

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2009

OBSAH

01. 07. 2009	OD SOBOTY 27. ČERVNA PROJÍZDÍ ŠUMAVSKÝM ŠPIČÁKEM ŠEST VLAKŮ WALDBAHN	3
01. 07. 2009	Z PRAHY BY MOHL JEZDIT "ŠINKANSEN"	4
01. 07. 2009	AKTUÁLNÍ INFORMACE O PROVOZU NA ŽELEZNIČNÍCH TRATÍCH V ČESKÉ REPUBLICE PO ZÁPLAVÁCH	4
01. 07. 2009	NA TRATI PRAHA - ČESKÉ BUDĚJOVICE VYKOLEJIL POMOČNÝ VLAK (SENOHRABY – STRANČICE)	5
02. 07. 2009	DEUTSCHE BAHN A ČD BUDOU PROVOZOVAT PŘÍMOU AUTOBUSOVOU LINKU Z PRAHY DO NORIMBERKU	5
02. 07. 2009	POJEĎTE MOTORÁČKEM DO LEDNICE JEŠTĚ VÝHODNĚJI (SO, NE, SVÁTKY, OD 4. 7. - 28. 9. 2009).....	6
02. 07. 2009	ZÁVOD SIEMENSU NA ZLIČINĚ MUSÍ PROPUSTIT VŠECHNY ZAMĚSTNANCE	6
02. 07. 2009	PO NEHODĚ OPĚT JEZDÍ VLAKY MEZI STRÁNČICEMI A SENOHRABY	7
03. 07. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: MODERNIZACE TRATI VOTICE – BENEŠOV U PRAHY, 1. ČÁST, ÚSEK BYSTRICE (MIMO) – BENEŠOV (MIMO)	7
03. 07. 2009	SLAMEČKA CHCE PŘIPRAVIT ČESKÉ DRÁHY O 75 PROCENT RYCHLÍKŮ	7
03. 07. 2009	ČESKÉ DRÁHY ZACHRÁNÍ PARNÍ LOKOMOTIVU Z ČESKÝCH BUDĚJOVIC PŘESUNEM DO DEPA HISTORICKÝCH VOZIDEL (310.076)	8
03. 07. 2009	ČESKÉ DRÁHY SE PŘIPRAVUJÍ NA LIBERALIZACI DÁLKOVÉ DOPRAVY V ČESKÉ REPUBLICE.....	8
03. 07. 2009	MINISTR: ČESKÉ DRÁHY BUDOU MUSET PROŠKRTAT JÍZDNÍ ŘÁDY	9
08. 07. 2009	SKANSKA S PARTNERY ZMODERNIZUJE TRATĚ MEZI ZBIROHEM A ROKYCANY ..	10
09. 07. 2009	NAD NOVÝM BRNĚNSKÝM NÁDRAŽÍM VYROSTE SEDMIPATROVÝ „BROUK“	10
09. 07. 2009	NA NÁDRAŽÍ V ČESKÝCH VELENICÍCH NAŠLI DĚLNÍCI BOMBU Z DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY	11
10. 07. 2009	ELEKTRICKÉ ZÁSUVKY DOSTANOU DALŠÍ VOZY PRO VLAKY EURO CITY	11
10. 07. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: RACIONALIZACE TRATI SVITAVY – ŽDÁREC U SKUTČE ...	12
10. 07. 2009	KVŮLI OZAŘOVÁNÍ STROJVŮDCŮ HROZÍ UKRAJINA ŽELEZNIČNÍ BLOKÁDOU SLOVENSKU	12
10. 07. 2009	OBAVY Z NOVÉHO JIČÍNA: PŘIJDEME KVŮLI POVODNÍM O ŽELEZNICI? (NOVÝ JIČÍN - HOSTAŠOVICE)	12
12. 07. 2009	PENDOLINO DO VÍDNĚ ZASTAVILA HNED ZA PRAHOU PORUCHA POČÍTAČE (SC 17 ANTONÍN DVOŘÁK)	13
12. 07. 2009	ČD PLATÍ MILIONOVÉ POKUTY ZA ZPOŽDĚNÍ	13
12. 07. 2009	PŘEHLEDNĚ: STAVBA NOVÉHO BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ	14
14. 07. 2009	VLÁDA CHYSTÁ DESETILETOU SMLOUVU S ČD. LIBERALIZACI ŽELEZNICE SE ALE NEBRÁNÍ.....	14
15. 07. 2009	ČESKEM SE ŽENOU DALŠÍ BOUŘKY, U BLATNÉ ZASTAVILY VLAKY	15
15. 07. 2009	NÁHRADY ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKU NEJDŘÍV ZA PĚT LET, PROSÍ ČD	15
15. 07. 2009	SKONČILA REKONSTRUKCE TRATI TÁBOR – DOUBÍ.....	16
15. 07. 2009	ČESKÉ DRÁHY PROPUSTÍ AŽ TŘETINU PRACOVNÍKŮ GENERÁLNÍHO ŘEDITELSTVÍ.....	17
15. 07. 2009	ZA MEZISTÁTNÍ JÍZDENKY MAJÍ ČD O PĚTINU VÍCE PENĚZ NEŽ LONI.....	17
15. 07. 2009	ČESKÉ DRÁHY ZAPLATÍ ZA ÚDRŽBU VLAKŮ O MILIARDU VÍC NEŽ ČEKALY	17
16. 07. 2009	ČEŠI JEZDÍ VLAKEM NEJVÍCE Z NOVÝCH ČLENŮ UNIE	18

16. 07. 2009	NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ SKONČILA REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠŤ	18
17. 07. 2009	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: DOZ STŘELICE – HRUŠOVANY NAD JEVIŠOVKOU, 1. ETAPA	19
17. 07. 2009	DRÁŽNÍ AUTOBUS Z PRAHY DO NORIMBERKU BUDE JEZDIT ŠESTKRÁT DENNĚ	19
20. 07. 2009	PLÁNOVANÁ TRAŤ Z TEPLÉ DO BEZDRUŽIC MÁ ÚZEMNĚ-TECHNICKOU STUDII.	19
20. 07. 2009	VLAKY Z PRAHY DO ZRUČE UŽ LETOS NEPOJEDOU	20
20. 07. 2009	INSPEKCE ZATÍM NEVÍ, PROČ STROJVEDOUCÍMU UJEL VLAK (RÁJEC-JESTŘEBÍ)	20
21. 07. 2009	NA TACHOVSKU VZNIKNE MUZEUM ŽELEZNICE (BEZDRUŽICE).....	21
21. 07. 2009	MOTORÁČEK NATAŠA Z ROSICKÉHO MUZEA SLAVÍ ŠEDESÁTINY (M 131.1133)..	21
21. 07. 2009	NOVÉ WEBOVÉ STRÁNKY O PEPOVI Z DEPA	22
22. 07. 2009	ČESKÉ DRÁHY DAJÍ ŽÁKŮM VE STŘEDOČESKÉM KRAJI IN-KARTU / RAIL PLUS ZADARMO	22
22. 07. 2009	POČET CESTUJÍCÍCH ČD OPĚT ROSTE; TRŽBY ROSTLY BĚHEM CELÉHO 1. POLOLETÍ	23
22. 07. 2009	ČD CARGO POUŽILO KREATIVNÍ ÚČETNICTVÍ	23
23. 07. 2009	NÁVRH ODSTRANIT LENINA Z NÁDRAŽÍ POBOUŘIL KOMUNISTY (MOSKVA LENINGRADSKÉ NÁDRAŽÍ)	24
23. 07. 2009	PO BOUŘCE NEJEZDÍ VLAKY VE STŘEDNÍCH A SEVERNÍCH ČECHÁCH	24
24. 07. 2009	LETNÍ CESTOVÁNÍ V ČESKU: V POTU A BEZ KLIMATIZACE	25
24. 07. 2009	NEHODA VLAKU SI V CHORVATSKU ÚDAJNĚ VYŽÁDALA AŽ ŠEST MRTVÝCH (KAŠTELA).....	26
24. 07. 2009	MOST, KTERÝ PŘED ROKEM SPADL VE STUDÉNCE PŘED VLAK, SE OTEVÍRÁ PRO AUTA.....	26
24. 07. 2009	ÚTOČNÍCI HÁZELI NA VLAK V ČESKÉ TŘEBOVÉ KAMENY, ZRANILI DÍTĚ	27
25. 07. 2009	VYKOLEJENÍ VLAKU VE VILLACHU ZABLOKOVALO ČÁST RAKOUSKA	27
25. 07. 2009	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU STÁLE KOMPLIKUJÍ NÁSLEDKY BOUŘE I PORUCHY	27
27. 07. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ELEKTRIZACE TRATI LYSÁ NAD LABEM – MILOVICE.....	28
27. 07. 2009	SAMOLEPKY POMOHOU URČIT, NA KTERÉM ŽELEZNIČNÍM PŘEJEZDU SE STALA NEHODA	28
27. 07. 2009	KONČÍ OPRAVY ZATOPENÉ TRATI U VOLYNĚ (VOLYNĚ - LČOVICE)	28
27. 07. 2009	CHORVATSKÁ POLICIE ZATÝKALA KVŮLI ŽELEZNIČNÍ NEHODĚ	29
28. 07. 2009	NA TRAŤ Z DEJVIC DO CENTRA PRAHY SE V PÁTEK VRÁTÍ VLAKY.....	29
28. 07. 2009	AUTOVLAK JADRAN KONČÍ UŽ V ZÁHŘEBU, KONEC VÝLUKY NENÍ ZNÁM	30
29. 07. 2009	LIDÉ BUDOU MÍT DOMA KLID, I KDYŽ HO NECHTĚJÍ (ZÁBŘEH NA MORAVĚ).....	30
30. 07. 2009	ŠKODA USPĚLA NA SLOVENSKÉM TRHU (109E, SOUPRAVY PUSH/PULL+263)....	30
30. 07. 2009	ČESKÉ DRÁHY DNES OTEVÍRAJÍ NOVÉ ČD CENTRUM VE STANICI MARIÁNSKÉ LÁZNĚ	31
30. 07. 2009	ČESKÉ DRÁHY UTRÁCÍ STAMILIONY ZA POCHYBNOU REKLAMU.....	32
31. 07. 2009	POLICIE VYSTAVILA ÚČET NA 167 MILIONŮ ZA TRAGÉDII VE STUDÉNCE.....	33
31. 07. 2009	NOVÉ JÍZDENKY ETIKET VÍZA	33

01. 07. 2009 Od soboty 27. června projíždí šumavským Špičákem šest vlaků Waldbahn

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3011/>)

Se začínajícími prázdninami se zvyšuje zájem cestujících o příhraniční dopravu na Železnorudsku. Turisté a cyklisté využívají vlakové v oblasti bývalé železné opony především v letní sezóně. České dráhy zájemcům vycházejí vstříc a rozšiřují počet vlaků, které zajíždějí z německého Plattlingu na Špičák na šest denně.

„V období od 22. června do 13. září se počet vlaků z Plattlingu zvyšuje o sobotách a nedělích na šest spojů denně. Provozovatelem spojů jsou České dráhy a na Špičák zajíždějí motorové jednotky řady 650 společnosti Waldbahn,“ uvedl Vladimír Kostelný, ředitel Krajského centra osobní dopavy Českých drah v Plzni. „Ve vlacích platí tarify Českých drah a navíc BAYERNWALD-Ticket. Na Špičák zajíždějí dva vlaky denně po celý rok. Charakter provozu je na tomto území sezónní, takže v létě a v zimě je nabídka větší.“

Turisté vyžívají zmíněné spoje především pro cestování v bavorském příhraničí, ale i do Řezna, Pasova a Regenu. Cyklisté vyjíždějí na trasy ze Železné Rudy a Špičáku směrem k Černému jezeru, do Hojsovy Stráže, k jezeru Laka, k Nýrské přehradě, do německé části Šumavy a Bavorského lesa, Velkého Javoru, Roklanu a Ostrého.

Nabídka výhodných železničních jízdenek v ČR a Bavorsku

SONE+DB

Celosíťová jednodenní jízdenka je platná ve všech osobních a spěšných vlacích ČD za 250 Kč nebo ve všech vlacích ČD za 550 Kč v sobotu nebo neděli, případně svátek pro skupinu až 5 osob (maximálně 2 dospělí a 3 děti do 15 let).

V Bavorsku pak platí na příhraničních tratích s Českou republikou ve vlacích kategorie S-Bahn, RB, RE, IRE, VBG, ALX. Nákup jízdenek je možný pouze v den jízdy. Přeprava kol je možná ve vlacích kategorie Os, Sp, R, S-Bahn, RB, RE, IRE, VBG a ALX jako spoluzavazadlo na celodenní doklad za 90 Kč. Jízdenka je výhodná především pro rodiny s dětmi o víkendech po celé České republice a zejména v bavorském příhraničí, ale i do Řezna nebo Pasova.

REGIONet+DB

Jednodenní síťová jízdenka platná kterýkoli den ve všech osobních a spěšných vlacích Plzeňského kraje a navazujících úseků do Strakonice, Blatné, Hořovic, Rakovníka, Blatna u Jeseice a Mariánských Lázní. Jednotlivce vyjde na 220 Kč, skupinu dvou až pěti osob bez ohledu na věk 440 Kč.

V Bavorsku pak platí na příhraničních tratích s Českou republikou ve vlacích kategorie S-Bahn, RB, RE, IRE, VBG a ALX. Přeprava kol je možná ve vlacích kategorie OS, Sp, R, S-Bahn, RB, RE, IRE, VBG a ALX jako spoluzavazadlo na celodenní doklad za 90 Kč. Výhodná jízdenka s možností cestovat individuálně nebo malé skupině i dospělých osob neomezeně po celém Plzeňském kraji v kterýkoli den a také v bavorském příhraničí, ale i do Řezna a Pasova.

BAYERNWALD-Ticket

Jednodenní jízdenka v ceně 7 euro za 1 dospělou osobu a neomezený počet cestujících do 14 let. Platí kterýkoli den (v pracovní dny, tedy pondělí až pátek platí od 8:00 do 03:00 hodin dne následujícího, v sobotu, v neděli a v bavorský svátek již od 00:00 hodin ve všech vlacích Waldbahn na trasách:

- Špičák – Železná Ruda – B. Eisenstein – Zwiesel – Regen – Gotteszell
- Zwiesel – Bodenmais
- Zwiesel – Frauenau – Spiegelau – Grafenau
- Bad Kötzing – Lam

Jde o výhodnou jízdenku pro návštěvu Bavorského lesa v oblasti Velkého Javoru, Roklanu nebo Ostrého. Na německé straně vlaky zajíždějí až do národního parku Bayerischer Wald do stanice Spiegelau na odbočné trati ze Zwieselu, případně ji lze využít k návštěvě Regenu a okolí. Hodí se zejména pro hromadné výlety dospělého vedoucího s dětmi do 14 let.

01. 07. 2009 Z Prahy by mohl jezdit "Šinkansen"

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonom.ihted.cz/c1-37654020-ekonom-z-prahy-by-mohl-jezdit-sinkansen>)

Vlaky s rychlostí kolem 300 kilometrů za hodinu by mohly začít jezdit do deseti let. Trať z Prahy do Brna by vyšla na 110 miliard korun. Politici by v následujících měsících měli rozhodnout, zda také v České republice mají jezdit vysokorychlostní vlaky. Pokud ano, stála by první taková trať mezi Prahou a Brnem v dnešních cenách nejméně 110 miliard korun. „Vláda, jež vznikne po podzimních volbách, by se měla bez váhání zapojit do jednání o síti budoucích evropských dopravních tras,“ řekl týdeníku Ekonom bývalý náměstek ministra dopravy Emanuel Šíp.

Další bývalý náměstek Petr Šlegr ještě za svého účinkování v resortu dopravy dokonce zpracoval studii, která se za rychlovlaky o rychlosti kolem 300 kilometrů za hodinu důrazně zasazuje. A tvrdí, že by pomohly ulehčit přetížené dálnici D1. „Půjde-li vše dobře, mohly by na některých úsecích jezdit už za deset let,“ soudí Šlegr. Jeho materiál nyní koluje mezi poslanci.

Děkan dopravní fakulty Českého vysokého učení technického Petr Moos je opatrnější a tvrdí, že žádná domácí rychlotrať nemůže vzniknout, aniž by se stala součástí celoevropského systému. „Jinak jsem optimista. V horizontu dvaceti let a pokud do toho Evropa opravdu půjde,“ řekl Moss. V případě napojení na Berlín a Vídeň by totiž bylo možné reálně počítat s bruselskými dotacemi.

V ČSSD i ODS zatím váhají. Většinou upozorňují na recesi, enormní náklady a neochotu soukromého kapitálu vstoupit do rizikového projektu. „Bylo by to neskutečně drahé a vložené peníze se nikdy nevrátí,“ varuje například poslanec ODS Martin Říman.

01. 07. 2009 Aktuální informace o provozu na železničních tratích v České republice po záplavách

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3013/>)

Provoz na železniční síti Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) v České republice se po záplavách v minulém týdnu postupně zlepšuje. Včera večer byl obnoven provoz na další z poškozených tratí ze Suchdola nad Odrou do Nového Jičína města. Nadále však zůstává přerušovaný provoz na 4 tratích regionálního významu a omezen na jednu kolej zatím zůstává také provoz na koridorové trati Přerov – Ostrava v úseku Hranice na Moravě – Suchdol nad Odrou.

Nadále je přerušen provoz a zajištěna náhradní autobusová doprava na těchto tratích regionálního významu:

- KJŘ č. 323, Valašské Meziříčí – Ostrava v úseku Valašské Meziříčí – Hostašovice,
- KJŘ č. 326, Hostašovice - Nový Jičín horní nádraží,
- KJŘ č. 295, Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku v úseku Vápenná – Javorník ve Slezsku,
- KJŘ č. 296, Velká Kraš – Vidnava
- KJŘ č. 198, Volary – Strakonice v úseku Lčovice – Volyně

Zpoždění na těchto tratích z důvodu zavedení náhradní dopravy - cca 5 až 10 minut. Na obnovení provozu na uvedených tratích se i nadále intenzivně pracuje. Vzhledem k rozsahu poškození tratí nelze ale zatím stanovit přesný termín jejich zprovoznění.

Na hlavní koridorové trati mezi Přerovem a Ostravou v úseku Hranice na Moravě – Suchdol nad Odrou je provoz zajišťován stále jen po jedné koleji sníženou rychlostí. Na trati je obnoven provoz většiny vlaků. jen několik rychlíků z Brna a vlak EC Devin z Bratislavy jsou ukončeny v Přerově nebo v Hranicích na Moravě a cestující mohou pro další cestu využít ostatní spoje na této trati. S ohledem na tato omezení může docházet k cca 15 minutovému zdržení vlaků. Obnovení provozu v obou kolejích se předpokládá v úseku Hranice na Moravě – Polom v průběhu následujících 14 dnů, v úseku Suchdol nad Odrou, kde došlo k výraznému poškození tělesa dráhy i dvou mostů, nejdříve v září tohoto roku.

S ohledem na současný vývoj počasí a varování meteorologů před přivalovými dešti a lokálními povodněmi doporučujeme i nadále všem cestujícím, aby se informovali na aktuální dopravní situaci na železnici. Informace získají na internetových adresách provoz.szdc.cz nebo www.cd.cz/omezeniprovozu nebo na informační tel. lince 840 112 113. Všichni cestující v České republice si mohou také ověřit aktuální přesnost svých spojů, především pak vlaků, které přijíždějí z postižených oblastí, a podle toho mají možnost operativně upravit plán své cesty. Tyto informace je možné získat na webu Českých drah www.cd.cz/poloha nebo prostřednictvím služeb operátorů mobilních komunikací přímo na mobilní telefon např. formou sms zprávy. Další informace za SŽDC,

s.o.: Tiskový mluvčí Pavel Halla, tel.: 602 665 850, halla@szdc.cz. Informace o zajištění dopravy na postižených místech vám může poskytnout tiskový mluvčí akciové společnosti ČD Petr Štáhlavský, tel.: 724 977 822 – HOT LINE (nepřetržitá služba), press@cd.cz.

