

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – březen 2008

OBSAH

01. 03. 2008	VLIVEM NEPŘÍZNIVÉHO POČASÍ JSOU NESJÍZDNÉ NĚKTERÉ TRATĚ V ČR A PŘÍHRANIČÍ.....	3
02. 03. 2008	KALAMITA NA ŽELEZNICI: SEZNAM TRATÍ, KDE SE NEJEZDILO	4
02. 03. 2008	DRÁHY ZPROVOZNILY VŠECHNY TRATĚ UZAVŘENÉ KVŮLI VĚTRU	5
03. 03. 2008	V PŇOVANECH VYKOLEJIL VLAK, KTERÝ MĚL POKLÁDAT KOLEJE	6
03. 03. 2008	VÍKENDOVÝ VÍTR ZPŮSOBIL NA DRÁZE ŘÁDOVĚ NIŽŠÍ ŠKODY NEŽ KYRILL ..	6
03. 03. 2008	ZISKY SPOLEČNOSTI ČD CARGO PŘED JEJÍ PRIVATIZACÍ PŘEKVAPIVĚ KLESAJÍ	6
04. 03. 2008	OD PÁTKU 7. BŘEZNA ZAČNE NEPŘETRŽITÁ VÝLUKA KOZOLUPY – STŘÍBRO.	7
04. 03. 2008	ŠKODY ZPŮSOBENÉ VÍKENDOVOU VICHŘICÍ ODHADUJÍ ČESKÉ DRÁHY NA DESÍTKY MILIONŮ	8
04. 03. 2008	KVŮLI NÁDRAŽÍ V BRNĚ ZMIZELO 500 STROMŮ, JE TO U SOUDU	9
05. 03. 2008	VYKOLEJENÝ VLAK SE SOLÍ ZASTAVIL TRAŤ U STARÉ BOLESLAVI (DŘÍSY)..	9
06. 03. 2008	MEZI BRANÍKEM A KRČÍ V BŘEZNU A DUBNU NEPOJEDOU VLAKY	10
06. 03. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	10
06. 03. 2008	MEZINÁRODNÍ RYCHLÍKY V NDR VYŠLY V KNIŽNÍ PODOBĚ	11
06. 03. 2008	NOVÁ HALA PRO „SLOVÁCKÉ PENDOLINO“ (VESELÍ NAD MORAVOU).....	12
06. 03. 2008	BRNĚNSKÁ ŘADA 242 V SRDCI SLOVENSKA	13
06. 03. 2008	STARTUJE MODERNIZACE NÁDRAŽÍ V SOKOLOVĚ.....	13
06. 03. 2008	ŽELEZNIČÁŘŮM UJEL VLAK, ZPŮSOBIL MILIONOVOU ŠKODU (ŘÍKONÍN)	14
07. 03. 2008	VLAKY DO NĚMECKA BUDOU V PŘÍPADĚ STÁVKY KONČIT V DRÁŽDANECH (OD 10. BŘEZNA 2008)	15
08. 03. 2008	TŘI DESÍTKY ZRANĚNÝCH PŘI ŽELEZNIČNÍ NEHODĚ V ŘECKU	15
09. 03. 2008	DRÁHY HLEDAJÍ NEJPRODĚLEČNĚJŠÍ VLAKY. BUDOU CHTÍT VÍC PENĚZ	15
09. 03. 2008	NĚMEČTÍ STROJVŮDCCI ODVOLALI STÁVKU, VLAKY PŘESTO POJEDOU JINAK	16
10. 03. 2008	VÝPADEK PROUDU V PRAZE ZPOZDIL RYCHLÍKY NA PARDUBICE (PRAHA-MALEŠICE).....	16
10. 03. 2008	DVA ŠKOLÁCI SE POKUSILI VYKOLEJIT VLAK.....	17
11. 03. 2008	ŠKODA HOLDING A.S. SE STALA MAJITELEM STOPROCENTNÍHO PODÍLU SPOLEČNOSTI PARS NOVA A.S.....	17
11. 03. 2008	KINEMATOVLAK ČD 2008.....	18
11. 03. 2008	MEZI PEKINGEM A LHASOU BUDE JEZDIT NEJLUXUSNĚJŠÍ VLAK NA SVĚTĚ ..	18
12. 03. 2008	SOLNICE ZASTÁVKA	18
12. 03. 2008	JAK TO BUDE S TRATÍ V ÚDOLÍ RÝNA? (REKONSTRUKCE TRATI MEZI KARLSRUHE, OFFENBURGEM A BASILEJÍ).....	19
12. 03. 2008	ŠVÝCARSKO: RYCHLOST 200 KM/H (ROTHRIST - MATTSTETTEN)	19
12. 03. 2008	NOČNÍ SVĚTELNÁ SHOW LÉČÍ KOLEJE (BROUŠENÍ KOLEJNIC).....	19
13. 03. 2008	LETÍCÍ TRAMPOLÍNA ZASTAVILA V NĚMECKU MEZINÁRODNÍ RYCHLÍK	20

