka šampaňského," píše se v pozvánce.

Co nabízí jídelní vůz?

- Tartare z tuňáka Yellowfin a pečených hříbků s lanýžovou pěnou, křepelčím vejcem a hříbkovo-bramborovým pyré
- Terina z kachních jater "Foie Gras" a černých ořechů s kořeněným jablkem, brioškou a jablečným chutnej
- Pečený hřbet z mléčného telete a dušené telecí líčko s limetkovým risottem a paprikovou pěnou
- Mousse z čokolády Valrhona a flan ze sušených švestek se salátkem z čerstvého lesního ovoce
- Vídeňský telecí guláš
- Domácí libové párečky s variací hořčic
- Plněný domácí croissant s čerstvou zeleninou a šunkou od kosti
- Malý čerstvý zeleninový salát s francouzským dresingem

Dýdžej a Bořek Šípek

"Celé netradiční putování bude zahájeno slavnostním přípitkem speciálním drinkem Elton John. Cesta do Berlína bude plná gurmánských zážitků připravených kulinařským mistrem Dušanem Jakubcem a jeho týmem. Pročtením přiloženého menu si můžete naladit chuťové pohárky již nyní. Vybrané pokrmy skvěle doplní ušlechtilé exkluzivní šampaňské Taittinger," lákají dráhy.

V manuálu pro personál nechybí instrukce, aby cestujícím nabízeli ručníčky na osvěžení nebo dezerty či tiskoviny. A to není vše. "Milovníky kvalitních hodiněk jistě příjemně potěší prezentace exkluzivní

limitované edice Elton John hodinek značky Chopard. Příjemně překvapí také designový dárek od Bořka Šípka. Pro milovníky zábavy bude ve vlaku připraven DJ a koktejlový Bugsy's bar," doplňuje pozvánka.

Máme téměř vyprodáno

I když je předvánoční luxusvlak připravován téměř v utajení, dráhy prý už mají téměř vyprodáno. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský na dotazy Aktuálně.cz nejprve říká: "A jak o tom vlaku víte?" Vzápětí České dráhy rozesílají médiím tiskovou zprávu o novince v podnikání.

Dráhy tvrdí: "Máme téměř vyprodáno." Bez upřesnění, kolik míst zhruba v ceně průměrného českého platu zbývá udat. Mluvčí říká, že vlak je určený pro "ty, kteří si mohou dovolit zaplatit drahou jízdenku". A důrazně odmítá, že by si vstupenku zakoupili někteří čeští politici nebo manažeři drah. "Mezi cestujícími je výhradně byznys klientela. Čtyři naši manažeři vlakem pojedou, ale bude to pracovní cesta. Jsou tam jako organizační tým," dodal.

Proč se České dráhy pokouší prorazit tímto směrem podnikání? "Je to zážitková jízda ve stylu Orientexpressu. Toho proslavily detektivky Agathy Christie. My nabídneme jiný zážitek," vysvětluje Štáhlavský.

Nebojte se nás

Podle drah si jízdenku koupí právě tito Češi: "Mají 35 až 50 let a nejvyšší příjmy. Nemají chuť nic organizovat ani pro sebe, ani pro svoji partnerku a chtějí prožitek na klíč. Koncert Eltona Johna je výjimečná příležitost. ČR navštívil jen jednou a jeho letošní turné je velmi mimořádné a vyhýbá se ČR," píše se v analýze k akci.

A pak je zde ještě jeden důvod, proč se dráhy rozhodly pro tento druh podnikání: "ČR je jednou ze zemí, kde je nárůst bohatých a velmi bohatých lidí v přepočtu na počet obyvatel na nejvyšších místech v rámci Evropy. Postupně jim chceme dokázat, že cestování vlakem je kvalitní a perspektivní způsob dopravy, kterého se není třeba bát," píše se v odůvodnění pilotní akce.

10. 12. 2008 České dráhy porušily zákon. Pronajímaly špatně nádraží

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=624515>)

- Tendry na nájmy nepoužívaných nádraží nebyly v souladu se zákonem
- ÚOHS udělil třicetitisícovou pokutu za špatný výběr organizátora elektronických aukcí
- Drahám hrozí i pokuta 270 milionů korun za opakované zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě v letech 2003 až 2007

Brno - České dráhy vybíraly nájemce nevyužívaných nádraží v rozporu se zákonem.

Podle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže měly u projektu Živá nádraží vypisovat řízení podle koncesního zákona, ale nedělaly to. Pokutě se však státní firma vyhne. Dráhy musí pouze dosud neukončená výběrová řízení ukončit a u špatných smluv musí sjednat nápravu.

Do projektu Živá nádraží dráhy podle antimonopolního úřadu zahrnuly 121 stanic. Chtějí je pronajmout soukromým firmám, vytvořit s podnikateli společný podnik nebo nádraží revitalizovat z vlastních peněz. Někde už se s rekonstrukcemi začalo. Opravují se například pražské a brněnské hlavní nádraží, nádraží v Havlíčkově Brodě, Kolíně, Teplicích nebo Mariánských Lázních.

Podle úřadu v případech, kdy se dráhy spojily se soukromým kapitálem formou dlouhodobého pronájmu nebo formou založení společného podniku, pochybily. Vybraly si partnera nezákonným způsobem.

Pokut bylo více

Úřad zároveň dnes oznámil, že České dráhy dostaly pokutu ve výši třicet tisíc korun za další porušení zákona - špatně vybraly organizátora elektronických aukcí.

Českým drahám navíc hrozí i rekordní pokuta ve výši 270 milionů korun za opakované zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě v letech 2003 až 2007. Úřad sankci udělil letos, dráhy se ale odvolaly. Šéf antimonopolního úřadu Martin Pecina ji nicméně pravděpodobně potvrdí. Podobné stanovisko se očekává i od Evropské komise, která trest již jednou potvrdila.

10. 12. 2008 České dráhy se rekordní 270milionové pokutě zřejmě nevyhnou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/38561-ceske-drahy-se-rekordni-270milionove-pokute-zrejme-nevyhnou/>)

Brno - České dráhy budou zřejmě muset zaplatit 270milionovou pokutu za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě, kterou jim Úřad pro ochranu hospodářské soutěže uložil letos v červenci. Státní podnik se tehdy proti verdiktu odvolal. Nyní ale sankci potvrdila rozkladová komise úřadu, jež jeho předsedovi Martinu Pecinovi doporučila, aby sankci potvrdil. Pokutu ještě musí znovu schválit Evropská komise. Ta ji však již v minulosti jednou potvrdila.

Antimonopolní úřad udělil spornou pokutu Českým drahám proto, že v letech 2003 až 2007 prováděly činnosti, které jsou lídrovi trhu zapovězené, například poskytovaly některým zákazníkům věrnostní rabaty. Úřad o pokutě i přes toto porušení pravidel hospodářské soutěže neuvažoval a chtěl situaci vyřešit dohodou. České dráhy ale s nápravou dlouho otálely a své jednání upravily až po roce od zahájení správního řízení, což bylo podle úřadu pozdě.

Pokuta ve výši 270 milionů korun je jednou z nejvyšších v historii antimonopolního úřadu. Není to ani první pokuta, kterou instituce drahám udělila. Celkově už musely za své prohřešky zaplatit stovky tisíc korun. A další sankce je zřejmě ještě čekají. Chyby jsou podle Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže i v projektu rekonstrukce některých stanic Živá nádraží.

10. 12. 2008 Šest železničářů prodalo do sběrný tuny materiálu na opravu tratí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/sest-zeleznicar-u-prodalo-do-sberny-tuny-materialu-na-opravu-trati-1da/krimi.asp?c=A081210_152734_krimi_cen)

Severočeští kriminalisté obvinili ze zpronevěry šestici zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty z Liberce a z Jablonce nad Nisou. Materiál, který měli používat k opravě železničních tratí Liberec - Tanvald a Liberec - Hodkovice, odváželi do sběru. Postupně prodali šest a půl tuny kovů.

Sběrnu v Jarní ulici v Jablonci navštívila šestice nejméně dvanáctkrát. Železné prvky dovezli do sběrný vždy služebním vozem. Navíc se prokázali průkazy pracovníků Správy železniční dopravní cesty.

"Celý případ byl odhalen při akci s názvem Magnet, která proběhla na základě zvyšujících se krádeží na železnicích. Policisté si od kontrol slibovali odhalení nepoctivých lidí, kteří okrádají železničáře. Že v síti uváznou sami zaměstnanci drah, to předem nikdo netušil," uvedla mluvčí jablonecké policie Lída Knopová.

"Případy, kdy na železnici kradou naši zaměstnanci, jsou ojedinělé. Pokud se jejich vina prokáže, propustíme je," řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Obviněným železničářům hrozí za zpronevěru až tříleté vězení.

10. 12. 2008 Na údržbu silnic a železnic půjde méně peněz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38627-na-udrzbu-silnic-a-zeleznic-pujde-mene-penez/>)

Praha – Podle návrhu rozpočtu na příští rok, který dnes schválili poslanci, půjde oproti původním plánům méně peněz na údržbu silnic a železnic. Státní fond dopravní infrastruktury tak dostane o 1,35 miliardy korun méně, než mu sliboval 38miliardový vládní návrh. Poslanci přesunuli peníze určené pro silnice a železniční trati na platy státním zaměstnancům.

Přes snížení rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury, ujistil ministr dopravy Aleš Řebíček, že díky přebytkům z letoška proběhnou napřesrok všechny plánované stavby.

Poslankyně zelených Věra Jakubková také navrhovala pozastavit přípravu financování staveb, u kterých chybí posouzení variant a pozastavit nebo zpomalit financování staveb, které jsou dopravně i společensky neodůvodněné. Takto ušetřené peníze chtěla přesunout například na železniční stavby, opravy a údržbu železnic. Poslanci její návrh ale neschválili a navíc za něj sklídila kritiku.

11. 12. 2008 ROPID zvýší náklady kartičkových jízdních řádů Eska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38744-ropid-zvysi-naklady-kartickovych-jizdnich-radu-eska/>)

Praha – Cestující v pražských příměstských vlacích budou mít od 14. prosince větší šanci, že seženou tzv. kartičkový jízdní řád. Podle společnosti ROPID je o kartičky velký zájem a letos jich bude vytištěno 350 tisíc. Jízdní řády "Eska" jsou k dispozici zdarma v některých informačních centrech Českých drah, ve všech infocentrech pražského dopravního podniku a také na vybraných informačních bodech ve Středočeském kraji, informoval tiskový mluvčí ROPID Filip Drápal.

Jízdní řády vydal ROPID v sedmi verzích, vždy pro jeden z hlavních směrů železnice z Prahy včetně přílehlých navazujících spojů ve Středočeském kraji. Kartičky se liší barvou a díky malému formátu se vejdou do kapsy či peněženky.

"Kartičkové jízdní řády si za posledních 10 let získaly početný okruh uživatelů, a jelikož dochází rok od roku k nárůstu počtu cestujících na železnici a v příštím roce vzroste počet vlaků o plných 33 procent, zvýšili jsme celkový náklad," uvedl Pavel Macků z odboru marketingu ROPID.

Lidé cestující vlakem si také od konce listopadu mohou koupit celosíťový jízdní řád, který vydala Správa železniční dopravní cesty, nebo sešity s jízdními řády na tratích v jednotlivých regionech.

11. 12. 2008 Kola bude možné vozit i v neoznačených vlacích

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38757-kola-bude-mozne-vozit-i-v-neoznacenyh-vlakich/>)

Praha – Jízdní kola bude od neděle možné vozit ve většině vlaků Českých drah. Nově totiž bude možné nastoupit s kolem na představky krajních vozů řazených na osobních a spěšných vlacích i rychlících, které nejsou v jízdním řádu označeny symbolem kola nebo kufru. Dosud bylo možné s jízdním kolem nastoupit pouze do takových spojů.

Novinku představily České dráhy v nových smluvních přepravních podmínkách, které zveřejnily na internetu. Podle nich bude možné s kolem cestovat "v neoznačených osobních vlacích, spěšných vlacích a rychlících, a to na prvním nebo posledním představku soupravy, kde mohou být umístěna vždy nejvýše dvě jízdní kola." V některých spojkách ale může být přeprava kol i nadále výslovně zakázána.

Ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem kufru nebo kola, budou platit pro přepravu bicyklů stejné podmínky jako dosud. Do spojů s nakresleným kolem může cyklista nastoupit i s kolem dveřmi, na nichž je odpovídající obrázek, a o své kolo se musí během cesty starat sám. Vlaky, které mají v jízdním řádu v hlavičce nakreslený kufr, by měly mít řazený služební vůz, v němž se o kolo postará vlaková četa.

11. 12. 2008 Nová fakta o Studénce: Hlavní firma věděla o nebezpečí

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=624709>)

Ostrava - Hlavní dodavatel mostu ve Studénce s největší pravděpodobností předem věděl, že se stavbou není vše v pořádku. Ovšem neřešil to a most se 8. srpna zřítil na koleje před projíždějící expres.

Vyšetřovatel případu Jiří Jícha proto nevyloučil, že v souvislosti s neštěstím obviní právě i někoho z hlavní dodavatelské z firmy Dopravní stavby Ostrava. Policie zatím stíhá dva inženýry z firmy Bögl a Krýsl, která zasouvala nad železničním koridorem opravený most. Ten se 8. srpna zřítil před projíždějící vlak. Osm lidí zemřelo, sedmdesát jich bylo zraněno.

Podle vyšetřovatelů je teď jisté, že někdo z ODS - Dopravní stavby Ostrava dostal krátce před nehodou fotografie, ze kterých je zřejmé, že stavba není dobře staticky zajištěna. Šlo o snímky, na kterých jsou zachyceny silně zdeformované vozíky, pomocí kterých se pohybovala nosná konstrukce.

Byl tam tehdy, je tam zase?

Policie ještě prověřuje, co člověk, který e-mail se snímky dostal, s nimi nakonec udělal. "Zatím tyto okolnosti zkoumáme," uvedl Jícha. Nevyloučil, že další potencionální obviněný může nyní opět pracovat na stavbě mostu. Moravskoslezský kraj totiž rozhodl, že most znovu postaví firma ODS.

Vyšetřovatel neštěstí Jiří Jícha zveřejnil informaci, podle které měla firma ODS tuto fotografii k dispozici už dva dny před nehodou. Snímek zachycuje zdeformovaný vozík, po kterém se nasouvalo těleso mostu

Vyšetřovatel ještě v srpnu řekl, že není jasné, zda firma dostala snímky před tragédií, nebo až po ní. Nyní však potvrdil, že fotografie upozorňující na problém obdržela už 6. srpna, tedy před neštěstím. "Zástupce generálního dodavatele měl fotografie už před pádem mostu," řekl Jiří Jícha.

Generální ředitel firmy ODS Dopravní stavby Ostrava Tomáš Vítek odmítá jakékoliv zavinění pádu mostu. "Měli jsme nějaké fotografie ze stavby. Žádné z nich ale nesvědčily o hrozícím nebezpečí," prohlásil už dříve ředitel Vítek.

Mluvčí firmy Jindřich Vaněk dodal, že firma nezjistila ani s odstupem času v souvislosti se stavbou ve Studénce žádné pochybení svých pracovníků. "Nechali jsme si udělat také dva odborné posudky u renomovaných znalců, ze kterých vyplývá, že hlavní problém nastal při manipulaci s mostem, což zajišťovala subdodavatelská firma," řekl Vaněk. Nedostatky firma nepřipouští ani při dozoru na staveništi.

Detaily jsme neřešili, tvrdí firma

"Prováděli jsme dozor, ale nezasahovali jsme do kompetencí subdodavatele, nezabývali jsme se detaily. Při kontrolách jsme řešili spíše postup prací, termíny," uvedl Vaněk. Reagoval tím na nejnovější informace policie, že mezi podpěrnou konstrukcí a mostem byly velmi atypické dřevěné podložky, které měly zpevnit konstrukci. Zřejmě však přispěly k pádu mostu.

Obviněným inženýrům z firmy Bögl a Krýsl policie klade za vinu, že 8. srpna pokračovali v posunu mostu, aniž by ho proměřili, přestože věděli o vážných poškozeních podpěrné konstrukce.

"Když most 6. srpna posouvali, vychýlil se jim. Oni jen srovnali pomocí jeřábu konstrukci, instalovali mezi podpěrnou konstrukcí a most dřevěné podložky, ale mostem se nezabývali. 8. srpna pokračovali v posunu. A most spadl," líčil Jícha. Obvinění vinu odmítají.

Policie se nadále zkoumá, jakou odpovědnost na nehodě nese hlavní dodavatel, investor - krajský úřad Moravskoslezského kraje, jenž měl provádět dozor, Správa železniční a dopravní cesty a další organizace. Tato šetření policisté zatím neuzavřeli.

"Prověřujeme všechny. Čekáme však ještě na zásadní znalecký posudek, který budeme mít počátkem roku," řekl Jícha. "Pak budeme porovnávat znalci stanové příčiny pádu mostu s povinnostmi jednotlivých osob," dodal Jícha.

11. 12. 2008 Do Berlína vyrazil první Bohemian Train

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38769-do-berlina-vyrazil-prvni-bohemian-train/>)

Praha – První vlak nového projektu Českých drah Bohemian Train vyrazil dnes z Prahy do Berlína na koncert Eltona Johna. Jízdenka zahrnující jízdu tam a zpět, vstup na koncert, večeři v jídelním voze a nocleh v lůžkovém vagonu, stála dvacet tisíc korun. Podle vedení ČD se jedná o výnosný komerční projekt, odboráři ale Bohemian Train považují za provokaci vůči cestujícím, kteří musí jezdit v zastaralých a špinavých vagonech.



České dráhy se v poslední době potýkají s výrazným nedostatkem komfortnějších vagonů a cestující se i na spojích označovaných jako "vlaky vyšší kvality" setkávají s tím nejstarším, co po českých kolejích jezdí. V této situaci lze podle železničních odborů považovat projekt Bohemian Train za provokaci vedení ČD. "Do budoucna toto není cílová klientela, na kterou se České dráhy mají zaměřit," řekl mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček.

Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského je ale klíčové, že je Bohemian Train výdělečný. "Příjem z tohoto vlaku je až desetinásobný proti vlakům, které provozujeme na základě objednávky," uvedl Šťáhlavský. Z devadesáti jízdenek na dnešní Elton John Train se prodalo osmdesát. Výdělečností omlouvají ČD i fakt, že vozy nasazené na speciální vlak do Berlína, které byly vyrobené či zrekonstruované v posledních letech, chybějí na běžných spojích.

12. 12. 2008 Opilý výpravčí v Blansku řídil vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/opily-vypravci-v-blansku-ridil-vlaky-dsv-/brno.asp?c=A081212_1102342_brno_dmk)

Opilý výpravčí řídil včera dopoledne vlaky na nádraží v Blansku. Na podnapilého muže upozornil jeden z cestujících, který s ním kolem desáté hodiny mluvil. "Při dechové zkoušce jsme naměřili asi jedno promile alkoholu v krvi," řekl mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Výpravčí byl okamžitě vystřídán. Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského bude muž propuštěn. "České dráhy nemají pro takové zaměstnance místo," konstatoval Šťáhlavský.

Výpravčí byl zatím postaven mimo službu. "Po přijmutí nezbytných právních kroků s ním ukončíme pracovní poměr," dodal Šťáhlavský.

12. 12. 2008 Vyšla Ročenka 2007/2008 Skupiny ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_48roce.htm)

V těchto dnech vychází Ročenka 2007/2008 Skupiny České dráhy.

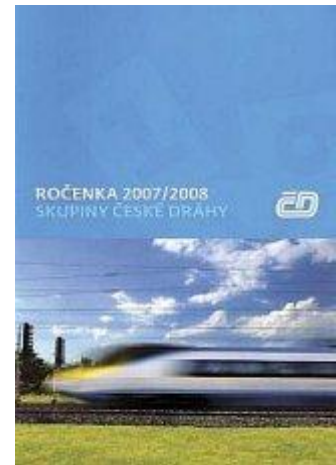
Najdete v ní nejen zajímavé události a organizační i personální změny v období od 1. října 2007 do 30. září 2008, ale i spolupráci ČD s jednotlivými kraji a představení Skupiny ČD v kapitolách: Živá nádraží, Vnější a vnitropodniková komunikace, Marketing v osobní dopravě, Informační technologie, Věda a výzkum, Stav a vývoj kolejových vozidel a další.