01. 07. 2009 Na trati Praha - České Budějovice vykolejil pomocný vlak (Senohraby – Stránčice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59780-na-trati-praha-ceske-budejovice-vykolejil-pomocny-vlak/>)

Praha - Dnes odpoledne vykolejil na železniční trati Praha - České Budějovice v úseku mezi Stránčicemi a Senohraby pomocný vlak. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Na místo se dostavili zástupci Drážní inspekce, aby příčiny nehody vyšetřili, sdělil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Provoz bude podle něj obnoven až ve čtvrtek ráno, původní předpoklad byl dnes v 19:00. Rychlíky na trati Praha – České Budějovice směřující přes Tábor jezdí v úseku Benešov u Prahy – České Budějovice podle jízdního řádu. V úseku Benešov u Prahy – Praha je náhradní doprava osobními vlaky. V úseku, kde vlak vykolejil, je zavedena náhradní autobusová doprava, sdělil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Vlak Praha - Salcburk s přímými lůžkovými a lehátkovými vozy do Curychu a Záhřebu jede odklonem přes Plzeň, z Benešova je vypravena náhradní souprava, dodal Štáhlavský. Cestující do Českých Budějovic mohou využít také vlaky jedoucí přes Písek, které jezdí ve dvouhodinovém intervalu, dodal.

02. 07. 2009 Deutsche Bahn a ČD budou provozovat přímou autobusovou linku z Prahy do Norimberku

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3017/>)

Od devátého srpna 2009 začne mezi Prahou hl. n. a Norimberkem Hbf. jezdit pravidelná autobusová linka, kterou ve spolupráci s Českými drahami zavádí německý dopravce Deutsche Bahn. Nový DB-Expressbus / SuperCity Bus doplní stávající vlakové spojení a trasu urazí za 3 hodiny a 45 minut. České dráhy tak ve spolupráci s německým partnerem DB vstupují na trh dálkové autobusové dopravy integrované do systému železničních spojů.



Linka bude v rámci ČD začleněná do sítě spojů kategorie SuperCity a bude integrována do jízdních řádů a tarifních nabídek DB i Českých drah. Její stanoviště budou v Norimberku i v Praze přímo na hlavním nádraží (stanoviště B2 ve Wilsonově ulici). Denně přitom pojedou šest přímých autobusových spojů v každém směru. Autobusy nebudou cestou zastavovat v žádném jiném městě, a jízdní doba bude díky využití existujícího dálničního spojení kratší než 4 hodiny. Moderní autobusy SETRA provozované DB nabídnou zákazníkům špičkovou kvalitu cestování první i druhou třídou, snack bar a toalety, stejně jako další palubní služby.

Deutsche Bahn a České dráhy budou provozovat přímou autobusovou linku z Prahy do Norimberku. Cena jednosměrné jízdenky ve druhé třídě bude 48 EUR, za první třídu obsahující v ceně jízdného bonusové občerstvení zákazník zaplatí 78 EUR. Vždy je třeba si zajistit i rezervaci místa. Cena jednosměrných elektronických jízdenek eTiket pro druhou třídu dostupných přes internetový obchod Českých drah nebo přes kontaktní centrum prostřednictvím služby TeleTiket bude 26 EUR.

Přesný jízdní řád autobusů bude zveřejněn 17. července na stránkách www.bahn.de a www.cd.cz. U nás bude možné jízdenky zakoupit v mezinárodních pokladnách ve všech stanicích ČD vybavených prodejním systémem UNIPOK, a jízdenky eTiket na eShopu ČD (www.eshop.cd.cz) nebo přes Kontaktní centrum na lince 840 112 113. Možné bude také zakoupení tzv. průchozích jízdenek, kdy cestující pojedou s jedním jízdním dokladem například z Ostravy do Frankfurtu nad Mohanem a v části trasy Praha - Norimberk využije autobusového spoje SC Bus.

V souvislosti se zavedením této novinky budou v autobusech platit také speciální nabídky se zvýhodněnou cenou: Europa-Spezial od Deutsche Bahn.

Rozvoj autobusové dopravy doplňující páteřní železniční dopravu je jedním ze strategických směrů dalšího rozvoje podnikatelských aktivit Českých drah. Tato linka, na které se budou ČD podílet jako partner Deutsche Bahn, je jednou z prvních vln naplňování této strategie.

Zřízení přímé autobusové linky Praha – Norimberk, která je první mezinárodní autobusovou linkou DB i ČD, je současně dalším krokem v úzké zákaznické spolupráci obou dopravců. Ta se projevuje také v zavedení nových cenově atraktivních nabídek eTiket pro cestování mezi ČR a Spolkovou republikou

Německo od 1. 7. – a to na trasách z Prahy či Brna do Hamburku, Drážďan a na Rujánu. Z dřívějšího období existují tyto nabídky pro vlakové spoje do destinací Berlín, Norimberk či Mnichov.

02. 07. 2009 Pojeďte motoráčkem do Lednice ještě výhodněji (So, Ne, svátky, od 4. 7. - 28. 9. 2009)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3019/>)

Od soboty 4. července začnou pravidelně o sobotách, nedělích a svátcích jezdit mezi Brnem, Břeclaví a Lednicí vlaky s historickým motorovým vozem z 50. let minulého století a s cyklovozem. Zájemci mohou využít cyklovůz k přepravě jízdního kola k jízdence s globální cenou zdarma. Cyklovůz do Lednice bude jezdit až do 28. září.

Jízdní řád pro pravidelný víkendový provoz cyklovozu Brno – Břeclav – Lednice

(platí o sobotách, nedělích a svátcích od 4. července do 28. září 2009)

Os 4614/5	stanice	Os 4618/9
8:45 *)	Brno hl.n.	18:25
9:50	Břeclav	17:10
9:54	Boří Les	17:02
10:00	Poštorná	16:58
10:02	Charvátská Nové Ves	16:55
10:08	Lednice rybníky	16:49
10:12	Lednice	16:46

*) Od 5. do 28. září bude odjezd vlaku z Brna hl.n. do Lednice s ohledem na výlukovou činnost již v 8:40.

Pro cestující platí speciální, tzv. „globální“ jízdné a neplatí tu běžný tarif Českých drah ani mimotarifní výhody ČD. Děti od 6 do 15 let zaplatí pouze polovinu jízdného stejně jako žáci od 15 do 26 let a důchodci. Držitelům průkazů ZTP a ZTP/P bude přiznána sleva 75 % z jízdného, za psy a kola zaplatí cestující 25 % ze základní ceny.

Speciální ceník víkendových jízd s nástupem kdekoliv v daném úseku (jízdné s globální cenou)

trasa	jednosměrná jízdenka	zpáteční jízdenka
Brno hl.n. – Břeclav	80 Kč	140 Kč
Brno hl.n. – Lednice	90 Kč	165 Kč
Břeclav – Lednice	30 Kč	45 Kč

02. 07. 2009 Závod Siemensu na Zličíně musí propustit všechny zaměstnance

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37667540-potvrzeno-zavod-siemensu-na-zlicine-musi-propustit-vsechny-zamestnance>)

Společnost Siemens Kolejová vozidla nyní jedná s potencionálními investory, kteří mají zájem pouze o její pozemky či stroje. Pracovníci dostanou podle dohody z loňského roku odstupné ve výši šestnácti platů. Na čtvrtčním jednání s odbory oznámilo vedení společnosti Siemens Kolejová vozidla, že propuštění všech tisíc zaměstnanců v souvislosti s letošním plánem továrny na pražském Zličíně zavřít, je už neodvratné. Nepodařilo se totiž najít investora, který by měl zájem koupit firmu jako celek.

Nyní společnost jedná s potencionálními investory, kteří mají zájem pouze o její pozemky či stroje. "Výpovědi začneme dávat na začátku srpna," potvrdil mluvčí společnosti Siemens Petr Sedláček. Pracovníci dostanou podle dohody z loňského roku odstupné ve výši šestnácti platů. Protože firma už přestala vyplácet takzvanou výkonnostní prémii, díky které mzdy zaměstnanců za uplynulý rok vyletěly téměř trojnásobně, odstupné bude vypláceno už pouze z průměrného platu. Ten se loni v podniku Siemens Kolejová vozidla pohyboval okolo 31 400 korun.

Jednání s investory nicméně dále pokračují. "Z původně oslovených 500 firem nyní jednáme jen s několika zájemci," řekl Sedláček. Siemens se rozhodl skončit s výrobou kolejových vozidel v Česku

loni, kvůli nadbytečným kapacitám v celé Evropě. Ve zličínské továrně se vyráběly například vagóny pro metro, tramvaje nebo vybavení pro švýcarské dráhy.

Zastavení vyplácení prémie

Zaměstnancům společnosti Siemens Kolejová vozidla firma ve středu přestala podle dohody z minulého roku vyplácet výkonnostní prémie, kterou spustila loni v srpnu. Potvrdil to mluvčí firmy Petr Sedláček. Důvodem jejího zavedení byl tehdy tlak zaměstnanců na vedení, poté co se dozvěděli o plánu koncernu továrnu letos ke konci roku zavřít. Díky prémii se zaměstnancům zvedla během roku vyplácená mzda téměř trojnásobně.

02. 07. 2009 Po nehodě opět jezdí vlaky mezi Stráncicemi a Senohraby

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59834-po-nehode-opet-jezdi-vlak-ze-strancicemi-a-senohraby/>)

Senohraby (u Prahy) - Provoz na železniční trati Praha - České Budějovice, který ve středu odpoledne zastavila v úseku mezi Stráncicemi a Senohraby nehoda pomocného vlaku, se podařilo obnovit dnes nad ránem. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda zatím nebyla vyčíslena, uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Poslední vagon vlaku podle něj zadní nápravou vyjel z kolejí a značně je poškodil. "Je to ale kolej, která se bude rekonstruovat v souvislosti s chystanou modernizací daného úseku železnice," dodal Halla.

Podle mluvčího Drážní inspekce Zdeňka Neusara byla příčinou nehody pravděpodobně technická závada na železničním svršku. Provoz na trati měl být původně obnoven ve středu v 19:00. Oprava se ale protáhla, provoz byl obnoven až dnes krátce před čtvrtou hodinou. Během výluky cestující jezdili náhradními autobusy.

Podle Neusara dnes ráno v Čerčanech vykolejil při posunu jeden vůz nákladního vlaku soukromého dopravce. Nikdo nebyl zraněn, škoda podle něj nebyla velká. "Zatím nevíme, jestli se jednalo o technickou závadu," dodal mluvčí. Kvůli nehodě byl zastaven provoz ve směru na Týnec nad Sázavou, obnoven má být odpoledne kolem druhé hodiny.

03. 07. 2009 Zahájení stavebního řízení: Modernizace trati Votice – Benešov u Prahy, 1. část, úsek Bystřice (mimo) – Benešov (mimo)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cislocianku=2009070002>)

03. 07. 2009 Slamečka chce připravit České dráhy o 75 procent rychlíků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/59920-slamecka-chce-pripravit-ceske-drahy-o-75-procent-rychliku/>)

Praha - Jak dostat konkurenci do české rychlíkové dopravy, to je otázka, nad kterou si už delší dobu láme hlavu ministr dopravy Gustáv Slamečka. Do deseti let chce rozdrtit monopol Českých drah a až 75 procent dálkových spojů přenechat soukromým firmám. Minulý týden se tajně sešel se zástupci tří společností, které mají o provoz rychlíků zájem. Jednou z nich je Student Agency, ta dnešní rozhodnutí ministerstva vítá. Ani doposud monopolní České dráhy se konkurence nebojí.

Už při svém jmenování hovořil ministr dopravy Gustáv Slamečka o tom, jak je konkurence na železnici prospěšná. Teď chce sliby obrátit v realitu a pustit na koleje rychlíky, které by konkurovaly spojům Českých drah. Osobní železniční síť chce rozdělit na soubory linek a každý rok hodlá vypsat výběrové řízení na 5 až 15 procent výkonů na železnici. S vítězným uchazečem pak bude uzavřena dlouhodobá smlouva na 10 až 14 let. První výběrové řízení chce ministevstvo vyhlásit v příštím roce. Vlakové soupravy jeho vítěze ale vyjedou na koleje nejdříve v roce 2011.

Ministr dopravy Gustáv Slamečka: "Chceme konečně začít nějaký systémový a řízený proces zvýšení konkurenceschopnosti a zároveň nějakého systémového a finančního řešení pro celou železniční dopravu."

Na základě čeho se budou nabídky jednotlivých společností posuzovat ministerstvo dopravy zatím nezveřejnilo. Zásadní podmínkou má ale být zvýšení kvality vozového parku a komfortu cestujících. "V prvé řadě si slibujeme to, že budeme schopni zabezpečit vyšší spokojenost cestujících za nižších nákladů ze strany státu," říká Slamečka.

Rozhodnutí ministerstva = skvělá zpráva pro cestující

"Toto je obrovské vítězství daňových poplatníků, cestujících samozřejmě i se Student Agency, toto prohlášení ministerstva navazuje na naši závaznou nabídku na převzetí polovičky dálkových tratí a vychází z našeho přesvědčení, že se tendrovat musí, neb to přikazuje evropské primární právo," komentoval zprávu ředitel Student Agency Radim Jančura.

Své plány na soukromé spoje Slamečkovi minulý týden představily tři společnosti - Student Agency, Veolia Transport a Arriva. Nikoho z Českých drah Slamečka na schůzku se třemi možnými konkurenty nepozval. "Šlo o první oťukávací schůzku, kde jsme si vymezili své postoje a dopravci nám ukázali svou prezentaci," upřesnil obsah setkání mluvčí ministerstva Karel Hanzelka.

Plány Student Agency, která je jedním z nejžhavějších kandidátů na provoz rychlíků, představil ředitel firmy Jančura. Ten České dráhy dlouhodobě kritizuje za to, že nechtějí na železnice pustit konkurenci a neumí snížit náklady. "Stávající situace jim maximálně vyhovovala, protože každý rok si řekly o více peněz, pro příklad ještě před třemi lety dostávaly dotace z krajů i od státu zhruba kolem sedmi miliard korun a letos už jedou ve 12 miliardách," řekl Jančura ČT24.

Dráhy se konkurence nebojí

České dráhy z otevření železniční dopravy soukromým společnostem strach nemají. "My se konkurence nebojíme. Myslíme si, že jsme na ni připraveni. Podmínky, tak jak je prezentuje ministerstvo, jsou pro nás poměrně zajímavé," ujistil mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Generální ředitel Českých drah Petr Žaluda: Petr Žaluda Petr Žaluda "Já si myslím, že České dráhy jsou schopny zásadně obstát, nepředpokládáme tedy, že bychom přišli o nějaký velký podíl."

Ministerstvo zcela nehází drahám klacky pod nohy ani podle odborníků. "Je zřejmé, že ten postupný náběh má umožnit Českým drahám, aby se na nastalou situaci připravily, aby nebyly vystaveny přímé konkurenci hned v celém rozsahu," řekl ČT24 analytik společnosti Cyrrus Karel Potměšil.

Student Agency už dlouho slibuje nové vlaky a nižší ceny. A také hlásá, že bude od státu chtít méně peněz, než dostávají České dráhy, které by jinak zakázku na rychlíkovou dopravu od státu automaticky dostaly. S čím přišly ostatní firmy, zatím není jasné.

03. 07. 2009 České dráhy zachrání parní lokomotivu z Českých Budějovic přesunem do depa historických vozidel (310.076)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3022/>)

České dráhy chystají na tento víkend přesun vzácné parní lokomotivy z Českých Budějovic do Depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka. Lokomotiva 310.076 je umístěna na podstavci vedle nádražní budovy v Českých Budějovicích a trpí kvůli vlivům počasí a nájezdu vandalů. Nachází se zde už od roku 1975.

„V sobotu po poledni začneme přesouvat lokomotivu z podstavce vedle budějovického nádraží na přistavený podvalník a poté ji dopravíme po Nádražní třídě do prostoru nákladového nádraží v Českých Budějovicích. Zde ji přeložíme na nákladní vagón a během neděle odvezeme do Depa historických vozidel Českých drah v Lužné u Rakovníka,“ říká Jindřich Rachota, vrchní přednosta luženského depa. „Lokomotiva je natolik jedinečný exponát, že jsme se rozhodli ji zachránit před nepřízní počasí a nájezdy vandalů přesunem do depa. Tady celý stroj prohlédneme a pak rozhodneme, jestli ho umístíme jako statický exponát do naší expozice, nebo jestli ho budeme používat i v provozu.“ Lokomotivu vyrobily dílny ve Floridsdorfu už v roce 1899 a jako lokomotivní pomník v Českých Budějovicích slouží od roku 1975.

Kvůli přesunu lokomotivy bude v sobotu od 13 do 16 hodin uzavřena polovina Nádražní třídy v Českých Budějovicích, bude probíhat i výluka trolejbusů. „Cestující prosíme o trpělivost. Naším cílem je poskytnout lokomotivě takové zázemí, aby na ni už dále nepracoval zub času,“ uzavírá Jindřich Rachota.

03. 07. 2009 České dráhy se připravují na liberalizaci dálkové dopravy v České republice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3023/>)

Stanovisko Českých drah k rozhodnutí Ministerstva dopravy ČR k desetiletému plánu liberalizace dálkové železniční dopravy v České republice. České dráhy berou na vědomí rozhodnutí

objednavatele dálkové dopravy v ČR Ministerstva dopravy o postupné liberalizaci dálkové dopravy. České dráhy se na tuto liberalizaci připravují v rámci projektu VIZE 2012, který má změnit vnitřní fungování Českých drah a přeměnit je na moderní standardně fungující akciovou společnost. K tomu je nutné vytvořit podmínky, které má naše konkurence v zahraničí: dlouhodobé kontrakty na dobu cca 10 až 15 let a plnou úhradu ztráty z provozu osobní dopravy včetně přiměřeného zisku. V České republice dosud takové podmínky vytvořeny nebyly, což významně limitovalo také modernizaci vlaků, zlepšení služeb a celkové provedení vnitřní transformace Českých drah.

„Za podmínek, které chce i naše konkurence v podobě nejméně desetiletého kontraktu a plné úhrady prokazatelné ztráty včetně přiměřeného zisku, jsme připraveni nabídnout stejné služby, kvalitní a moderní vlaky i dobrou cenu jako všichni naši konkurenti a jsem přesvědčen, že v soutěžích uspějeme. Naopak nikdo z našich konkurentů není dlouhodobě schopen fungovat za současných podmínek, kdy jsou kontrakty jen jednoleté a úhrada prokazatelné ztráty především v regionální dopravě je na úrovni asi dvou třetin skutečných potřeb,“ zdůrazňuje Petr Žaluda, generální ředitel Českých drah. To je podle generálního ředitele Českých drah hlavní důvod kritiky služeb národního dopravce, který tak narozdíl od zahraniční konkurence, dosud neměl vytvořené dostatečné podmínky k masivním investicím do nových vlaků a vylepšení svých služeb.

Na liberalizaci trhu dálkové i regionální osobní dopravy se České dráhy připravují. Jak uvádí generální ředitel Českých drah Petr Žaluda: „Naše společnost nyní prochází vnitřní transformací s názvem VIZE 2012, kdy se změněme na standardní akciovou společnost. Přitom chceme uspořit nebo vytvořit dodatečný profit v celkovém objemu 4 miliardy Kč.“ Podle Petra Žaludy se firma během příštích třech roků zaměří například na rozšíření a kvalitu služeb, přesnost vlaků, omlazení a vylepšení vybavení vlaků, zefektivnění vnitřních procesů, lepší využití vlakových souprav, optimalizaci procesů v oblasti nákupu nebo zajištění reatingu nezávislou společností. To umožní získat další prostředky na modernizaci Českých drah, především na nákup nových vlaků.

03. 07. 2009 Ministr: České dráhy budou muset proškrtat jízdní řády

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37681830-cd-hrozi-proskrtanim-jizdnich-radu>)

Letos České dráhy dostaly od ministerstva dopravy dotaci 3,2 miliardy korun, a to na krytí ztrát z regionální dopravy. Na příští rok jsou ale v rozpočtu jen miliardy dvě. Nový jízdní řád Českých drah bude zřejmě od prosince mnohem tenčí. Dráhy totiž dostanou na regionální dopravu méně peněz než letos a úspory budou hledat právě v rušení spojů. Ministr dopravy Gustáv Slamečka v pátek uvedl, že počet vlakových spojů v regionech se příští rok sníží zhruba o 12 procent.