13. 03. 2008	NA TRATI OLOMOUC – ZÁBŘEH NA MORAVĚ ZAČÍNÁ DLOUHODOBÁ VÝLUKA, OMEZENÍ POTRVAJÍ DO 12. KVĚTNA	20
14. 03. 2008	AMBICIÓZNÍ PROJEKT VÍDEŇ HL.N. SE OCITL NA SLEPÉ KOLEJI.....	22
14. 03. 2008	ZA FITTIPALDIHO V PENDOLINU PADLA POKUTA, PŘÍPAD ŘEŠÍ I POLICIE....	22
14. 03. 2008	RADIM JANČURA: LUXUS PŘECE NENÍ DRAHÝ.....	23
17. 03. 2008	ZA TRAGICKOU SRÁŽKU VLAKŮ V ČERČANECH DOSTALI ŽELEZNIČÁŘI PODMÍNKU.....	24
18. 03. 2008	DRÁHY CHYSTAJÍ TENDR NA DODÁVKU ŘÍDÍCÍCH VOZŮ PRO RYCHLÍKY	24
19. 03. 2008	SNĚMOVNA SE VYSLOVILA PRO KONEC MONOPOLU ČESKÝCH DRAH.....	25
19. 03. 2008	ČESKÉ DRÁHY POSÍLÍ PŘED VELIKONOCI DÁLKOVÉ SPOJE O NĚKOLIK DESÍTEK VOZŮ	26
19. 03. 2008	ČESKÉ DRÁHY O SVÝCH SLEVÁCH MLCÍ. JSOU PŘITOM OBROVSKÉ.....	26
20. 03. 2008	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: MODERNIZACE ŽST. KROMĚŘÍŽ.....	27
21. 03. 2008	STRATEGIE PODPORY LOGISTIKY – ŠANCE PRO NAŠI ŽELEZNICI.....	27
21. 03. 2008	MODERNIZACE ŽELEZNICE V ČERNÉ HOŘE.....	29
21. 03. 2008	VE VLACÍCH THALYS BUDE INTERNET	30
21. 03. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	31
21. 03. 2008	ŽELEZNICE POTŘEBUJE DŮVĚRU INVESTORŮ (INTERNATIONAL RAIL FREIGHT CONFERENCE, 5. – 7. BŘEZNA 2008)	32
21. 03. 2008	NOVÁ LÁVKA PŘES TRATĚ V KOLÍNĚ	34
21. 03. 2008	BUDOVU BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ I OKOLÍ ČEKÁ ZÁSADNÍ PROMĚNA	34
25. 03. 2008	UŽ TENTO VÍKEND VYJEDE OPĚT CYKLOVLAK NA OKOŘ (PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ - SLANÝ).....	35
26. 03. 2008	PĚT VLAKŮ BUDE NA OLYMPIÁDĚ V PEKINGU VOZIT CESTUJÍCÍ RYCHLOSTÍ 300 KM/H (VELARO CN)	36
26. 03. 2008	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ Z ČESKÉ LÍPY DO BAKOVA NAD JIZEROU JE ŘÍZENÁ JEDINÝM DISPEČEREM	37
27. 03. 2008	STOIBEROVO ESO NEVYJEDE. PROJEKT TRANSPERID PADL (MNICHOV)	37
28. 03. 2008	O VÍKENDU SE MĚNÍ ČAS, ZMĚNA SE DOTKNE DVACETI NOČNÍCH VLAKŮ (29./30. BŘEZNA 2008).....	38
28. 03. 2008	O TOMTO VÍKENDU ZAČNOU JEZDIT POSILOVÉ SEZÓNŇNÍ VLAKY NA TRATI PRAHA – BEROUN	39
28. 03. 2008	NEJDELŠÍ ŽELEZNIČNÍ TUNEL SVĚTA MOŽNÁ SPOJÍ FINSKO A ESTONSKO .	39