V textu jsou představeny také jednotlivé organizační jednotky, např. Regionální správy majetku, Regionální centra provozu, Technická ústředna železnic, Železniční zdravotnictví apod.

V Ročence najdeme i Přehled významných investičních akcí, Historická vozidla a Železniční muzea, čtenář se blíže seznámí i s jednotlivými dceřinými společnostmi, např. ČD Cargo, VUZ, ČD Telematika, DVI atd. Na závěr je několik tipů na výlet vlakem v České republice.

Obsahem Ročenky je nejen text, ale i řada fotografií, tabulek a grafů.

Ročenku připravila k vydání redakce Železničáře a redakční rada Ročenky v čele s Ing. Jaroslavem Vašátkem. Na obsahu se podílel široký okruh jejích spolupracovníků.



12. 12. 2008 Vyšel Vědeckotechnický sborník ČD (č. 26)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_48sbor.htm)

Dne 4. 12. 2008 bylo na internetových stránkách Českých drah, a. s., (www.ceskedrahy.cz pod heslem „Tiskové centrum“ a dále „Magazíny a periodika“) zveřejněno nové číslo 26 Vědeckotechnického sborníku Českých drah.

Vědeckotechnický sborník Českých drah je sborník prací z oblasti železniční dopravy, jehož cílem je umožňovat publikování původních odborných prací řešících technické a technologické problémy a zásadní otázky z oblasti řízení, ekonomiky a ekologie ve vztahu k železniční dopravě.

Dobrá zpráva pro přispěvatele i čtenáře – Vědeckotechnický sborník Českých drah byl, po usilovné práci členů redakční rady, znovu zařazen na seznam recenzovaných neimpaktovaných periodik vydávaných v České republice. O tomto kroku rozhodla Rada vlády prostřednictvím Rady pro výzkum a vývoj na jejím 234. zasedání dne 20. června 2008 (<http://www.vyzkum.cz/FrontClanek.aspx?idsekce=503642>). Prestiž tohoto periodika tím vysoce vzrostla.

Číslo 26 obsahuje 11 příspěvků různého zaměření z oblasti hnacích vozidel, vzdělávání, možného využití satelitního navigačního systému GALILEO na železnici, digitálních přenosových sítí v železničním provozu, dále pak informuje o webovém portálu provozovatele dráhy v ČR či o systému diagnostiky prostorové průchodnosti tratí.

Anotace jednotlivých příspěvků jsou uvedeny níže.

1. Ing. Jiří Konečný, Ing. Petr Špalek – Nová třísystemová lokomotiva řady 380 ČD

Článek popisuje novou třísystemovou elektrickou lokomotivu řady 380 Českých drah, a. s., kdy vlastní popis je rozdělen do následujících kapitol: Mechanická část, Elektrická část, Brzdová výstroj, Řízení, Kabina strojvedoucího a Zabezpečovací systémy a rádia. Článek je doplněn o schémata, výkresy a základní technické údaje vozidla.

2. Ing. Jakub Pěchouček, Ing. Dušan Pouzar – České dráhy, a. s., rozšiřují vzdělávání o nové technologie. Vývoj e-learningových kurzů je ve finální fázi.

Příspěvek uvádí celkový přehled a podrobnější popis technologií, které se podařilo v rámci projektu 2Train vyvinout a které se v budoucnu stanou součástí výcvikových systémů v partnerských železničních společnostech a je prvním výstupem v rámci projektu 2Train řešeného v 6. rámcovém programu EU. Čtenář se bude moci dozvědět např. o Virtuálním instruktorovi, CDSI (Common data simulator interface), Assessment database a dalších technologiích, které vznikly v rámci tohoto projektu. Zajímavá je i skutečnost, že každá ze zúčastněných společností vyvinula odlišné produkty založené na stejném principu, které doplňují již existující koncepci vzdělávání.

3. Ing. Hynek Mocek, Doc. Ing. Aleš Filip, CSc. – Satelitní systém GALILEO pro bezpečnostní aplikace na železnici

Článek se věnuje problematice využití satelitního navigačního systému Galileo pro bezpečnostně relevantní aplikace na železnici. Nejdříve jsou popsány požadavky bezpečnosti na satelitní navigační signál služby Galileo Safety of Life. Aby bylo možné měřitka kvality této služby interpretovat pomocí terminologie RAMS, jsou zkoumány druhy poruch systému Galileo. Následně je navrženo začlenění ukazatelů kvality GNSS do železničních pojmů RAMS a je vysvětlen jejich význam z hlediska železniční zabezpečovací techniky. V závěru článku je naznačen příklad vlakového polohového lokátoru na základě integrace GNSS s dalšími senzory.

4. Ing. Martina Koutníková, Bc. Klára Holoňová – Realizace projektů výzkumu a vývoje v rámci veřejné soutěže vyhlášené Ministerstvem dopravy

Článek je shrnutím dosavadní spolupráce společnosti ČD - Telematika a. s. a jejich partnerů v oblasti výzkumu a vývoje telematických aplikací a systémů spolufinancovaných Ministerstvem dopravy. Účast firmy v těchto programech je jedním z jejich základních strategických cílů, kombinující odborné know-how jejich zaměstnanců, špičkové technické zázemí společnosti a aktuální technický vývoj na trhu ICT. Všechny zmiňované projekty reagují na současné potřeby a vývoj v oblasti dopravní telematiky a inteligentních dopravních systémů a po jejich dokončení by měly nabídnout inovativní a kvalitní řešení vhodné pro zavedení do praxe.

5. Ing. Petr Kolář – Využití vlastností digitálních přenosových sítí pro řízení železničního provozu

Článek přináší aktuální informace o možnostech využití datových přenosů pro zkvalitnění řízení železničního provozu s využitím nově nabízených možností přenosu dat k mobilním účastníkům železničního provozu. S postupným rozšiřováním služeb (SMS zprávy, GPRS přenosy) v nově budované železniční digitální síti GSM-R se otvírají nové možnosti pro přenos informací mezi „pozemními“ informačními systémy a mobilními terminály, umístěnými zejména na hnacích vozidlech. Současně na tratích, kde ještě není vybudována síť GSM-R, lze také k přenosu dat využívat za určitých podmínek mobilní sítě veřejných operátorů.

V článku jsou přiblíženy navrhované a ověřované aplikace s digitálním přenosem dat mezi infrastrukturními informačními systémy a mobilními terminály, které jsou předmětem řešení projektu „Využití vlastností digitálních přenosových sítí pro řízení provozu a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy na nekoridorových tratích“, řešeného za finanční podpory Ministerstva průmyslu a obchodu ČR.

6. Ing. Mgr. David Krásenský, Ladislav Skopal – Dispečerské řízení provozu českých a slovenských železnic s celosíťovou podporou IT: informace na dosah ruky

Příspěvek hovoří v úvodu obecně o významu informací pro řízení železniční dopravy a poukazuje na starší technologie řízení železničního provozu a na tehdejší zpracování informací. Hlavním tématem jsou nicméně moderní informační systémy provozního řízení, zejména rodina systémů ISOŘ (Informační systémy operativního řízení), provozované na železniční síti Českých drah. Vedle konceptuální struktury systémů a jejich významu pro moderní železnici se čtenář seznámí také s historií, současností i budoucností systémů provozního řízení, včetně provozování formou outsourcingu, který zajišťují týmy vývojově-provozních specialistů.

7. Ing. Jiří Janšta, Ing. Jiří Černý – Webový portál provozovatele dráhy v ČR

Tento příspěvek pojednává o webovém portálu provozovatele dráhy v ČR. Jsou v něm popsány důvody vzniku portálu a jeho použití pro interní komunikaci, komunikaci s dopravci a ostatními partnery provozovatele dráhy. Dále jsou přehlednou formou vyjmenovány všechny interní aplikace portálu, jejich funkčnost a využití. Čtenář se seznámí s principy technologie jednotného přihlašování (Single sign-on). V příspěvku jsou uvedeny podmínky provozu webového portálu formou outsourcingu, včetně grafické prezentace vybraných statistických údajů.

8. Jiří Melich – Náhrada Informačního systému MIS 2 novým systémem vlakových stanic

Článek se zabývá náhradou současného informačního systému MIS 2 novým informačním systémem VLASTA. IS VLASTA má všechny předpoklady pro poskytování přesnějších a komplexnějších informací o provozu vlakových stanic. Tyto informace pak lze lépe využívat nejen v samotném provozu a operativním řízení, ale také v oblasti ekonomického řízení společnosti.

9. Ing. Petr Sychrovský – Systém diagnostiky prostorové průchodnosti tratí

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, stojí v současné době před úkolem zajistit systém kontroly prostorové průchodnosti tratí na vyšší a efektivnější úrovni. Prvním krokem v realizaci tohoto záměru je zpracování realizačního projektu měřicího vozu PPT a pořízení měřicího systému pro operativní diagnostiku a monitoring (MMS).

10. Ing. Filip Ševčík, Ing. Lukáš Týfa, Ph.D. – Moderní železniční spojení Brno–Vyškov

Článek vychází z diplomové práce „Moderní železniční spojení Brno–Vyškov“ a popisuje možnosti řešení nedostatečné kapacity a rychlosti železniční tratě mezi Brnem a Vyškovem. Předkládá dvě hlavní varianty: modernizace a novostavba coby část budoucí vysokorychlostní tratě.

11. Bc. Jiří Nohovec – Odstraňování překážek bránících plnohodnotnému cestování osob se sníženou schopností pohybu a orientace v prostředí Českých drah

Přístupnost prostředí osobám se sníženou schopností pohybu a orientace je téma velmi diskutované a také velmi kritizované v souvislosti s jeho dlouhodobým opomíjením většinou částí populace a odsouváním na okraj zájmu společnosti. Nejinak je tomu v oblasti veřejné dopravy. Tato práce se snaží o širokouhlý pohled na prostředí železnice a snaží se poukázat na víceoborovost problematiky a na nedostatky, se kterými se snaha o odstraňování bariér na železnici setkává. Práci doplňují názorné fotografie z provozu.

12. 12. 2008 DB chce na francouzský trh

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_48db.htm)

Koncern Německé dráhy DB hodlá využít veškerých právních možností, aby si vymohl vstup na trh městské hromadné dopravy ve Francii. Dceřiná společnost DB Stadtverkehr podala v Bordeaux žalobu o neslučitelnosti tamního výběrového řízení s evropským právem.

Podle vyjádření šéfa firmy Hermanna Graf von der Schulenburga má soudní řízení symbolizovat problémy tamního trhu, který je sice vysoce zajímavý, avšak liberalizovaný stále pouze jen na papíře. Probíhající zadávací řízení veřejné služby v Bordeaux je podle DB totálně netransparentní. DB počítá s tím, že v případě úspěchu soudní žaloby se zúčastní nového zadávacího řízení. Podle magistrátního úřadu však město při probíhajícím tendru striktně dodrželo veškeré právní předpisy.

Jedná se o provoz 3 drážních a 95 autobusových linek, které obsluhují město Bordeaux a přilehlých 20 obcí s přibližně 660 tisíci obyvateli. Jenom síť autobusových linek měří 1000 km. Podle Schulenburga jde o kontrakt s obratem 750 mil. eur (cca 18,7 mld. Kč) na roky 2009 až 2013 s opcí na další tři roky.

Ve finále se posuzují jen nabídky domácích firem Veolia a Keolis (dceřiná společnost národních železnic SNCF). Podle DB však zadavatel nesplnil podmínky dané příslušným nařízením EU. Podle bruselských pravidel sice nemusí být tendr nutně vypsán v celounijním rozsahu, lze ho tedy provést přímým zadáním, nicméně kritéria výběru dopravce musí být naprosto zřejmá a transparentní. To je podstatou stížnosti DB.

Pikantní na celé záležitosti je fakt, že francouzští dopravci Veolia a Keolis čile podnikají v německé městské a regionální železniční dopravě za tučné dotace z tamních veřejných rozpočtů. Koncern DB doposud podnikl již řadu pokusů proniknout do dotované veřejné služby v zahraničí. Do portfolia firem DB Stadtverkehr patří, vedle S-Bahnu Berlín a Hamburg a dalších 22 autobusových dopravců

s ročním obratem 1,9 mld. eur, také dánský autobusový dopravce. Velké naděje vkládá DB do výběru dopravce pro provoz metra ve Stockholmu.

Sesterská společnost DB Regio je s ročním obratem 6,5 mld. eur druhou nejsilnější dceřinou společností DB po logistickém gigantu DB Schenker. DB Regio jako reprezentant bývalého monopolu na železnici přirozeně ztratil podíly na domácím trhu a hledá obchodní příležitosti v zahraničí. Po akvizicích v Londýně a střední Anglii registruje tendr na osobní dopravu v Alsasku.

12. 12. 2008 Vlakem do Polska: SONE+PKP

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_48pols.htm)

Ve spolupráci s PKP zavádějí od 14. 12. 2008 České dráhy, a. s., novou nabídku SONE+PKP. Uvedené jízdenky, podobně jako oblíbené SONE+DB, platí v sobotu nebo neděli a mohou být použity až pěti cestujícími, z toho nejvýše dva mohou být starší 15 let.

Jízdenky platí ve vlacích Českých drah na vybraných tratích v příhraničních oblastech Polska, a to ve 2. vozové třídě kategorie osobowe, včetně vlaků Praha – Wrocław – Praha 251/253 a 250/252. Jízdenky budou nabízeny u pokladních přepážek nebo u průvodčích ve vlaku, kteří jsou vybaveni zařízením pro elektronický výdej jízdních dokladů, ve třech variantách:

- SONE+PKP pro osobní a spěšné vlaky ČD za 250 Kč,
- SONE+PKP pro všechny vlaky ČD za 550 Kč,
- SONE+PKP pro kolo za 90 Kč.

Recipročně bude PKP nabízet jízdní doklad Bilet turystyczny+ČD, který bude platit ve vlacích ČD na vybraných tratích v příhraničních oblastech České republiky, včetně dokladů pro jízdní kola.

Věříme, že uvedené nabídky povedou nejen k oživení stagnující regionální přeshraniční přepravy mezi Českou republikou a Polskem, ale především dojde ke zjednodušení víkendového cestování např. za kulturou, sportem a nákupy k našim severním sousedům.

Přehled tratí v Polsku, na kterých platí jízdenky SONE+PKP:

- Kędzierzyn Koźle – Gliwice	101
- Bielsko Biąła – Wadowice – Kalwaria Zebrzydowska	139
- Wisła – Skoczów – Czechowice Dziedzice – Pszczyna – Katowice	146
- Cesky Tesin Gr. – Bielsko Biąła	147
- Cieszyn – Zebrzydowice	147
- Oświęcim – Katowice	149
- Zebrzydowice Gr. – Czechowice Dziedzice – Oświęcim	150
- Bielsko Biąła – Pszczyna – Katowice	151
- Racibórz – Kędzierzyn Koźle – Rybnik	153
- Rybnik – Żory – Pszczyna/Chybie	154
- Bohumin Gr. – Rybnik – Mikołów – Katowice	155
- Bohumin Gr. – Racibórz	160
- Nysa – Opole	202
- Głucholazy Gr. – Nysa	203
- Wrocław – Opole – Kędzierzyn Koźle – Gliwice – Katowice	220
- Wrocław – Opole – Gliwice	220
- Lichkov Gr. – Kłodzko – Kamieniec Żąbkowicki – Wrocław	230
- Lichkov Gr. – Kłodzko – Kudowa Zdrój	230
- Legnica–Jaworzyna Śląska–Dzierżonów Śl. Kamieniec Żąbkowicki – Nysa –Kędzierzyn – Koźle	235
- Szklarska Poroba – Jelenia Góra – Wałbrzych – Jaworzyna Śląska – Wrocław	240
- Jelenia Góra – Zebrzydowa	250
- Węglińiec – Jelenia Góra	255

- Zgorzelec Gr. – Węglińiec – Zebrzydowa – Bolesławiec – Wrocław	260
- Kłodzko – Wałbrzych **)	245
- Świdnica – Sobótka – Wrocław **)	223
- Sędziszów – Lubawka **)	247
- Nysa – Brzeg **)	221

**) od doby zavedení provozu

12. 12. 2008 Stavba vlakového nádraží v Brně se zřejmě zpozdí, soud zrušil územní rozhodnutí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/38856-stavba-vlakoveho-nadrazi-v-brne-se-zrejme-zpozdi-soud-zrusil-uzemni-rozhodnuti/>)

Brno - Územní rozhodnutí k plánovanému vlakovému nádraží v Brně dnes zrušil brněnský krajský soud, informovala mluvčí soudu Miroslava Sedláčková. Zahájení projektu za zhruba 20 miliard korun by se tak zřejmě mohlo oddálit. Město nyní musí ke stavbě vydat nové rozhodnutí.

Rekonstrukce železničního uzlu v Brně je nejrozsáhlejším stavebním projektem v historii Jihomoravského kraje. Nové hlavní nádraží by mělo vzniknout asi 800 metrů na jih od současného nádraží v historickém centru města. Projekt počítá i se stavbou odstavného nádraží a celkovou modernizací kolejového průtahu Brnem.

Územní rozhodnutí k projektu u soudu napadla skupina občanů. Soud jim nyní vyhověl a rozhodnutí města zrušil. Podle soudců magistrát v územním řízení poškodil práva lidí, kteří žalobu podali. "Soud si je plně vědom významu plánované stavby a také jejího rozsahu i dopadů jejího umístění v dané lokalitě," uvedla Sedláčková.

12. 12. 2008 SŽDC elektrizuje další trať na jihu Moravy (Brno - Rapotice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38902-szdc-elektrizuje-dalsi-trat-na-jihu-moravy/>)

Brno – Po dokončení elektrizace železniční trati Znojmo – Šatov se dělníci přesunou na trať mezi Zastávkou u Brna a Rapoticemi. Po ní projíždějí rychlíky z Brna do Jihlavy, které zatím jezdí s diesellovými lokomotivami. Práce by měly začít na jaře roku 2010 a skončit v polovině roku 2012.

Trať mezi Zastávkou u Brna a Rapoticemi by měla během elektrizace projít i dalšími zásadními změnami – od roku 2012 by měla být dvoukolejná a vlaky po ní budou moci jezdit až 120kilometrovou rychlostí. Dnes je rychlost omezena na 60 km/h.

Železniční trať se v současné době elektrizuje na jihu Moravy také v úseku mezi Znojmem a Šatovem. Jedná se o součást mezinárodní trasy Znojmo – Retz – Vídeň a její elektrizace umožní spojení Znojma s Vídní elektrickými vlaky. Zatím musí lidé jezdit motorovým vlakem do Šatova a tam přesehnout na navazující spoj s elektrickou lokomotivou, který je doveze do Rakouska. Práce na trati skončí na podzim příštího roku a vyjdou na 1,2 miliardy korun.

12. 12. 2008 Dráhy o víkendu zdražují. Kvalita vlaků je ale stále nejistá loterie

Zdroj: iHNed.cz

([http://domaci.ihned.cz/index.php?article\[survey\]\[action\]=vote&article\[survey\]\[answer_id\]=332390&article\[id\]=31615980&m=d](http://domaci.ihned.cz/index.php?article[survey][action]=vote&article[survey][answer_id]=332390&article[id]=31615980&m=d))

České dráhy v neděli už podruhé v letošním roce zdražují ceny jízdenek i slevových karet. Kvalita cestování vlakem ale zůstává v Česku loterií, pohodlí není zaručené ani výběrem vlaků vyšší kvality.

Jste spokojeni s komfortem, jaký nabízejí vlaky Českých drah? Ano 23 (9%) Ne 233 (91%) Již jste hlasoval. Přestože České dráhy o nadcházejícím víkendu opět výrazně zdraží ceny jízdenek, nedokáží ani za vyšší ceny zaručit vyrovnanou kvalitu cestování. Rozdělení vlaků do různých kategorií nedává žádnou jistotu, jak pohodlně nakonec lidé pojedou.