Důvodem podle Slamečky je každoroční ztráta, kterou krajské vlaky vykazují, a chybějící peníze na jejich dotování. Kraje loni zaplatily za regionální vlaky 4,7 miliardy korun, ztráta však činila 3,2 miliardy. Kraje jsou přitom ochotny na letošek dotaci zvýšit pouze o inflaci a poukazují na nedostatek peněz ve vlastních rozpočtech. "Je to na krajích, pokud nemají prostředky, projeví se to na rozsahu našich služeb," říká mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Jednání s kraji sice dál pokračují a na nový jízdní řád jsou ještě dva měsíce času, už nyní je ale zřejmé, že šetřit bude stát.

Ministerstvo utahuje kohoutek

Letos ČD dostaly od ministerstva dopravy mimořádnou dotaci 3,2 miliardy korun, a to právě na krytí ztrát z regionální dopravy. Na příští rok jsou ale v rozpočtu jen miliardy dvě, protože ministerstvo chce podle Slamečky připlácet krajům každoročně jen 27 haléřů na kilometr. Zbytek musejí dráhy ušetřit na nákladech a omezením dopravy. Náměstek ministra dopravy a předseda dozorčí rady drah Jaroslav Král proto při nedávném setkání s odboráři varoval, že ČD čeká "něco mezi redukční dietou a hladovkou".

"Stálo by za to dopravu udržet, ale jestli stát nebo kraje nedají více peněz, omezíme dopravu, a v době krize není dobré, když se lidé nedostanou do práce," říká místopředseda železničních odborářů Jaroslav Pejša s tím, že doufá, že to vláda pochopí.

Omezení zřejmě postihne i dálkové spoje, které objednává a platí ministerstvo dopravy. Dráhy potřebují 4,3 miliardy korun, dostanou však pouze 3,8 miliardy. To by mohlo vést ke snížení počtu spojů podle Slamečky maximálně o pět procent. Částka 3,8 miliardy korun by měla být při zohlednění inflace fixní i na další roky.

Ministerstvo dopravy dnes oznámilo, že během deseti let otevře trh rychlíků konkurenci, částku si tak zřejmě postupně bude rozdělovat více dopravců. Místo dosavadních ročních smluv chce úřad s dopravními firmami uzavírat smlouvy na deset až 15 let, aby společnosti měly podnikatelskou jistotu.

Nový model ČD? Místo vlaků autobusy

Podle Pejši už jsou dráhy připravené nahradit některé vlaky méně nákladnými autobusovými spoji. "Nic takového na příští rok neplánujeme, zatím se pouze zpracovává studie takového řešení," popírá Pejšovo tvrzení Šťáhlavský. České dráhy s autobusy již začínají. Včera ve spolupráci s německými drahami představily expresní autobus, který bude spojovat pražské a norimberské nádraží. Autobus bude o více než hodinu rychlejší než stávající vlakové spojení, které trvá nejméně pět hodin. Česká a německá železnice se tak dál propojuje, i když paradoxně pomocí autobusové linky.

08. 07. 2009 Skanska s partnery zmodernizuje trať mezi Zbirohem a Rokycany

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/60321-skanska-s-partnery-zmodernizuje-trat-mezi-zbirohem-a-rokycany/>)

Praha - Úsek třetího železničního koridoru mezi Zbirohem a Rokycany zmodernizuje sdružení firem pod vedením společnosti Skanska. Celková hodnota zakázky je 4,1 miliardy korun. Informace se objevila na serveru RTT News a potvrdil ji mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Na stavbě se budou podle Halla podílet také společnosti Subterra a Eurovia.

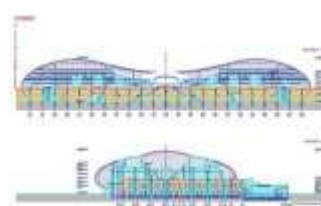
Skanska má v konsorciu 70procentní podíl a z hodnoty zakázky na ni připadne zhruba 2,8 miliardy korun. Nejnákladnější částí stavby bude modernizace kolejí a nástupišť na rokycanském nádraží. Na celém úseku by se měla maximální rychlost vlaků zvýšit ze současných 100 kilometrů za hodinu na 160 km/h. Stavět se začne letos v létě, dokončení modernizace je naplánováno na rok 2012.

Celý koridor má v budoucnu vést z Prahy do Plzně a Chebu a dále do Německa. Na trati mezi Prahou a Berounem se předběžně počítá i s dvacetikilometrovým tunelem.

09. 07. 2009 Nad novým brněnským nádražím vyroste sedmipatrový „brouk“

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nad-novym-brnenskym-nadrazim-vyroste-sedmipatrovy-brouk-p3p-/brno.asp?c=A090708_200224_brno_krc)

Nad novým brněnským nádražím vyroste obří "brouk". Budova, nazvaná Scarabeus, má mít sedm pater, z toho pět nadzemních, měděnou střechu a čtyři atria zakrytá prosklenými kopulemi. Prostory zaplní obchody i kanceláře, restaurace s promenádou, hotel i parkoviště. A v prvním patře se směrem k jihovýchodu otevře terasa. Přímo nad kolejíštěm. Projekt komerčního zastřešení navrhl architekt Petr Parolek, který je autorem letištního terminálu v Brně-Tuřanech. Stejně jako tato stavba i komerční zastřešení nad nádražím je ze škatulky takzvané organické architektury, jejímž velkým guru byl architekt Jan Kaplický.



Původně měla peróny nového brněnského železničního nádraží propojit takzvaná levitující lávka. Pravděpodobně ale bude další architektonickou soutěží, jejíž výsledky se hodí do koše. Všichni zainteresovaní hráči chtějí totiž nad nástupišti raději komerční budovu. "Shodlo celé grémium kolem stavby nového brněnského nádraží. Zástupci města, kraje, ministerstva, investora i Českých drah," řekl primátor Roman Onderka. Důvodem změny názoru jsou peníze. V době ekonomické krize vítá investor, tedy Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC), vstup cizího kapitálu do financování stavby za více než dvacet miliard korun. Osm miliard má přijít z Evropské Unie a Státního fondu dopravní infrastruktury, další tři miliardy dá město Brno a jednu miliardu kraj. "Kromě toho počítáme také s dluhovým financováním, ziskem z prodeje pozemků a soukromými zdroji," uvedl Karel Janků ze SŽDC. A důvody města jsou také jasné. Uvítá projekt, který oživí území v Jižním centru. Naplňuje to sen o budování nové čtvrti.

Obří stavba má být 350 metrů dlouhá, 230 metrů široká a 40 metrů vysoká. Scarabeus byl v Egyptě posvátný brouk. Ponechává však dost velký prostor pro fantazii. "Jak jsem měl možnost ten návrh vidět, mohl by to být klidně spící brněnský drak," zamyslel se primátor Onderka. Náměstku Oliverovi Pospíšilovi zase tvarem připomíná rejnoka. Problém je, že jediné, co k projektu existuje, je několik jednoduchých skic. Ty jsou součástí projektu pro posouzení vlivu na životní prostředí. Ani konkrétní investor, který komerční budovu postaví, ještě není známý. Podle informací MF DNES kvůli tomu SŽDC v nejbližší době vypíše soutěž. "My se v tom neangažujeme, ale vím, že se kolem toho pohybuje několik developerských firem," uvedl ředitel OHL ŽS Michal Štefl.

Náměstek primátora Martin Ander ze Strany zelených nedávno upozornil na to, že právě kvůli komerčnímu zastřešení se bude zpoždovat vydání územního rozhodnutí pro stavbu nového nádraží.

To ale Onderka odmítá. "Územní rozhodnutí se bude vydávat pouze pro kolejový svršek a nemusí se do něj zapracovat komerční zastřešení. Pouze zajistit, aby byly technicky kompatibilní," uvedl primátor. Podle SŽDC bude územní rozhodnutí, které je podmínkou pro žádost o evropské dotace, vydáno v listopadu 2009.

09. 07. 2009 Na nádraží v Českých Velenicích našli dělníci bombu z druhé světové války

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-nadrazi-v-ceskych-velenicich-nasli-delnici-bombu-z-druhe-svetove-valky-1q7-/krimi.asp?c=A090709_101021_krimi_js)

Dělníci opravující nádraží v Českých Velenicích ráno objevili nevybuchlou bombu z druhé světové války. Hasiči evakuovali budovu nádraží, poštu a jídelnu nedalekých opraven. Nádraží je kvůli opravě mimo provoz, událost proto neomezila dopravu. Nález zastavil i práce na rekonstrukci železniční stanice. Na místo přijel policejní pyrotechnik. Ten odmontoval rozbušku a poté už nefunkční bombu převezli na speciální pracoviště do Lišova.

O "cosi kovového" zavadil krátce před devátou hodinou bagrista při rekonstrukci kolejiště na 3. nástupišti. Podle ředitele stavby Sdružení České Velenice Tomáše Johna s možností nálezu pozůstatků z leteckého bombardování v roce 1945 počítali. I proto před zahájením prací prošli oblast s detektorem kovů. Nic ale v prostoru nádraží neobjevili. "Podle mého odhadu měla přes sto kilogramů. Byl to takový válec asi sedmdesát centimetrů dlouhý a třicet centimetrů v průměru," popsal vzhled bomby českovelenický místostarosta Miroslav Kotrč. Rozbuška podle něj byl váleček 12 krát 4 centimetry.

Bomba je pozůstatek amerického náletu

Archeolog jindřichohradeckého muzea Vladislav Burian potvrdil, že se zřejmě jednalo o bombu z náletu 23. března 1945. Kolem poledne na tehdy důležitý železniční uzel zaútočilo asi 30 amerických bombardérů. "Během dvaceti minut shodili až kolem tisícovky pum. Při náletu zahynulo více než sto třicet lidí, některé zdroje uvádějí až pět stovek mrtvých," upřesňuje Burian. Poškozeno prý tehdy bylo asi 120 domů. Cílem náletu byla olejová rafinerie v lokalitě Ruhland severně od Drážďan, českobudějovické nádraží a také nádraží České Velenice - Gmünd. Vzpomínku na tehdejší nálet teď oživil nález bomby.

Ředitel stavby nádraží John potvrdil, že půldenní zpoždění budou muset dohnat o víkendu. To, že bagrista nepokračoval v práci, považuje za logické. Všichni prý byli dopředu poučeni, že nádraží bylo za války bombardováno. Odpoledne už nefunkční leteckou bombu policisté odvezli na speciálním vozidle v pískovém loži. Po dobu přepravy do Lišova také museli omezit provoz na silnici.

10. 07. 2009 Elektrické zásuvky dostanou další vozy pro vlaky EuroCity

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3029/>)

České dráhy vybaví všechny vozy první třídy řady Ampz pro vlaky EuroCity zásuvkami 230 V pro napájení přenosné elektroniky, např. notebooků a mobilních telefonů. Od jízdního řádu 2010 tak budou České dráhy poskytovat připojení k elektřině v 1. třídě všech vlaků EuroCity sestavených z domácích vozů. Nové a modernizované vozy 1. třídy nyní České dráhy standardně vybavují elektrickými zásuvkami. Do budoucna počítají se zavedením přípojek i ve vybraných typech vozů 2. třídy.

Značnou výhodou železniční dopravy je pohodlí, dostatečně velký osobní prostor a možnost využít vlak například pro práci. Proto stále více lidí využívá ve vlacích notebooky. Řada cestujících na nich během cesty pracuje, jiní pak relaxují a využívají cestu k shlédnutí filmů, na které jinak nemají čas. K efektivnímu využití přenosné elektroniky je vhodné mít ve vlaku také elektrické zásuvky 230 V. Ty se začínají stávat součástí moderních vozidel ČD, jak dokládá Rostislav Novák, ředitel odboru kolejových vozidel: „Moderní osobní vozy 1. třídy pro dálkové i regionální vlaky vybavujeme během modernizací elektrickými zásuvkami a v současné době jsme se rozhodli osazovat zásuvky také do některých vozů 2. třídy. Ve druhé třídě jde například o druhou sérii moderních vozů Siemens, které využíváme pro vlaky EuroCity do Rakouska a Německa, nebo nově dodávané řídicí vozy 954.2 s oddíly 1. i 2. třídy. U nich jsou nově instalované zásuvky v obou třídách.“

V rámci rekonstrukce interiéru pěti vozů řady Ampz od společnosti Siemens bylo rozhodnuto doplnit o elektrické zásuvky také celou první devítikusovou sérii těchto vozů. „Jedná se o jedny z nejvytíženějších vozů Českých drah. Při špičkovém nasazení v uplynulých letech dokázaly ujet

za den i více než 1 500 kilometrů. To je srovnatelné s vysokorychlostními vlaky typu ICE," uvádí Rostislav Novák. Z toho důvodu České dráhy přistoupily k výměně interiéru u vozů, ve kterých byly použité sedačky italské společnosti Testori. „Nově do těchto pěti vagonů instalujeme sedačky typu ICE 3000 od německé společnosti Grammer, která vybavuje také rychlovlaky ICE," ilustruje rozsah úprav ředitel Rostislav Novák: „Dále vyměňujeme opotřebované koberce a co přivítají hlavně aktivní cestující jsou elektrické zásuvky 230 V pro napájení přenosné elektroniky. Všech devět vozů první série jimi vybavíme během podzimu.“ České dráhy tak budou mít od jízdního řádu 2010 všechny vozy 1. třídy určené pro vlaky EuroCity vybaveny elektrickými zásuvkami pro napájení notebooků nebo mobilních telefonů.

České dráhy mají elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení PC a notebooků vybaveny oddíly 1. třídy rychlovlaků pendolino, druhou jedenáctikusovou sérií vozů Siemens Ampz a 25 modernizovaných vozů 1. třídy pro vlaky EuroCity a InterCity. Zásuvky jsou instalovány také v oddíle 1. třídy příměstských souprav CityElefant a řídicích vozů řady 954.2. U 2. třídy se zatím vyskytují v druhé patnáctikusové sérii vozů Bmz a u posledních dodávek řídicích vozů 954.2. Na českém území jezdí také vagóny zahraničních železnic s podobným vybavením. Jde hlavně o vozy německých, rakouských a slovenských železnic zařazených do vlaků EuroCity.

10. 07. 2009 Stavební povolení: Racionalizace trati Svitavy – Žďárec u Skutče

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090710vyhlaska.pdf>)

10. 07. 2009 Kvůli ozařování strojvedců hrozí Ukrajina železniční blokadou Slovensku

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/173486-kvuli-ozarovani-strojvedcu-hrozi-ukrajina-zeleznicni-blokadou-slovensku.html>)

Ukrajina hrozí, že od 15. července zastaví nákladní vlakovou dopravu směřující na Slovensko, pokud slovenská strana nepřestane používat při kontrole vlakových souprav rentgenové zařízení. Obává se o zdraví strojvedoucích. Informovala o tom maďarská agentura MTI.

Slovensko používá rentgenové zařízení na kontrolu vlakových souprav na trati mezi ukrajinským Užhorodem a slovenskými Maťovcami. "Slovensko by mělo vypnout toto zařízení nebo zařídit ochranu posádek lokomotiv před zářením," uvedlo ředitelství ukrajinských železnic. Ukrajina tvrdí, že jedna posádka lokomotivy musela být hospitalizovaná v důsledku několikanásobného překročení limitu dávky záření na trase mezi Ukrajinou a Slovenskem. Zdravotní problémy měli údajně také další dva vlakvedoucí, z nichž jeden skončil v invalidním důchodu.

Podle agentury MTI následné měření intenzity záření prokázalo, že povolená hranice záření byla v kabině vlakvedoucího překročena až šestinásobně. Denně projede u Maťovců osm až devět vlakových souprav z Ukrajiny. Po vstupu Slovenska do schengenského prostoru se kontrola na slovensko - ukrajinské hranici zpřísnila. Součástí zpřísněných kontrol byla také kontrola vlakových souprav rentgenovým zařízením.

10. 07. 2009 Obavy z Nového Jičína: Přijedeme kvůli povodním o železnici? (Nový Jičín - Hostašovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/60541-obavy-z-noveho-jicina-prijedeme-kvuli-povodnim-o-zeleznici/>)

Nový Jičín - Nový Jičín se obává toho, že po červnových záplavách už nebude znovu uvedena do provozu železniční trať mezi Novým Jičínem a Hostašovicemi. Podle starosty Ivana Týleho přitom jde o významné spojení na jižní Moravu a dále pak na Slovensko. V trati navíc vidí možnost strategického dopravního prvku pro přepravu zboží a materiálu pro průmyslové podniky. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavla Hally hlavní slovo při případném rušení trati budou mít krajsí zastupitelé. Trať mezi Novým Jičínem a Hostašovicemi je po červnových záplavách na Novojičínsku prakticky zničena, náklady na její obnovu se podle Hally odhadují na 90 až 100 milionů korun.

Od 90. let byla doprava na trati navíc utlumená. "Denní přeprava se pohybuje někde okolo 200 osob za 24 hodin, samozřejmě ta vytiženost je poměrně malá a slouží především pro víkendové účely," uvedl Týle. Správa železnic Nový Jičín uklidňuje: "Pokud se prokáže obecná shoda představitelů jednotlivých samospráv v dotčeném regionu a Moravskoslezského kraje, že chtějí osobní železniční

dopravu na trati mezi Novým Jičínem a Hostašovicemi zachovat, pak nebudeme orgánem, který by o její zrušení usiloval," řekl Halla. Rovněž hejtman Moravskoslezského kraje Jaroslav Palas už dříve prohlásil, že kraj bude respektovat stanoviska obcí k zachování či zrušení trati a bude vystupovat v souladu s jejich požadavky.

Oficiální jednání kraje s jednotlivými samosprávami, které musejí vydat stanoviska schválená zastupitelstvy, může podle něho trvat až půl roku. "Pokud by došly k závěru, že dopravu na trati obnovit nechtějí, SŽDC by o její zrušení žádala drážní úřad. Zrušení trati je obecně složitý legislativní proces, který vychází ze zákona o drahách a obvykle trvá rok," dodal mluvčí.

12. 07. 2009 Pendolino do Vídně zastavila hned za Prahou porucha počítače (SC 17 Antonín Dvořák)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/pendolino-do-vidne-zastavila-hned-za-prahou-porucha-pocitace-p5c-/domaci.asp?c=A090712_130313_domaci_lpo)

V Poříčanech nedaleko Prahy skončila cesta pendolina, které mířilo z Prahy do Vídně. Podle Radka Joklíka z Českých drah se nejmodernějšímu českému vlaku porouchal palubní počítač. Cestující odvezl vlak Eurocity Zdeněk Fibich, do Rakouska ovšem dorazí s dvouhodinovým zpožděním.

Pendolino vyjíždělo v 10.57 z Prahy, ve Vídni mělo být v 15.02. Ne všichni cestující ale směřovali až do rakouské metropole. "Zastavili jsme eurocity a brněnský rychlík, tím jsme pobrali vnitrostátní frekvenci," sdělil Joklík k náhradní dopravě pro vnitrostátní pasažéry. Lidé, kteří míří až do Vídně, nabral Eurocity Zdeněk Fibich, který vyjížděl z Prahy až hodinu a půl po pendolinu. Do cíle tak dorazí oproti plánu o dvě hodiny později. "Cestující mají nárok na vrácení dvousektorového rezervačního poplatku," informoval mluvčí drah. Pokud se pasažéři rozhodli v cestě nepokračovat, dostanou zpět celé jízdné. Kdo nechtěl jet vlakem eurocity, mohl si počkat na náhradní pendolino. To ho ale doveze jen do Břeclavi, odkud je nutné pokračovat rakouskou soupravou. Náhradní pendolino pak pojedje z Břeclavi zpět do Prahy.

Porouchané pendolino provozu na koridoru nebránilo, bylo odstavené na vedlejší koleji. "Dopravíme ho do pražského depa, kde ho opravíme," uvedl Joklík. Tam se také zjistí přesná příčina poruchy. Podle Joklíka jde o problém, který se týkal komfortu cestujících, nikoli řízení vlaku. Nešla klimatizace a nefungovalo komunikační zařízení, které hlásí stanice.

Vlaky pendolino se po nasazení na české tratě několik měsíců potýkaly s poruchami softwaru. Neobvyklá nebyla hodinová stání po cestě. České dráhy tehdy nabízely cestujícím finanční kompenzaci. Dnes tyto vlaky patří k nejspolehlivějším ve stárnoucím vozovém parku ČD. V době svých "dětských nemocí" se pendolina stala terčem vtípů, v jedné ze svých písni si z nich utahoval i Jarek Nohavica veršem: Pendolino stojí kdesi ku Polomi, zamrzly mu všechny CD-ROMy.