01. 03. 2008 Vlivem nepříznivého počasí jsou nesjízdné některé tratě v ČR a příhraničí...

Zdroj: České dráhy, a . s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=53542>)

Aktuálně uzavřené tratě a úseky:

- 5:10 Uzavřena trať Rybník - Lipno nad Vltavou
- 6:50 Uzavřena trať Svojsín - Bor
- 8:40 Německé dráhy uzavřely trať Děčín - Dresden, předpoklad obnovení kolem 14 hod.
- 8:55 Uzavřena trať Karlovy Vary - Potůčky v úseku Pernink - Nové Hamry
- 9:05 Uzavřena trať Bečov nad Teplou - Marináské Lázně v úseku Bečov nad Teplou - Poutnov
- 9:10 Uzavřena trať Ústí nad Labem - Bílina v úseku Světec - Ohníč
- 9:10 Uzavřena trať Bečov nad Teplou - Rakovník v úseku Bečov nad Teplou - Otročin
- 9:15 Uzavřena trať Chomutov - Vejprty v úseku Kovářská - Vejprty
- 9:40 Uzavřena trať Praha - Mladá Boleslav v úseku Měšice - Čakovice
- 9:25 Uzavřena trať Plzeň - Cheb v úseku Plzeň - Planá u Mariánských Lázní
- 9:30 Uzavřena trať Tábor - Bechyně
- 9:43 Uzavřena trať Praha - Mladá Boleslav v úseku Neratovice - Všetaty
- 9:45 Uzavřena trať Praha - Ústí nad Labem v úseku Lovosice - Bohušovice nad Ohří
- 9:50 Uzavřena trať Liberec - Jaroměř v úseku Košťálov - Semily
- 9:55 Uzavřena trať Trutnov - Chlumeck nad Cidlinou v úseku Stará Paka - Roztoky u Jilemnice
- 10:00 Uzavřena trať Kolečovice - Krupá
- 10:02 Uzavřena trať Praha - Mladá Boleslav v úseku Měchenice - Čísovice
- 10:05 Uzavřena trať Plzeň - Žatec v úseku Třemošná u Plzně - Plzeň
- 10:06 Uzavřena trať Liberec - Černousy v úseku Mníšek u Liberce - Raspenava
- 10:05 Uzavřena trať Praha - České Budějovice v úseku Tábor - Chotoviny
- 10:20 Uzavřena trať Veselí nad Lužnicí - Jihlava v úseku Veselí nad Lužnicí - Doňov
- 11:00 Uzavřena trať Praha - České Budějovice v úseku Votice - Ješetice
- 11:10 Uzavřena trať Tábor - Horní Cerekev v úseku Tábor - Chýnov
- 11:11 Uzavřena trať Tábor - Písek v úseku Tábor - Balkova Lhota

Seznam tratí je orientační, v průběhu času se uzavřené úseky mohou velmi rychle měnit.

18:35

V ranních a dopoledních hodinách se prohnala větrná smršť přes Českou republiku a zastavila provoz na řadě železničních tratích. Na tratě a na trolejové vedení popadaly stromy, v terénu jsou desítky hasičů i zaměstnanců Českých drah ze Správy dopravní cesty a postupně se všichni snaží co nejrychleji opět železniční provoz obnovit.