Cestující se může ve druhé třídě svést bez příplatku v klimatizovaném voze, kde si připojí do elektrické sítě svůj notebook a na vyklápěcí stůl u sedadla si odloží svačinu. Za stejné peníze ale

může jet vagonem bez klimatizace, elektrické zásuvky i odkládacího stolku. Svačinu si bude drobit do klína, protože ji nebude kam položit.

Vypadá to jako nepodstatný detail, ale právě na možnost pohodlného občerstvení lákají dráhy cestující ve svých reklamních textech: „Vlakem se můžete dostat z jednoho konce republiky na druhý za méně než 7 hodin, přitom se naobědvat a ještě si v klidu zdřímnout.“

Podrobný rozbor nabídky Českých drah ale odhalil i vážnější nesrovnalosti. Například porušování mezinárodních standardů, na které se odvolává další reklamní text lákající cestující do souprav třídy Eurocity: „Jsou to vlaky evropských železnic se stanoveným standardem mezinárodní kvality přepravy osob,“ uvádí se v propagačním textu.

„Jde o tři položky, které musí vůz splňovat. Za prvé maximálně 6 míst k sezení v oddíle ve 2. třídě, druhá je prodyšný potah sedáků a třetí položkou je vlakový rozhlas,“ říká mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Jenže je to slib, který dráhy ne vždy plní. Například vlak Fatra, který je v kategoriích vlaků Eurocity, ho porušuje v prvním bodě. V soupravě mohou být zařazeny i obyčejné vagony s kupé pro osm lidí. „Jde o posilový vůz, který jede v době zvýšené frekvence,“ uvedl k porušení pravidla Štáhlavský. Zároveň ale přiznal, že s touto nižší kvalitou se lidé musí smířit pravidelně každou neděli a také v čase všech svátků.

Klimatizace je jenom navíc

Další požadavky na pohodlí jsou podle Štáhlavského pouze rozšiřující a nejsou proto povinné, což je například klimatizace. Kdo pečlivě studuje nabídku, může si dopředu vybrat spoj s takovým vozem a koupit si v předstihu místenku právě na klimatizované sedadlo. Jenže nemá žádnou jistotu, že dráhy nakonec takový vůz opravdu v daném termínu zařadí.

„Řazení je plánované a pokud nedojde k nějaké mimořádnosti, pak je vždy stejné. Stejně samozřejmě nejsou vozy, protože některé oběhy souprav jsou vícedenní. Některé typy vozů jsou zastupitelné,“ přiznává Štáhlavský. Jenže drážní výklad zastupitelnosti je takový, že klimatizovaný vagon lze nahradit obyčejným bez klimatizace.

Zavádějící jsou i jednotlivé kategorie vlaků. Pod značkou Eurocity se může skrývat plně klimatizovaný spoj Gustav Mahler, ale také vlak Jan Perner, který má ve druhé třídě sedm vagonů bez klimatizace.

Na internetových stránkách nebo v propagačních letáčích dráhy slibují, že ve vlacích vyšší kvality Intercity (IC), Eurocity (EC) a Supercity (SC) lze pohodlně pracovat nebo studovat. Ale například pro dnes běžnou práci s přenosným počítačem je potřeba mít štěstí. Železničáři sice mají několik vagonů druhé třídy, ve kterých jsou elektrické zástrčky pro připojení počítače nebo dobití mobilního telefonu, ale nikdo nedokáže zájemci o jízdu říci, kdy a v jaké soupravě bude takový vagon zařazen.

Za "náhradní Pendolino" peníze zpět

Nesrovnalosti doprovází i provozování souprav Pendolino. Ne vždy totiž na spojích třídy Supercity jezdí tyto nové rychlovlaky a dráhy občas sestaví stejný spoj z klasických starších vagonů. Podle oficiálních materiálů se za takovou cestu platí jízdné jako v rychlosoupravě Pendolino - tedy se zvláštním 200 korunovým poplatkem. Na jeho vrácení má cestující nárok jen tehdy, pokud má vlak zpoždění 60 minut nebo na části trasy je náhradní autobusová doprava. O starších vagoncích se nikde nemluví.

Na novinářský dotaz ale Štáhlavský tvrdí, že pokud jedou místo Pendolina starší vozy, které neodpovídají kategorii Eurocity, příplatek 200 korun se vrací. Jenže cestujícím tuto informaci dráhy tají.

"V oficiálních materiálech se to neuvádí zřejmě proto, že nikdo nepředpokládá, že by taková situace vůbec nastala. Na nahrazení Pendolina jsou většinou speciálně připraveny soupravy, které odpovídají kvalitě Eurocity,“ říká Štáhlavský. Jenže i tady platí, že například klimatizované Pendolino může nahradit neklimatizovaný vlak, protože klimatizace není pro třídu Eurocity nutná.

Máme málo peněz

Rozkolísanou kvalitu bez záruky některých služeb obhajují dráhy tím, že nemají dost peněz na pořízení odpovídajících vagonů. Proto prý nemohou cestujícím zajistit dopředu předvídatelný komfort. Zároveň si ale každý rok říkají o více peněz za jízdenku. Loni v prosinci zvedly České dráhy ceny jízdného o 7, tento víkend navýší ceny o další 7,5 procent. Od státu a krajů navíc dostávají 8 miliard korun ročně.

14. 12. 2008 V Maďarsku stávkují železničáři. Pokračuje stávka na budapešťském letišti

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/38991-v-madarsku-stavkuji-zeleznici-pokracuje-stavka-na-budapestskem-letisti/>)

Budapešť - Zatímco leteckou dopravu v Maďarsku ochromuje už od středy stávka na budapešťském letišti Ferihegy, podobný problém zaznamenala už i doprava na železnici. Maďarští železničáři zahájili stávku dnes krátce po půlnoci. Největší problémy hlásí města Miskolc a Debrecín, kde jel pouze každý druhý vlak. Komplikace hrozí také u dálkových a InterCity spojů.

Zaměstnanci maďarských státních drah stávkují letos už potřetí. Snaží se tak přinutit vedení společnosti k výplatě části zisků z privatizace nákladní dopravy. Každý zaměstnanec by podle nich měl získat 250 tisíc forintů, což je v přepočtu asi 25 tisíc korun. Mezi požadavky je však také zvýšení platů pro některé z nich a změna nového jízdního řádu, který ruší některé spoje.

"Před restrukturalizací firmy nám slibovali, že když nebudeme protestovat a vše se povede, úspěch pocítíme všichni. Teď o tom vedení společnosti nechce ani slyšet," zlobí se místopředseda svobodného odborového svazu železničářů, který stávku organizuje.

Stávkuje se i na budapešťském letišti

Stávková pohotovost pokračuje i na největším budapešťském letišti Ferihegy. Podle slovenského zpravodaje ČT Ladislava Kerekeše odboráři stále odmítají přistoupit na podmínku vedení letiště a zajistit plynulý provoz na dvou hlavních terminálech. Na letišti je tak třeba počítat se zpožděním a rušením některých letů. I dnes byl zrušen jeden let směřující do Prahy.

Stávková vlna zřejmě Maďarsko jen tak neopustí. Už na čtvrtek avizují protesty také zaměstnanci veřejné dopravy v Budapešti. Začátkem nového roku pak chtějí stávkovat učitelé a další zaměstnanci veřejné správy.

15. 12. 2008 České dráhy slíbily rekord. Ale pendolino prohrálo 1:9

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=624942>)

Praha/Ostrava - „Z Prahy do Ostravy pendolinem pod tři hodiny. Poprvé v historii," slibovaly České dráhy už týdně před zavedením nového jízdního řádu.

Rekordní časy na nejvytíženější železniční trase v Česku mají zajistit rychlovlaky z kategorie Super City. Nový grafikon platí od neděle 14. prosince a hned tento první den České dráhy svůj slib nedodržely. Z celkem desíti spojů Super City Pendolino dokázal bez zpoždění přijet do cíle pouze jeden. Souprava s pravidelným příjezdem do Ostravy-Svinova ve 20:22 zvládla 351 kilometrů dlouhou trať za 2 hodiny a 59 minut. To je přesný čas a celková doba jízdy, uváděné jízdním řádem. Všechny dalších devět vlaků Super City však přijíždělo do Ostravy nebo do Prahy se zpožděním od dvou do 15 minut. A to jsou časy delší, než slibované tři hodiny. „Doba jízdy z Ostravy-Svinova do Prahy je nastavena na 2 hodiny 59 minut. Je to historicky nejrychlejší spojení těchto měst vlaky pendolino," informovali o novinkách grafikonu během několika posledních týdnů pravidelně mluvčí Českých drah.

"Vlak Super City Pendolino, pravidelný příjezd v osm hodin třicet pět minut bude opožděn. Předpokládaná doba zpoždění bude asi deset minut," hlásil rozhlas na hlavním nádrží v Praze v neděli ráno. Skutečné zpoždění tohoto spoje bylo nakonec 15 minut. Také ostatní vlaky pendolino přijížděly v neděli do cíle se zpožděním a celkem nasbíraly 62 minut navíc oproti časům uváděným novým jízdním řádem.

Reportéři Aktuálně.cz sledovali postupně všechny příjezdy v Praze na hlavním nádraží i v Ostravě ve Svinově. Konečný čas příjezdu zaznamenali ve chvíli, kdy souprava pendolino zastavila a otevřela dveře. "Vlak je opožděn z důvodu výluky na trati," vysvětlil rozhlas v Ostravě-Svinově osmiminutové zpoždění prvního pendolina, které mělo přijet z Prahy ve 12 hodin 22 minut.

Ve 23:33, tedy o deset minut později, než říká jízdní řád, vystoupili ve Svinově také cestující jedoucí posledním pendolinem z Prahy. „Vlak je opožděn z provozních důvodů," zaznělo z rozhlasu na nástupišti i v hale.

"Hlavní příčinou zdržení vlaků jsou především dočasné pomalé jízdy ve stanici Kolín, kde se rekonstruuje. Během příštích měsíců zvýší Správa železniční dopravní cesty rychlost z 50 km/h na cca 120 km/h. To má největší vliv na zdržení spojů," sdělil tiskový mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Za tři roky výrazné zrychlení

Ačkoli České dráhy zatím svůj slib nedodržely, dokázaly vozit cestující z Prahy do Ostravy i zpět v čase jen několik minut přesahujícím tři hodiny. A to je za tři roky, kdy pendolina začala jezdit výrazné zrychlení.

Drahám se totiž podařilo zrychlit na této trati o bezmála půlhodinu oproti jízdnímu řádu z přelomu roků 2005/2006, kdy pendolino vyjelo poprvé. Tehdy, stejně jako ještě v sobotu 13. prosince, končilo pendolino z Ostravy v Praze Holešovicích a trasa byla tedy o dva kilometry delší než dnes.

Ještě před čtvrtstoletím, v roce 1982, trvala srovnatelně dlouhá trasa z Ostravy-Poruby do Prahy-Smíchova nejrychlejším vlakem Ostravan 4 hodiny 53 minut. Výrazný podíl na současné časové úspoře při cestování pendolinem má zejména železniční koridor a výrazně omezený počet zastávek.

15. 12. 2008 Sztrájk stále ochromuje dopravu v Maďarsku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39044-stavka-stale-ochromuje-dopravu-v-madarsku/>)

Praha – Časově neomezená stávka maďarských železničářů, která začala včera v podvečer, má své důsledky také na českých kolejích. Denně po nich totiž projíždí několik spojů z Budapešti, které vesměs pokračují po vytižené české trati Brno – Pardubice – Praha – Ústí nad Labem. Spoje mířící do Maďarska z Česka nebo Německa končí na slovensko-maďarských hranicích, vlaky v opačném směru na nich začínají. Společně s železničáři stávkuje personál budapešťského letiště Ferihegy. Lety jsou kvůli tomu zpožděny.

Vlaky končí na hranicích

Stávka na maďarských železnicích omezila jízdy pěti párů vlaků z Česka. Ve Štúrovu na slovensko-maďarských hranicích dočasně končí, respektive začínají vlaky Euronight Metropol jezdící z Berlína do Budapešti a zpět, Eurocity Jaroslav Hašek z Prahy do Budapešti, Eurocity Hungaria z Berlína do Budapešti, Eurocity Jan Jesenius z Hamburku do Budapešti a Eurocity Avala mířící z Prahy přes Budapešť do Bělehradu. Omezení se dotkne také cestujících v přímých vozech do Maďarska řazených na nočních rychlících Amicus a Chopin.

"Cestujícím do Maďarska doporučujeme odložit své cesty nebo zvolit alternativní formu dopravy. Cestující dále na Balkán se mohou informovat o spojích po náhradních trasách mimo Maďarsko," uvedl Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah.

V Maďarsku v současné době není možné dojet po kolejích skoro nikam. "Domácí expresy ani Intercity prakticky nejezdí a mezinárodní spoje do Maďarska nejezdí," řekl mluvčí společnosti MÁV Imre Kavalecz.

"Na železnici panuje naprostý chaos," přinesl svědectví redaktor České televize Ladislav Kerekéš. Osm z deseti spojů stojí. "Těžko říct, kdy stávka skončí, jediné prohlášení odborů zní: nebudeme stávkovat před Vánocemi a během vánočních svátků," zpozořoval Kerekéš.

Letiště funguje, lety mají drobná zpoždění

Šestáým dnem také pokračuje stávka na budapešťském letišti Ferihegy, kterou vyhlásily dvě odborové organizace. Provozovatel letiště, které patří německé skupině Hochtief, nicméně sdělil, že v ranních hodinách byly pouze menší problémy se zpožděním.

"Ranní špička je za námi a zpoždění se pohybovalo kolem 30 až 40 minut," řekl mluvčí letiště Domokos Szollár. Žádné lety ale zrušeny nebyly. Teď už se podle něj čeká nejvýše 15minutové zpoždění, které lze považovat za normální. Státní společnost Malev musela zrušit 16 spojů, Alitalia jeden.

Odboráři chtějí více peněz i kolektivní smlouvu

Odborová organizace železničářů VDSZSZ zahájila stávku nejprve na východě Maďarska, v neděli večer ji ale rozšířila na celou zemi. Odboráři pro své členy chtějí jednak vyšší platy, ale také jednorázovou odměnu z prodeje nákladní složky státní železnice MÁV.

Odbory začaly na budapešťském letišti stávkovat minulý týden ve středu a domáhají se především nové kolektivní smlouvy, zlepšení pracovních podmínek a příslibu, že už se nebude propouštět. Stávka byla vyhlášena jako časově neomezená, odbory nicméně tvrdí, že jsou ochotny kdykoli začít jednat.

Objevilo se ale zajímavé obvinění. Odborové organizace viní vedení letišť, že angažuje zahraniční stávkokazy.

15. 12. 2008 Dráhy zastaví vybírání peněz za místenky přes internet

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zastavi-vybirani-penez-za-mistenky-pres-internet-pjb-eko-doprava.asp?c=A081215_104458_eko-doprava_vem)

Nový 35korunový poplatek za místenku, který k internetovým jízdenkám na rychlíky a expresy začaly účtovat České dráhy, platil jen pár hodin. Poté, co o tichém zdražení informoval server iDNES.cz, se dráhy rozhodly od této změny ustoupit.

"Od zítřka už bude systém prodávat jízdenky bez placených místenek. Ty budou zdarma až do první změny jízdního řádu (8. března 2009)," slibuje Radek Joklík z oddělení komunikace Českých drah.

České dráhy původně zpoplatnily místenky k internetovým jízdenkám od nedělní změny jízdního řádu.

Cestující však o této změně nikdo neinformoval. Překvapení byli i operátoři na zákaznické lince drah. "Ta cena je zvláštní, počkejte chvíli, zjistím, proč tomu tak je," odpověděla redaktorovi MF DNES operátorka. Po chvíli s omluvou vysvětlila, že cenu jízdenek zakoupených přes internet prodražuje místenka v ceně 35 Kč.

Cestující navíc neměli možnost volby, zda si koupí samostatnou jízdenku, nebo jízdenku s místenkou. To by mělo být možné právě od března.

"Za připočítávání povinných místenek se všem cestujícím upřímně omlouváme," doplnil Joklík. Cestující, kteří se nespokojí s omluvou, mohou podle Joklíka uplatnit reklamaci přímo na ředitelství drah v Praze, na Odboru osobní dopravy.

Při představování ceníku přitom dráhy slibovaly, že nákupy po internetu budou naopak o tři procenta levnější. Tento slib skutečně "dodržely" - po prodražení jízdenky o cenu rezervace se z konečné ceny srážela ona tři procenta.

Taková sleva by ale cestujícím zejména na kratších trasách při započtení ceny místenky vůbec nepomohla. "Standardní cena za jízdenku z Brna do Svitav je 75 Kč, když jsem ji zkoušel koupit přes e-shop, vyšla mi po slevě cena 106,70 Kč. To je skvělé, že?" říká ironicky cestující Roman Pittner.

Ani v jeho případě mu operátoři na zákaznické lince nejprve nebyli schopni poskytnout žádné informace. Ještě v pondělí odpoledne přitom cestující o ničem neinformovala ani úvodní stránka internetového obchodu eshop.cd.cz.

Podle marketingového ředitele drah Aleše Ondrůje však tato změna postihla jen minimum cestujících.

"Naprostá většina jízdenek prodaných po internetu jsou lístky na pendolino či speciální slevové nabídky jako eLiška. Třeba u pendolin se platil poplatek ze rezervaci už dříve," říká Ondrůj. Dodává, že lidí, kteří po internetu nakupují jízdenky na rychlíky, expresy či vlaky EuroCity, je méně než deset procent a že se jednalo pouze o dočasné zvýhodnění.

Proč však dráhy cestující o této změně včas neinformovaly, nedokázal nikdo na tiskovém oddělení firmy vysvětlit.

Podobně nenápadné bylo také zdražení žakovského jízdného pro studenty od 15 do 26 let. Ti měli do soboty 55procentní slevu z plného jízdného, nově je to 45 procent. Výrazněji však zdražení pocítí studenti dojíždějící na kratší vzdálenost, protože od 120 kilometrů výše bude část ceny tvořena 45procentní a část starou, 55procentní slevou. Třeba cesta ze Zlína do Prahy tak studentům podražila ze 172 na 188 korun.

Poskytování této slevy ukládá dopravcům zákon - studenti ji však mohou využívat jen pro dopravu z domova do školy. Pokud by dráhy chtěly, mohly studentům zdražit cestování ještě výrazněji - zákon ukládá dopravcům povinnost poskytovat čtvrtinovou slevu, což dráhy se 45procentním zvýhodněním bohatě splňují.

Nákup jízdenek po internetu zažívá v letošním roce velký boom. Od ledna do října se on-line prodalo téměř 300 tisíc jízdenek, zatímco loni to byla za stejné období jen třetina.

Dráhy přitom jako jednu z výhod elektronické jízdenky prezentovaly právě místenky zdarma. Jejich zpoplatnění by jim navíc žádné významné zisky nepřineslo. Pokud by se změna dotkla desetiny cestujících, bude zisk z místenek činit podle propočtů MF DNES zhruba milion korun ročně. Celkové tržby drah z osobní dopravy loni dosáhly zhruba šesti miliard korun.

15. 12. 2008 ČD pilotně vyzkouší občerstvení od Hamé pro cestující 1. třídy vlaků SC Pendolino

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_obcerstveni_hame_v_sc)

Od 14. prosince 2008 začala společnost Hamé, přední český výrobce potravin, dodávat bonusové občerstvení pro cestující první třídy rychlovlaků Pendolino. Ti se na palubě nejrychlejších českých vlaků setkají s kvalitními bagetami a sendviči pod prémiovou značkou Hamé Life Style. Jedná se o pilotní projekt testování občerstvení od tohoto dodavatele realizovaný ve spolupráci Hamé, Českých drah a servisní společnosti Jídelní a lůžkové vozy.