12. 07. 2009 ČD platí milionové pokuty za zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/60660-cd-plati-milionove-pokuty-za-zpozdeni/>)

Praha - České dráhy již zaplatily miliony korun za zpožděné vlaky. Sankce za zpoždění si do smluv dala většina krajů. Téměř monopolního dopravce můžou pokutovat i za špinavé vlaky. Toho ale zatím nevyužívají. Kraje v této souvislosti přiznávají, že je někdy velmi těžké určit, kdy je souprava špinavá a kdy jde neupravený vzhled na úkor stáří vlaku.

Většina vlaků, které České dráhy používají hlavně v regionech, vypadá podobně - pomalované stěny, špinavá podlaha, páchnoucí toaleta. Kvůli stížnostem lidí si proto většina krajů dala do smluv s drahami sankce za špinavé vlaky. Jenže pokuty prakticky nerozdávají. "Je těžké říct, kdy už je vlak špinavý a kdy není, takže za tohle jsme pokuty zatím neudělovali," přiznává mluvčí Krajského úřadu Olomouckého kraje Ivo Heger. "ČD tady provozují vlaky staré desítky let. V nich cestující vnímají pouze nepořádek, který je vidět. Tím myslím třeba odpadky. Takže chceme, aby vlaky byly čisté," dodává vedoucí odboru dopravy Krajského úřadu Ústeckého kraje Jindřich Franěk.

České dráhy se brání a tvrdí, že vlaky nejsou špinavé, ale jen staré. Většina regionálních strojů jezdí už víc než třicet let. "S vlakem je to stejné, jako když vezmete starou naleštěnou škodovku a vedle ní postavíte zaprášenou novou oktávku. Ta nová oktávka, byť zaprášená, bude vypadat rozhodně lépe, než ta naleštěná stopětka," vysvětluje názorně mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Naopak sankce za zpoždění uplatňují kraje poměrně často. České dráhy tak loni na pokutách zaplatily čtyři a půl milionu korun. Pokuty za zpoždění se přitom pohybují od tisíců po statisíce. "Za zpožděné

vlaky jsme udělili drahám souhrnnou pokutu ve výši dvou a půl milionu korun," uvádí Ivo Heger. "Jestliže nemáte ve smlouvě pokuty, tak nemůžete dost dobře chtít po dopravci, aby dodržoval jízdní řády tak, jak by měl," naznačuje Jindřich Franěk.

Kraje ale mohou rozdávat pokuty jen za zpoždění, za které prokazatelně mohou dráhy. Většina jich přitom vzniká třeba kvůli opravám kolejí. "Téměř sedmdesát procent všech zpoždění dnes představují závady na infrastruktuře nebo výluky způsobené infrastrukturou, což ČD nemohou ovlivnit, protože nám koleje nepatří," podotýká Petr Šťáhlavský. Nejvíc pokut drahám rozdaly krajské úřady v Olomouci, Brně a Jihlavě, jinde k sankcím zatím nesáhli.

12. 07. 2009 Přehledně: stavba nového brněnského nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/prehledne-stavba-noveho-brnenskeho-nadrazi-fep-brno.asp?c=A090709_1221082_brno_jag)

Před pěti lety se o něj v Brně svedly tuhé boje a jedno neplatné referendum. Jak to se stavbou Železničního uzlu Brno vypadá v létě roku 2009?

Skurz zahájení první etapy oproti původním plánům z roku 2004 je asi tři a půl roku. Neodstartovaly ani další tři etapy, včetně těch nejnáročnějších fází, čímž se zpoždění ještě zvětší. Pokud by se začalo nádraží stavět příští rok, podle propočtů původního harmonogramu bude hotovo nejdříve v roce 2018.

Staví se první část odstavného nádraží. Kolejště pro manipulaci s osobními vlaky a vybudování nákladního průtahu mezi Modřicemi, Horními Heršpicemi a současným nákladním nádražím Brno-dolní. Součástí je i vybudování podjezdu v Sokolově ulici. Tato část má být dokončena v květnu 2010.

Dají se ještě získat evropské peníze? Žádost o příspěvek z Evropské unie, která má pomoci osmi miliardami, je podmíněna územním rozhodnutím. Ovšem to loni zrušil Krajský soud v Brně kvůli procesním chybám. Přitom evropská dotace je určena pro stavby, které vzniknou do roku 2013. Nárokovat peníze je možné dodatečně ještě do roku 2015. Primátor Roman Onderka to proto vidí optimisticky: "Čerpat budeme z evropských zdrojů v prvních etapách," říká.

Studie rychlodráhy, která má spojit nové nádraží s centrem města, bude hotová v srpnu. "Průběžné výsledky ukazují, že rychlodráha je schopná pojmout pouze polovinu příměstských vlaků," varoval Martin Robeš z občanského sdružení Nádraží v centru. Primátor Roman Onderka to odmítá: "Nemá smysl hodnotit studii, dokud není hotová."

Město za studii zaplatilo 5,6 milionu korun. Je rychlodráha vůbec potřeba? V původních plánech nádraží z 90. let se počítalo se severojižním diametrem, neboli podzemní kolejovou dráhou. Měl spojit Královo Pole, stávající a nové nádraží. A zaručit hlavně to, že se cestující z okolních obcí dostanou do centra Brna rychle a pohodlně. "Kvůli penězům se pak vyškrtnul, ačkoli byl součástí projektu ještě v roce 2002, kdy ho schválila vláda, a když zastupitelé města v roce 1994 hlasovali o zanesení nového nádraží do územního plánu," upozornila radní Jana Drápalová (SZ).

Rychlodráha je náhradním řešením, na kterém se dohodla současná městská koalice. "Zrušení jakékoliv železniční trati považují za chybu. Všechny součásti železničního uzlu, které mohou dobře sloužit rychlé a efektivní železniční dopravě, zejména příměstské a vnitroměstské, by měly být využívány," myslí si Otto Plášek z Ústavu železničních konstrukcí a staveb brněnského VUT.

Budou novým nádražím projíždět vysokorychlostní vlaky? "Byl to jeden z argumentů při propagaci nového nádraží. Tam ale nebudou," podotkla radní Drápalová. Karel Janků ze Správy železniční a dopravní cesty uvedl, že vysokorychlostní tratě jsou samostatný projekt. "Postaví se na ně zaústění a nádraží na jejich připojení bude připraveno. Tak to bylo v původních plánech," oponoval Janků.

14. 07. 2009 Vláda chystá desetiletou smlouvu s ČD. Liberalizaci železnice se ale nebrání

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37784120-vlada-chysta-desetiletou-smlouvu-s-cd-liberalizaci-zeleznice-se-ale-nebrani>)

Úřednický kabinet Jana Fischera a Ministerstvo dopravy chystá desetiletou smlouvu s Českými drahami, kterým tak má propůjčit jistotu stabilní budoucnosti. Proti plánované liberalizaci železnic se staví odboráři, smlouva jí ale v cestě nestojí.

Ministerstvo dopravy pošle ještě před koncem vládnutí úřednického kabinetu k projednání ministrům návrh na desetiletou smlouvu s Českými drahami. Smlouva by mohla platit už příští rok. Sdělil to

mluvčí MD Karel Hanzelka. Podle něj se však nic nemění na záměru úřadu otevřít během deseti let 75 procent železničního trhu konkurenci; smlouva s drahami to má umožňovat. "Smlouva bude mít klauzuli, podle které z ní bude možné vyjmout každý rok až 15 procent výkonů v dálkové dopravě a nabídnout je ve výběrovém řízení," uvedl Hanzelka. Dlouhodobá smlouva má naopak dát Českým drahám větší podnikatelskou jistotu a možnost investovat do vozového parku.

Rychlíky na české železnici objednává ministerstvo dopravy automaticky u Českých drah, vždy na jeden rok. Loni za ně zaplatilo 3,3 miliardy korun, letos to bude ještě o půlmiliardy více. V budoucnu by se o tuto částku mělo dělit více dopravců, první tendr by se měl uskutečnit příští rok, první soukromí rychlík by mohl začít jezdit v prosinci 2011.

Odboráři proti liberalizaci

Dlouhodobou smlouvu státu s ČD prosazují odboráři z Odborového sdružení železničářů, k liberalizaci trhu mají řadu výhrad. Zástupci odborů se v pátek sešli s ministrem dopravy Gustávem Slamečkou a toto úterý na stejné téma jednali s premiérem Janem Fischerem. Vymohli si slib, že současná úřednická vláda žádný tendr na železnici nevypíše.

Podle místopředsedy sdružení Jaroslava Pejši premiér souhlasil s tím, aby každý tendr na železnici schvalovala vláda, nikoliv pouze ministerstvo. Fischer prý kladně hodnotil i dlouhodobou smlouvu s drahami. Podle premiérova mluvčího Romana Proroka Fischer odboráře vyslechl, vzal jejich stanoviska na vědomí, žádná dohoda však nebyla sjednána.

Podle Pejši by byly dráhy v případě otevření trhu v nevýhodě oproti konkurenci, neboť dlouhodobě neměly peníze na investice do nových vozidel. Do roku 2002 se navíc místo státu staraly o kolejovou infrastrukturu. Vnitřní dluh drah odhadl Pejša na 20 miliard korun. Otevření trhu v roce 2010 proto odbory považují za předčasné.

15. 07. 2009 Českem se ženou další bouřky, u Blatné zastavily vlaky

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=642479>)

- Spadlé stromy zastavily vlaky u Zdic a Blatné
- Spadnout by mělo až 40 milimetrů srážek, vítr v nárazech dosáhne 90 km/h
- Výstraha ČHMÚ platí do dnešních 23 hodin, v Pardubickém kraje do 4 hodiny ranní

Bouřka a vítr ráno na několik desítek minut zastavily vlakový provoz na dvou místech v Čechách. Kvůli spadlým stromům neprojely vlaky mezi Zdicemi a Příbramí ve Středočeském kraji a Blatnou a Březnicí na pomezí jižních a středních Čech. Místo lokálky mezi Blatnou a Březnicí dráhy dočasně nasadily náhradní autobusy. Dráhy nakonec provoz obnovily krátce před půl jedenáctou dopoledne.

15. 07. 2009 Náhrady za zpoždění vlaku nejdřív za pět let, prosí ČD

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

Praha - České ministerstvo dopravy požaduje výjimku z evropského nařízení, které mělo rozšířit práva cestujících v železniční dopravě. Novinka, podle níž budou dopravci mimo jiné vracet lidem část jízdného při zpoždění vlaku, tak pravděpodobně nezačne platit už na konci letošního roku, ale nejdříve od prosince 2014. Vyplývá to z návrhu novely zákona o drahách, který má redakce Aktuálně.cz k dispozici. Ministerstvo dopravy požaduje po poslancích její zrychlené projednání tak, aby byla ve Sbírce zákonů zveřejněna nejpozději na začátku prosince. Pokud by totiž poslanci nestihli novelu schválit, stalo by se unijní nařízení od 3. prosince 2009 přímo vymahatelné i v České republice. Cestující by tak získali výrazně více práv než dosud, kdy jsou při zpoždění vlaku prakticky bezmocní a až na výjimky nedostanou zpět ani korunu.

Odklad nejméně o pět let

U několika bodů nařízení, které v Evropské unii začne platit letos v prosinci, mohou členské země uplatit výjimku, a to na dobu nejvýše pěti let. České ministerstvo dopravy chce využít maximální možný odklad, tedy do prosince 2014. A není vyloučeno, že poté využije i možnost obnovit tuto výjimku na dobu dalších „nejvýše“ pěti let.

Unijní nařízení ukládá železničním podnikům povinnost poskytnout cestujícímu odškodnění ve výši 25 až 50 procent ceny cestovního dokladu při zpožděních, která přesahují 60 minut. Nárok na odškodnění nevznikne v případě, že je cestující informován o zpoždění dříve, než si zakoupí přepravní doklad. Není překvapením, že ministerstvo dopravy se k žádosti o odklad rozhodlo

„po konzultacích“ s Českými drahami jako dominantním tuzemským přepravcem. „Nemáme problém s kompenzacemi jízdného u zpoždění. Jenže v podmínkách České republiky je až 70 procent zpoždění způsobeno jiným subjektem než dopravcem, například stavební činností na trati. Jde nám tedy o to, abychom nedopláceli na případy, které nezpůsobíme,“ říká mluvčí ČD Radek Joklík.

Rekonstrukce koridorových tratí a hlavních uzlů přitom podle ministerstva potvrzují nejméně do roku 2016. Při započtení dosud běžných zpoždění železničních staveb je tedy pravděpodobné, že Česko ještě před rokem 2014 požádá o další prodloužení výjimky.

Dráhy zaplatí hotel i taxík

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

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

V Česku ani korunu

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

Mezi autobusovými dopravci jde příkladem zejména Student Agency. Nad rámec smluvních podmínek obvykle vrací část jízdného při zaviněném zpoždění zhruba už od půl hodiny.

15. 07. 2009 Skončila rekonstrukce trati Tábor – Doubí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/60964-skoncila-rekonstrukce-trati-tabor-doubi/>)

Tábor – Rekonstrukce železniční trati mezi Tábořem a Doubím u Tábora je hotova. Dvanáctikilometrová součást IV. tranzitního koridoru se měnila během posledních dvou let. Během nich byla zdvoukolejněna, upraveny byly železniční stanice Tábor, Sezimovo Ústí a Planá nad Lužnicí. Vlaky by měly v tomto úseku jezdit až 160kilometrovou rychlostí, jízda bude zároveň plynulejší. Celá rekonstrukce stála 3,2 miliardy korun. Podle zástupců Správy železniční dopravní cesty bude celá trať z Prahy do Horního Dvořiště zmodernizována v roce 2016. "Cílem bylo zvýšení kapacity a především bezpečnosti trati," řekl o rekonstrukci trati z Tábora do Doubí Ondřej Göpfert ze SŽDC.

V Táboře se současně s úpravou kolejí ve stanici postavil nový most přes nádraží, na který nyní může veškerá doprava. Úpravy se dočkal i most na nejméně frekventovanější tábořské křižovatce Černé mosty, po níž denně projede na dvacet tisíc vozidel. Pod nádražím v Táboře také nově vede prodloužený podchod, který spojuje dvě městské části.

V Táboře, Sezimově Ústí a Plané nad Lužnicí jsou nová vyšší nástupiště, odkud lze snáze nastupovat do vlaků. Nástupiště jsou bezbariérová a mají vodící linie pro nevidomé. "Přestavba také znamená zlepšení dopravy v hustě osídlené aglomeraci Tábor, Sezimovo Ústí, Planá nad Lužnicí," uvedl náměstek ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Miroslav Konečný. Samotná stavba spolkla asi tři čtvrtiny celkové částky – 2,7 miliardy korun. Z nich by měly 74 procent pokrýt evropské dotace.

Čtvrtý železniční koridor je součástí jedné z hlavních transevropských železničních magistrál ze Stockholmu přes Berlín, Prahu, České Budějovice a rakouský Linec do italské Boloně. V úseku mezi Prahou a česko-rakouskými hranicemi byly dosud zcela dokončeny úseky z Prahy-Hostivaře do Strančic a z Českých Budějovic do Horního Dvořiště.

15. 07. 2009 České dráhy propustí až třetinu pracovníků generálního ředitelství

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/60970-ceske-drahy-propusti-az-tretinu-pracovniku-generalniho-reditelstvi/>)

Praha - České dráhy (ČD) chtějí propouštět. Zeštíhllet má především generální ředitelství státního podniku. Během nadcházejících dvou až tří let by měla odejít téměř třetina zaměstnanců ředitelství, řádově se jedná o stovky lidí. Tímto ale propouštění v železničním molochu zdaleka neskončí, stát chce totiž posílat drahám méně peněz a pustit na železnici konkurenci, což počet zaměstnanců drah zcela jistě poznamená. Odborářům se to ale nelíbí a jsou odhodlaní protestovat.

"Management drah se zabývá racionalizací administrativy, která by mohla vést ke snížení počtu lidí v kancelářích generálního ředitelství až o třicet procent," oznámil dnes zaměstnancům drah generální ředitel firmy Petr Žaluda.

Propouštění tím ale nekončí, v dalších letech se dotkne nejen administrativy, ale i technického personálu. České dráhy by totiž měly příští rok dostat od státu méně peněz a omezit dálkovou i regionální dopravu. Kolika pracovních míst z celkového počtu 29 tisíc se to dotkne, dráhy zatím tají. "Za dva měsíce bude hotový nový jízdní řád. Teprve potom budeme mít lepší informace o tom, kolika zaměstnanců se redukce dotkne," řekl ČT24 mluvčí ČD Petr Štáhlavský.

Odboráři chtějí propouštění zabránit

Odbory chtějí přimět ministerstvo, aby ještě zvažilo snížení rozpočtu Českých drah, a zabránilo tak propouštění. "Chceme jednat s ministerstvem racionálně. Pokud to ale nebude možné, pak musíme ukázat svou sílu. Zastavíme na čas vlaky a budeme cestujícím dávat letáky," varoval místopředseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Ministerstvo odborářům vzkázalo, že pokud k propouštění dojde, bude jednat s maximální sociální citlivostí.

Ministerstvo dopravy chce během deseti let otevřít 75 procent trhu osobní dálkové dopravy konkurenci Českých drah. Pro dráhy by to znamenalo problémy. Podle Pejši by byly oproti konkurenci ve velké nevýhodě. Dlouhodobě neměly peníze na investice do nových vozidel. Do roku 2002 se navíc místo státu staraly o kolejovou infrastrukturu. Vnitřní dluh drah odhadl Pejša na 20 miliard korun. Otevření trhu v roce 2010 proto odbory považují za předčasně.

15. 07. 2009 Za mezistátní jízdenky mají ČD o pětinu více peněz než loni

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/60984-za-mezistatni-jizdenky-maji-cd-o-petinu-vice-penez-nej-loni/>)

Praha – Tržby Českých drah z prodeje jízdenek jsou letos vyšší než loni. O pětinu více než v předchozím roce – téměř 400 milionů za prvních pět měsíců roku – získal dopravce za prodej mezistátních jízdenek. Podle marketingového ředitele ČD Aleše Ondrúje tomu výrazně pomáhají zlevněné elektronické jízdenky. Drobně se společnosti zvýšily také tržby z prodeje vnitrostátních jízdenek, zároveň ale přichází o cestující. Podle údajů ministerstva dopravy jich během prvního čtvrtletí meziročně ubyly čtyři miliony.

Zlevněné mezistátní elektronické jízdenky eTicket jsou poměrně nové, dráhy se je ale snaží výrazně propagovat. Zřejmě se jim to daří. "Každý měsíc prodáme tři až tři a půl tisíce elektronických jízdenek do zahraničí a prodej má skokově vzrůstající tendenci," uvedl Aleš Ondrůj. Největší zájem je o cesty do Německa a Rakouska. Zatímco tržby z mezistátních jízdenek vzrostly asi o 60 milionů, z prodeje vnitrostátních jízdenek utržily ČD zhruba o 20 milionů více. Mezinárodní vlaky dráhy provozují na své podnikatelské riziko, na vnitrostátní spoje firmě přispívají stát a kraje. Loni celková suma činila zhruba osm miliard korun.

15. 07. 2009 České dráhy zaplatí za údržbu vlaků o miliardu víc než čekaly

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37794180-ceske-drahy-zaplati-za-udrzbu-vlak-u-miliardu-vic-nej-cekaly>)

České dráhy vybraly firmy, které se budou starat o lokomotivy a vagony. Za bezmála pět miliard. České dráhy uzavřely třináct výběrových řízení, které vypsaly na údržbu kolejových vozidel, a na konci půlročního hledání firem starajících se o opravy mašin, vagonů či trolejí je nepříjemné zjištění: bude to o miliardu dražší. Tříleté zakázky si rozdělilo celkem sedm firem, celková cena z tendrů vychází

na 4,7 miliardy korun. Tedy o miliardu více, než České dráhy čekaly. "Ve výběrových řízeních zvítězily nejlepší nabídky. Při vypsání soutěže se uveřejňuje pouze odhad zadavatele," uvedl pro agenturu ČTK mluvčí drah Petr Štáhlavský.