Mezi nejdůležitější omezení na hlavních tratích patří:

- Praha - České Budějovice > Doprava zastavena v oblasti Votic a Heřmaniček, zavedena náhradní autobusová doprava, předpoklad zprovoznění během noci.
- Plzeň - Cheb > Doprava zastavena v úseku Kozolupy - Planá u Mariánských lázní, zavedena náhradní autobusová doprava, předpoklad zprovoznění během noci.
- Havlíčkův Brod - Jihlava - Veselí nad Lužnicí > Doprava zastavena v úseku Veselí nad Lužnicí - Jarošov nad Nežárkou, zavedena náhradní autobusová doprava, předpoklad zprovoznění během večera.
- Zastavena je také veškerá doprava na Slovensku v úseku Kúty - Bratislava

02. 03. 2008 Kalamita na železnici: seznam tratí, kde se nejezdilo

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10149500-23072750-002000_d-kalamita-na-zeleznici-seznam-trati-kde-se-nejezdilo)

V ranních a dopoledních hodinách soboty se prohnala větrná smršť přes Českou republiku a zastavila provoz na řadě železničních tratích.

Pracovníkům Českých drah se spolu s hasiči podařilo do nedělního rána odstranit většinu výluk na železnici, které napáchala sobotní vichřice. Z původních 40 úseků, jež byly kvůli vyvráceným stromům a poškozeným trolejím neprůjezdné, zbývá jediná problémová trať Dačice-Slavonice. Měla by být zprůjezdnána kolem poledne. Na mnoha místech se pracovalo na obnově železničního spojení po celou noc.

Jak to vypadalo v sobotu (stav ve 19:30)

Česko

Nejdůležitější omezení na dálkových tratích:

Praha - České Budějovice

Doprava zastavena v oblasti Votic a Heřmaniček, zavedena náhradní autobusová doprava, předpoklad zprovoznění během noci.

Plzeň - Cheb

Doprava zastavena v úseku Kozolupy - Planá u Mariánských lázní, zavedena náhradní autobusová doprava, předpoklad zprovoznění během noci.

Havlíčkův Brod - Jihlava - Veselí nad Lužnicí

Doprava zastavena v úseku Veselí nad Lužnicí - Jarošov nad Nežárkou, zavedena náhradní autobusová doprava, předpoklad zprovoznění během večera.

Zastavena je také veškerá doprava na Slovensku v úseku Kúty - Bratislava, výhled zprovoznění zatím nemají ČD k dispozici.

Na všech ostatních hlavních tratích v ČR už byl provoz obnoven.

V 16:30 vykolejil osobní vlak na spadlém stromě v úseku Rumburk - Krásná Lípa, nikomu se nic nestalo, trať uzavřena. Jedná se o jediné vykolejení za celý den.

Regionální tratě jsou v celé ČR postupně zprovozňovány. Železniční provoz v těchto hodinách už slábne a celá situace se zklidňuje. Až do rána je třeba počítat s uzavřením tratě Rybník - Lipno a Tábor - Bechyně.

Celkem byla doprava během dne zastavena cca na 40ti úsecích železničních tratí v ČR.

Seznam tratí, kde byl v sobotu zastaven provoz

V Německu je zastaven provoz na trati mezi Českou republikou a Drážďany, všechny vlaky do Berlína či Hamburku končí v Děčíně.

Uzavřena je také trať Plzeň - Cheb v úseku Plzeň - Planá u Mariánských Lázní.

Vůbec aktuálně nejezdí vlaky na hlavní trati mezi Prahou a Moravou v úseku Řečany nad Labem - Česká Třebová - kvůli výpadku dodávky elektrické energie. Vlaky Praha - Pardubice - Brno jedou pokud je to možné odklonem přes Havlíčkův Brod

5:10 Uzavřena trať Rybník - Lipno nad Vltavou

6:50 Uzavřena trať Svojsín - Bor (nejbližší vlak jede ale až po 18té hodině)

8:40 Německé dráhy uzavřely trať Děčín - Dresden, předpoklad obnovení kolem 14 hod.