Společnost Hamé, která dodává obložené pečivo mimo jiné také na evropské lety Českých aerolinií, byla vybrána pro přibližně dva měsíce trvající pilotní projekt na základě několika kolového monitorovacího řízení. „Od nového jízdního řádu jsme chtěli nabídnout našim cestujícím 1. třídy změnu v bezplatně poskytovaném občerstvení ve spojích pod značkou SC Pendolino na linkách z Prahy do Ostravy, Vídně a Bratislavy,“ říká výkonný ředitel úseku marketingu a komunikace Českých drah Aleš Ondrůj. Proto začala spolupráce Českých drah se společností Hamé. Ta nabídla nový sortiment zákaznických gastronomických balíčků, které zahrnují bagety, sendviče, zeleninový či ovocný salát, sladkost a nápoj. Sortiment nabízí několik variant tak, aby se pravidelní cestující setkávali s různými kombinacemi občerstvení.

„Cestujícím budeme průběžně nabízet různé druhy masových baget, např. se šunkou, kuřecími řízečky, nebo s uzenou kýtou, několik druhů sendvičů, které zahrnují například tuňáka s vejci nebo anglickou slaninu, a také sýrové bagety z produkce značky Hamé Life Style,“ uvádí Marcela Mitáčková, ředitelka marketingu ze společnosti Hamé. Jako doplněk budou mít cestující k dispozici ovocný nebo zeleninový salát, několik variant sladkých rolád, nealkoholické nápoje a kávu nebo čaj.

Roznos občerstvení cestujícím zajistí personál servisní cateringové společnosti Jídelní a lůžkové vozy, kterým nově budou při obsluze zákazníků asistovat také vlakoví stevardi Českých drah.

České dráhy následně pilotní projekt obměněného občerstvení vyhodnotí a poznatky využijí při dalším postupu a změnách, které v rámci bonusového občerstvení v 1. třídě vlaků SC Pendolino chystají od jara 2009.

Rychlovlaky SC Pendolino nabídnou od neděle nejen změnu v sortimentu občerstvení, ale také spojí pražské hlavní nádraží a ostravský Svinov v novém rekordním čase 2 hodiny 59 minut. S průměrnou rychlostí téměř 120 km/h mezi těmito stanicemi půjde i nadále o nejrychlejší vlaky Českých drah.

16. 12. 2008 ČD porazíme žlutými vlaky, odpověděl čtenářům Jančura

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/finance/penize-a-investice/clanek.phtml?id=624984&online>)

Brno - Levnější jízdné, jednodušší rezervační systém s jedinou kartou, nové internetové stránky, ale i reorganizaci brněnského autobusového nádraží Grand a rozbití monopolu Českých drah žlutými vlaky. To vše slibuje ředitel Student Agency Radim Jančura, který odpovídal na dotazy čtenářů aktuálně.cz.

„Od 1. března zlevníme na linkách, které jsme zdražovali vinou rostoucích cen nafty,“ říká Jančura. Snazší rezervaci jízdenek a nový web chystá SA na jaro příštího roku. „Jediné, na čem nyní pracuji, jsou vlaky. Vidím je jako vyšší stádium dopravy,“ popisuje Jančura svoji současnou práci a přiznává, že mu ani nezbyvá čas na rodinu. „Včera jsem nemohl svou přítelkyni a 4 denní dceru vyzvednout z porodnice, řešil jsem v Praze design vlaků.“

Vlaky mezi Prahou a Ostravou vyjedou nejdříve v roce 2013. „Na dalších linkách, které plánujeme, by to mohlo být dříve,“ říká ředitel.

Ze státního dopravce, Českých drah, obavy nemá. Opakovaně upozorňuje na vysoké dotace, které dráhy od státu dostávají. „Na trase Praha - Brno by nám stačila 30 procentní dotace pro ČD. Nabídl bychom srovnatelnou cenu a větší komfort,“ tvrdí Jančura.

Brňan založil před 12 lety úspěšnou firmu Student Agency, která postupně ovládla velkou část českého trhu v oblasti prodeje letenek, jazykových a pracovních pobytů v zahraničí a nakonec i autobusové dopravy.

V roce 2005 se Radim Jančura stal podnikatelem roku. Na počátku podnikání přitom byla pětitisícová investice studenta čtvrtého ročníku VUT.

Cestujících se však v těchto dnech nejvíce dotýká konec linky Brno-Roztyly, který přišel v neděli 14. prosince. "Hlavním důvodem je silné zázemí, které jsme vybudovali na stanici Florenc," říká podnikatel. Ještě nedávno přitom tvrdil, že chce lidi naučit využívat zastávku na okraji Prahy a metro. Zejména proto, že stání autobusů v Roztylech je výrazně levnější.

16. 12. 2008 Průměrná mzda u Českých drah příští rok vzroste na 26 tisíc

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prumerna-mzda-u-ceskych-drah-pristi-rok-vzroste-na-26-tisic-p3y-ekoakcie.asp?c=A081216_151122_ekoakcie_vem)

Zaměstnanci Českých drah a nákladní dopravní firmy ČD Cargo si příští rok polepší. Vedení firmy a zástupci odborů se shodli na růstu mezd o čtyři procenta. Průměrný plat se tak navýší o zhruba 1 000 korun a přesáhne 26 tisíc.

"Je to maximum toho, čeho jsme mohli dosáhnout v situaci, kdy je tady ekonomická krize," řekl iDNES.cz první místopředseda Odborového svazu železničářů Jaroslav Pejša.

Tarifní mzda, která tvoří zhruba 80 procent mzdy celkové, vzroste o 4,8 procenta, zbytek jsou příplatky, jejichž výše zůstává stejná. V průměru tak podle firmy platy vzrostou právě o čtyři procenta.

"Myslím, že díky této dohodě budou naši lidé dobře ochráněni proti případným dopadům světové hospodářské krize," uvedl generální ředitel drah Petr Žaluda.

Mzdy železničářů příští rok porostou daleko pomaleji než letos, kdy se zvýšily v průměru o 7,6 procenta.

16. 12. 2008 Maďarsko stále ochromují stávky železničářů a letištního personálu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/39223-madarsko-stale-ochromuji-stavky-zeleznicar-u-a-letistniho-personalu/>)

Budapešť - Vlaky v Maďarsku se ani po dvou dnech nerozjely. Časově neomezená stávka tamních železničářů tak nadále ztrpčuje život nejen Maďarům, ale přerušila i spojení s Českou republikou. Odboráři státních drah MÁV požadují zvýšení platů a výplatu podílů z prodeje nákladní přepravy. Maďarská vláda dnes označila jejich požadavky za nesplnitelné. Sedmým dnem také pokračuje stávka pozemního personálu na mezinárodním letišti Ferihegy v Budapešti.

Podle informací médií dnes vyjelo pouze několik osobních vlaků, mezinárodní doprava zůstává stále přerušena. Vlaky jedoucí do Maďarska z České republiky končí - stejně jako v pondělí - na slovensko-maďarských hranicích. Na tratích mimo Maďarsko jezdí vlaky podle jízdního řádu.

Peníze každému zaměstnanci

Odborová organizace železničářů VDSZSZ chce pro své členy vyjednat vyšší platy a rovněž jednorázovou odměnu z prodeje nákladní přepravy státní železnice. Odbory požadují, aby každý zaměstnanec dostal mimořádné prémie v hodnotě 250 tisíc forintů, tedy asi 24 tisíc korun.

Maďarská vláda se dnes proti požadavkům železničářů ostře ohradila. "Požadovat 250 tisíc forintů pro každého zaměstnance je nerealistické. Tyto peníze vláda nemůže zaplatit, a není proto důvod kvůli nim stávkovat," prohlásil dnes ministr financí János Veres. "Domnívám se, že podmínky, které stávkující požadují, nejsou ničím podložené, a proto nemohou vyhrát," dodal Veres.

Dnes v noci také zkrachovala jednání mezi vedením drah a stávkujícími odboráři. Rozhovory by nicméně měly pokračovat i v příštích dnech.

Letiště Ferihegy navzdory stávce hlásí plynulý provoz

Na budapešťském letišti dnes poprvé v průběhu sedmidenní stávky nedocházelo ke zpoždění odbavování cestujících, informoval provozovatel letiště, společnost BA. Maďarská letecká společnost MALEV zrušila pouze tři lety, v pondělí přitom musela odvolat deset letů. Ke zlepšení práce u bezpečnostních kontrol podle agentur přispěli stávkokazové, které BA najala v Řecku.

16. 12. 2008 Strženou lávku přes koleje v Táboře nahradí podchod i nový nadjezd

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39233-strzenou-lavku-pres-koleje-v-tabore-nahradi-podchod-i-novy-nadjezd/>)

Tábor – Po stržení staré lávky během rekonstrukce nádraží v Táboře se městské čtvrti stojící na obou stranách trati a Správa železniční dopravní cesty začaly přít o její nevhodnější náhradě. Obyvatelé čtvrtí chvíli museli nádraží obcházet po skoro dvoukilometrové trase. Nakonec se domohli prodloužení nádražního podchodu a jeho vyústění na druhé straně kolejiště. U železniční stanice vzniká také nadjezd, ten se ale nelíbí místním, kteří se bojí zhoršení životního prostředí.

Dvoukilometrové obcházení nádraží, které obyvatelé východní části Tábora při cestě do centra museli absolvovat po stržení lávky vedoucí přes koleje, většině z nich vadilo. Na poslední chvíli dojednali táborští radní prodloužení podchodu pod nádražím, který lidem z východního předměstí opět usnadnil cestu. Bezbariérovou spojnici se teď lidé dostanou nejen k vlakům, ale i z centra do předměstí.

"Tento podchod hodně uklidní situaci, protože blanické předměstí bude přístupné," věří místostarostka Tábora Hana Randová. Šedesátimetrový podchod stál 46 milionů korun a odborníci ho považují za jeden z nejmodernějších v Česku.

Podchod nebude jedinou spojnici východu a západu Tábora. SŽDC buduje nad železniční tratí nový most. Jeho výstavbu ale provázejí spory. Lidé ze sousedství se obávají hluku a prašnosti kvůli nárůstu dopravy. Nerozhodnou-li se táborští obyvatelé stavbu zablokovat, začnou po mostě auta jezdit zřejmě příští rok v červnu.

16. 12. 2008 Dva vlaky narazily do auta, strojvedoucí o tom nevěděli

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39244-dva-vlaky-narazily-do-auta-strojvedouci-o-tom-nevedeli/>)

Otradovice (Mladoboleslavsko) – Na železničním přejezdu u Otradovic na Mladoboleslavsku kolidoval v pátek osobní vlak s autem. Strojvedoucí náraz nepostřehl a pokračoval v jízdě. Krátce poté narazil do téhož vozidla nákladní vlak. O střetu nevěděl ani jeho strojvedoucí. S informací přišel zpravodajský server tn.cz. Řidič, který zůstal zaklíněný v autě, utrpěl mnohačetná poranění a byl převezen do pražské vinohradské nemocnice.

České dráhy měly po první srážce podle tn.cz 15 minut na to, aby na trase zastavily provoz, než přijel další vlak. Nestalo se tak, protože strojvedoucí osobního vlaku prý náraz ani dodávku vůbec nezaregistroval. O nehodě mu řekli cestující v příští stanici v Lysé nad Labem.

Strojvedoucí následujícího nákladního vlaku vypověděl, že dodávku viděl. Myslel si ale, že je to jen vrak, proto pokračoval v cestě. O tom, že do vozidla naboural, zřejmě také neměl ponětí. "Budeme zjišťovat, jestli se dalo druhému střetu zabránit," řekl tn.cz vrchní inspektor Drážní inspekce Jan Tesař.

Podle Drážní inspekce zřejmě udělal chybu strojvedoucí druhého vlaku. Mluvčí inspektorů Zdeněk Neusar uvedl, že měl zastavit, i když považoval dodávku za vrak ležící u kolejí. "Strojvedoucí nákladního vlaku měl ihned po nehodě zastavit. Navíc měl na radiostanici naladěnou špatnou frekvenci. Kdyby ho chtěl výpravčí zastavit generálním stopem, nepodařilo by se mu to," řekl Neusar.

17. 12. 2008 Dopravní odbory zastaví v lednu metro i železnici, část nesouhlasí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dopravni-odbory-zastavi-v-lednu-metro-i-zeleznici-cast-nesouhlasi-10q-/ekonomika.asp?c=A081217_151706_domaci_jba)

Po 12. lednu může v zemi vypuknout zřejmě největší stávka v novodobé historii. Má se zastavit metro, tramvaje, autobusy i železnice. Odboráři nesouhlasí se zdaněním zaměstnaneckých benefitů, které chce zavést novela ministra financí. Část železničních odborů ale se stávkou nesouhlasí.

"Domníváme se, že půjde o jednu z největších stávek, které by tato země zažila," řekl mluvčí Federace strojvedců ČR Libor Poláček.

Měly by se zastavit vlaky, autobusy a pražská MHD včetně metra. Zúčastní se ale i dopravní podniky v jednotlivých městech. "Jednáme i s kolegy z leteckých odborů," řekl Poláček. Důvodem stávky je chystaná novela zákona o dani z příjmu, kterou se snaží prosadit Miroslav Kalousek.

"Dopad zákona pocítí většina zaměstnanců z různých firem, a to nejen z oblasti dopravy. Ti, co mají nějaké benefity. Dotklo by se to v podstatě každého člověka," řekl Poláček. Kalouskův zákon počítá nejen se zdaněním režijních jízdenek, tedy slev pro zaměstnance na železnici, ale i stravenek, odvodů členských příspěvků odborů a v neposlední řadě odměn za odběry krve.

Kalousek o darovaném salámu

"Tyhle věci jdou opravdu až za hranici slušnosti," komentoval zákon Poláček. Stávkovat se má po 12. lednu.

"Prodavačka v řeznictví taky nemá ten salám zadarmo. A když ho od svého zaměstnavatele dostane zadarmo, tak je to příjem a musí ho zdanit," obhajoval dnes Kalousek svůj zákon. Zdůraznil, že podobné výhody jsou diskriminační vůči těm, kteří je nemají.

Ne všechny dopravní odbory volí radikální řešení, tedy stávku. Sedm železničních svazů se stávkou nesouhlasí. "Nesouhlasíme s návrhem celého zákona, nejen s ohraničením některých benefitů," řekl místopředseda železničních odborů Jaroslav Pejša. Ke stávkám se připojí až ve chvíli, kdy zákon vláda schválí a pošle jej do Sněmovny.

Odboráři, kteří do stávky půjdou, přitom s jejich účastí počítají, sdělil Poláček.

17. 12. 2008 V pátek posilovým pendolinem do Ostravy, v sobotu mimořádným na vánoční trhy v Praze

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_posilove_pendolino_v_patek)

Páteční odpolední spoje SC Pendolino z Prahy do Ostravy jsou téměř vyprodané, proto České dráhy vypravují zvláštní posilový spoj v čase vlaku SC Pendolino 509 s odjezdem z Prahy hl.n. v 17.23 hod. a příjezdem do Olomouce hl.n. v 19.34 a do Ostravy Svinova ve 20.22 hod. Vlak bude dále pokračovat do Ostravy hl.n. a Bohumína.

„Rezervace na posilový vlak SC Pendolino dáváme do prodeje dnes,“ uvedla ředitelka odboru provozu osobní dopravy Ludka Hnulíková. „Spoj bude veden ve stejném standardu jako pravidelný vlak, bude sestaven z jednotky 680 pendolino a na jeho palubě bude poskytován obvyklý servis. Ve vlaku platí také všechny obvyklé tarifní nabídky a slevy platné pro pravidelný spoj 509,“ vysvětlila Ludka Hnulíková. Upozornila, aby cestující u tohoto spoje věnovali zvýšenou pozornost svým dokladům a označení souprav, aby nastoupili do správných vozů.

České dráhy doporučují všem cestujícím, aby si včas zajistili své rezervace na předvánoční cesty a pro cesty z Prahy do Olomouce a Ostravy využili také zvláštní posilový vlak SC Pendolino.

V sobotu mimořádným Pendolinem na vánoční trhy do Prahy

České dráhy zavedou v sobotu 20. prosince zvláštní spoj SC Pendolino 504 s odjezdem z Ostravy hl.n. v 9.27 hod, z Ostravy Svinova v 9.36 hod. a z Olomouce hl.n. v 10.24 hod., který přijede do Prahy hl.n. ve 12.35 hod. „Cestujícím chceme nabídnout předvánoční zážitek z cesty rychlovlakem pendolino do vánočně vyzdobené Prahy s tradičními trhy na Můstku a na Staroměstském náměstí nebo množstvím obchodů v centru Prahy,“ uvedl výkonný ředitel pro marketing Aleš Ondrůj.

Rychlé spojení Ostravy a Prahy mimořádným vlakem SC Pendolino nabízí příjemnou jednodenní cestu do Prahy bez nutnosti časného ranního vstávání. Odjezd vlaku kolem půl desáté z Ostravy umožňuje také cestu z dalších částí moravskoslezského regionu. V mimořádně vypraveném vlaku SC Pendolino 504 platí všechny obvyklé slevy a nabídky. Díky tomu může například skupina až 5 osob vyrazit do Prahy s jízdenkou ČD Net za 900 Kč (180 Kč na osobu). Tato jízdenky platí ve stejný den i pro zpáteční cestu. V povinně místenkovém vlaku SC Pendolino je nutné přikoupit rezervaci za 100, případně 200 Kč.

17. 12. 2008 České dráhy posilují před Vánoci dálkové spoje

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_posileni_dalkovych_spoju_o_vanocich)

Před vánočními svátky posílí České dráhy řadu dálkových vlaků o zvláštní vozy. Více míst k sezení bude k dispozici zejména v pátek 19. prosince a den před Štědrým dnem. V některých pátečních vlcích už teď zbývá jen několik volných míst, proto doporučujeme všem cestujícím včasnou rezervaci místa.

Vlaky posílené o mimořádné vozy

Vzhledem k tomu, že cestující budou odjíždět na letošní Vánoční svátky ve dvou vlnách (před tímto víkendem a těsně před Štědrým dnem), posílí České dráhy vybrané dálkové spoje v pátek 19. prosince i v úterý 23. prosince. V páteční dopravní špičce bude posíleno celkem 65 vlaků, v úterý pak 57 vlaků na nejvytíženějších trasách. Půjde o spoje všech kategorií mezi Prahou a Žilinou, Vsetínem, Bohumínem, Plzní, Českými Budějovicemi, Tanvaldem i Brnem, ale také mezi Olomoucí a Brnem, Brnem a Bohumínem, nebo Olomoucí a Břeclaví.

„Díky posilovým vozům nabídneme tento pátek o více než 8 tisíc míst k sezení více. V úterý bude kapacita vlaků o 6 tisíc míst větší než obvykle. Přesto doporučujeme cestujícím, aby si svá místa včas zarezervovali,“ říká Luďka Hnulíková, ředitelka Odboru provozu osobní dopravy ČD.

Více vozů bude zařazeno také v nočních vlacích na Slovensko. „Ve vlaku EuroNight Slovakia z Prahy hlavního nádraží do Košic a v opačném směru a také v rychlicích Šírava mezi Prahou a Humenným zařadíme ve dnech 18., 19., 22. a 23. prosince o jeden lehátkový vůz více,“ doplňuje Luďka Hnulíková.

V sobotu 20. prosince i v neděli 21. prosince jezdí klasické víkendové spoje, na které jsou v řadě případů pravidelně přidávány další vozy. Přesto budou i v těchto dnech České dráhy ještě více posilovat soupravy. V sobotu půjde o 8 vlaků, v neděli o 5 vlaků.

Páteční odpolední spoje SC Pendolino z Prahy do Ostravy jsou téměř vyprodané, proto České dráhy vypraví zvláštní posilový spoj v čase vlaku SC Pendolino 509 s odjezdem z Prahy hl.n. v 17:23 hod. a příjezdem do Ostravy-Svinova ve 20:22 hod. Vlak bude dále pokračovat do Ostravy hl.n. a Bohumína. „Rezervace na posilový vlak SC Pendolino dáváme do prodeje dnes,“ uvedla Luďka Hnulíková. „Spoj bude veden ve stejném standardu jako pravidelný vlak, bude sestaven z jednotky 680 pendolino a na jeho palubě bude poskytován obvyklý servis. Prosíme cestující, aby u tohoto spoje věnovali zvýšenou pozornost svým rezervačním dokladům a nastoupili do správných vozů.“

„I přes posilování vozů je kapacita některých vytížených spojů již téměř vyčerpána. Týká se to zejména lehátkových a lůžkových vozů v nočních vlacích z Prahy do Žiliny a Košic. V noci z pátku na sobotu zbývá v ubytovacích vozech na Slovensko jen několik posledních volných míst, proto doporučujeme cestujícím, aby nenechávali nákup rezervací na poslední chvíli,“ upozorňuje Luďka Hnulíková.