Nejvýše 4,7 miliard

Údržbu a opravy lokomotiv a vagonů budou po další tři roky obstarávat firmy DPOV Přerov, Pars nova Šumperk, CZ LOKO Česká Třebová, ŽOS Vrútky ze Slovenska, MOVO Plzeň, KOS Krnov a STSV České Velenice. Podle zástupců drah je zmíněná částka horní hranicí. Konkrétní opravy se domlouvají vždy na čtvrtletí a odvíjejí se například od počtu ujetých kilometrů. Součástí některých oprav je i změna vizáže vozů do nového modro-šedého barevného provedení.

Ministerstvo dopravy nyní rozhoduje, do jaké míry otevře stát konkurenci v rychlíkových spojích. O provozování poloviny tratí projevil zájem podnikatel Radim Jančura, majitel Student Agency. Ministerstvo dosud neodpovědělo na jeho projekt, kterým se přihlásil jako konkurent Českých drah.

16. 07. 2009 Češi jezdí vlakem nejvíce z nových členů Unie

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3037/>)

Železnice je v Česku populární dopravní prostředek a Češi jezdí vlakem velmi často. Denně do vlaků Českých drah nasedá téměř půl milionu cestujících a na každého Čecha včetně kojenců připadá 17 jízd vlakem za rok. Je to přibližně dvakrát víc než v ostatních nových zemích Evropské unie a tento údaj je srovnatelný i s vyspělými zeměmi, které provozují vysokorychlostní železnice nebo investují miliardy eur do modernizace vlaků a železničních tratí. Vyplývá to z údajů Mezinárodní železniční unie UIC za rok 2008.

Železniční doprava je v České republice velmi populární a i přes značné stáří vozidlového parku je ve srovnání s ostatními členy Unie na velmi vysoké úrovni. Na hlavních tratích jezdí rychlíky a expresy v pravidelných jedno nebo dvouhodinových intervalech. V okolí velkých měst, např. v Praze nebo v Brně, je špičkový interval příměstských vlaků kolem 15 minut. Intervalová doprava je na většině regionálních tratí. Výrazně se zkrátila cestovní doba mezi mnoha městy. Například z Prahy do Ostravy jezdí rychlovlaky Pendolino za méně než 3 hodiny průměrnou rychlostí blížící se 120 km/h a konkurují i letecké dopravě.

Češi tak nasedají do svých vlaků v průměru 17x za rok, což je přibližně dvojnásobně častěji jak u našeho východního souseda. Obyvatelé Slovenska jezdí vlakem mnohem méně a na každého připadá jen 9 jízd za rok. Podobná situace je ve Slovinsku s 8 jízdami. Ještě méně cest vlakem připadá na Poláky, pouhých 6 jízd za rok, nebo na Bulhary, kde je to 5 nástupů do vlaku za rok. O něco lepší stav je jen v Maďarsku, kde na každého občana připadá 11 cest vlakem za rok.

Ve využívání vlaků obtočí Češi i ve srovnání s vyspělými státy západní Evropy, které provozují vysokorychlostní železnice nebo investují miliardy euro do modernizace tratí a vlaků. Například Italové nasedají do vlaků 11x za rok, Španělé 13x, Francouzové 18x, Holanďané 20x a Belgičané využijí vlak 21x za rok. Evropskými rekordmany ve využití vlaků jsou dlouhodobě Švýcaři, aktuálně s 50 cestami vlakem na obyvatele za rok.

16. 07. 2009 Na pražském hlavním nádraží skončila rekonstrukce nástupišť

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61040-na-prazskem-hlavnim-nadrazi-skoncila-rekonstrukce-nastupisti/>)

Praha - Na pražském hlavním nádraží dnes oficiálně skončila rekonstrukce čtyř nástupišť v jihozápadní historické části. Jednalo se spíše o ceremoniální akt, cestující používají nová zvýšená nástupiště s eskalátory, výtahy a LCD informačními tabulemi již delší dobu. České dráhy zároveň oznámily úmysl vypravovat od jízdního řádu pro rok 2010 z Wilsonova nádraží 898 vlaků denně. V denní době tam tak přijede vlak každou minutu. Počet spojů se zvýší mimo jiné díky přetrasování dálkových spojů, které dnes na hlavní nádraží nezajíždějí.

Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského jde třeba o vlaky Hungaria z Berlína do Budapešti nebo Vindobona z Hamburku do Vídně. Ty budou podle zveřejněných návrhů jízdních řádů nově zastavovat také na libeňském nádraží. Další podrobnosti o zvýšení provozu na pražském hlavním nádraží budou známy až po sestavení nového grafikonu, který připravuje Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Přesměrování vlaků souvisí s dokončením přestavby kolejí v centru Prahy a zvýšením kapacity nádraží. Jisté ale je, že stanice má díky úpravě kolejí vyšší kapacitu než

dosud. "Zejména díky Novému spojení je poprvé možno konstruovat grafikon vlakové dopravy v Praze podle potřeb dopravců, a ne podle kapacity kolejí," podotkl ředitel SŽDC Jan Komárek.

Na Wilsonovo nádraží se podívají EC z Vídně

Rekonstrukce kolejiště skončila de facto loni v prosinci, ihned poté se na hlavní nádraží přesunula z Holešovic pendolina. Od prosince budou jezdit z "hlaváku" například tranzitní mezinárodní spoje kategorie EuroCity, které v posledních zhruba 15 letech při cestě Prahou zastavují pouze v Holešovicích. Z Wilsonova nádraží budou zřejmě vyrážet také Eurocity Praha – Vídeň a Praha – Bratislava, která jsou zatím výchozí z Holešovic.

V rámci rekonstrukce prvních čtyř nástupišť se pasažéři dočkali například nových informačních systémů pro slabozraké a nevidomé, eskalátorů, výtahů a podchodů. Kromě toho stavbaři zvýšili hranu nástupiště tak, aby se usnadnil nástup do vlaků, a vyměnili koleje, pražce a výhybky. V blízké budoucnosti chce správa železnic opravit také ocelovou halu nad nástupišti. Stavba stála 1,6 miliardy korun, z toho zhruba 1,1 miliardy zaplatí evropské fondy. Rekonstrukce kolejiště a nástupišť plynule navázala na dokončení výstavby kolejové estakády s mosty a tunely pod vrchem Vítkovem za devět miliard korun.

Jiná nádraží chátrají

Další významná pražská nádraží na rekonstrukci teprve čekají. Zahraniční turisté čekající na mezistátní spoje na holešovickém nádraží nemají pocit, že jsou v železniční stanici evropské úrovně. Jelikož je ale holešovické nádraží nejmladší pražskou železniční stanicí, nabízí ještě relativní komfort oproti smíchovskému nebo Masarykovu nádraží, která prošla poslední výraznější úpravou zhruba před půlstoletím.

17. 07. 2009 Zahájení stavebního řízení: DOZ Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou, 1. etapa

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090716vyhlaska.pdf>)

17. 07. 2009 Drážní autobus z Prahy do Norimberku bude jezdit šestkrát denně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61178-drazni-autobus-z-prahy-do-norimberku-bude-jezdit-sestkrat-denne/>)

Praha – Autobusová linka z Prahy do Norimberku, kterou budou od 9. srpna provozovat Německé dráhy (DB) ve spolupráci s Českými drahami, bude jezdit šestkrát denně. Od pražského hlavního nádraží budou spoje vyrážet jednou za dvě hodiny mezi 7:30 a 17:30, od norimberské stanice po dvou hodinách od 8:45 do 18:45. Takzvaný SC Bus pojedje 3 hodiny a 45 minut, zhruba o hodinu rychleji než dva páry vlaků, které rovněž provozují obě zmíněné společnosti.

Jízdenky se budou prodávat pomocí eshopu ČD za cenu od 26 eur jedním směrem, standardní cena jízdenky v pokladně bude ovšem 48 eur do druhé třídy a 78 eur do první třídy – tj. o pět resp. deset eur více než je základní jízdné ve vlaku.

Drážní autobusy umožní DB zachovat si tržby ze spojení Norimberku s Prahou i v příštím roce. Přímé vlaky Praha – Norimberk totiž bude od prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, na německém území provozovat dopravce Arriva. Dálkové vlaky mezi oběma městy jezdily do roku 2004 přes Cheb jako Eurocity nebo Intercity, později přes Domažlice jako rychlíky (v Německu Regional Express). V roce 2007 přestal obě města spojovat noční vlak. Přímé denní vlaky budou jezdit i nadále, v Německu se ale o ně již nebudou starat DB.

20. 07. 2009 Plánovaná trať z Teplé do Bezdruzic má územně-technickou studii

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61335-planovana-trat-z-teple-do-bezdruzic-ma-uzemne-technickou-studii/>)

Teplá (Karlovarsko) – Správa železniční dopravní cesty má hotovou územně-technickou studii zvažované železniční trati z Bezdruzic do Teplé. Té se již osm let dožaduje občanské sdružení Plzeňská dráha i obce na Tachovsku. Železnice mezi oběma obcemi by měla velký regionální význam, znamenala by ale také velký přínos pro meziregionální dopravu, umožnila by totiž v rozumném čase cestovat vlakem mezi Plzní a Karlovými Vary. Po dokončení rekonstrukce trati

z Prahy do Plzně by bylo vůči silniční dopravě konkurenceschopné také železniční spojení Karlových Varů s hlavním městem. O zhotovení územně-technické studie hovořil při nedělním pochodu a jízdě historického vlaku na podporu projektu starosta Bezdržic Jan Soulek. "Počítají s ní územní plány Plzeňského i Karlovarského kraje. Stavba třináctikilometrového úseku by propojila přímo obě krajská města, doba jízdy mezi Plzní a Karlovými Vary by byla asi 1,5 hodiny," uvedl Marek Plochy z občanského sdružení Plzeňská dráha.

Lidé, kteří dnes chtějí cestovat vlakem třináct kilometrů z Bezdržic do Teplé, se musí vydat lokálkou do Pňovan na hlavní plzeňsko-chebskou trať, po ní pokračovat do Mariánských Lázní, kde je nutné opět přestoupit do dieselové jednotky, která jezdí po trati Mariánské Lázně – Karlovy Vary. Cestující tak najezdí ve vlcích téměř sto kilometrů a cesta trvá zhruba čtyři hodiny. Podle Jana Soulka nejezdí mezi Bezdržicemi a Teplou ani autobusy, i s jejich pomocí je nutné jet velkou oklikou. Stavba nové železniční trati ve spojení s úpravami úseku z Pňovan do Bezdržic a z Teplé do Karlových Varů by stála několik miliard korun. SŽDC tento projekt sice v plánu má, ale nikoli s tak vysokou prioritou, jak by si města a sdružení Plzeňská dráha představovaly.

Zástupci SŽDC městům slíbili, že v nejbližších dnech přijedou dohodnout další postup. Prodloužení trati z Bezdržic do Teplé přineslo rozvoj regionu Konstantinolázeňska a Tepelska. Zajistilo by také výrazně více turistů. Zájem místních firem a lidí obce registrují a potvrdil ho také nedávný průzkum. Klášter Teplá je podle Soulka "velký tahák", nedaleko je zámek Bečov a Mariánské Lázně. "Na druhé straně jsme my se zámek Bezdržice a Konstantinovy Lázně," dodal.

Případná stavba docela nové trati – ne pouze přeložky původní trasy – by byla v Česku první téměř po sto letech. Většina drah totiž vznikla v 19. století a v prvních dvou desetiletích 20. století. První republika vybudovala především několik drah spojujících české a slovenské území včetně dálkové trati ze Vsetína do Púchova. Otevřena byla v roce 1937.

20. 07. 2009 Vlaky z Prahy do Zruče už letos nepojedou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61340-vlak-y-z-prahy-do-zruce-uz-letos-nepojedou/>)

Čerčany – Přímé rekreační vlaky, které o víkendu jezdí z Prahy přes Čerčany do Posázaví, kde končí ve Zručí nad Sázavou, resp. ve Světlé nad Sázavou, již letos nepojedou. Cestující z osobního vlaku 9207, který jezdí v sobotu ráno z Prahy do Světlé, musí v Čerčanech přestoupit do jiné soupravy. V opačném směru je osobní vlak 9206 a spěšný vlak 1834 mezi Čerčany a Prahou zcela odřeknut. Cestující se musí v Čerčanech namačkat do rychlíků jedoucích z Českých Budějovic a Tábora. Mezi Čerčany a Zručí, resp. Světlou, jsou rekreační spoje (Os 9207, 9206 a Sp 1834) vedeny motorovou soupravou. Obvyklé patrové modrošedé vagony se zřejmě letos na této trati již neobjeví. Důvodem nepohodlí, které díky tomu cestující zažívají, je rekonstrukce železniční stanice Čerčany.

V Čerčanech, které dosud platily za nepřehledné nádraží postavené do oblouku, mají zatím jedno nové nástupiště, u kterého zastavují vlaky mířící z Prahy do Benešova, z Benešova do Prahy a také spoje na trať tzv. dolního Posázavského Pacifiku, které jezdí do Prahy přes Vrané nad Vltavou. Spoje mířící do Zruče či Světlé po trati známé jako horní Posázavský Pacifik odjíždějí z provizorního nástupiště. Kolejiště v Čerčanech je nyní rozkopáno tak, že je zručská trať zcela izolována.

Rekonstrukce čerčanské stanice je součástí optimalizace IV. železničního koridoru mezi Prahou a Českými Budějovicemi. Ve stanici vzniknou ostrovní nástupiště a kolejiště by mělo být po dokončení prací přehlednější. I nepřehlednost čerčanského kolejiště byla jednou z příčin předloňské nehody rychlíku a elektrické jednotky, při níž zahynul strojvedoucí.

20. 07. 2009 Inspekce zatím neví, proč strojvedoucímu ujel vlak (Rájec-Jestřebí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61355-inspekce-zatim-nevi-proc-strojvedoucim-u-ujel-vlak/>)

Rájec-Jestřebí (Blanensko) – Drážní inspekce si zatím není jista, proč se na konci června v Rájci-Jestřebí neočekávaně rozjela souprava vlaku Eurocity Jan Jesenius. Souprava kvůli poruše stála ve stanici, strojvedoucí v kritické chvíli nebyl v lokomotivě. Ujíždějící vlak zhruba po 300 metrech couvání zastavil ruční brzdou vlakvedoucí, který byl uvnitř soupravy. Podle pracovníka inspekce Michala Miklendy pravděpodobně strojvedoucí nedodržel všechny své povinnosti. Během vyšetřování se ukázalo, že při nekontrolované jízdě vlaku bylo na palubě kromě vlakvedoucího ještě pět pasažérů. Podle původních informací Českých drah měla být souprava prázdná.

Shromážděné podklady podle Miklendy zatím neumožňují určit příčinu nehody. Inspekce by měla podle zákona uzavřít vyšetřování události do konce letošního prosince. Vlak EC 174 Jan Jesenius

jezdí z Budapešti do Hamburku, jeho souprava je tvořena z bílých vozů Německých drah a mezi Budapeští a Prahou ho vodí lokomotiva slovenského dopravce. Nehoda se stala 27. června, kdy vlak kvůli poruše zastavil v Rájci-Jestřebí. Cestující mohli přesehnout do jiné soupravy, pět z nich ale této nabídky nevyužilo. V 11:55 se souprava neočekávaně dala do pohybu. Rychlík začal couvat směrem k Brnu. Tímto směrem se trať svažuje o 3,5 promile.

21. 07. 2009 Na Tachovsku vznikne muzeum železnice (Bezručice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61475-na-tachovsku-vznikne-muzeum-zeleznice/>)

Bezručice (Tachovsko) - Jediné železniční muzeum v Plzeňském kraji vznikne do jara příštího roku v Bezručicích na Tachovsku, kde občanské sdružení Plzeňská dráha získalo od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) objekt nevyužitého skladiště, které je součástí vlakového nádraží. Malé muzeum bude mapovat historii místní lokálky i železnice obecně, uvedl Marek Plochý z Plzeňské dráhy. Sdružení má zatím více než 100 let starý objekt v pronájmu a po schválení vládou ho odkoupí za odhadní cenu 80 000 korun. "O objekt s půdorysem osm krát osm metrů usilujeme čtyři roky," řekl Plochý. Poté, co ho sdružení získalo do pětiletého pronájmu, mohlo požádat o dotace na opravu. Z peněz, které rozděluje místní akční skupina Český západ, už získalo téměř 400 000 korun.

Sdružení už věnovalo úpravě budovy stovky hodin práce. Zajišťovalo hlavně její úklid a zabezpečení po požáru. "Opravu zahájíme na podzim. Nejnáročnější budou tesařské práce," uvedl Plochý. Poté tam instaluje vitríny, pulty, nástěnky, na což chce získat další dotace. Kromě výstav historie, současnosti a budoucnosti lokálky tam budou obecné informace o železnici. Občanské sdružení tam chce pořádát promítání a besedy pro děti. Muzeum bude otevřeno zřejmě jeden víkend v měsíci a při akcích, které se na trati konají. Podobné je na lokálních tratích na Jindřichohradecku a v Horní Lipové na severní Moravě.

Skladiště je u rekonstruovaného bezručického nádraží. Budova byla postavena před rokem 1901, kdy na trať Pňovany-Bezručice o délce 24 kilometrů vyjel první vlak. Lokálka plnila úlohu dopravní tepny regionu. Zajišťovala převoz dřeva, plodin, cihel a čediče. Sdružení na ní pořádá pravidelné akce a brigády.

21. 07. 2009 Motoráček Nataša z rosického muzea slaví šedesátiny (M 131.1133)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61524-motoracek-natasa-z-rosickeho-muzea-slavi-sedesatiny/>)

Pardubice – Motorový vůz pojmenovaný Nataša, který patří železničnímu muzeu v Rosicích nad Labem, slaví šedesátiny. Motoráček M131.1133 patří do rozšířené řady vozů známých z vedlejších tratí, které opustily až v 80. letech minulého století. Dodnes se dochovalo dvanáct funkčních vozidel tohoto typu známého jako Hurvínek, rosické patří k těm starším. Prototyp vyrobila Tatra Kopřivnice v roce 1948, Nataša je o rok novější. Série 549 vozů vznikala během osmi let. Vozidla řady M131.1 patřila ve vozovém parku ČSD k nejspolehlivějším.

"Samozřejmě je na tom vidět, že se snažila vytvořit z nouze ctnost. Kladl se důraz na lacinou výrobu a zároveň spolehlivost v provozu a nenáročnou údržbu. To se podařilo a postupně se vychytaly mouchy," řekl Oldřich Čížek, jednatel Pardubického spolku historie železniční dopravy, který provozuje rosické muzeum.

Vůz nazvaný Nataša přišel ke svému jménu v 80. letech, kdy dosluhoval v Agrochemickém podniku. Nějaký zaměstnanec na vůz napsal asfaltem Nataša a toto jméno už mu zůstalo. "Celý motoráček jsme s kolegou kompletně opravili a 90 procent částí je původních. Některé věci ovšem byly zkorodované a dřevo shnilé," řekl Čížek.

Vozidlo z rosického muzea, které před dvěma lety získalo status kulturní památky, vyjíždí několikrát do roka. Pojme 48 sedících a 22 stojících pasažérů. Narozeninovou jízdu si lidé mohou užít třetí srpnovou sobotu, kdy pojedou z Rosic do Slatiňan, později bude vozit cestující mezi Rosicemi a Pardubicemi. Po odstavení vozidlo čeká důkladná prohlídka. Jednatel Čížek říká, že se za roky, co se věnuje železničním vozidlům, už naučil strojařinu, truhlářské i čalounické práce.

S vozem stejného typu je možné setkat se také mezi Břeclaví a Lednicí. Podobně staré, ale luxusnější motoráky řady M262.0, které dostaly v 90. letech nový motor, se dodnes objevují v pravidelném provozu v barvách Českých drah poblíž Jeseníku, k vidění jsou také u Klatov.

21. 07. 2009 Nové webové stránky o Pepovi z depa

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=82531>)

Netradičnost – zajímavost – interaktivnost, to jsou hlavní znaky nových webových stránek, které spustily České dráhy. Doména s názvem www.pepazdepa.cz je určena především pro žáky základních škol. Hlavní postavou komiksového příběhu, který je jedním z hlavních lákadel webu, je Pepa z depa, který prostřednictvím svého táty strojvedoucího poznává toto náročné, ale krásné povolání.