8:55 Uzavřena trať Karlovy Vary - Potůčky v úseku Pernink - Nové Hamry

9:05 Uzavřena trať Bečov nad Teplou - Mariánské Lázně v úseku Bečov nad Teplou - Poutnov

9:10 Uzavřena trať Ústí nad Labem - Bílina v úseku Světec - Ohníč

9:10 Uzavřena trať Bečov nad Teplou - Rakovník v úseku Bečov nad Teplou - Otročin

9:15 Uzavřena trať Chomutov - Vejprty v úseku Kovářská - Vejprty

9:40 Uzavřena trať Praha - Mladá Boleslav v úseku Měšice - Čakovice

9:25 Uzavřena trať Plzeň - Cheb v úseku Plzeň - Planá u Mariánských Lázní
9:30 Uzavřena trať Tábor - Bechyně
9:43 Uzavřena trať Praha - Mladá Boleslav v úseku Neratovice - Všetaty
9:45 Uzavřena trať Praha - Ústí nad Labem v úseku Lovosice - Bohušovice nad Ohří
9:50 Uzavřena trať Liberec - Jaroměř v úseku Košťálov - Semily
9:55 Uzavřena trať Trutnov - Chlumeck nad Cidlinou v úseku Stará Paka - Roztoky u Jilemnice
10:00 Uzavřena trať Kolečovice - Krupá
10:02 Uzavřena trať Praha - Mladá Boleslav v úseku Měchenice - Čísovice
10:05 Uzavřena trať Plzeň - Žatec v úseku Třemošná u Plzně - Plzeň
10:06 Uzavřena trať Liberec - Černousy v úseku Mníšek u Liberce - Raspenava
10:05 Uzavřena trať Praha - České Budějovice v úseku Tábor - Chotoviny
10:20 Uzavřena trať Veselí nad Lužnicí - Jihlava v úseku Veselí nad Lužnicí - Doňov
11:00 Uzavřena trať Praha - České Budějovice v úseku Votice - Ješetice
11:10 Uzavřena trať Tábor - Horní Cerekev v úseku Tábor - Chýnov
11:11 Uzavřena trať Tábor - Písek v úseku Tábor - Balkova Lhota

02. 03. 2008 Dráhy zprovoznilly všechny tratě uzavřené kvůli větru

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=522833>)

Praha - České dráhy se o víkendu potýkaly s následky vichřice Emma. V neděli znovu musely na několik hodin uzavřít některé tratě.

Neprůjezdných bylo během neděle nejméně sedm tras. Práce na jejich zprůjezdnění trvaly několik hodin.

"Po odpoledním přerušení provozu na některých železničních tratích v ČR (po druhé vlně silného větru) byl v 19:45 obnoven provoz na všech tratích v celé České republice. Vlaky tak v současnosti jezdí bez omezení," informoval večer mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Vlak narazil do stromu

Železničáře během bouřlivého víkendu trápily stromy, které spadly na koleje. V neděli po 18. hodině u Horní Kamenice na Děčínsku narazil osobní vlak do spadlého stromu. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Hasiči strom z trati odklidili.

Podle informací mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly bylo v průběhu nedělního odpoledne mimo provoz celkem sedm železničních tratí.:

14:10 uzavřena trať Veselí nad Lužnicí - Lomnice nad Lužnicí
14:38 uzavřena trať Ledčecko - Uhlířské Janovice
14:30 uzavřena trať Bělá pod Bezdězem - Bezděz
15:00 uzavřena trať Košťálov - Semily
15:15 uzavřena trať Nová Ves u Českých Budějovic - Jílovice
15:25 uzavřena trať Železná Ruda-Alžbětín - Železná Ruda město
15:50 uzavřena trať Hluboká nad Vltavou - Zliv

Dráhy musely některé tratě uzavřít už v sobotu kvůli tomu, že na koleje popadaly stromy. Během noci na neděli se podařilo všechny opět zprovoznit.