Nákup jízdenek před Vánočními svátky

I přes maximální personální posílení služeb pokladních se mohou tvořit v klíčových stanicích fronty. Cestující si ale mohou jízdenky zajistit také přes internet, v automatech nebo po telefonu. Kromě vlaků SuperCity získá cestující k internetové a telefonické jízdence zdarma také místenku.

Přes internet lze jízdenky koupit v eShopu Českých drah na adrese www.eshop.cd.cz, nezbytná je platební karta, kterou je možné platit za nákup na internetu. Jízdenku cestující dostane e-mailem, který si vytiskne nebo ho při kontrole ve vlaku ukáže na displeji přenosného elektronického zařízení.

Po telefonu je možné koupit jízdenky v kontaktním centru Českých drah na lince 840 112 113, která je dostupná 24 hodin denně ve třech světových jazycích. Postup je obdobný jako při nákupu přes internet, platba proběhne platební kartou a cestující si může vybrat, zda si jízdenku vyzvedne v pokladně na nádraží, nebo mu ji operátor odešle emailem.

18. 12. 2008 Krize bere železnici zakázky, propouštění nekončí (ČD Cargo)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=625254>)

Brno - Nákladních vlaků naložených zbožím na českých kolejích ubývá, krize bere zakázky.

Státní ČD Cargo, dominantní železniční dopravní společnost, nyní eviduje o pět procent menší objem zakázek než ve stejném období loňského roku. Ve výhledu na rok 2009 předpovídá dokonce 11 procent poklesu oproti roku 2007.

"Již v prvním pololetí tohoto roku došlo u nás ke změně předchozího růstového trendu a přepravený objem zboží spíše stagnoval na stejných číslech jako v roce 2007," uvedla Simona Hradilová, tisková mluvčí ČD Cargo.

Dřevo a nakonec auta

Ve druhém pololetí pak začal zájem obchodníků o dopravu po železnici klesat. Nejprve pocítilo Cargo příznaky krize v poklesu vývozu dřeva. Následoval úbytek zakázek na přepravu železa, oceli, strojírenských výrobků, automobilů a jejich komponent.

"I přes tento i další předpokládaný pokles objemů přeprav, problémy s cenami energií a pohybem kurzu koruny počítáme letos s kladným výsledkem hospodaření ve výši 650 milionů korun," dodala Hradilová.

V ČD Cargo navíc začne druhá vlna propouštění. Společnost prošla v prvním pololetí letošního roku personálním auditem a dosud ji na základě jeho výsledků muselo opustit 200 zaměstnanců z provozu a dalších 120 z administrativy.

Druhá vlna propouštění bude ještě masivnější. Do poloviny příštího roku má ze společnosti odejít dalších 500 lidí, hlavně z řad posunovačů, vlakového doprovodu, vozmistrů a strojvedoucích, ale i z administrativy.

Slovenská firma je na to hůř

"ČD Cargo převzalo od mateřských Českých drah 11 800 zaměstnanců, cílovým stavem je 11 tisíc zaměstnanců. Pro odcházející je připravený vládní sociální program v jehož rámci bylo letos vyplaceno 27 milionů korun," uvedla mluvčí.

V České republice se po dráze přepraví každoročně okolo 90 milionů tun zboží. Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo vznikla k datu 1. prosince 2007. Na novou akciovou společnost přešel majetek v celkové hodnotě přes 9 miliard korun.

Letos v létě ministři dopravy České republiky a Slovenska naplánovali fúzi ČD Cargo s její slovenskou obdobou Cargo Slovakia. Ta se však bude v příštím roce kvůli krizi nejspíš potýkat až se 40 procentním úbytkem zakázek. Slovenský premiér Robert Fico proto společnosti přislíbil finanční pomoc. Odboráři firmy už také vyhlásili stávkovou pohotovost.

18. 12. 2008 Vlak ČD YETTI bude v zimní sezóně opět vozit lyžaře na Šumavu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp vlak cd yetti vyrazi na sumavu>)

V sobotu 20. prosince vyjede z Tábora první speciální vlak ČD YETTI v letošní zimní sezóně. Každý víkend až do 29. března jím mohou lyžaři cestovat na sjezdovky ve Skiareálu Lipno. Cestující mohou zároveň využít výhodnou sezónní nabídku Českých drah YETTI voucher, díky které dostanou slevu 30 % na celodenní skipas.

„Vlak pojedou každou sobotu a neděli od 20. prosince do 29. března 2009. Z Tábora bude odjíždět v 5:46, z Veselí nad Lužnicí v 6:15 a z Českých Budějovic v 7:09. Příjezd do Lipna nad Vltavou je naplánován čtyři minuty po deváté hodině ráno. Od nádraží svezou cestující přímo k dolní stanici nové čtyřsedačkové lanovky ve Skiareálu Lipno navazující ski bus. ČD YETTI bude kromě Veselí nad Lužnicí a Českých Budějovic zastavovat také v dalších vybraných stanicích a zastávkách,“ vysvětluje Pavel Kosmata z Krajského centra ČD v Českých Budějovicích. „Oproti loňskému roku pojedou speciální vlak ČD YETTI také v opačném směru z Lipna nad Vltavou do Tábora. Odjezd skibusu z lyžařského areálu bude přesně v půl páté odpoledne, navazující vlak odjede od lipenského nádraží v 16:54.“

Vlak ČD YETTI mohou použít také cestující ze Strakonice, Písku a Jindřichova Hradce, odkud pojedou přípojné vlaky. „Vlak tak využijí cestující z celých jižních Čech,“ dodává Pavel Kosmata.

Lyžaři ze středních Čech se do Skiareálu Lipno dostanou pohodlně vlakem EuroCity Jože Plečnik (odjezd z Prahy hl.n. v 7:14) s přestupem v Rybníku. V Lipně nad

Vltavou bude na vlak navazovat skibus. Pro cestu zpět do Prahy doporučujeme cestujícím použít vlak ČD YETTI, který bude mít v Českých Budějovicích přípoj na rychlík „Šumava“ (příjezd do Prahy hl.n. ve 21:41).

Cestující s jízdenkami SONE+ za 150 (platí v osobních a spěšných vlacích a vlacích ČD YETTI) nebo 450 korun (platí pro všechny kategorie vlaků) dostanou od 20. prosince do 29. března spolu s jízdenkami také dva vouchery, se kterými získají třicetiprocentní slevu na celodenní nebo odpolední permanentky ve Skiareálu Lipno. Jeden voucher obdrží také každý cestující se zpáteční jízdenkou do stanice Lipno nad Vltavou, a to v libovolný den v týdnu.

18. 12. 2008 Rozvoz Betlémského světla vlaky Českých drah

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_rozvoz_betlemskehp_svetla)

České dráhy se také v letošním roce zapojují jako dopravce k akci Betlémské světlo. Již minulou sobotu 13. prosince přivezli Betlémské světlo "světloňoši" skautského oddílu Pendolinem SC 73 Smetana z Vídně, tuto sobotu České dráhy zajistí rozvoz světla po celé republice. Během soboty se tak světlo dostane do nejdůležitějších železničních stanic po celé republice, kde bude navíc možné si připálit svíčku nebo petrolejku a Betlémské světlo si odnést domů.

Betlémské světlo přepraví České dráhy následujícími rychlíky a spěšnými vlaky:

- R 733 Radegast Brno - Bohumín s odjezdem v 7:02
- R 805 Brno – Břeclav – Přerov s odjezdem v 8:36
- R 672 Brno - Praha hl.n. s odjezdem v 6:24
- R 758 Praha hl.n. – Františkovy Lázně s odjezdem ve 12:11
- R 714 Kolín – Ústí n. Labem západ s odjezdem v 9:15
- R 610 Karlex Ústí n. Labem – Karlovy Vary – Cheb s odjezdem ve 12:49
- R 866 Svitava Brno – Pardubice hl.n. s odjezdem v 6:44
- R 986 Pardubice hl.n. – Liberec s odjezdem v 10:55
- R 909 Praděd Brno – Jeseník s odjezdem v 7:18
- R 660 Rožmberk Brno – Plzeň hl. nádraží s odjezdem v 7:18
- R 1108 Nymburk – Česká Lípa – Rumburk s odjezdem v 10:08
- R 642 Veselí n. Lužnicí – Tábor s odjezdem ve 12:33
- R 1180 Doubrava Havlíčkův Brod – Pardubice hl.n. s odjezdem v 9:15
- R 821 Olomouc – Opava východ s odjezdem v 11:07
- Sp 1721 Brno – Uherské Hradiště s odjezdem v 7:33
- R 774 Praha Masarykovo nádraží – Ústí n. Labem hl.n. s odjezdem v 10:52

Díky vybraným osobním vlakům se Betlémské světlo dostane také do menších stanic, jako například Horní Cerekev, Senice na Hané, Bylnice, Uničov, Louny nebo Šumperk.

Seznam stanic, kde bude světlo připraveno, naleznete na stránkách www.betlemske-svetlo.cz a www.betlemskesvetlo.cz. Najdete tu také kompletní seznam vlaků, kterými vlaky bude světlo rozvezeno po České republice.

18. 12. 2008 Pardubický kraj nechce platit drahám více než letos, uvažuje o objednání autobusů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39493-pardubicky-kraj-nechce-platit-draham-vice-nez-letos-uvazuje-o-objednani-autobusu/>)

Pardubice – České dráhy chtějí, aby jim Pardubický kraj za zajištění regionálních vlaků napřesrok platil podstatně více než letos. Kraj by podle představ ČD měl platit místo letošních 60 korun za kilometr o 40 korun víc. Vedení regionu se takto vysoké požadavky nelíbí a údajně uvažuje o tom, že místo vlaků si na některých úsecích objedná levnější autobusy.

"Budeme zkoumat jejich účetní doklady, jestli je to oprávněné. Jestli jsou ty údaje pravdivé, tak dráhy fungují velmi neefektivně," krajský radní Jan Tichý. Dodal, že pokud ČD od svého požadavku neustoupí, část jejich spojů nahradí autobusy.

Vlaky, které si letos za 263 milionů korun objednalo minulé vedení kraje, podle informací ČD neměly dostatek cestujících, aby se přepravci počtem cestujících vyplatily. Jednání zatím nejsou u konce, řekl Michal Štěpán, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD.

"Každý rok kraj platil částku, kolik je schopný, obě strany věděly, že je tam jistá míra nedofinancovanosti. K 263 milionům několik desítek milionů korun dráhy doplácely, protože spoje byly vedeny na obchodní riziko," řekl Štěpán.

Kraje si na železnici objednávají osobní a spěšné vlaky pro zajištění dopravní obslužnosti regionu. Naprostou většinu spojů si letos objednaly u Českých drah. České dráhy, u nichž si stát objednal všechny dálkové vlaky, dostávají dotace za rychlíky, expresy a vlaky Intercity a Eurocity. Vlastním nákladem provozují ČD pouze spoje, které označují jako Supercity.

19. 12. 2008 Zahájení stavebního řízení: Zvýšení bezpečnosti v traťovém úseku Čičenice – Volary

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cislocianku=2008120009>)

19. 12. 2008 Vyšetřování Moravan poškodilo firmu (AŽD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_50azd.htm)

O příčinách nehody v Moravanech z 19. května tohoto roku se vedlo mnoho polemik a odborných diskusí. Nehoda nejenže rozdělila železniční odborníky na dva tábory, ale vedla také ke krizi kolem Drážní inspekce.

Diskuse a debaty vždy po čase odezní, lehká hořkost však zůstává nejen na pověsti celé české železnice, ale hlavně na firmě AŽD Praha, která byla tak často označována za hlavního viníka nehody. O důsledcích nehody v Moravanech a také o tom, co společnost AŽD po nehodě udělala pro to, aby se stejná situace neopakovala, jsme mluvili s generálním ředitelem firmy Zdeňkem Chrdlem.

Nedávno jste v médiích zmínil, že díky této nešťastné kauze přišla společnost AŽD Praha o významnou zahraniční zakázku v objemu desítek milionů korun. Jak nehoda v Moravanech ovlivnila reputaci vaší firmy?

Nechci říci, že reputace AŽD přímo utrpěla. Děje se však to, že konkurence získala závěrečnou zprávu Drážní inspekce a zneužívá ji v zahraničních tendrech proti nám. Nyní nám například blokuje významnou zakázku v Litvě. Na druhou stranu mohu s úsměvem říci, že jsme poněkud netradičním způsobem docílili toho, že naši firmu zná daleko více lidí. Pro mě je dnes doslova satisfakcí ujištění, že problém nebyl na straně našeho systému. Až nyní totiž vyšly najevo dvě podobné nehodové události z Německa, které potvrzují, že i na systémech jiného dodavatele než AŽD může dojít ke stejné události. Letos 24. listopadu v železniční stanici Recklinghausen Ost najel vlak v rychlosti 80 km/h na lokomotivu stojící před světelným návěstidlem. Úsek koleje, ve kterém se stojící lokomotiva nacházela, byl zapískován a hlášen jako volný. Při nehodě byli těžce zraněni dva železničáři.

V důsledku této nehody začaly spolkové drážní instituce hledat srovnatelné nehodové události a zjistily, že o měsíc dříve, 16. října 2008, se v železniční stanici Duisburg-Beeg Gbf stala podobná situace. Stojící lokomotiva nebyla zařízením pro zjišťování volnosti koleje indikována a jako důvod bylo uvedeno, že kontakty zařízení pro vyhodnocování volnosti kolejového úseku nebyly funkční z důvodu silného pískování.

Vyšetřování v Německu však mělo docela jiný průběh než u nás. Jejich inspektoři spatřili problém pouze v organizaci dopravy, ne na straně zabezpečovacího zařízení. Na tak odlišném způsobu vyšetřování srovnatelného případu vidím jednoznačný důkaz, že AŽD byla vedením vyšetřování a opatřeními v případě nehody v Moravanech silně poškozena.

Po ukončení vyšetřování Drážní inspekce a po uveřejnění výsledků zkoumání ministerské komise bylo potvrzeno, že zabezpečovací zařízení se opravdu chovalo podle norem, jak jste celou dobu říkal. Přesto jste to byli právě vy, kdo přišel s návrhem řešení situace. Nebál jste se, že tím přiznáte díl viny?

Ano, bál jsem se a hloupí lidé se ihned ozvali. Já jsem ale srdcem i duší železničář a více než o image svou a mnou vedené firmy mi jde o bezpečnost železnice a cestujících. Pravda vyšla po událostech v Německu najevo a teď očekávám, že třeba někdo přijde a řekne: Řediteli, omlouvám se. Kdyby to udělal, určitě bych mu ruku podal.

Co se našeho návrhu řešení týká, musím říci, že vlastně iniciativně vyšel z řad našich vývojářů. Ti totiž pokládají za svou profesní čest, aby systémy, na jejichž vývoji se podílejí, fungovaly naprosto bez problémů. V době, kdy se řešilo, na čí straně je vlastně vina, už u nás začal pracovat tým techniků, kteří se pokoušeli vymyslet způsob, jakým pro příště zamezit podobné situaci. Změna nesměla zasáhnout bez patřičného schválení do algoritmů zabezpečovacího zařízení. My jsme ale chtěli zamezit opakování nehody ihned. Proto jsme postupovali ve dvou krocích. První funkcionalita je

již hotová a tvoří jakousi součást informační nadstavby systému – GTN. Druhá funkcionalita se nyní dokončuje a bude mít duplicitní, bezpečnostní charakter.

Po vzájemných střetech s Federací strojuvůdců jste i s nimi našli společnou řeč. Jak se to podařilo?

To, že „federanti“ hájí své zájmy, bezpečnost svých kolegů a také jejich pověst, chápu. Určitě bych dělal to samé. Podívejte se, kolik strojevodoucích v tomto roce na kolejích zahynulo na přejezdech či jinde. Celou dobu trvání moravské kauzy jsme vlastně kvůli působení médií stáli na opačných stranách barikády a nemohli jsme najít společnou cestu. Stálo to hodně oboustranného úsilí a snahy, ale nakonec jsme dosáhli společného úspěchu.

Pro strojevodoucí jsme společně připravili tzv. zelenou linku, díky které mohou v případě jakékoli neznámé situace, která má souvislost se zabezpečovacím zařízením, zavolat na číslo nalepené ve všech kabinách strojevodoucích a požádat o pomoc. Jsme si vědomi přetíženosti strojevodoucích a také toho, že se neustále setkávají s novou technikou. Proto je telefonní číslo uvedené na zelených samolepkách přeměřované na naše servisní techniky, kteří jsou zvyklí neustále řešit nenadálé situace a dokonale znají problematiku. Linka funguje již více než dva měsíce. Pár dotazů jsme již dostali, ale naštěstí jsme ještě neřešili žádný opravdu kritický problém.

Na závěr se vás musím zeptat. Existuje v celé kauze něco, co byste s dnešními zkušenostmi dělal jinak?

Určitě ano, protože celý případ je obrovská zkušenost pro nás všechny. Jednou z mých chyb bezesporu je, že jsem nezačal komunikovat s médii hned zpočátku. Věděl jsem, že náš systém není na vině, a proto jsem doufal, že se najdou jiní, kteří celou situaci nestranně vysvětlí. Bohužel se tak nestalo, protože s kauzou nechtěl být nikdo spojován a já se do mediálního kolotoče dostal s určitým zpožděním, které umožnilo médiím vnést do celé situace zmatek. Nyní však apeluji na všechny, kteří tak zásadně chtěli vinit český zabezpečovací systém ESA-11. Chtějte také na německé straně, aby doplnila nové funkce do svých systémů stejně rychle, jako to udělaly SŽDC a AŽD u nás. Jsem zvědavý, zda se to vůbec podaří a jak dlouho to bude trvat.

Dovolu mi v této souvislosti poděkovat za podporu a pomoc těm, kteří našemu systému věřili a věří. Myslím, že ti, kteří nevěřili, po německých událostech svůj názor změní.

19. 12. 2008 Vzniklo Depo historických vozidel (DHV Lužná u Rakovníka)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_50depo.htm)

Na základě rozhodnutí představenstva Českých drah, a. s., vzniká k 1. lednu 2009 nová výkonná jednotka ČD s názvem Depo historických vozidel (DHV). Jak sám název napovídá, jde o depo, které bude mít na starosti provoz a údržbu historických vozidel ČD.

Vzhledem ke specifické péči o historická vozidla vznikla potřeba vyčlenit tyto aktivity a soustředit je do nového depa. K hlavním cílům patří zprůhlednění celkových nákladů na provoz a údržbu historických vozidel, sjednocení aktivit založených na podnikání s historickými vozidly a i vytvoření prostoru pro nové formy podnikání v této oblasti.

Depo bude mít sídlo v bývalé výtopně v Lužné u Rakovníka. Železniční muzeum ČD, a. s., v Lužné organizačně přechází pod nové DHV a s ním i některé deponie historických vozidel.

Úkolů kladených na DHV není málo. Jedním z hlavních úkolů DHV je administrativně převést všechna historická vozidla ČD, a. s. Vyčlenit vozidla, která budou reprezentovat vývoj provozu na bývalých ČSD a ČD. Pro provozní potřeby je nutno vybrat ta nejnужnější vozidla a zbytek nabídnout k odprodeji nebo ke šrotaci. DHV bude úzce spolupracovat se stávajícími DKV při provozu a údržbě historických vozidel s tím, že samozřejmě bude používat jejich některých služeb.