Na nových webových stránkách představí Pepa z depa dětem svět železnice zábavnou formou prostřednictvím média, které je dětem a mladým lidem velmi blízké. Interaktivnost webových stránek, možnost vyzkoušet si rozjet lokomotivu nebo podívat se do depa kolejových vozidel prostřednictvím virtuálních průvodců umožňuje dítěti aktivně se zapojit a prozkoumat obsah webu a nebýt jen pasivním příjemcem informací. Zároveň pozná a naučí se i něco nového formou hry. Webové stránky mohou přivést děti k novému koníčku, který se pro mnohé stává láskou na celý život, a to je právě svět železnice a vše s ním spojené.

Na webových stránkách děti najdou příběh Pepy z depa, aneb jak se chtěl Pepa stát strojvedoucím, Pepovy testíky vážně i nevážně, tapety a spořiče do PC, puzzle a pexeso, texty o historii železnice a také informace o studiu oborů zaměřených na železniční dopravu. Také se mohou těšit na originální 3D průvodce, prostřednictvím kterých mohou navštívit depo kolejových vozidel, prohlédnout si stanoviště strojvedoucího v některých lokomotivách a poznat další zajímavá místa na železnici. Stránky mají kromě zábavy i edukativní charakter – řešení problémových situací v interaktivním příběhu vyžaduje aktivní zapojení dítěte. A samozřejmě je na stránce dán prostor i pro prezentaci jejich nápadů a zkušeností. Do konce letošního roku by měly být spuštěny i stránky určené studentům dopravních oborů středních škol.

Web pro děti s železniční tematikou je ojedinělým projektem. Klade si za cíl oslovit a přilákat co nejširší cílovou skupinu. Hlavní snahou je pestrost obsahu stránek, díky kterému se budou děti na stránky často vracet a stanou se jejich dlouhodobým a nadšenými uživateli.

Firma speciálními webovými stránkami pro mladou generaci a nabídkou stipendijního programu ČéDés, který zahájila v březnu letošního roku, reaguje na malou nabídku technicky vzdělaných středoškoláků na trhu práce. V rámci stipendijního programu ČéDés České dráhy oslovily žáky posledních ročníků základních škol. Na programu se podílí devět partnerských středních škol.

22. 07. 2009 České dráhy dají žákům ve Středočeském kraji In-kartu / Rail plus zadarmo

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3047/>)

České dráhy ve spolupráci se Středočeským krajem chystají pro žáky, kteří k dojíždění do školy využívají státem garantované žakovské jízdné, novinku v podobě In-karty se slevou Rail plus zadarmo. Dostane ji od dopravce každý, kdo v rámci pravidel žakovského jízdného Středočeského kraje využije pololetní jízdenku.

Doprovce chce seznámit žáky s výhodami, které mohou čerpat pouze držitelé In-karet/Rail plus, a zároveň je motivovat k využívání hromadné dopravy nejen na cesty do školy, ale i ve volném čase. Držitel takové In-karty nebude muset při cestách do školy ukazovat žakovský průkaz a jízdenku. Při kontrole mu postačí čipová karta s nahranou pololetní jízdenkou. „Díky spolupráci Českých drah a Středočeského kraje si tak právě žáci z tohoto regionu jako první vyzkouší výhody elektronické jízdenky pro pravidelné dojíždění v In-kartě,“ vysvětluje Tomáš Čech, vedoucí oddělení cenotvorby a prodeje. „Navíc pro volný čas získají zdarma slevu 50 % na vnitrostátní místenky, 25 % na mezinárodní jízdenky i možnost šetřit při soukromých cestách s elektronickou peněženkou.“

Výhody budou mít i ostatní

Každý, kdo si vyřídí u Českých drah běžný žakovský průkaz, dostane zdarma základní verzi In-karty s elektronickou peněženkou. Následně pak bude moci při bezhotovostních platbách za jízdenky získat z ceny jízdného až 6% bonus a výrazně tím ušetřit. Současně se těmito tarifními novinkami dojde k dalšímu rozšíření výhod u smluvních partnerů programu ČD Bonus. „S počátkem školního roku chceme k In-kartě nabídnout zejména slevy na zboží a služby, které oslovují právě žáky a středoškoláky. Mohli by tak ušetřit nejen ve volném čase, ale také při nákupu souvisejících se studiem,“ uzavírá manažerka doplňkových služeb Andrea Hofmanová.

V současné době má In-kartu/Rail plus již 650 tisíc zákazníků Českých drah. Výrazný nárůst počtu držitelů zákaznické karty ČD ovlivnila zejména nová zvýhodněná varianta pro mládež do 26 let (na 3 roky za 330 Kč), jejíž prodej dosahuje o 40 % vyšších hodnot než u někdejší aplikace In-junior. Dopravce chystá pro mladé lidi i další výhodné nabídky, do konce roku by tak celkový počet In-karet mohl dosáhnout 700 tisíc kusů.

22. 07. 2009 Počet cestujících ČD opět roste; tržby rostly během celého 1. pololetí

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3050/>)

Českým drahám se v závěru června podařilo zvrátit trend ve vývoji počtu cestujících ve vnitrostátní přepravě a ve srovnání se stejným obdobím loňského roku jich přepravily o 55 tisíc více. Do té doby byl vývoj jejich počtu výrazně lepší než u ostatních dopravců – přesto znamenal meziroční pokles cca 8 %. Zejména díky nabídce Léto 2009 začali v závěru měsíce června zákazníci opět přibývat. Dráhy přepravily v poslední dekádě června o téměř 2 % cestujících více než loni. Celkové tržby z osobní přepravy se přitom za první pololetí vyvíjely rovněž příznivě a v meziročním srovnání vzrostly o 3 %. „V absolutních číslech jsme letos v poslední dekádě června přepravili s vnitrostátními jízdenkami o 55 tisíc zákazníků více – to je 3,389 milionu cestujících, zatímco loni v červnu to bylo 3,334 milionu,“ upřesňuje náměstek generálního ředitele ČD pro osobní dopravu Antonín Blažek. „Předpokládáme, že se tento trend udrží a v prázdninových měsících mírně překročíme přepravní výkony minulého roku.“

Přestože nabídka Léto 2009 platila jen v poslední třetině června, dokázala předchozí pokles zájmu o přepravní služby ČD zcela zvrátit. Pozitivní vliv na vývoj počtu cestujících má i zvýšený zájem o cestování vlakem do zahraničí. Za první pololetí rostly jak tržby tak i počet cestujících, kterých v mezinárodní přepravě cestovalo o 15 % víc. „Zavedení nabídky Léto 2009 se projevilo nejen výrazným růstem prodeje jízdenek SONE+ a REGIONet, ale i ostatních vnitrostátních jízdních dokladů, které budeme až do 22. září prodávat za loňské ceny. Jako národní dopravce se tak snažíme podpořit vnitrostátní cestovní ruch,“ uzavírá Tomáš Čech, vedoucí oddělení cenotvorby a prodeje ČD.

22. 07. 2009 ČD Cargo použilo kreativní účetnictví

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonom.ihned.cz/c1-37864090-ekonom-cd-cargo-pouzilo-kreativni-ucetnictvi>)

Železniční nákladní přepravce dostal výrok auditora s výhradou. Musí přepracovat účetní závěrku.

Státní instituce ČD Cargo, jež spadá do holdingu Českých drah, dostala výrok auditora s výhradou. „Formulace v základním výroku fakticky říká, že bylo použito kreativní účetnictví, tedy účetnictví na hraně s pravidly, poskytující zaujatý obraz o výkonnosti a finanční pozici účetní jednotky,“ píše se v písemném stanovisku pro generální ředitelství ČD, jež má týdeník Ekonom k dispozici.

Představenstvo mateřské společnosti proto nařídilo přepracovat závěrku a pod vedením KPMG provést mimořádný audit. Novou účetní závěrku nákladní přepravce představenstvu mateřské společnosti předloží v září. „Auditor ve svém původním výroku z opatrnosti poukazyval na použitou účetní metodu časového rozlišení revizí a oprav železničních nákladních vozů, neboť pro použití této metody nenašel jednoznačnou oporu v českých právních předpisech. Po vyhodnocení celé problematiky bylo rozhodnuto o přepracování účetní závěrky společnosti ČD Cargo s cílem získání jednoznačného výroku auditora,“ vysvětluje Zdeněk Větrovec, ředitel odboru marketingu a komunikace ČD Cargo.

Představitelé ČD Cargo informovaly o svém loňském hospodaření již v únoru. S připomenutím, že jde jen o předběžné výsledky, uvedli, že při tržbách 17,6 miliardy korun společnost vydělala 670 milionů korun.

Původní podnikatelský záměr na rok 2008 ale počítal se ziskem o bezmála dvě pětiny vyšším. Jeho propad (ale i tržeb, i když ty poklesly meziročně jen o jedno procento) přičítalo vedení carga počátku celosvětové krize, volatilitám cenám energií a skákavému kurzu koruny k euru. „Předběžně lze odhadovat, že očekávaný zisk po zdanění za uplynulé účetní období (1. 12. 2007 - 31. 12. 2008) poklesne o 75 milionů korun na cca 300 milionů, přičemž hrubý provozní zisk před odečtením odpisů dosáhne 700 milionů korun,“ upřesňuje Větrovec, jaká čísla bude obsahovat nová účetní závěrka.

23. 07. 2009 Návrh odstranit Lenina z nádraží pobouřil komunisty (Moskva Leningradské nádraží)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=643054>)

Moskva - Ruské dráhy si znepráčetily komunistickou stranu. Na veřejnost se dostal návrh, že vedení drah hodlá vrátit původní název nejstaršímu moskevskému nádraží. Nyní se jmenuje Leningradské. Původní název zněl Nikolajevské. Na památku cara Mikuláše I., za jehož vlády bylo nádraží v roce 1842 postaveno. Mikuláš I. vehementně podporoval vznik a rozvoj železnice v Rusku.

Komunisté a další příznivci levice ale okamžitě dráhy zasypaly protesty. „Je to ideologická provokace s cílem vyvolat politickou konfrontaci,“ uvedl místopředseda Komunistické strany Ruské federace Ivan Melnikov. Komunisté jsou druhou nejsilnější stranou v parlamentu, v posledních volbách získali necelých 12 procent hlasů.

Původní informace z 9. července zněla, že Ruské dráhy již o změně rozhodly. S tím, že je nesmyslné, aby se stanice jmenovala Leningradská, když samotný Leningrad se už v roce 1991 vrátil k předrevolučnímu názvu Petrohrad. Po vlně protestů a kritiky ale společnost vydala tiskové prohlášení, že nic ještě není jisté a jedná se pouze o nezávazný návrh. „Omlouváme se za nedopatření, kterým se interní zpráva dostala na veřejnost,“ stojí v prohlášení.

Přestože Lenin už není v Rusku oslavován coby polobůh, jak tomu bylo za časů Sovětského svazu, stále má dost zastánců. Ačkoliv Prezident Boris Jelcin a dokonce i Vladimír Putin údajně uvažovali o zrušení mauzolea na Rudém náměstí a o uložení Leninových ostatků v rodinném hrobě v Petrohradu, v obavách z nepokojů tak neučinili. V mnoha ruských městech dál stojí Leninovy sochy a busty, mnoho ulic a náměstí stále nese revolučního jméno.

Jeho socha je i ve vestibulu Leningradského nádraží, odkud vyrážejí z Moskvy vlaky do Petrohradu a dalších měst na severozápadě Ruska. Podle ruského tisku je šéf Ruských drah Vladimír Jakunin silně věřícím křesťanem a sdílí tak odpor pravoslavné církve k oslavování sovětských a komunistických osobností. Rád by údajně v prostrách nádraží postavil pravoslavnou modlitebnu. Církev byla v dobách SSSR potlačována, v posledních dvou desetiletích se ale snaží získat v Rusku zpět ztracený vliv.

23. 07. 2009 Po bouřce nejezdí vlaky ve středních a severních Čechách

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61765-po-bource-nejezdi-vlaky-ve-strednich-a-severnich-cechach/>)

Praha - Při bouřce doprovázené silným větrem dnes odpoledne popadaly stromy na několik železničních tratí v Praze a Středočeském a Libereckém kraji. Vlaky nabraly velká zpoždění. Nejhorší situace je podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka ve Středočeském kraji, zejména v úseku Kolín – Velim, tedy na páteřní trati v zemi. "V tomto úseku energetici ČEZ odstraňují dráty vysokého napětí, které spadly na trať. Zatím není jisté, kdy bude závada odstraněna, neboť není jasný přesný rozsah poškození," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla s tím, že kvůli poruše v tomto úseku už stojí 33 vlakových spojů včetně Pendolina, které čeká v Pardubicích. Aktuální informace o provozu vlaků mohou cestující nalézt na webu Českých drah nebo na telefonním čísle 840 112 113.

"V tomto úseku není navíc možné zavést žádný odklon dopravy, který by vlaky přivedl do Prahy. Pracuje se na tom, aby byl možný odklon přes Nymburk, ale zatím to nejde," doplnil Halla. S ohledem na to, že jde o dlouhý úsek, není tam možné zavést ani náhradní autobusovou dopravu. Problém je také v tom, že technici SŽDC mohou začít s opravou až po dokončení práce energetiků, dodal Halla.

Potíže měl dnes rovněž vlak Pendolino na trase z Prahy do Ostravy, když v Kolíně vítr sfoukl vozík na přepravu nákladu přímo pod vlak. "Nikdo nebyl zraněn. Tento spoj v Kolíně skončil a cestující dále pokračovali jiným vlakem. Inspektor ČD tuto událost vyšetřuje, zatím nevím nic bližšího," uvedl Halla.

Provoz byl dnes kvůli bouři přerušen v Praze mezi Satalicemi a Čakovicemi, na trase Praha - Kralupy nad Vltavou – Ústí nad Labem, Praha – Benešov u Prahy – České Budějovice, Praha – Běchovice – Úvaly, Nelahozeves – Vraňany, Liberec – Česká Lípa, Česká Lípa – Benešov nad Ploučnicí, Bakov nad Jizerou – Jedlová, Byšice – Chotětov a Řevnice – Zadní Třebáň. Provoz je dále podle Halla přerušeno na trati Svor – Nový Bor a Trutnov-Poříčí – Malé Svatoňovice, kde jsou popadané stromy.

Mezi Řevnicemi a Karlštejnem funguje kyvadlová doprava

Podle mluvčího ČD Radka Joklíka byla v úseku Řevnice – Karlštejn na trati z Prahy do Berouna zavedena kyvadlová náhradní autobusová doprava. Dráhy se pokoušejí provoz na dalších tratích obnovit, případně nahradit autobusy. Podle internetových stránek ČD byl v úseku Hněvice – Roudnice nad Labem krátce pod 22:00 obnovený provoz po jedné ze dvou kolejí. Na trase Praha-Holešovice – Praha-Bubeneč, kde spadl strom na trolejové vedení, byl provoz plně obnoven kolem 21:00. Vlaky už jezdí také na trati Poříčany – Nymburk v úseku mezi hlavním nádražím Nymburk a Sadskou. "Prioritou je zprovoznění tří hlavních koridorů na tratích Praha – Beroun, Praha – Vraňany a Praha – Český Brod. Také u ostatních postižených tratí v dalších regionech se intenzivně pracuje na obnovení provozu," dodal Halla.

24. 07. 2009 Letní cestování v Česku: v potu a bez klimatizace

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/letni-cestovani-v-cesku-v-potu-a-bez-klimatizace-fta-eko-doprava.asp?c=A090723_201313_eko-doprava_vel)

Vystoupit v letních parnech z vlaku či autobusu a nemít na sobě krůpěje potu je v Česku stále vzácnost. Dopravní podniky ve velkých městech nemontují klimatizaci do tramvají či autobusů vůbec, ve vlacích je jí vybaven pouze každý desátý vagon. To je výrazně méně než v Rakousku, kde má klimatizaci osmdesát procent vozů. Lépe než Češi jsou na tom v létě i Slováci, kteří se mohou na cestách ochladit v každém pátém vagonu. Zhruba stejné procento klimatizovaných vozů jako v Česku je i v Polsku.

Na nižší teploty se přitom pasažéři zvláště ve městech nemohou těšit ani v příštích letech. Dopravní podniky klimatizaci do tramvají ani autobusů montovat nechtějí. "Vozidla často zastavují a otevírají dveře, provozování klimatizace by tak bylo značně problematické a ekonomicky náročné," vysvětluje mluvčí Dopravního podniku města Brna Hana Pohanová. Podobně se vyjadřují i její kolegové z Prahy či Olomouce. "Cena plnohodnotné klimatizace začíná na 400 tisících korun," vypočítává Eva Dydová z pražského Dopravního podniku. Jen vybavení pražských autobusů klimatizací by tak firmu přišlo při této ceně na zhruba půl miliardy korun. Dopravní podniky tak alespoň u některých vozidel instalují klimatizace do kabiny řidiče. Třeba ve starých tramvajích, které ji nemají, se může v letních parnech řidič péct i v padesátistupňové výhni.

Ještě draž vyjde nainstalování klimatizace do vlaků. České dráhy nabízejí cestujícím ochlazení v 335 vagoncích z celkových více než tři tisíce. "Ročně plánujeme vybavovat klimatizací 20 až 30 vozů. U jednoho přijde tato přestavba na šest až sedm milionů korun," popisuje mluvčí drah Radek Joklík.

Velkolepější plány mají Poláci - do budoucna by chtěli takto zmodernizovat až pět stovek vagonů pro dálkovou přepravu. "Jedna rekonstrukce bude stát mezi 120 až 150 tisíci zlotými," odhaduje cenu mluvčí PKP Intercity Paweł Ney. Tato částka odpovídá 700 až 900 tisícům korun. Poláci tak kalkulují s výrazně nižšími náklady než České dráhy.

Výjimkou je pendolino a CityElefant

Největší šanci svézt se ve vychlazeném vagonu mají lidé na elektrifikovaných tratích v okolí Prahy a Ostravy, kde část osobních vlaků představují moderní soupravy CityElefant. Že bude vůz v této oblasti klimatizovaný, poznají cestující podle symbolu 1. a 2. třídy uvedeného v jízdním řádu. České dráhy však nasazení moderních vozů negarantují. Může se proto stát, že namísto moderní soupravy přijede desítky let starý vlak.

Podle ministerstva dopravy existuje s drahami také jistá gentlemanská dohoda, že se klimatizované vozy budou objevovat na důležitých mezinárodních spojích kategorie EuroCity. "Situaci by mohlo v budoucnosti vylepšit vypisování výběrových řízení na provoz vlaků, kde by byla stanovena klimatizace jako podmínka," doplňuje mluvčí úřadu Karel Hanzelka. Od soutěží na provozování dopravy si slibují zlepšení situace také kraje. "Zatím je však vypravení vlaku či autobusu s klimatizací jen projevem dobré vůle dopravce," říká jihomoravský radní pro dopravu Jaroslav Pospíšil.

Cestující si na chládek klidně počkají

Nakupovat nová vozidla pouze s klimatizací se rozhodla například firma ČSAD autobusy Plzeň, která má ze svých 420 autobusů klimatizovaný každý čtvrtý. "Lidé, kteří vystupovali z autobusů, totiž vypadali dost zničeně," zdůvodňuje rozhodnutí ředitel firmy Miroslav Hucl. Autobus s klimatizací přijde firmu o 250 tisíc korun draž, jeho spotřeba se zároveň může zvýšit až o osm procent a zhruba o desetinu klesá výkon. "Cestující si však zvykli – pokud jedou dva spoje po sobě a jeden je klimatizovaný, rádi na něj počkají," dodává Hucl. Příliv chladného vzduchu však nemá jen své příznivce. Lékaři v létě zaznamenávají více angin a nachlazení způsobených právě přechody z chladu

do horka. "Dá se říct, že cesta v nevětraném dusném autobuse či vlaku je pro organismus méně škodlivá než prudké teplotní rozdíly," potvrzuje praktický lékař Václav Šmatlák.

Kde se cestující (ne)ochladí

S velkou pravděpodobností pojedete klimatizovaným autobusem na některé z dálkových linek, jako je Praha – Brno nebo Praha – Karlovy Vary. U cestování v okolí měst nebo na trasách dlouhých pár desítek kilometrů s klimatizací spíše nepočítejte.

V tramvajích a autobusech se při cestování po městech neochladíte. Tuzemské dopravní podniky nechtějí do klimatizace investovat, protože v zastávkách podle nich dochází k razantní výměně vzduchu a udržet ve vozidle chlad by bylo velmi energeticky náročné.