03. 03. 2008 V Pňovanech vykolejil vlak, který měl pokládat koleje

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-pnovanech-vykolejil-vlak-ktery-mel-pokladat-koleje-pcw-/krimi.asp?c=A080303_165107_krimi_mad)

V Pňovanech na Plzeňsku vykolejil odpoledne stavební vlak, který v místě výluky pokládal nové koleje. Provoz na trati je přerušen, osobní dopravy se ale omezení netýká. Mezi Pňovany a Kozolupy je totiž výluka a jezdí tam náhradní autobusy. Nákladní vlaky by mohly po trati projet znovu večer.

03. 03. 2008 Víkendový vítr způsobil na dráze řádově nižší škody než Kyrill

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/7580-vikendovy-vitr-zpusobil-na-draze-radove-nizsi-skody-nez-kyrill/>)

Praha - Silný vítr, který se o víkendu přehnal přes Českou republiku, způsobil na železnici řádově nižší škody než loňský orkán Kyrill. České dráhy nyní odhadují škody na miliony korun; stále je ale upřesňují. Spoušť, kterou po sobě na českých kolejích zanechal Kyrill, loni dráhy vyčíslily na více než 41 milionů. Řekl mluvčí drah Radek Joklík.

Vítr škodil především prostřednictvím stromů, které kvůli němu popadaly na koleje či trolejové vedení. V sobotu, kdy se vichřice přihnala s největší silou, musel být zastaven provoz zhruba na 40 úsecích. Na dalších tratích zastavil vítr provoz i v neděli; ještě tentýž den se je, ale podařilo zprůjezdnit. Nejhorší situace byla na jihu a západě Čech.

Uzavřeny byly například tratě z Veselí nad Lužnicí do Lomnice nad Lužnicí nebo z Bělé pod Bezdězem do Bezdězu. U Horní Kamenice na Děčínsku motorový vlak dokonce do padlého stromu narazil. Ještě v neděli přetrvávaly potíže v úsecích Ledečko - Uhlířské Janovice, Nová Ves u Českých Budějovic - Jílovice, Železná Ruda - Alžbětín a Hluboká nad Vltavou - Zliv.

Větrná kalamita zasáhla o víkendu řadu odvětví a způsobil škody v řádech stamilionů korun, především v energetice. Bez proudu se kvůli poškozenému vedení ocitl téměř milion lidí; elektrárenská společnost ČEZ vyčíslila škody na 150 milionů korun, což je o 50 milionů více než po Kyrillovi. Naopak v lesích by nyní měly škody být menší než před rokem.

03. 03. 2008 Zisky společnosti ČD Cargo před její privatizací překvapivě klesají

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/7613-zisky-spolecnosti-cd-cargo-pred-jeji-privatizaci-prekvapive-klesaji/>)

Praha - Generální ředitel ČD Cargo a.s. Josef Bazala v únoru přešel z Českých drah do vedení dceřiné společnosti ČD Cargo, kam se v prosinci vyčlenila nákladní doprava coby stěžejní podnikání drah. ČD Cargo se má v budoucnu privatizovat a čím ziskovější bude, tím více za něj vláda dostane zapláceno. Zisky nákladní dopravy Českých drah se však už čtyři roky ztenčují, přestože by to podle vývoje na trhu mělo být spíše naopak. Obzvlášť když České dráhy podobně jako ČEZ v energetice nemají na železnici srovnatelnou konkurenci.

Podle Aleny Hellerové z Českého statistického úřadu to v České republice momentálně vypadá tak, že trh roste. "Čísla, která my dostáváme od ministerstva dopravy, říkají, že výkony nákladní železniční dopravy dlouhodobě klesaly, ale tento trend se v poslední době zastavil. Zejména v roce 2007 se ukazuje, že se dopravní výkony zvyšují," uvádí Hellerová.