Při organizování historických jízd bude rovněž úzce spolupracovat s odborem provozu osobní dopravy (O16), odborem komunikace (O27) a jednotlivými KCOD. DHV chce také spolupracovat s jednotlivými spolky, které se podílejí na provozu a údržbě historických vozidel, zvláště s těmi, které mají v tomto oboru již dlouholetou tradici a zkušenosti, jako např. KHKD. Z institucí preferujeme spolupráci především s Národním technickým muzeem (NTM), které má největší sbírku historických vozidel a existuje již tradičně dobrá spolupráce mezi ČD a NTM při provozování historických vozidel.

Při hledání nových cest v oblasti sponzorování a financování chce DHV navázat na dobrou spolupráci s Nadací okřídlené kolo (NOK). DHV chce rovněž koordinovat činnost při záchraně historických vozidel ve spolupráci s dalšími institucemi, jako je NTM, Drážní úřad a další. Snahou bude zlepšit a zkvalitnit provoz a údržbu historických vozidel, podílet se na výchově nových odborníků. Nutné je sledovat všechny náklady spojené s nostalgickými jízdami a údržbou historických vozidel, aby nedocházelo ke zbytečnému plýtvání finančních prostředků, kterých je v této oblasti pořád málo.

19. 12. 2008 Nová zastávka Řípec v provozu

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_50ripe.htm)

Nová železniční zastávka Řípec na trati Veselí nad Lužnicí–Jihlava začne už od neděle 14. 12., tedy od začátku platnosti nového železničního jízdního řádu, sloužit cestujícím. Již v pátek 12. 12. ji totiž zkolaudoval Drážní úřad. Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace.

Zastávka byla postavena na základě požadavku obce Řípec. Má 100 metrů dlouhé nástupiště, je zastřešená a osvětlená, má bezbariérový přístup a nástupištní hranu ve výši 550 mm nad temenem kolejnice pro pohodlnější nástup a výstup cestujících. Pevně věříme, že cestující budou s novou železniční zastávkou Řípec spokojeni.

Původní železniční zastávka s názvem Řípec, která leží na trati z Veselí nad Lužnicí do Tábora, bude přejmenována na Řípec–Dráčov. Tato zastávka je od obce Řípec vzdálena cca 1,5 km a pro přístup bylo nutné jít po krajnici silnice I. třídy. Zastávku využívají spíše obyvatelé nedalekého Dráchova, proto změna názvu.

Náklady na výstavbu nové zastávky představují částku 6 762 000 Kč. Výstavba byla financována ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

19. 12. 2008 Traťová výročí v roce 2009

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_50vyro.htm)

170 roků	6. 6. 1839	(Dürnkrot) – Břeclav st. hr. – Břeclav	
	7. 7. 1839	Břeclav – Brno hl. nádr.	
160 roků	1. 1. 1849	Brno hl. nádr. – Česká Třebová	
150 roků	1. 5. 1859	Turnov – Liberec	
	1. 5. 1859	Jaroměř – Malé Svatoňovice	
	1. 12. 1859	Liberec – Hrádek nad Nisou – (Zittau)	
	1. 12. 1859	Liberec – Hrádek nad Nisou – (Zittau)	
140 roků	16. 1. 1869	Česká Lípa hl. nádr. – Rumburk	
	16. 1. 1869	Rybniště – Varnsdorf	
	16. 1. 1869	Děčín hl. n. – Jedlová	
	1. 2. 1869	Louky nad Olší – Český Těšín	
	22. 4. 1869	Kladno – Stochov	
	30. 8. 1869	Brno hl. n. – Přerov	
	1. 11. 1869	České Budějovice – České Velenice – (Gmünd NÖ)	
	6. 12. 1869	Golčův Jeníkov – Kolín	
	135 roků	1. 1. 1874	Lysá nad Labem – Ústí nad Labem Střekov
		14. 1. 1874	Ústí nad Labem Střekov – Ústí nad Labem západ
14. 1. 1874		Hradec Králové hl. nádr. – Lichkov	
6. 6. 1874		Trmice – Bílina	
8. 6. 1874		České Budějovice – Veselí nad Lužnicí	
5. 10. 1874		Ústí nad Labem Střekov – Děčín Prostřední Žleb	
5. 10. 1874		Letohrad – Ústí nad Orlicí	
125 roků	1. 1. 1884	Krásný Dvůr – Radnice u Kadaně	
	20. 2. 1884	Kralupy nad Vltavou předměstí – Zvoleněves	
	20. 7. 1884	Kyjov (staré nádr.) – Bzenec	
	20. 7. 1884	Bzenec – Moravský Písek	
	1. 11. 1884	Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí	
	1. 11. 1884	Valašské Meziříčí – Hrachovec	

	6. 12. 1884	Hrob (staré nádr.) – Moldava v Krušných horách
	14. 12. 1884	Šluknov – Mikulášovice dolní nádr.
120 roků	1. 6. 1889	Hostašovice – Nový Jičín horní nádr.
	1. 9. 1889	Prostějov hl. nádr. – Třebovice v Čechách
	1. 9. 1889	Chornice – Velké Opatovice
	1. 9. 1889	Kostelec na Hané – Čelechovice na Hané
	1. 10. 1889	Rohatec – Sudoměřice nad Moravou
	21. 11. 1889	Tábor – Písek
	21. 11. 1889	Putim – Ražice
115 roků	12. 7. 1894	Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou
	18. 7. 1894	Šakvice – Hustopeče u Brna
	2. 9. 1894	Havlíčkův Brod – Humpolec
	1. 10. 1894	Olbramovice – Sedlčany
	11. 10. 1894	Lučany nad Nisou – Tanvald
	15. 10. 1894	Smržovka – Josefův Důl
110 roků	1. 4. 1899	Horní Blatná – Potůčky – (Johanngorgenstadt)
	15. 5. 1899	Karlovy Vary – Nová Role
	11. 6. 1899	Březnice – Strakonice
	11. 6. 1899	Březnice – Rožmitál pod Třemšínem
	11. 6. 1899	Nepomuk – Blatná
	9. 7. 1899	Rakovník – Kralovice u Rakovníka
	15. 7. 1899	Brandýs nad Labem (staré nádr.) – Neratovice
	26. 9. 1899	Heřmanův Městec – Borohrádek
	26. 9. 1899	Chrudim – Chrudim město
	8. 10. 1899	Otrokovice – Vizovice
	16. 10. 1899	Prachatice – Volary
	6. 11. 1899	Lenora – Volary
	7. 12. 1899	Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou
	30. 12. 1899	Dolní Lipka – Štíty
105 roků	24. 9. 1904	Rakovník – Louny
	15. 11. 1904	Mikulášovice dolní nádr. – Dolní Poustevna
95 roků	1. 8. 1914	Litovel předměstí – Senice na Hané Litovel předměstí–Mladeč
85 roků	3. 11. 1924	Prosenice – výhybna Dluhonice
80 roků	11. 11. 1929	Břeclav – Lanžhot (2. stavba)
55 roků	15. 8. 1944	II. vinohradský tunel Praha hl. nádr. – Praha-Vršovice
50 roků	1. 6. 1959	Studénka – Sedlnice (2. stavba)
45 roků	6. 5. 1964	Ostrava Vítkovice – Ostrava Kunčice
	27. 8. 1964	Polanka nad Odrou – odb. Odra
	22. 12. 1964	Ostrava Svinov – Ostrava Vítkovice
30 roků	28. 5. 1979	Praha-Libeň – odb. Stromovka
	1. 3. 1979	Příbor – Kopřivnice zastávka (2. stavba)
25 roků	3. 6. 1984	Třebošice – Chomutov (2. stavba)
20 roků	22. 9. 1989	III. vinohradský tunel Praha hl. nádr. – Praha Vršovice (dostavba)

Poznámka: Přehled zahrnuje tratě, na kterých České dráhy, a. s., vykonávají pravidelný nebo příležitostný provoz.

Použité názvy stanic a traťových úseků odpovídají Jízdnímu řádu 2007/2008, úřední vydání Českých drah, a. s.

19. 12. 2008 20th Century Limited aneb Neslavnější vlak 20. století

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_50vlak.htm)

Legendární Express 20th Century Limited (expres 20. století) byl jedním z nejslavnějších deseti vlaků světa v minulém století. Další vlaky, náležející do této kategorie, byly například evropský Orient Express, TEE Rhinegold, japonský Shinkansen nebo jihoafrický Modrý vlak.

Některé prameny uvádějí, že „ubytovací“ spoj, The 20th Century Limited, vzhledem k nasazeným soupravám, dodržování grafikonu, stejně jako svými nadstandardními službami (na palubě vlaku bylo holičství a kadeřnictví, příjem a podej telegramů, sekretářská služba, připojení telefonu během pobytu ve stanicích), zvláště vybranou posádkou, atp., zaujímá ve zmíněném žebříčku deseti nejslavnějších vlaků bezpochyby první místo.

Zahajovací jízda na trati New York–Chicago, provozovaná bývalou železniční společností New York Central System, se konala dne 17. června 1902. Z nádraží New York střed (Grand Central Terminal) odjížděl expres v 18 hodin večer, aby po ujetí vzdálenosti 1 556 km dosáhl cílové stanice, Chicago LaSalle Street, v 9 hodin následujícího dopoledne.

V opačném směru jezdil spoj ve stejném čase. V současnosti stanice Chicago LaSalle Street již není používána dálkovými spoji, nýbrž slouží k odbavování příměstských vlaků společnosti Metra.

Cestovní rychlost 100 km/h

Úctyhodné průměrné cestovní rychlosti 100 km/h bylo dosaženo též tím, že vlak měl (až do roku 1957) pouze dvě nácestné stanice; Croton-Harmon nedaleko New Yorku a Englewood poblíž Chicaga. Není bez zajímavosti, že zbrojení lokomotiv vodou se uskutečňovalo na určených úsecích za jízdy, pomocí zvláštních koryt naplněných vodou a zabudovaných těsně u kolejí.

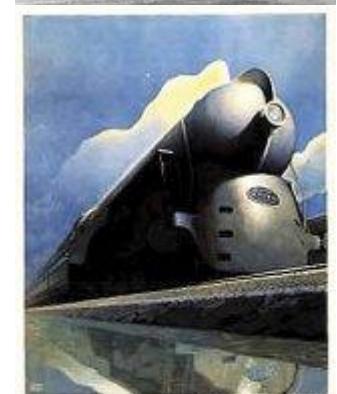
Při nástupu do vlaku muži obdrželi od průvodce lůžkového vozu čerstvý karafiát do klopky saka či kabátu, přičemž dámy dostaly květiny a parfém. Ve výchozí a cílové stanici, tedy New Yorku a Chicagu, byl pro nástup a výstup cestujících natažen červený koberec s logem expresu. Od té doby se červený koberec stal standardním uvítáním V.I.P. cestujících, tedy slavných osobností a jiných celebrit, na celém světě.

Prvních třicet let provozu expresu se nevyznačovalo žádnými zvláštnostmi. Soupravy byly řazeny z typických vozů a lokomotiv tehdejších rychlíkových spojů. Totéž platilo i o konkurenci, železniční společnosti Pennsylvania Railroad, provozující expres The Broadway Limited mezi oběma metropolemi, New Yorkem a Chicagem, ve stejnou dobu, avšak po jiné trati a z jiného výchozího i na jiné cílové nádraží.

Nejvýdělečnější vlak

V New Yorku i Chicagu The Broadway Limited odjížděl/přijížděl na hlavní nádraží, tedy New York Pennsylvania Station a Chicago Union Station. Není bez zajímavosti, že tržby z provozu expresu The 20th Century Limited dosáhly v roce 1928 10 milionů \$, čímž se stal nejvýdělečnějším vlakem všech dob.

K zásadní proměně expresu The 20th Century Limited však došlo ve třicátých letech minulého století. Vlastnická železniční společnost New York Central tehdy najala vyhlášeného 32letého konstruktéra-architekta Henryho Dreyfusse s tím, aby vytvořil nový, ojedinělý typ vlaku ve stylu art-deco. Architekt Dreyfuss dostal své pověsti a vypracoval proudnicový tvar celé vlakové soupravy, včetně lokomotiv



*The New 20th CENTURY LIMITED
NEW YORK - 16 hours - CHICAGO
NEW YORK CENTRAL SYSTEM*



řazených do expresu The 20th Century Limited, což nemělo obdoby. Lokomotivy třídy Hudson, řady J3a, s uspořádáním kol 2C2, tak dostaly proudnicovou skříň, i když spřažená kola z praktických i estetických důvodů byla ponechána bez krytů.

Po všech vnějších změnách se Henry Dreyfuss zaměřil na interiéry. V jídelních vozech například zavedl tzv. nepřímé osvětlení, stejně jako skleněné přepážky, oddělující restaurační prostor na menší, intimnější části, podobně jako tomu bylo ve vyhlášených newyorských restauracích.

H. Dreyfuss též navrhl nové logo pro nádobí, skleničky, stříbrné přebory a prostírání užívané v restauračních vozech. Rovněž tak nový šedo-modrý vnější nátěr dodal vlaku eleganci.

Krátce před uvedením do provozu společnost New York Central uspořádala v New Yorku a Chicagu výstavu svých zbrusu nových aerodynamických souprav. Tuto výstavu během několika dní navštívilo více než 100 tisíc lidí. Slavnostní zahájení provozu s novými soupravami za účasti Henryho Dreyfusse se konalo dne 15. června 1938.

V. I. P. na palubě

Na vrcholu slávy tohoto expresu s ním cestovaly slavné a známé osobnosti, jako například prezident Teddy Roosevelt, bankéř J. P. Morgan, starší či světoznámý operní zpěvák Enrico Caruso (který v Metropolitní opeře v New Yorku zpíval v letech 1908–1916 se svou uměleckou partnerkou Emou Destinnovou).

Typická souprava měla zpravidla 13 až 16 vozů; poštovní, zavazadlový, služební/barový, pět lůžkových vozů, dva restaurační, další dva lůžkové vozy, jakož i koncový, lůžkový/barový/vyhlídkový vůz.

Z celkového počtu 62 proudnicových vozů se do dnešních dnů zachovaly v provozním stavu pouze dva. Shodou okolností jsou to oba koncové, lůžkové/barové/vyhlídkové vozy; jeden se jménem New York, dříve Sandy Creek, Amtrak číslo 800297 (viz letošní Železničář, číslo 35–36) a druhý, s názvem Hickory Creek, bývalý NYC 10633, Amtrak číslo 800733. Vůz Hickory Creek je od roku 1992 v soukromém vlastnictví organizace URHS (United Railroad Historical Society of NJ, Inc.). V červnu 2005 byl kompletně renovován a nyní je též k pronajmutí k cestám jako součást souprav vlaků Amtrak. Nájemní podmínky a sazby lze zjistit přes jednatele organizace (samozřejmě pouze anglicky) p. S. Clause, na telefonním čísle 001-215-801-6019, či e-mail dotazem na: sclauss@startrakinc.com.

Po válce méně cestujících

Navzdory tomu, že společnost New York Central investovala od konce druhé světové války do údržby existujících a nákupu nových vlakových souprav miliony dolarů, s prudkým rozmachem automobilismu, podobně jako letecké dopravy, železničních cestujících v poválečné době začalo rapidně ubývat. Ačkoli New York Central se snažila zachovat proslulé nadstandardní služby své „vlajkové lodi“, expresu The 20th Century Limited, s úbytkem cestujících, a tudíž i příjmů, železniční svršek, podobně jako ostatní osobní doprava, začal v rámci úsporných opatření nezadržitelně chátrat.

Železniční správě se množily stížnosti ohledně nedodržování jízdního řádu, stejně jako na zašlé, neudržované soupravy. Nato byl pak 3. prosince 1967 provoz expresu The 20th Century Limited ukončen. Dne 2. prosince 1967 odjel z New Yorku poloprázdný vlak číslo 25 ze 34. koleje, jako vždy, v 18 hodin včas. Po červeném koberci nastupující dámy a pánové zažili tradiční uvítání v podobě květin a parfémů.

Příjezd do Chicaga však byl +590 min. z důvodu peážní objížďky vykolejeného nákladního vlaku poblíž Conneaut ve státě Ohio. Za několik měsíců po ukončení provozu svého slavného expresu zanikla samotná železniční společnost New York Central (1. února 1968), bytš pohlcena konkurenční společností Pennsylvania Railroad. Avšak ani nová dráha s názvem Penn Central (kombinace Pennsylvania Railroad a New York Central) neměla dlouhého trvání, jelikož sama skončila v konkurzu dne 21. června 1970.

Nastupuje Amtrak

Od svého založení (1. května 1971) Národní společnost amerických železnic (Amtrak) obnovila spojení mezi oběma metropolemi v podstatě ve stejné trase, jako jezdil The 20th Century Limited, expresem 48/49, The Lake Shore Limited. Po výjezdu z New Yorku hlavního nádraží (Pennsylvania Station) směrem do Chicaga hlavního nádraží (Union Station) vlak jede nejprve delší dobu po levém břehu mohutné řeky Hudson, zdolává stoupání pohorí Berkshire, jakož i částečně opisuje břeh jezera Erie, jednoho z pěti severoamerických sladkovodních „moří“.

Vlak 48/49 je standardní dálkový expres s kombinací vozů typu Amfleet II a Viewliner. Typická souprava má dvanáct vozů, skládající se z pěti vozů druhé třídy (coach class), tří lůžkových vozů

(obdoba evropské řady WLAB), jednoho restauračního a jednoho barového, jakož i dvou zavazadlových vozů, řazených každý na opačném konci soupravy.

Spoj má 16 nácestných stanic. Jízdní doba New York–Chicago činí 19 hodin, přičemž protisměr Chicago–New York trvá o 85 minut déle. Dlužno však podotknout, že v několika nácestných stanicích má vlak delší pobyt. Například ve stanici Albany-Rensselaer, stát New York, pobyt vlaku 49 činí 50 minut, přičemž v opačném směru (vlak 48) je pobyt 70 minut.

Západním směrem, do Chicaga, se zde souprava spojuje a v opačném směru, do New Yorku, rozděluje s přípojným vlakem 448/449 z/do Bostonu. Informace o vlakových spojích ve Spojených státech, časové údaje jednotlivých vlaků, jízdné či rezervace lze obdržet na (v Americe bezplatném) telefonním čísle 001-800-872-7245 či na internetu: Amtrak.com.

Kde si odpočinout při Black-outu

Nakonec ještě vysvětlení, proč jsem se rozhodl psát o historickém, avšak dodnes nostalgicky vzpomínaném vlakovém spoji. Nedávno jsem si totiž připomněl zajímavý příběh, vztahující se k tomuto slavnému vlaku, který mi svého času vyprávěl můj dlouholetý přítel, Wally Wujcik, jenž se narodil a žil dlouhá léta v New Yorku. Tady je jeho vyprávění:

Po ukončení školy jsem začal pracovat na generálním ředitelství telefonní společnosti Western Electric se sídlem na Manhattanu v New Yorku. V úterý 9. listopadu 1965, asi tak v 17.30 h odpoledne, došlo poruchou elektrické rozvodné sítě od kanadského Toronta přes Boston až po New York k velkému zatmění (Black out) na Východním pobřeží. Tehdy jsem viděl, poprvé v životě, celý Manhattan ponořený do hluboké tmy.

Kvůli totálnímu výpadku elektřiny jsem se ten večer nedostal domů. Všude byla tma, semaforey a pouliční lampy nesvítily, podzemní dráha též nejezdila, takže jsem byl nucen strávit noc, jako tehdy většina Newyorčanů, ve městě. V mém případě to bylo ve svíčkami osvětleném dvoupatrovém baru zvaném Copter Club, dnes již neexistujícím, který se nacházel na Park Avenue, v budově bývalé společnosti Pan American Airways, poblíž nádraží Grand Central Terminal.

Druhý den jsem přišel do práce ve zmačkaném obleku a s očima červenými jako králík. S kolegy jsme si vyprávěli, jak kdo prožil předcházející noc. Většina našich příběhů se podobala – až na jeden! Některým se podařilo zamluvit si hotel, jiní šli domů pěšky, další, podobně jako já, trávili noc v baru, někdo podřimoval za podzimní noci na lavičce v nedalekém parku.

Avšak „železniční“ příběh byl vskutku ojedinělý... Tedy, když jeden z „přespolních“ dorazil na nádraží New York střed (Grand Central Terminal), odkud dojížděl příměstským spojem, i tam, jako všude jinde, byla tma. Všechny příměstské vlaky byly odřeknuty. Tmavé, odstavené soupravy „naskládané“ po celém nádraží zabíraly většinu kolejiště.