Ve vlaku je jistota klimatizace pouze při cestě pendolinem. Klimatizována je také padesátka příměstských souprav CityElefant a přes sto vagonů, které jsou nasazovány zejména do zahraničí.

Kolik vagonů má klimatizaci

Česko	335 z 3 180 (10,5 %)
Polsko	352 z 3 127 (11,3 %)*
Slovensko	258 z 1 208 (21,4 %)
Rakousko	1 483 z 1 844 (80,4 %)

* údaje pouze za dálkovou přepravu (PKP Intercity)

Pramen: ČD, ŽSS, ÖBB, PKP Intercity

24. 07. 2009 Nehoda vlaku si v Chorvatsku údajně vyžádala až šest mrtvých (Kaštela)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61831-nehoda-vlaku-si-v-chorvatsku-udajne-vyzadala-az-sest-mrtvych/>)

Kaštela (Chorvatsko) - Při dnešním vykolejení rychlíku u souměstí Kaštela nedaleko jihochorvatského Splitu zahynulo nejméně šest lidí. Podle chorvatské televize bylo dalších asi 20 lidí těžce zraněno, desítky dalších mají zranění lehká. Český konzul ve Splitu Pavel Bednář potvrdil, že žádní Češi ve vlaku necestovali. Počet obětí se podle různých zdrojů liší. Místní deník Jutarnji list informoval o třech mrtvých, server net.hr připustil až pět obětí nehody. Chorvatská televize uvedla šest mrtvých. Chorvatské dráhy Hrvatske željeznice zatím nehodu podle agentur neupřesnily.



Televize ale uvedla, že úsek trati v místě neštěstí byl před dvěma lety opravován, že vlaková souprava nedávno prošla technickou kontrolou a že dnešní vykolejení vlaku není v této části tratě zdaleka prvním případem. Loni tu rovněž vykolejil vlak a k podobnému případu zde došlo naposled před dvěma měsíci. Obě nehody se ale obešly bez obětí na životech.

Dnes měli přeživší podle všeho štěstí v neštěstí. Vlak totiž po vykolejení zabrzdil o skály podél trati. Nedaleko místa nehody je ovšem propast, kam kdyby vlak spadl, zřejmě by se počet mrtvých zvýšil. Rychlík, který směřoval ze Záhřebu do Splitu, vykolejil krátce po poledni asi 30 kilometrů od cílové stanice. Příčiny nehody nejsou zatím známy. Podle internetového vydání listu Slobodna Dalmacija uvedl jeden z cestujících, že vlak jel příliš rychle. Vykolejené vozidlo je dvouvozové dieselové pendolino (vlak s naklápěcí skříni), které mohou čeští cestující znát z Německa, kde jezdí například na příhraniční trati z Drážďan přes Hof do Norimberku.

Po trati mezi Splitem a Záhřebem jezdí také rychlík Jadran, který spojuje Split s Brnem a Prahou. Spoj, který má přijet do Prahy dnes večer, havárie neohrozila, další vlak ze Splitu do Prahy má vyjet ve 20:30 večer, projet po poničené jednokolejné trati pro něj ale může znamenat problém.

24. 07. 2009 Most, který před rokem spadl ve Studénce před vlak, se otevírá pro auta

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/most-ktery-pred-rokem-spadi-ve-studenec-pred-vlak-se-otevira-pro-auta-1j1-domaci.asp?c=A090724_153856_domaci_abr)

Most ve Studénce na Novojičínsku, který se loni v srpnu zřítíl na vlak, byl dnes po 13 měsících opět zprovozněn. První automobily přes něj projely krátce po sedmé hodině večerní. Jen několik metrů od nové mostní konstrukce je prosté pietní místo, kde lidé mohou uctít památku osmi obětí loňské

tragické nehody. "V souvislosti s otevřením mostu jsme nepřipravili žádnou oficiální akci. Nebylo by to vhodné s ohledem na oběti nehody," řekl mluvčí společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava Jindřich Vaněk. Stejná společnost původně most rekonstruovala. Stavba se ale loni 8. srpna zřítila a do trosek narazil projíždějící mezinárodní rychlík. Nehoda si vyžádala osm mrtvých.



Vaněk dodal, že ve čtvrtek byla na staveništi kolaudace. "Byla úspěšná a otevření mostu tak nic nebrání," uvedl mluvčí s tím, že nový most firma postavila za 26 milionů korun. "Jeho hodnota je vyšší. Podle dohody ale budeme kraji účtovat částku, za jakou jsme získali zakázku na rekonstrukci mostu," řekl. Dodal, že stavbu měla firma předat kraji do konce července.

Po tragické nehodě vedení kraje zvažovalo vyhlášení nového výběrového řízení. Nakonec se rozhodlo z časových důvodů zakázku ponechat původní firmě. ODS - Dopravní stavby Ostrava měla dílo podle tehdejší smlouvy dokončit do loňského 26. září. Od té doby jí běželo penále 65 tisíc korun za každý den prodlení. Nyní by kraji měla zaplatit asi 20 milionů korun.

Most se zřítil 8. srpna. Do jeho trosek ve vysoké rychlosti narazil mezinárodní rychlík Comenius. Na místě zemřelo šest lidí. Další dva podlehl zranění v nemocnici. Zranění utrpěly desítky dalších. V souvislosti s tragédií policie obvinila dva inženýry společnosti Bögl & Krýsl, která se na opravě podílela. Podle kriminalistů oba věděli o narušené statické síle mostu a nepřijali dostatečná opatření. Obvinění to odmítají. Podle policie se dá po prázdninách očekávat obvinění i dalších lidí.

24. 07. 2009 Útočníci házeli na vlak v České Třebové kameny, zranili dítě

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/utocnici-hazel-na-vlak-v-ceske-trebove-kameny-zranili-dite-p04-/krimi.asp?c=A090724_222440_krimi_anv)

Policie vyšetřuje útok na rychlík v České Třebové, při němž bylo zraněno dítě. "Při vjezdu do stanice krátce před 20. hodinou začal někdo házet na vlak kameny, zasáhl přitom dítě," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Radek Joklík. Policejní dispečer informaci o útoku kamením potvrdil, další podrobnosti ale kvůli probíhajícímu šetření sdělit nechtěl. Útočníci začali házet kameny na Expres 523 na trase Praha – Zlín. "Vlak už ze stanice odjel, má ale zpoždění 40 minut," dodal mluvčí ČD.

25. 07. 2009 Vykolejení vlaku ve Villachu zablokovalo část Rakouska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61904-vykolejeni-vlaku-ve-villachu-zablokovalo-cast-rakouska/>)

Vídeň – Černý víkend evropských železnic pokračuje vykolejením nákladního vlaku v rakouském Villachu. Na rozdíl od páteční nehody osobního vlaku v Chorvatsku se při nehodě nikdo nezranil, zablokovala ale Jižní dráhu (Südbahn) mezi Villachem a Föderlachem. Podle agentury APA uzavírka potrvá nejspíš celý den. Regionální spoje nahradily Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) autobusovou dopravou. Dálkové a nákladní vlaky jezdí odklonem.

V místě, kde u Villachu probíhají práce na trati, jeden ze čtrnácti cisternových vozů nákladního vlaku vypadl z kolejí a převrátil se. Následně vykolejily ještě další dva vagony. Převrácený vůz navíc poškodil zeď přílehlé skladištní haly. Hasičům se podařilo zabránit úniku nafty. Příčina nehody ale zatím expertům není jasná a od rána ji vyšetřují.

25. 07. 2009 Železniční dopravu stále komplikují následky bouře i poruchy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/61911-zeleznicni-dopravu-stale-komplikuji-nasledky-boure-i-poruchy/>)

Praha – Dva dny po prudkých bouřích, které zastavily dopravu zhruba na dvaceti železničních tratích včetně hlavních tahů z Prahy na Plzeň, Ústí nad Labem i Kolín, jezdí vlaky v některých místech stále s výrazným zpožděním. I v noci na dnešek nabíraly vlaky desítky minut zpoždění, všechny zasažené úseky totiž byly sice zprovozněny, ale železničáři stále pokračují v opravách. Cestování po železnici navíc komplikují poruchy. Dopoledne byla na dvě a půl hodiny ochromena trať Praha – Plzeň. Mezi Rokycany a Holoubkovem, kde je kvůli pracem na trati veden provoz pouze po jedné koleji, strhl rychlík trolej. Před třetí hodinou odpoledne zase zastavily spadlé stromy provoz mezi Lysou nad Labem a Starou Boleslaví.

Čtvrteční bouře způsobila největší problémy ve Středočeském kraji a na severu Čech. "Vlaky byly zpožděny až sedm hodin," řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Ve většině případů se navíc drahám nepodařilo zajistit náhradní autobusovou dopravu.

Trať Praha – Beroun – Plzeň zasáhla bouře na dvou místech. U Dobřichovic byly koleje zcela neprůjezdné, tam se ale podařilo zavést náhradní autobusovou dopravu. Další zpoždění nabíraly spoje mezi Zdicemi a Hořovicemi, kde byla neprůjezdná jedna ze dvou kolejí. Ačkoli se v pátek podařilo trať zprůjezdnat, byla večer doprava na několik hodin opět zastavena kvůli požáru lokomotivy na rychlíku u Dobřichovic.

V úseku mezi Lysou nad Labem a Starou Boleslaví, kde čtvrteční bouře rovněž zastavila provoz, spadly dnes po třetí hodině stromy a poničily trolej. Následně musel být v úseku přerušen provoz, vlaky se na trať zřejmě vrátí až kolem páté hodiny.

27. 07. 2009 Stavební povolení: Elektrizace trati Lysá nad Labem – Milovice

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090728vyhlaska.pdf>)

27. 07. 2009 Samolepky pomohou určit, na kterém železničním přejezdu se stala nehoda

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/samolepky-pomohou-urcit-na-kterem-zeleznickim-prejezdu-se-stala-nehoda-1ns-/krimi.asp?c=A090727_124210_krimi_cen)

Železniční přejezdy získaly "průkaz totožnosti". Na všech 8 296 křiženích, o které se stará Správa železniční dopravní cesty, je od minulého týdne vylepená samolepka, která přesně určí, o který přejezd se jedná. Při nehodě by se tak nemělo stát, že výpravčí pošle záchranáře jinam nebo zavře jinou trať.

Speciální samolepky najdou řidiči nebo svědci nehody na značkách u přejezdu. Správa železniční dopravní cesty jich nechala vyrobit 23 tisíc, zaplatila za ně půl milionu korun. Jsou zhotoveny tak, aby se po slepení zmačkaly, aby je nikdo nemohl nalepit na jiný přejezd. Hlavním cílem je usnadnit přesné určení místa v případě nehody. Po nahlášení údajů ze samolepky dispečer hned zjistí, které jednotky záchranářů mají k problematickému místu nejbližší, a vyšle je tam. "Jsou vymyšleny tak, aby postižený nebo svědek měl co nejnázší práci nahlásit místo nehody. Zavolá na linku 112 a ta k němu vyšle všechny složky integrovaného systému," představil novinku ředitel odboru traťového hospodářství SŽDC Radovan Kovařík.

Označit přejezdy mají za povinnost i majitelé soukromých tratí a vleček. Způsob označení ale záleží na jejich rozhodnutí. "Mají se řídit stejným pokynem Drážní inspekce jako my," doplnil Kovařík. Od loňského roku přejezdů ubylo. Třicet šest jich bylo zrušeno, především na účelových komunikacích. Rozhodla o tom komise složená ze zástupců policie i drážních inspektorů. Pět nových přejezdů naopak přibýlo, především na koridorech. "Policie by ráda před přejezdy umístila retardéry jako na přechodech, ale je to otázka peněz," uvedl šéf dopravní policie Leoš Tržil. Zabezpečení je financováno ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Každý rok z něj "ukápně" kolem sto padesáti milionů korun.

Na první přejezdy dohlížejí kamery

Letos podle policejních statistik přišlo při nehodách na přejezdech o život jedenáct lidí. Podle údajů Drážní inspekce dokonce patnáct. SŽDC si slibuje další zvýšení bezpečnosti také od kamerového systému, který je zatím nainstalován na třech přejezdech na Olomoucku. "Ověřovací kamerový systém má preventivní charakter, pomáhá nám dokazovat, že fungovala světelná signalizace, ale i některé dopravní přestupky," přiblížil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Kamery na přejezdech se osvědčily i v některých dalších evropských státech, například ve Velké Británii. "Nebráníme se budoucímu využití," uvedl ředitel dopravní policie Leoš Tržil.

27. 07. 2009 Končí opravy zatopené trati u Volyně (Volyně - Lčovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/62075-konci-opravy-zatopene-trati-u-volyne/>)

Volyně – Železniční trať z Volyně do Lčovic bude od víkendu opět v provozu. Na konci června po ní přestaly jezdit vlaky, protože ji poškodila povodeň. Po celý červenec probíhají opravy. Trať navíc dostala odvodnění, případná další povodeň by tedy neměla mít tak vážné následky jako ta červnová.

Při ní velká voda koleje místy podemlela, asi kilometrový úsek zcela překrylo bahno. Po zprovoznění trati si oddychnou obyvatelé okolních obcí. Místo vlaků totiž jezdí náhradní autobusy, které komplikují dopravu na silnicích. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Pavla Hally vyjde oprava trati na několik desítek milionů korun.

K cíli své práce se nyní blíží strojová čistička štěrkového lože, která odebírá hlínu a kamení ze zasypaných kolejí. Za hodinu zvládá vyčistit několik desítek metrů. Železničáři museli postupně očistit od bahna tři úseky, které dohromady měří zhruba kilometr. Vedle kolejí zároveň vznikají kanály, které mají odvádět vodu z okolí. "Bude docházet k průsaku do žlabů a tím pádem by se už nemělo nic podobného stát," věří Pavel Samuel ze Správy železniční dopravní cesty.

Opravou prošel také most u Kubovy Hutě, v červnu ho vážně poškodil rozvodněný potok. Trať v okolí mostu teď železničáři zpevnili osmimetrovou ocelovou stěnou. Vše zatím probíhá bez komplikací. Pokud se žádné neobjeví během týdne, vrátí se vlaky na trať vedenou v jízdním řádu pod číslem 198 v sobotu.

Po červnových povodních zůstává mimo provoz několik tratí na Moravě. Nejdříve v září se rozjedou vlaky v úsecích Žulová – Javorník ve Slezsku a Velká Kraš – Vidnava. Rovněž až po prázdninách by měla být zprovozněna druhá kolej na koridorové trati mezi Polomí a Suchdolem nad Odrou, kvůli jednokolejnému provozu tam nyní nabírají vlaky zpoždění. Nejistý je osud trati z Nového Jičína horního nádraží do Hostašovic, kterou povodeň postihla nejvážněji.

27. 07. 2009 Chorvatská policie zatýkala kvůli železniční nehodě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/62118-chorvatska-police-zatykala-kvuli-zeleznicni-nehode/>)

Záhřeb – Chorvatská policie vyslechla osm lidí, kteří měli co do činění s páteční nehodou vlaku u Splitu. Po výslechu pěti lidí v Zábřehu a tří ve Splitu zatkl policisté podle zpravodajského portálu javno.com čtyři lidi. Podle webu jde o zaměstnance chorvatských železnic. Chorvatská vláda vyhlásila na dnešek den smutku za šest mrtvých a 55 zraněných lidí. Vyšetřovatelé se o víkend zabývali možnostmi, že nehodu způsobilo špatné použití protipožárního a antikorozního nátěru kolejí. Tomu napovídá také událost, která se stala během záchranných prací, když na místě nehody diesellového pendolina vykolejila také záchranná drezina. Příčina nehody ale stále není jasná.

Chorvatská média spekulovala, že příčinou nehody mohly být vysoké teploty dosahující až 40 stupňů Celsia nebo kámen v kolejišti. Chorvatská televize také uvedla, že úsek trati v místě neštěstí byl před dvěma lety opravován a že páteční vykolejení vlaku nebylo v této části koridoru zdaleka prvním případem. Předchozí nehody se obešly bez lidských ztrát.

Ve splitské nemocnici dnes zůstalo 16 lidí, ale jejich životy nebyly podle listu Croatian Times v ohrožení. Při železničním neštěstí, které bylo nejhorší od vyhlášení nezávislosti Chorvatska v roce 1991, zahynul Španěl žijící ve Slovinsku, Francouz chorvatského původu a čtyři Chorvaté.

28. 07. 2009 Na trať z Dejvic do centra Prahy se v pátek vrátí vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-trat-z-dejvic-do-centra-prahy-se-v-patek-vrati-vlak-y-pfm-praha.asp?c=A090728_122404_praha_itu)

Na železniční trať mezi pražskými Dejvicemi a Masarykovým nádražím se po dvou a půl měsících vracejí vlaky. Ty zde přestaly jezdit v květnu kvůli výstavbě tunelového komplexu Blanka, provoz bude znovu obnoven o půlnoci ze čtvrtka na pátek. Oddechnou si zejména cestující, kteří jezdí do metropole za prací či zábavou z Kladenska. Nyní je totiž železničáři vysazují na provizorní zastávce Praha-Gymnasijní a do centra musí pokračovat tramvají nebo metrem. Uleví se tak i obyvatelům Dejvic a okolních čtvrtí - ti nyní musí ve vozech hromadné dopravy strpět časté tlačence.

Přes šest kilometrů dlouhá trať se díky výluce dočkala ozdravné kúry včetně nádraží. "V nádražní budově Dejvice jsou úplně nová hala, pokladny, komerční prostory. Nová je střecha i fasáda," popisoval Radek Joklík z Českých drah. "Vyměnili jsme přes tři sta pražců," připojil se i Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty. Část kolejí byla dokonce přeložena. "O jeden a půl metru jsme posunuli trať v blízkosti Bubenečské ulice. Jinak bychom se tam nevešli," upřesňuje František Polák z firmy Metrostav, která tunel staví. Dělníci využívali kolejiště k výstavbě nového mostu přes trať v sousedství starého Prašného mostu. Ten je totiž zchátralý, příliš úzký a musí být zbourán. Stane se tak na podzim. "Vlaky tudy opět nepojedou," varoval Pražany Polák.

28. 07. 2009 Autovlak Jadran končí už v Záhřebu, konec výluky není znám

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/62201-autovlak-jadran-konci-uz-v-zahrebu-konec-vyluky-neni-znam/>)

Praha – Autovlak Jadran, který má jezdit denně z Prahy do chorvatského letoviska Split, končí od pátku svoji cestu již v Záhřebu. Zbylých 300 kilometrů, které vlak překonává během noci, musí cestující použít náhradní dopravu. Po páteční nehodě u Splitu, která zablokovala místní jednokolejnou trať, je nutné cestovat náhradním vlakem a autobusem. Lidé, kteří vezou vlakem Jadran i svůj automobil, musí ze Záhřebu do Splitu pokračovat po vlastní ose. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka mají cestující, kteří vystoupí již v Záhřebu, nárok na vrácení části jízdného, požádat o peníze mají přímo České dráhy.

Cestující, kteří si na dlouhou cestu připlatí za lehátko či lůžko, teď rychlíkem Jadran vůbec nepojedou přes noc – z Prahy vlak odjíždí v 9:18, do Záhřebu přijíždí ve 21:23 (opačným směrem jede od 6:40 do 18:40). Dále směrem na Split je možné pokračovat výhradně ve voze pro sezení, z vlaku je ale nutné ve stanici Perkovič přestoupit na náhradní autobus. To vše se děje uprostřed noci, vlak Jadran totiž má do Splitu přijíždět brzy ráno.

Za komplikacemi je výluka na trati nedaleko Splitu, kde při neštěstí zahynulo šest lidí a 55 dalších bylo zraněno. "Jsme závislí na chorvatské straně a nejsme schopni zákazníkům sdělit, kdy přesně výluka skončí," uvedl Joklík. Zároveň si postěžoval na špatnou komunikaci s chorvatskými železničáři.

Autovlak z Prahy do Splitu dráhy provozovaly od roku 2003 jako zvláštní spoj s týdenní frekvencí. V roce 2006 tento spoj zrušily a v nové podobě jej znovu zavedly v roce 2007, tentokrát jako pravidelný rychlík, který jezdí denně. Loni vlak přepravil 956 automobilů a motocyklů, předloni o sto méně. V návrzích jízdních řádů pro příští rok, které zveřejnily krajské úřady, rychlík Jadran již nefiguruje.