Jen na 34. koleji zářil do tmy (napájen nezávislým zdrojem, pomocným generátorem) dálkový expres, The 20th Century Limited, jako zaoceánský parník na širém nočním moři. Po zvážení situace onen muž prozíravě usoudil, že tato kalamita hned tak neskončí. Vzápětí si koupil jízdenku do Chicaga a nastoupil do expresu, který byl jakoby neustále připraven k odjezdu, což však v dané situaci nebylo možné.

Z důvodu zpoždění se v jídelním voze servírovaly zdarma nápoje i jídlo. Poté se „naš cestující“ odebral do lůžkového vozu a tam v pohodlí usnul spánkem spravedlivých. Zatímco spal, byl i tento vlak nakonec odřeknut. Jak onen filuta předpokládal, vlaková posádka, aby jí za ten den neušla mzda, zůstala ve službě, a tudíž byla na palubě.

Ráno se podávala snídaně, opět zdarma, při které byli cestující informováni, že vlak byl v noci oficiálně odřeknut, avšak průvodci lůžkových vozů své cestující nebudili s tím, že by se stejně nikam nedostali. S touto informací se pán odebral do osobní pokladny, kde obdržel návratek jízdného.

Jak vidno, navzdory mnohým rozdílům se lidé napříč zeměpisnými šířkami zase až tak neliší a „koumáci“ si zjevně poradí všude a v každé situaci.

20. 12. 2008 Německo po havárii „zmizelého“ vlaku omezilo pískování kolejí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nemecko-po-havarii-zmizeleho-vlak-omezilo-piskovani-koleji-p5c-zahranicni.asp?c=A081219_165041_zahranicni_jw)

Němečtí železničáři řeší problémy s "mizením" vlaků z kolejí, které se nedávno objevily i u nás. Oznámili, že po listopadové srážce vlaků v Recklinghausenu výrazně omezují pískování. Vlak boural podobně jako v Moravanech, kde zemřel strojvedoucí. Při havárii v Německu se zranili dva lidé.

"Při rychlostech 25 kilometrů za hodinu a menších je pískování za účelem zvýšení účinnosti brzdění nebo zastavení zásadně zakázáno," píše se v materiálu Spolkového drážního úřadu, který má iDNES.cz k dispozici. Němečtí železničáři ho rozeslali do světa, aby informovali kolegy v ostatních zemích.

Pískování je ovšem povoleno, pokud tím němečtí "mašinfírové" potřebují nutně zabránit například nehodě. O takovém pískování ale musejí vyrozumět staničního výpravčího.

Vlak v Německu zmizel na písku

Událost v Recklinghausenu Ost nápadně připomíná neštěstí, při němž v Moravanech 19. května zemřel český strojvůdce. Koncem listopadu tam narazil vlak do lokomotivy, která kvůli písku na kolejích zmizela dispečerům z monitorů. Kolej pak vypadala jako volná.

"Písková vrstva zřetelně vytvořila izolační vrstvu mezi kolem a kolejnicí (...) Úsek koleje, ve kterém se lokomotiva nacházela, byl hlášen jako volný," konstatuje obdobně také zpráva německých vyšetřovatelů.

Vyšetřování ukázalo, že podobným způsobem "zmizel" vlak i na nádraží v Duisburgu 16. října. A testy, které němečtí odborníci provedli, potvrdily, že nešlo o náhodu. Při jedné ze čtyř zkoušek se ztratila z monitorů další lokomotiva. Poté, co se rozjela, se na monitorech objevila.

Češi se prou, kdo "za to" mohl

České úřady nedokázaly shodnout, kdo je za podpískování vlaku a oslepení zabezpečovacího zařízení zodpovědný. Ministerstvo dopravy mluvilo pouze o písku na trati, Drážní inspekce tvrdila, že logika staničního zabezpečovacího zařízení neměla vyhodnotit úsek jako prázdný, pokud z něj vlak pouze zmizí, aniž by se objevil na úseku sousedním.

Výrobce zařízení z Moravan, firma AŽD, se hájila, že její výrobek vyhovoval všem normám. Ty totiž s podobnou příčinou nehody nepočítaly. V listopadu AŽD představila nástavbu zařízení, kterou se rozhodla vybavit všechny své systémy. Nyní, pokud vlak z úseku "zmizí", aniž by se objevil na úseku sousedním, dostane operátor systému výstrahu.

Drážní inspekce po nehodě v Moravanech doporučila dovybavení tratí v Česku dalšími bezpečnostními prvky, například systémem "generální stop" pro dálkové zastavení vlaků. Drážnímu úřadu navrhla naléhat na vylepšení pískovačů na lokomotivách, v moravanském případě se totiž otevřený ventil pískovače zasekl, což současné kontrolky neumí signalizovat.

20. 12. 2008 Liberecko: Student Agency chce i na koleje

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/finance/penize-a-investice/clanek.phtml?id=625413>)

Brno - Doprava na kolejích v Libereckém kraji by už za tři roky mohla vypadat docela jinak. V roce 2011 totiž vyprší smlouvy Českých drah na provozování drážní dopravy na tratích Libereckého kraje. Proto krajský úřad vyhlásil výběrové řízení.

"Přihlásilo se celkem pět zájemců, kteří by chtěli zajistit drážní dopravu v letech 2011 až 2026. Jejich žádosti nyní vyhodnocujeme. Pokud splní všechny kvalifikační předpoklady, v lednu jim předáme zadávací dokumentaci," uvedl mluvčí Libereckého kraje Jiří Langer.

Jedním ze zájemců je i majitel Student Agency Radim Jančura, který se kvůli tendru na Liberecku spojil se společností Keolis, největším soukromým dopravcem ve Francii.

Jančura už dlouho kritizuje monopol Českých drah na železnicích v České republice a plánuje ho prolomit. Dokonce už vybírá i výrobce budoucích vlaků. Měly by mít stejnou žlutou barvu jako autobusy na linkách Student Agency.

"Vybrali jsme si švýcarského výrobce Stadler, který nám dokáže vyrobit chytrý a zároveň nejluxusnější vlak v Evropě. Chytrý proto, že nebude předraženy, bude přizpůsobený na české koleje," popsal čtenářům Aktuálně.cz v on-line rozhovoru.

Výroba prvního vlaku bude podle něj trvat dva roky. Kromě regionální dopravy by se chtěl Jančura zapojit i do nedotovaných dálkových spojů, například na trati mezi Prahou a Ostravou.

V Libereckém kraji však nevybírají pouze provozovatele regionální dopravy.

"Spolu s Ústeckým krajem a německým dopravním sdružením Zvon jsme vyhlásili výběrové řízení na speciální přeshraniční dopravu na trati Liberec – Žitava – Varnsdorf – Rybníště. Vztahuje se k období 2010 až 2020 a přihlásil se jeden uchazeč. Také jemu budeme v lednu předávat zadávací dokumentaci," dodal Langer.

20. 12. 2008 Šéfem Drážní inspekce se prý má stát úředník nenáviděný strojvůdci (Pavel Kodym)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/sefem-drazni-inspekce-se-pry-ma-stat-urednik-nenavideny-strojvudci-1fs-/domaci.asp?c=A081220_214249_domaci_dp)

Novým generálním inspektorem Drážní inspekce by se podle TV Nova měl stát Pavel Kodym. Strojvůdci přitom požadovali už jeho odvolání z Drážního úřadu, který dnes vede. Podle nich Kodym nespolupracoval při vyšetřování květnové vlakové nehody v Moravanech. Navíc tehdy necitlivě okomentoval smrt strojvůdce.

Pavla Kodyma podle TV Nova doporučila ho výběrová komise. Do funkce ho nyní musí vládě navrhnout ministr dopravy Aleš Řebíček. Odbory s jeho možným jmenováním nesouhlasí.

Výběrové řízení vypsal ministerstvo dopravy na přelomu září a října poté, co se dostalo se současným šéfem inspekce Roman Šigutem do sporu kvůli nehodě v Moravanech. Při ní v květnu zahynul strojvedoucí.

Ministerstvo zřídilo vlastní vyšetřovací komisi, která zveřejnila výsledky svého šetření den před inspekcí. Šigut poté obvinil ministerské úředníky, že se snažili šetření ovlivnit.

V souvislosti s tragickou nehodou v Moravanech požadovali strojvůdci Kodymovo odvolání z funkce ředitele Drážního úřadu. Kodym prý nespolupracoval při vyšetřování a navíc po nehodě řekl, že "naštěstí se ještě zas tak nic vážného nestalo". - čtěte o válce strojvůdců proti Kodymovi

Pokud bude Kodym jmenován do funkce inspektora, hodlají podle Novy odboráři připravit protestní akce.

"Považujeme to za naprosto skandální, aby pan Kodym, který měl být odvolán z Drážního úřadu, se dostal na místo generálního inspektora," řekl Nově mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček.

Kolem výběru nového šéfa inspekce panuje řada sporů. Například odboráři z Federace strojvůdců tvrdí, že výběrová komise není nezávislá, neboť v ní zasedají i zástupci firem, které inspekce kontroluje. Předseda výběrové komise Petr Moos však jakoukoliv podjatost komise dnes odmítl s tím, že komise je složená výhradně z odborníků včetně zástupců vysokých škol.

Drážní inspekce při vyšetřování zjistila, že nehodu v Moravanech způsobilo pískování kolejnic, kvůli kterému zabezpečovací zařízení vyhodnotilo trať jako volnou. Z podobných důvodů později boural vlak i v Německu. Německé dráhy proto dnes oznámily, že omezují pískování kolejnic.

22. 12. 2008 Soud uložil výpravčímu za nehodu vlaku u Vraňan podmínku

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/soud-ulozil-vypravcimu-za-nehodu-vlak-u-vranan-podminku-pml-/krimi.asp?c=A081222_111020_krimi_lf)

Mělnický soud uložil bývalému výpravčímu podmínku za loňskou nehodu rychlíku u Vraňan. Ladislav Tomek uzavřel nesprávnou kolej a vlak se srazil s autem odstaveným na přejezdu. Železničář se bránil tím, že nedostal od policie správné informace. Tentokrát mu ale soud nedal za pravdu.



Ladislav Tomek dostal dva roky vězení s tříletou zkušební lhůtou. Na tři roky mu navíc soud zakázal vykonávat funkci výpravčího. Proti verdiktu se odvolal.

V červenci přitom stejný soud výpravčího osvobodil. Proti rozsudku se ale odvolala státní zástupkyně a krajský soud poté kauzu vrátil k novému projednání.

Právě připomínky krajského soudu přiměly soudkyni Lenku Mrázkovou rozhodnout jinak než v létě. "Jsem vázána právním názorem krajského soudu," řekla dnes ČTK Mrázková.

Záznam telefonátů před nehodou:

<http://www.rozzlobenimuzi.com/privileg/rambo/week014/video/vranany.wmv>

Krajský soud ve svém rozhodnutí upozornil na to, že informace o autě na kolejích, kterou Tomkovi předal policejní dispečer, by měla být dostačující. Obhajoba se totiž celé soudní líčení odvolávala na to, že tento údaj byl nepřesně formulován. Sporným se stal především termín "hlavní trať", jímž policista místo označil. Takový pojem prý pracovníci železnice neznají.

Policista podle telefonních záznamů hlásil Tomkovi zaklíněné auto "na přejezdu na silnici mezi Lužcem a Horními Beřkovicemi" a dodal, že jde o hlavní trať. Dispečer měl tímto na mysli frekventovanou trať Praha - Děčín.

Tomek však myslel, že policista mluví o železniční trati mezi Lužcem a Horními Beřkovicemi, a tudíž i o jiném přejezdu. Krajský soud ale upozornil na to, že přímá trať mezi těmito dvěma obcemi neexistuje, do Lužce i Beřkovic odbočují jednotlivě koleje právě z trati Praha - Děčín. Podle krajského soudu měl Tomek jako dlouholetý výpravčí se znalostmi místních reálií tuto informaci vyhodnotit správně.

Za nehodou byl pokus o podvod

Nehodu zavinil pokus trojice mužů o pojistný podvod. Loni 19. března před půl desátou večer nastrožili na přejezd mezi Vraňany a Cítovem na Mělnicku audi. Soud už za to potrestal organizátora desetiletým vězením. Jeho pomocníci vyvázli s podmínkami.

22. 12. 2008 Na Štědrý večer a ráno na Boží hod nepojede většina vnitrostátních vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39826-na-stedry-vecer-a-rano-na-bozi-hod-nepojede-vetsina-vnitrostatnich-vlaku/>)

Praha – Provoz na železničních tratích na Štědrý večer utichne. Na cestu vyrazí především mezistátní noční rychlíky a euronighty. Cestující si musí dát 24. prosince v podvečer a v noci pozor i u dálkových vnitrostátních vlaků včetně pendolín. Vlaky, které nebudou na Štědrý večer, jsou v jízdním řádu označeny čtverečkem s číslem 10 v hlavičce. Tyto spoje nepojedou také večer na Silvestra. Omezení na železnici bude platit také na Boží hod dopoledne, kdy na trať nevyrazí spoje označené číslem 11. Stejně vlaky nepojedou ani dopoledne na Nový rok. Po zbytek svátků budou na železnici platit nedělní jízdní řády.

Provoz vlaků začne 24. prosince utíchat mezi 18. a 19. hodinou. Potom nebudou jezdit téměř žádné regionální vlaky. Na trati z Prahy do Olomouce přestanou jezdit dálkové vlaky poté, co v 18:40 Wilsonovo nádraží opustí rychlík Matalík do Vsetína. Na trať nevyjede ale ani expres z Prahy do Zlína s odjezdem z hlavního města v 17:09 nebo pendolino do Ostravy v 17:23. Z Olomouce do Prahy pojede poslední rychlík ve 20:11. Bez omezení pojedou pouze mezinárodní rychlíky a vlaky EuroNight.

Naopak před svátky kvůli mimořádnému náporu cestujících dráhy přidaly posilové vagony k desítkám dálkových spojů především z Prahy na Slovensko a do krajských měst. První prodloužené vlaky vyjely v pátek, výrazně jsou posílené spoje i na úterý. Tradičně jde o rychlíky, které jedou na Moravu. V provozu je také zvláštní rychlík mezi Prahou a Košicemi. Dráhy přesto doporučují cestujícím včasnou rezervaci místa. Cestující už nakupují i jízdenky přes internet, denně dráhy takto prodají až 1 000 jízdenek.

22. 12. 2008 Vlaky se vracejí do Maďarska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39854-vlaky-se-vraceji-do-madarska/>)

Budapešť – Maďarští železničáři přerušili stávkou, která začala minulý týden. Nejméně do Vánoc tak budou vlaky společnosti MÁV jezdit podle jízdních řádů, ačkoli se odboráři zatím nedohodli s vedením firmy na splnění svých požadavků. Oznamil to dnes předseda železničních odborů VDSZSZ István Gaskó. Až do Štědrého večera budou vlaky jezdit podle jízdního řádu, uvedl Gaskó. Odboráři si ale vyhrazují právo stávkou kdykoliv znovu obnovit. Do Budapešti se vrátí také mezistátní spoje z Česka, které dočasně končily ve Štúrově na slovensko-maďarských hranicích.

Odborová organizace maďarských železničářů VDSZSZ vyhlásila stávkou, aby její členové získali vyšší platy a rovněž jednorázovou odměnu z prodeje nákladní přepravy MÁV. Odbory požadují, aby každý zaměstnanec dostal mimořádné prémie v hodnotě 250 tisíc forintů, tedy asi 24 tisíc korun.

VDSZSZ zahájila stávkou nejprve na východě Maďarska, minulou neděli ji ale rozšířila na celou zemi. Přerušení železničního provozu se dotklo i mezinárodní železniční dopravy včetně vlaků zajiřďejících do Česka.

23. 12. 2008 Bratr ministra dopravy Řebíčka míří zřejmě do Českých drah

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/39930-bratr-ministra-dopravy-rebicka-miri-zrejme-do-ceskych-drah/>)

Praha - České dráhy (ČD) chystají podle informací České televize personální změny. Strategickou pozici by měl získat bratr ministra dopravy Aleše Řebíčka Adam Řebíček. O pracovní pozici na funkci specialisty v managementu podniku nechtějí České dráhy podrobněji mluvit. Sám Adam Řebíček svoje možné angažmá komentovat nechce. Potvrdil ale, že se o místo uchází.

Ministerstvo dopravy a centrála Českých drah sídlí v jedné budově. Resort dopravy řídí Aleš Řebíček - a do Českých drah teď míří zřejmě jeho bratr Adam. Usiluje o post v sekci majetkových účastí - ta se stará o dceřinné společnosti polostátního gigantu. Dráhy jakékoliv informace o pozici, která bude rozhodovat o miliardovém majetku, tají. "Přijímáme pracovníky, stejně tak jako od nás lidé odcházejí, stejně jako každá jiná firma nemůžeme zveřejňovat jména zájemců o práci o nás, dokud není dohoda uzavřena," uvedl mluvčí ČD Radek Joklík.

Adam Řebíček pracoval v minulosti jako policista, později seděl v dozorčí radě soukromé firmy OSC, která zpracovávala projekty pro energetické společnosti. Po nástupu bratra Aleše nastoupil do jedné z odnoží polostátního ČEZu. Zato mezi odborníky na dopravu jeho jméno nikomu nic neříká. Například bývalý ministr dopravy Milan Šimonovský řekl, že je to pro něj překvapením.

Sám ministr Aleš Řebíček se už dopředu připravil na možnou kritiku zvenčí. Odmítá, že by s možným nástupem bratra do klíčové funkce na železnici měl cokoliv společného. Pouze se prý spolu radili. Tajnosti Českých drah kolem nástupu Adama Řebíčka do funkce vadí lidem z poslaneckého hospodářského výboru, který se fungováním managementu zabývá. "Takové personální kroky by měly být vždycky naprosto otevřené, mělo by být vidět na to, jak se o takové místo ucházejí lidé," prohlásil místopředseda hospodářského výboru Milan Urban.

Podle kritiků to je už podruhé, co se ministru Řebíčkovu nepodařilo oddělit své soukromí od výkonu ministerské funkce. Naposledy se mu nepodařilo prokázat, že už nemá nic společného se svou někdejší firmou Viamont DSP. Ta po jeho nástupu do funkce rychle vyrostla v gigant, který dostává miliardové státní zakázky od jeho vlastního resortu.

24. 12. 2008 Expres pro bohaté nevydělal. Dráhy však chystají další (Bohemian Train)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=625367>)

Praha - České dráhy na speciální jízdu do Berlína, kterou připravily jako výlet pro potenciální bohatou klientelu, nezbohatnou.

A to přesto, že z jednoho kilometru cesty na koncert americké star Eltona Johna získaly desetkrát více než při jízdu běžného - dotovaného - vlaku. Státní firma je nicméně s luxusní nabídkou spokojená a na příští jaro plánuje nabídnout další.

Vlak jsme nevyprodali

Devadesát míst ve vlaku nakonec dráhy nevyprodaly. I když jejich nabídky směřovaly cíleně na zástupce byznysu a movité klienty. Jízdné v hodnotě 20 tisíc s možným příplatkem 1 500 korun za lůžko a luxusními službami, přilákalo několik desítek zákazníků. Dráhy připouští asi 70 lidí, všichni ale neplatili. "Vlak byl z větší části obsazen. Vedle menší části hostů z life stylových médií a sponzorů šlo hlavně o zástupce obchodní sféry z několika soukromých společností, například z oblasti kosmetiky," říká mluvčí Petr Šťáhlavský. Ve vlaku jelo i několik manažerů drah, podle mluvčího jako doprovod akce. Dráhy tak za první jízdu utržily asi milion korun. A kolik vypravení vlaku stálo? "Bylo to vyrovnané," připouští mluvčí.

Podnikatelsky zajímavé

Dráhy ale říkají, že jízda přinesla i jiná pozitiva než je zisk. "Výtěžek z akce lze sledovat v několika rovinách. Jednak jde o marketingovou akci s cílem přesvědčit tyto skupiny, že železniční doprava může nabídnout nevšední i běžné kvalitní cestování. Jde o oslovení bonitní klientely, která může využívat i další naše produkty a objednávat si podobné vlaky pro své zákazníky či zaměstnance. Tak to také chceme prezentovat v médiích," upřesnil.

Jeden kilometr jízdy vlaku Elton John Train stála zhruba 1 250 korun. Běžný vlak Českých drah jel loni jeden kilometr za 125 korun i s dotací a i tak je to pro dráhy ztrátové. Chybí 25 korun. Roční ztráta na provoz osobních vlaků je asi 2,5 miliardy korun.

"Je to pro nás podnikatelsky velmi zajímavé, i když tyto jízdy nejsou masovou záležitostí jako veřejná služba," míní dráhy. "Jde o skupinu, která představuje lídry ve společnosti a změna image a postojů k využívání železnice u této skupiny může mít jen pozitivní dopad i na masovou část železniční dopravy, což pozitivně pocítí běžní cestující," slibuje si společnost.

Dva až tři zážitky ročně

Dráhy už dnes plánují nabídnout další luxusní výpravy po kolejích. Nechtějí ale říct, kam se příště pojedou. Jisté ale je, že nejbližší vlak pro bohaté má vyrazit na jaře. "Chceme realizovat dva až tři podobné vlaky s cílem oslovit střední vyšší a vyšší příjmovou skupinu. Další detaily v době přípravy jednotlivých akcí není možné zveřejnit s ohledem na konkurenci," říká mluvčí.

24. 12. 2008 Železnice v roce 2008: Nehody, zdražování a nenaplněné sliby

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39498-zeleznice-v-roce-2008-nehody-zdrazovani-a-nenaplnene-sliby/>)

Praha – Železniční dopravu v Česku v uplynulém roce poznamenalo nebyvalé množství vážných nehod, zákazníci osobní dopravy zase sledovali postupný růst cen jízdének Českých drah. Pro nákladní železniční dopravu znamenal rok 2008 významnou změnu, vznikla totiž specializovaná dceřinná firma největšího dopravce – ČD Cargo. Od července se České dráhy přestaly starat o infrastrukturu. Péče o ni přešla na Správu železniční dopravní cesty.

Nehody – mrtví ve vozech a spory ministerstva s inspekcí

Severomoravská Studénka je dnes spíše než místní vagonkou známá kvůli srpnové železniční nehodě. Na vlak Eurocity Comenius cestující z polského Krakova přes Ostravu do Prahy spadl silniční most a v troskách vozů zahynulo sedm cestujících. Jednalo se o jednu z nejvážnějších železničních nehod v české historii a zcela nejčernější okamžik uplynulého roku.

Při železničních nehodách zemřelo také několik strojvedoucích. Po nehodě v Moravanech na Pardubicku se začalo diskutovat o funkčnosti zabezpečovacího zařízení. Vyšetřování totiž ukázalo, že strojvedoucí lokomotivy, která narazila do stojícího vlaku, měl signál volno. S tím souvisel také spor ministerstva dopravy s Drážní inspekcí, který vyvrcholil odvoláním šéfa inspektorů.

Zdražování, špína a nenaplněné sliby

V prosinci 2007 České dráhy zcela změny svůj tarifní systém a v souvislosti s tím zdražila většina jízdének. V létě potom zdražily některé jízdenky, změna se dotkla například jízdének SONE+, které podražily o 50 korun. V prosinci 2008 potom ČD přišly s dalším zdražením. Základní jízdné na všechny vzdálenosti sice podražilo pouze o dvě koruny, ale podstatně se snížily slevy pro nejvěrnější zákazníky drah – studenty – kteří se proto začali poohlížet po jiných způsobech cestování.

ČD sice zdražovaly, ale jejich sliby o zlepšení kvality cestování zůstaly nenaplněny. Během roku vyšly tiskové zprávy o plánovaném nákupu stovky ojetých, na české poměry však poměrně pohodlných vagonů druhé třídy z Německa, nebo moderních dieselových jednotek Desiro. Nic z toho se neuskutečnilo. Dráhy navíc poslaly na rekonstrukci vagony, které již jednou rekonstruovaly a nyní mají jezdit na vlcích IC a EC. Díky jejich nepřítomnosti se zejména na vlcích Intercity mezi Prahou a Ostravou pravidelně objevovaly staré a špinavé "koženkové" vagony, které navíc spoje kvůli svým parametrům zpomalovaly. České dráhy tak porušovaly kritéria vlaků vyšší kvality, která přitom samy stanovily.

Příchod nových strojů

Přesto se v roce 2008 začalo na českých kolejích blýskat na lepší časy. Drážní úřad po několika letech povolil lokomotivám Siemens ES64U4C, známým jako Taurus, jezdit po koridorových tratích. Od podzimu se tak ve zkušebním provozu občas objevovaly tyto stroje pronajaté od rakouské společnosti ÖBB v čele tzv. Brněnských expresů. Od změny jízdního řádu v půli prosince potom začaly vodit všechny spoje Eurocity mezi Prahou a Vídní.

V létě se před kamerami a fotoaparáty novinářů poprvé objevila také lokomotiva Škoda 109E, kterou si objednaly České dráhy, aby vozila mezistátní vlaky a mohla zajíždět i do okolních zemí. Prozatím prochází zkouškami a v roce 2009 by měla být poprvé k vidění ve zkušebním provozu v čele osobních vlaků.

Vzniklo ČD Cargo

Vláda počátkem roku schválila záměr ministerstva dopravy vyčlenit osobní opravu Českých drah do samostatné dceřiné společnosti. ČD Cargo by měla v budoucnu přejít do soukromých rukou.

Podle dohody českého premiéra Mirka Topolánka s jeho slovenským protějškem Robertem Ficem by se nejprve měla spojit se slovenskou Železniční společností Cargo Slovakia. Nová firma vzniklá fúzí obou společností by měla být jedním z největších nákladních přepravců v Evropě.

SŽDC vydala svůj první jízdní řád

České dráhy letos poprvé nenařizovaly jednotlivým dopravcům, kdy mají jezdit. Jízdní řád platný od 14. prosince totiž vytvořila Správa železniční dopravní cesty. Tato státní společnost převzala v červenci od Českých drah povinnost provozovat dopravní cestu a získala také část železniční infrastruktury, která dosud patřila ČD. Tímto převodem stát zdůvodnil zaplacení 12 miliard korun drahám. V souvislosti s předáním majetku přeslo do SŽDC deset tisíc zaměstnanců ČD.

Tato změna má být jedním z nejdůležitějších kroků v liberalizaci železniční dopravy. Další novinkou má být skutečnost, že od roku 2010 budou mít na české koleje přístup všichni dopravci registrovaní v některé ze zemí Evropské unie. Prozatím po nich mohou jezdit jenom ti, kteří jsou registrováni přímo v Česku.

Personální změny v ČD

Z čela Českých drah v uplynulém roce odešel Josef Bazala. Byl jmenován šéfem nově vzniklé dceřinné společnosti ČD Cargo. Předsedou představenstva a generálním ředitelem celého holdingu ČD se místo něj stal Petr Žaluda.

Na začátku roku přišlo do vedení Českých drah několik dalších nových lidí. Náměstkem generálního ředitele pro osobní dopravu se stal Petr Moravec, bývalý ředitel konkurenční společnosti Veolia Transport. Na postu náměstka pro osobní dopravu vystřídal Petra Koláře. Spolu s Moravcem přišlo do vedení ČD několik dalších lidí z Veolie.

Petra Moravce nahradil v čele firmy Veolia Transport, která v Česku provozuje především autobusovou dopravu, ale zajišťuje provoz také na Železnici Desná, Dick ten Voorde.

25. 12. 2008 Nový rok na kolejích bude ve znamení rekonstrukce trati Plzeň – Cheb a nových vozidel ČD

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/39838-novy-rok-na-kolejich-bude-ve-znameni-rekonstrukce-trati-plzen-cheb-a-novych-vozidel-cd/>)

Praha – Správa železniční dopravní cesty má příští rok nadále rekonstruovat několik významných tratí. Státní společnost by měla zkultivovat také několik dalších nádraží. Změn by se měl dočkat také vozový park Českých drah, do 2. třídy pendolina by se měly dostat zásuvky, reálně opět začíná vypadat nákup nových vagonů.

SŽDC: Rekonstrukce tratí i budov

Na konci roku 2009 by mělo být o něco příjemnější cestování mezi Plzní a Chebem. Na rekonstrukci západní větve 3. tranzitního koridoru by se mělo nadále zaměřit více sil, SŽDC se zatím soustředila spíše na Moravu. Na jaře by se mělo po optimalizované trase jezdit z Plzně do Stříbra, další část trati má být rekonstruována po zbytek roku.

"V úseku mezi Rokycany a Plzní předpokládáme výstavbu dvou tunelů, ty zkrátí jízdní dobu mezi Rokycany a Plzní o šest kilometrů," přiblížil možný přínos nové stavby mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Společnost, která se stará o železniční infrastrukturu a nově také přiděluje dopravní cestu, chce příští rok do tratí investovat 23 miliard korun. Vedle trati Praha–Plzeň–Cheb půjdou tyto peníze zejména do optimalizace trati Praha–Tábor–České Budějovice a do rekonstrukce řady nádražních budov. Opravená nádraží by měla být na konci roku 2009 k vidění třeba v Havlíčkově Brodě, Kroměříži nebo Mariánských Lázních.

ČD: Náznaky změn, opakování slibů

V čele vlaků Českých drah by se měly v roce 2009 prozatím zkušebně objevovat nové lokomotivy řady 380. Mělo by jít o první lokomotivy ČD, které budou moci jezdit 160kilometrovou rychlostí po celé republice. Starší stroje, které dosahují této rychlosti, mohou jezdit pouze na severovýchodě Česka, vlaky zajiřující například do Brna, Plzně nebo Českých Budějovic vodí buď pomalejší lokomotivy nebo stroje pronajaté z Rakouska či Slovenska.

Přibudou také další rekonstruované motorové vozy typu Regionova, ČD ale zatím nevědí, kolik jich v roce 2009 nakonec dostanou. Generální oprava čeká pendolina. Do druhé třídy sedmivozových jednotek s naklápací skříní by se měly dostat zásuvky, mělo by také být možné lépe se z paluby pendolina připojit k internetu. "Předpokládáme dosazení zesilovače pro počítače, pro internet ve vlaku," uvedl Petr Šťáhlavský z tiskového odboru ČD.

České dráhy opět začínají hovořit o nákupu stovky ojetých vozů ze zahraničí. Původní dohoda s německými drahami padla, vedení ČD teď ale připravuje výběrové řízení. Podle slibů Českých drah by měly "repasované" vagony začít na jejich vlcích jezdit v polovině roku. Obdobné sliby o nákupu nových vagonů v polovině roku ovšem byly z čela ČD slyšet již loni.

26. 12. 2008 ČD zřejmě do léta koupí stovku osobních vagonů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/40051-cd-zrejme-do-leta-koupi-stovku-osobnich-vagonu/>)

Praha – Nákup stovky ojetých osobních vozů Českými drahami, o kterém se hovoří již rok, se zřejmě uskuteční již na jaře. Server Euro.cz jako první napsal, že Dozorčí rada ČD schválila vypsání výběrového řízení na nákup vozů ze západní Evropy. České dráhy předpokládají, že dostanou nabídky z Německa a Francie, možná i Rakouska nebo Švýcarska. Dosud jednaly ČD o nákupu ojetých vagonů pouze s Německými drahami, dohodu se však za uplynulý rok nepodařilo uzavřít.

Vypsání výběrového řízení má Českým drahám umožnit rozhodnout se mezi několika nabídkami a co nejnvýrazněji snížit cenu. Německé dráhy ovšem nabízely staré vozy za cenu 5–10 milionů korun za kus. To je velmi zajímavé i podle dozorčí rady ČD.

"Tato varianta se jeví jako nejjednodušší a nejrychlejší řešení. Cena za ojeté vozy se pohybuje na 10 až 15 procentech toho, kolik by stály nové vagony, což je pro nás velice výhodné," řekl Euro.cz náměstek ministerstva dopravy a člen dozorčí rady ČD Vojtěch Kocourek.

Německé vagony označované jako Bim jsou pro ČD zajímavé i proto, že jsou velmi podobné těm, které již v jejich vozovém parku jsou. Vyrobila je stejná východoněmecká vagonka jako většinu starších vozů Českých drah. Později navíc vagony podobné těm, o jejichž nákupu ČD uvažují, zajížděly do Česka na někdejších Interexpresích a v barvách DB i na Eurocity z Drážďan, Mnichova nebo Norimberku.

Proběhne-li výběrové řízení podle představ vedení Českých drah hladce, měly by nakoupit ojeté vagony do poloviny příštího roku. ČD by ovšem podle Euro.cz na kompletní obnovu zastaralého vozového parku potřebovaly do roku 2015 vydat zhruba sto miliard korun. "Pro představu, jeden nový vagon Eurocity stojí kolem 50 milionů korun, souprava o deseti vozech tak vyjde na půl miliardy, s lokomotivou to dělá přes 600 milionů," vysvětlil mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

26. 12. 2008 Na zastávce v Písku-Dobešicích nezastavují vlaky. Chybí chodník

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/40074-na-zastavce-v-pisku-dobesicich-nezastavuji-vlaky-chybi-chodnik/>)

Písek – Vlaky zatím projíždějí novou zastávku v Písku-Dobešicích, ačkoli zde mají od 14. prosince zastavovat. Zastávka totiž není zkoladovaná. Drážní úřad a policie nepovolily zkušební provoz kvůli chybějícímu chodníku k firmám v průmyslové zóně.

Chodník byl součástí původního projektu. Podle píseckého starosty problémy vznikly s odkupem pozemku pro jeho stavbu. Majitel plochu nechtěl prodat. Bez chodníku považují drážní inspektoři i policisté přístup k zastávce za příliš nebezpečný. "Nebyla zajištěna dostatečná bezpečnost pro chodce, a proto jsme nedali souhlas," řekl mluvčí Jihočeské policejní správy Jaroslav Beran.

Dobešická zastávka měla sloužit hlavně zaměstnancům blízké průmyslové zóny a studentům, kteří jezdí na praxi do školního statku. Proto ji železničáři vybudovali. Náklady přesáhly 3 miliony korun. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally se jedná o zastávku postavenou podle nejnovějších kritérií.

Protože písecká radnice chce, aby na zastávce začaly zastavovat vlaky, nechala postavit prozatimní cestu, která se vyhne pozemkům, které se vedení města nepodařilo odkoupit. Půjde-li vše podle předpokladů, první osobní vlak vysadí cestující v zastávce Písek-Dobešice 5. ledna.



29. 12. 2008 Posilové pendolino do Prahy (4. ledna 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=64256>)

České dráhy vypravují v neděli 4. ledna zvláštní posilový spoj SC Pendolino 508 s odjezdem z Ostravy hl.n. v 17.27 hod, z Ostravy Svinova v 17.36 hod. a z Olomouce hl.n. v 18.24 hod., který přijede do Prahy hl.n. ve 20.35 hod.

Rezervace na posilový vlak SC Pendolino jsou již v prodeji. Spoj bude veden ve stejném standardu jako pravidelný vlak, bude sestaven z jednotky 680 pendolino a na jeho palubě bude poskytován obvyklý servis. Ve vlaku platí také všechny obvyklé tarifní nabídky a slevy.

Doporučujeme všem cestujícím, aby si včas zajistili rezervace a pro cesty z Ostravy a Olomouce do Prahy využily také zvláštní posilový vlak SC Pendolino.

30. 12. 2008 Omezení provozování dráhy - roční plán výluk 2009

Zdroj: Drážní úřad (http://du-praha.cz/drurad/RPV_2009_01.pdf)

30. 12. 2008 Nové nádraží v Brně může zastřešit obchodní komplex s parkovištěm

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/40332-nove-nadrazi-v-brne-muze-zastresit-obchodni-komplex-s-parkovistem/>)

Brno - Nad novým železničním nádražím v Brně by mohl vyrůst pětipatrový komplex s obchody, kanceláři a téměř 1700 parkovacími místy. Počítá s tím nový projekt zastřešení kolejiště od brněnské firmy FA PAROLLI. Má se jednat o samostatný investiční záměr, který nijak nesouvisí s projektem přestavby brněnského železničního uzlu, jenž je od prosince bez územního rozhodnutí.

Souběžně s výstavbou nádraží by tak mohla vznikat sedmipatrová budova o rozloze 350 krát 230 metrů, která v pěti patrech nad kolejištěm nabídne celkem 77.500 metrů čtverečních. Ty by měly zaplnit pronajimatelné komerční prostory pro kanceláře a obchody, odpočinkové zóny s možností ubytování a téměř 1700 parkovacích míst.

"Postavit tak ohromnou komerční stavbu nad nástupiště uvažovaného nového nádraží jsme nijak neočekávali, neboť to nebylo v žádných zveřejněných plánech a navíc nyní v době hospodářské krize každý soukromý investor jistě bedlivě váží každou velkou investici," řekl k plánu Miroslav Patrik z Děti Země, které hodlají nejpozději do 18. ledna zaslat své vyjádření k záměru stavby. Pro vydání územního rozhodnutí hodlají požadovat zpracování přesnější hlukové a emisní studie a dále studii o vlivu na architektonický ráz okolí.

Samotný projekt přestavby železničního uzlu s přesunem nádraží o 800 metrů na jih je ale od 12. prosince bez územního rozhodnutí. Na základě čtyř žalob podaných Děti Země, sdružením Stará Osada - Židenice, městskou částí Brno-Židenice a 13 osobami jej zrušil Krajský soud v Brně. Zahájení projektu za zhruba 20 miliard korun by se tak zřejmě mohlo oddálit. Město nyní musí ke stavbě vydat nové rozhodnutí, což potrvá nejméně půl roku. Obsah rozhodnutí soudu zatím není znám, nelze proto předjímat, nakolik ohrozí plánovaný termín zahájení stavby.

30. 12. 2008 O silvestrovské noci vyjedou tradiční vlaky na půlnoční mši na Hostýně (31. 12. 2008 a 1. 1. 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_vlaky_na_pulnocni_msi_na_hostyne)

České dráhy vypraví o silvestrovské noci mimořádné vlaky do Bystřice pod Hostýnem. Pojedou z Brna, Olomouce, Hodonína a Valašského Meziříčí, cestující budou mít díky nim možnost přivítat Nový rok na půlnoční mši na svatém Hostýně, kam se každoročně sjíždí stovky poutníků.

„Zvláštní vlaky na hostýnskou půlnoční mši vypravujeme už od roku 1992, jen loni s nimi jelo skoro pět stovek cestujících.“ říká Ludvík Urban, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD ve Zlíně. „V Bystřici pod Hostýnem bude na vlaky navazovat kyvadlová autobusová doprava, která cestující doveze až na Hostýn. Ti zdatnější mohou vyrazit pěšky, trvá to něco přes hodinu.“ Z Brna pojedou vlak

ve 20:25, přistoupit bude možné například v Rousínově, ve Vyškově, v Nezamyslicích, Němčicích, Kojetíně, Kroměříži i Hulíně.

Z Hodonína vyjede speciální spoj ve 20:05 a pojedje přes Rohatec, Strážnici, Veselí nad Moravou, Uherské Hradiště, Otrokovice a Hulín (zastaví v celé řadě dalších stanic po této trase).

Z Olomouce pojedje mimořádný vlak ve 21:39, cestou zastaví v Grygově, v Brodku a Rokytnici u Přerova, v Přerově, Hulíně a Holešově.

Z Valašského Meziříčí pojedje osobní vlak ve 21:23. Ten zastaví mezi Valašským Meziříčím Bystřicí pod Hostýnem ve všech stanicích a zastávkách.

Zpět z Bystřice pod Hostýnem odvezou cestující zpět domů tyto vlaky těsně před třetí hodinou ranní. Vlak ve směru Valašské Meziříčí bude pokračovat dál přes Vsetín a Horní Lideč až do Bylnice. Ve všech uvedených vlacích platí standardní tarif Českých drah.