Za převoz auta jedním směrem zaplatí dovolenkáři letos 1 537 Kč, nejlevnější tarif pro dospělé osobu je 3 436 korun.

29. 07. 2009 Lidé budou mít doma klid, i když ho nechtějí (Zábřeh na Moravě)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/62302-lide-budou-mit-doma-klid-i-kdyz-ho-nechteji/>)

Zábřeh (Šumpersko) – Lidé žijící v Zábřehu na Moravě v ulici U Dráhy, budou mít za okny protihlukovou stěnu, ačkoli o ni nestojí. Ministerstvo dopravy rozhodlo, že stavba související s elektrizací trati Zábřeh – Šumperk, vznikne i proti vůli lidí žijících nedaleko kolejí. Jako první o tom informoval Šumperský a jesenický deník. Zábřežané se pokoušeli odvrátit stavbu peticí a odvoláním proti stavebnímu povolení, podpořilo je také vedení města. Ministerstvo odvolání zamítlo s tím, že bylo možné uplatnit námítky už v územním řízení v roce 2006.

"Hrozíme se toho, jak bude naše ulice vypadat. Téměř dva roky jsme žili nadějí, že se nám stavbu podaří odvrátit. Prý jsme se měli starat dřív. Ale běžný občan přece nesleduje týden co týden úřední desku," řekla deníku organizátorka petice Radomíra Horáková.

Nepřítomnost protihlukové stěny přitom úřadům nevadila velmi dlouho, dráha ze Zábřebu do Šumperku vznikla již v roce 1871. Podle nespokojených obyvatel může stavba hluk v ulici navíc spíše zvýšit – bojí se, že se od ní bude odrážet například bzučení sekaček.

30. 07. 2009 Škoda uspěla na slovenském trhu (109E, soupravy Push/Pull+263)

Zdroj: Škoda Holding a. s. (<http://www.skoda.cz/holding/novinky/skoda-uspela-na-slovenskem-trhu-aid3100.html>)

Kontrakt na dodávku deseti příměstských patrových jednotek PUSH/PULL a na úpravu lokomotiv řady 263 uzavřeli poslední červnový den představitelé společností ŠKODA VAGONKA a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. Současně s podpisem souprav Push/Pull byl představiteli společností Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a ŠKODA TRANSPORTATION a. s. podepsán kontrakt na dodávku dvou elektrických lokomotiv.



Kontrakt na dodávku deseti příměstských patrových jednotek PUSH/PULL a na úpravu lokomotiv řady 263 uzavřeli poslední červnový den představitelé společností ŠKODA VAGONKA a. s. a Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. Současně s podpisem souprav Push/Pull byl představiteli společností Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. a ŠKODA TRANSPORTATION a. s. podepsán kontrakt

na dodávku dvou elektrických lokomotiv. Konstrukce lokomotivy vychází z koncepce typu ŠKODA 109E, který již plzeňská firma dodává společnosti České dráhy. Oproti lokomotivám 109E dodávaným Českým drahám budou mít některé úpravy, například odlišnou maximální rychlost; ta dosáhne 160 kilometrů za hodinu. První vozy dodá ŠKODA TRANSPORTATION 30 měsíců od podpisu smlouvy. "Oba kontrakty jsou důkazem, že Škodovka je plně konkurenceschopná na zahraničních trzích," uvedl generální ředitel ŠKODA TRANSPORTATION Tomáš Krsek. Hodnota obou kontraktů dosahuje celkem přibližně 2,1 mld. Kč.

Soupravy Push/Pull

Soupravy typu Push-Pull jsou soupravy tažené nebo tlačené lokomotivou na jedné straně soupravy, zatímco na druhé straně je umístěn řídicí vůz. V praxi to znamená, že při příjezdu do konečné stanice u souprav tohoto typu nemusí být lokomotiva přepřahána na opačný konec soupravy (tedy na „druhé čelo vlaku“). Strojvedoucí pouze přejde na stanoviště v řídicím voze a lokomotiva zůstává na původním místě. Při zpáteční cestě je tedy na konci vlaku a soupravu tlačí. Toto řešení přináší úsporu technologických časů, energie a používání objízdne koleje, které by byly nutné pro manipulaci s lokomotivou.

Souprava lokomotivního vlaku typu Push/Pull (tlačené/tažené) je třívozová se dvěma vloženými [PVV] a jedním řídicím [PRV] vozem, a to ve spojení [lokomotiva+PVV+PVV+PRV]. Soupravu vede upravená lokomotiva řady 263 ZSSK. Konstrukce vozů vychází z koncepce vozidel elektrických jednotek 671 ZSSK a splňuje všechny technické standardy i uživatelské požadavky zákazníka. Vozidla disponují přehledným informačním systémem. Vnitřní kamerový okruh umožňuje strojvedoucímu přehled o dění ve vlaku a přispívá i k vyšší bezpečnosti cestujících. Vozidla jsou vybavena uzavřeným systémem WC. Příjemný, plně klimatizovaný interiér umožňuje přepravu handicapovaných cestujících na invalidních vozíčkách. Na rozdíl od vozů souprav 671 jsou vozy soupravy Push/Pull vybaveny centrálním zdrojem energie. Na čelech jsou opatřeny klasickou šroubovkou a nárazníky.

Technické parametry

- Délka třívozové soupravy tažené lokomotivou řady 263 ZSSK	96 000 mm
- Maximální konstrukční rychlost vozů	160 km/hod
- Počet sedadel v třívozové soupravě	362
- Počet míst na stání	352
- Celková obsaditelnost třívozové soupravy Push/Pull	714 cestujících

Výroba souprav bude zahájena v první polovině roku 2010, zkoušky na podzim téhož roku. Do provozu s cestujícími budou vlaky nasazovány od března 2011. Kompletní dodávka bude ukončena na počátku 2013.

Kromě řady zahraničních a tuzemských subdodavatelů bude ŠKODA VAGONKA při realizaci zakázky spolupracovat i se ŽOS Zvolen, kde se budou upravovat stávající lokomotivy řady 263 (úprava řídicího systému lokomotivy pro komunikaci s řídicím vozem) a vyrábět běžné podvozky pro oba „slovenské“ projekty (projekt EJ 671 a projekt Push/Pull).

Soupravy budou jezdit na tratích ŽSR v okolí Bratislavy a na navazujících tratích „Bratislava – Nové Mesto nad Váhom“, „Bratislava – Kúty“ a „Bratislava – Nové Zámky“.

30. 07. 2009 České dráhy dnes otvírají nové ČD centrum ve stanici Mariánské Lázně

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-3063/>)

Nové ČD centrum je ode dnešní dvanácté hodiny k dispozici cestujícím v Mariánských Lázních. Zákazníci Českých drah v něm najdou na jednom místě veškeré služby, které potřebují k odbavení pro cestu vlakem. Otevření ČD centra a zcela nového zařízení je výsledkem pokračující revitalizace stanice, prováděné společností Grandi Stazioni Česká republika. Slavnostního otevření prvních prostor rekonstruovaného nádraží se zúčastnila ředitelka Odboru provozu osobní dopavy ČD Luďka Hnulíková, ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD v Karlových Varech Vladimír Omelka, představitelé Karlovarského kraje, zástupci firmy Metrostav a představitelé města Mariánské Lázně.

„Nové ČD centrum je první tohoto typu v Karlovarském kraji. Jsme rádi, že je otevřené právě v této krásné historické budově. Přejeme si, aby cestující ocenili bezbariérový vstup i moderní způsob odbavení,“ uvedla Luďka Hnulíková, ředitelka Odboru provozu osobní dopavy ČD a dodala: „V ČD centru naleznou cestující přepážku komplexního odbavení, kde mohou koupit mezinárodní

jízdenky, místenky, rezervační doklady pro lůžkové a lehátkové vozy, dále přepážku základního odbavení pro veškeré vnitrostátní jízdenky a servisní přepážku se službami nad rámec dopravních informací.“

„Mariánskolázeňská secesní budova železniční stanice bezesporu patří mezi architektonicky nejkrásnější nádražní objekty v České republice a jistě si právem revitalizaci tohoto typu zaslouží. Vždyť v minulosti tímto nádražím procházely a byly zde vítány nejmocnější osobnosti tehdejšího světa. Přímou na tomto nádraží se například setkal anglický král Edward VII., který v Mariánských Lázních pobýval celkem devětkrát a vždy přijel vlakem, s rakouským císařem Františkem Josefem I.“ řekl Vladimír Omelka, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Karlových Varech.

„V rekonstruované budově železniční stanice poskytneme cestujícím zcela moderní standard, ať již se jedná o služby spojené s cestováním či možností drobného nákupu. Jsme rádi, že dokončením rekonstrukce v letošním roce vrátíme občanům a návštěvníkům Mariánských Lázní důstojnou vstupní bránu do jejich krásného města,“ řekl Martin Hamšík, tiskový mluvčí Grandi Stazioni.

Hlavním architektem revitalizace secesní budovy z přelomu 19. a 20. století je architekt Patrik Kotas. Rekonstrukce začala v lednu 2008 a po celou dobu se uskutečňuje za plného provozu železniční stanice. Zároveň až k Mariánským Lázním postoupila výstavba III. železničního koridoru, takže cestující přijíždějící od Plzně přestupují ve Stříbře na náhradní autobusovou dopravu a do Mariánských Lázní a samozřejmě i v opačném směru cestují autobusy. Revitalizace železniční stanice, nová nástupiště i výstavba železničního svršku skončí v závěru letošního roku.

Stavební část modernizace a rekonstrukce budovy nádraží ČD v Mariánských Lázních řídí Oblastní zastoupení divize 9 pro Karlovarský kraj akciové společnosti Metrostav. Jak říká ředitel této divize Petr Záborský, náročnost stavby byla dána především tím, že práce probíhaly za normálního železničního provozu. Na stavbě pracovalo průběžně až sto odborníků nejrůznějších profesí, kteří měli za úkol naplnit záměr architekta – co nejvíce přiblížit vzhled nádraží tomu, jak vypadalo v roce 1902, kdy byla dokončena velkoryse navržená secesní přístavba s odjezdovou halou. Rekonstrukce bude kompletně dodělána na podzim letošního roku, kdy dostane celý objekt slušivou fasádu a novou tvář dostane i celá příjezdová hala.

30. 07. 2009 České dráhy utrácí stamiliony za pochybnou reklamu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/62418-ceske-drahy-utraci-stamiliony-za-pochybnou-reklamu/>)

Praha - Nejasnosti panují kolem marketingových výdajů Českých drah. Prodělečný státní podnik loni utratil za reklamu skoro půl miliardy korun. Bývalý předseda dozorčí rady ČD Zdeněk Žák říká, že za celou skupinu jde dokonce asi o 800 milionů. Řada zakázek je přitom značně neprůhledná. Podivné jsou podle Lidových novin především zakázky pro firmy napojené na kontroverzního podnikatele Michala Voráčka. K nim směřovala celá třetina loňského reklamního balíku ČD. Dozorčí rada má k dispozici podrobnou zprávu o marketingu podniku, ale kvůli obchodnímu tajemství ji nechce zveřejnit.

"Ta zpráva vyzněla pro ČD velmi nelichotivě. Nejenže tam je patrný enormní růst nákladů na reklamu, ale ČD nebyly schopny ani prokázat, jak efektivně ty peníze využily," upozorňuje Žák, který studii podle vlastních slov nemá, ale velmi dobře ji zná. Žáka z dozorčí rady odvolal tehdejší ministr dopravy Petr Bendl, údajně pro ztrátu důvěry. Radek Joklík, mluvčí Českých drah: "Na nás se vztahuje obchodní zákoník úplně stejně jako na jakoukoli jinou společnost, tudíž my musíme toto tajemství zdržovat."

Náměstek Generálního ředitele ČD pro marketing a komunikaci Miroslav Šebeňa v rozhovoru pro Ekonomiku ČT24 částku 800 miliard za celkové náklady na marketing nevyloučil. Přislíbil, že bude spolu s dalšími lidmi z marketingových oddělení dceřiných firem pracovat na tom, aby v budoucnu v marketingu Českých drah fungoval centralizovaný a transparentní systém.

U Voráčkova vydavatelství Grand Princ koupily České dráhy nejrůznější reklamu celkem za 130 milionů korun. "Ta částka je absolutně neadekvátní. Je velmi těžké ubránit se podezření, že se jedná o jeden velký penězovod, který má tahat peníze ze státní firmy na velmi pochybné účely," prohlásil Zdeněk Žák.

Za peníze od státních drah pořídil Grand Princ například 13,5 milionu informačních speciálů s nejistým dopadem. Miliony korun utratil státní podnik také za reklamní plochu v časopisech Voráčkova vydavatelství, a to bez ohledu na jejich zaměření. Inzerce ČD se tak objevila v magazínech jako Grand Developer, Grand Reality, Grand Auto, ale i Grand Zdraví a krása.

Voráček a ČD - dlouholetí partneři

Nadstandardní vztahy s Voráčkem udržuje vedení ČD už delší dobu. Před dvěma lety získal za zvláštních okolností poloviční podíl v jejich firmě Railreklam. Zaplatil za něj pouhých 15 milionů korun, přestože jeho tržní cena byla odhadována až na 100 milionů. Zakázky pro Voráčka pocházejí už z let 2004 a 2005, kdy se ve funkci šéfa drah vystřídali Petr Kousal a Josef Bazala. Na ně v minulém roce ve funkci navázal současný ředitel Petr Žaluda. Ten se podle Lidových novin snaží spolupráci s Grand Princ omezit. Už letos mu České dráhy srazí objem zakázek na polovinu a další vazby chtějí zpřetrhat s tím, jak budou postupně končit dříve uzavřené smlouvy. "Meziročně se objem spolupráce s Grand Princ sníží o 45 procent, tedy na 75 milionů korun. V příštím roce budeme v redukci těchto aktivit pokračovat," tvrdí mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dráhy obecně připouštějí, že náklady na marketing je zapotřebí snížit. Letos podle Šebeni zrušily smlouvy za 107 milionů korun a úspora za dva roky má podle něj dosáhnout 200 milionů.

31. 07. 2009 Policie vystavila účet na 167 milionů za tragédii ve Studénce

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/policie-vystavila-ucet-na-167-milionu-za-tragedii-ve-studence-pqq-/krimi.asp?c=A090731_072133_krimi_cen)

Téměř rok od střetu rychlíku se zříceným mostem ve Studénce na Novojičínsku zveřejnila policie informace o průběhu vyšetřování. Stavba se sesunula loni 8. srpna a do trosek narazil projíždějící mezinárodní rychlík. Nehoda si vyžádala osm mrtvých, škodu policie spočítala na 167 milionů.

Nehodu stále vyšetřuje speciální tým Comenius. Ten od jednotlivých poškozených zjistil následující škody. České dráhy za poškozený vlak účtují 120 milionů, Správa železniční a dopravní cesty 10,5 milionu, společnost ČD Cargo 6,5 milionu, Traťová strojírenská společnost 6 milionů, ODS dopravní stavby Ostrava 12,5 milionu a Moravskoslezský kraj přes třináct milionů korun.

Do současnosti policisté za tragédii obvinili dva inženýry dodavatelské firmy Bögl a Krýsl. "V těchto dnech kriminalisté zkoumají trestní odpovědnost dalších osob a je předpoklad, že v řádu několika týdnů bude v této věci rozhodnuto," uvedla mluvčí vyšetřovacího týmu Miroslava Michálková Šálková.

Policie už má k dispozici všechny znalecké posudky, jak z oboru bezpečnosti práce a stavebnictví, tak například z oboru zdravotnictví. "Poslední znalecký posudek z oboru bezpečnosti práce obdržel vyšetřovací tým 22.července," řekla mluvčí vyšetřovatelů.

31. 07. 2009 Nové jízdenky eTiket VÍZA

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=83000>)

Žadatelé o kanadská víza, kteří musí kvůli jejich vyřízení cestovat na zastupitelský úřad ve Vídni, budou moci od 6. 8. 2009 využít nové nabídky levnější zpáteční jízdenky ČD eTiket VÍZA. České dráhy po dohodě s Velvyslanectvím Kanady v České republice a s rakouským partnerem ÖBB začnou od pondělí 3. srpna 2009 prodávat speciální jednodenní zpáteční jízdenku Praha – Vídeň – Praha pendolinem za kompletní cenu 35 EUR na www.eshop.cd.cz. Pro víza do Vídně a zpět tak bude možné poprvé cestovat ve čtvrtek 6. srpna 2009. Tato nabídka je určena výhradně pro žadatele o kanadská víza a její využití je podmíněno potvrzením ze strany kanadského velvyslanectví ve Vídni.

Zareagovali jsme na náhlou potřebu mnoha občanů České republiky cestovat za účelem vyřízení kanadských víz z Prahy do Vídně a připravili jsme ve spolupráci s našim rakouským partnerem speciální nabídku. Ta žadatelům o víza cestu do Vídně výrazně zvýhodní a umožní jim pořídit si zpáteční jízdenku na jednodenní cestu pendolinem za přibližně 900 Kč. Jízdenky je možné koupit zatím v období od 3. 8. do 31. 8. na každý všední den. Cestující nastoupí ráno na vlak pendolino SC16 Antonín Dvořák s odjezdem z Prahy hl. n. v 5:57 (z Pardubic hl. n. v 6:59) a s příjezdem do Vídně v 10:02. Zpátky pak vyrazí stejný den vlakem SC15, který odjíždí ze stanice Wien Südbahnhof v 15:58 hodin a do Prahy přijíždí ve 20:01 (příjezd do Pardubic hl. n. v 18:58).

Na každý den bude k dispozici 20 zpátečních jízdenek eTiket VÍZA; tyto jízdenky v sobě zahrnují také povinnou rezervaci pro přepravu vlakem SuperCity. Prodej jízdenek bude probíhat výhradně na eShopu ČD nebo přes službu TeleTiket na telefonní lince kontaktního centra Českých drah 840 112 113. Nástup s jízdenkou eTiket VÍZA bude možný také ve stanici Pardubice hlavní nádraží. Nabídka je určena výhradně pro žadatele o kanadská víza; bez potvrzení kanadským velvyslanectvím ve Vídni jízdenka není platná. Cestující musí během vyřizování víz na kanadském velvyslanectví ve Vídni požádat o potvrzení jízdenky razítkem velvyslanectví s datem shodujícím se s datem jízdy vytištěným na jízdence. Žadatelé o vízum požádají o razítko na jízdenku ČD u recepční

velvyslanectví, která od nich dopoledne převezme žádost o vízum. Cestujícím současně doporučujeme, aby si nechali potvrdit jízdenku již při podávání žádosti dopoledne, aby vízové oddělení vědělo, že tito žadatelé musí stihnout vlak s odjezdem v 15:58. Razítko kanadského velvyslanectví na jízdence bude vedle standardních náležitostí ověřováno palubním personálem při zpáteční cestě – bez razítka nemůže být jízdenka uznána jako platná.

Podmínky pro jízdenky eTiket VÍZA

- Jízdenku je možné zakoupit pouze jako jednodenní zpáteční
 - Jízdenky jsou prodávány pouze na pracovní dny – a to v období od 3. 8. do 31. 8. 2009
 - Cena zpáteční jízdenky zahrnuje rezervaci pro cestu tam i zpět
 - Prodej zpátečních jízdenek probíhá v předprodeji nejpozději 3 dny před uskutečněním cesty nebo do vyprodání kontingentu 20 míst na den
 - Jízdenky platí pouze ve vybraných spojiích SC15 / SC16
 - Jízdenky je možné zakoupit výhradně v elektronickém obchodě ČD eShop na adrese www.eshop.cd.cz; nebo přes službu TeleTiket na lince 840 112 113
 - Jízdenky platí jen ve 2. třídě
 - Během jedné transakce je možné zakoupit maximálně 5 ks jízdenek
 - Podmínkou využití jízdenky eTiket VÍZA je opatření této jízdenky razítkem kanadského velvyslanectví ve Vídni – a to na každé z předložených jízdenek. Razítko bude ověřováno personálem při cestě zpět
 - Pro reklamace a návratky platí zvláštní podmínky, v platnosti jsou také podmínky pro mezinárodní elektronické jízdenky eTiket (viz www.eshop.cd.cz)
-