Pro nepravidelné zásilky nebo malé množství zboží je podle obchodního oddělení Českých drah výhodnější přepravovat zboží prostřednictvím spedičních firem. Dráhy říkají, že spediční firmy nejsou jejich konkurenty, ale partnery a zákazníky, protože si u drah objednávají dopravu. Proč k nim však dráhy posílají i své klienty a jak si potom dělí zisky, to už neovysvětlily. Ministr dopravy Aleš Řebíček (ODS) o tom, že by obchodní zástupci Českých drah odkazovali některé své zákazníky na konkurenční spediční firmy, nic neví. "Neměli by své klienty odkazovat nikam, pokud pro to nejsou závažné, například kapacitní důvody."

Státní ČD Cargo versus soukromé přepravní firmy

Přepravní firma Čechofracht a.s., jejímž ředitelem je Miroslav Chytil, je ve svém oboru největší v republice. Hlavním partnerem Čechofrachtu je ČD Cargo. Rychlé zbohatnutí Speditransu, své dceřiné firmy, vysvětluje vedení Čechofrachtu tím, že na ni po jejím ovládnutí v roce 2005 převedl všechny železniční přepravy, a proto Speditransu prudce vzrostl zisk. Majitel Čechofrachtu a potažmo

i Speditransu, dvou firem, s nimiž státem vlastněné České dráhy intenzivně spolupracují, se před veřejností skrývá za anonymní firmou sídlící v portugalském daňovém ráji na ostrově Madeira.

Spediční firmě Speditrans, bývalé firmě ředitele Josefa Bazaly, se začalo výrazně dařit po Bazalově příchodu do Českých drah v roce 2003. Speditrans od té doby své zisky ztrojnásobil, zatímco nákladní doprava Českých drah klesla o polovinu. "Zřejmě dochází k přelévání výnosů k partnerům, kteří dosahují zisků rychlejších, než je růst trhu," domnívá se ekonom Václav Sládek, podle kterého se Českým drahám nedaří zachytit trend trhu.

Josef Bazala svůj Speditrans v roce 2003, před příchodem do Českých drah, prodal příteli a spolupracovníkovi ze Speditransu Miroslavu Chytilovi, dnes řediteli přepravní firmy Čechofracht a.s. Učinil tak v jeden den dvěma uzavřenými smlouvami, pokaždé s jinou cenou - nejprve nižší a potom vyšší. Podle Chytila prodej proběhl v souladu se všemi pravidly.

Generální ředitel, ČD Cargo Podle veřejné listiny uložené na soudě Josef Bazala prodal Speditrans Miroslavu Chytilovi v roce 2003 za pět a půl milionu korun a zaplacení dostal ještě před podpisem smlouvy. Podle neveřejného dodatku, který na soudě uložen není, byla skutečná kupní cena desetinásobná a splatná až v roce 2004. Josef Bazala tvrdí, že je dodatkem ošetřena pouze cena a podle svých slov nemá žádný důvod jeho obsah zveřejňovat: "Dodatek jsem poskytl Národnímu bezpečnostnímu úřadu, který mě prověřoval. Poskytl jsem i jiné údaje, které vlastně dokazují, že jsem firmu Speditrans prodal, že jsem za ni dostal v roce 2004 zaplacení a že tam od května 2004 nemám žádné pohledávky."

Do května 2004 byl majitelem Speditransu Bazalův kamarád Miroslav Chytil, který pak firmu prodal jejich společně známé. Ta ji nakonec odprodala společnosti Čechofracht, kde je dnes Miroslav Chytil ředitelem. Hlavním partnerem Čechofrachtu je ČD Cargo, které řídí právě Josef Bazala.

Aleš Řebíček kdysi vlastnil přepravní firmu Viamont, která s Českými drahami rovněž spolupracuje. Před příchodem do velké politiky v roce 2006 ji však prodal a stejně jako Josef Bazala nehodlá převodní smlouvu zveřejnit. Jakmile Aleš Řebíček a Josef Bazala nastoupili do veřejných funkcí, jejich bývalé firmy potkal boom. Viamont a ČD Cargo jsou dnes akcionáři jedné firmy ČD Logistic. Akcionářem stejné firmy je i Čechofracht, blízký Josefu Bazalovi, řediteli ČD Cargo. Tato propojení nebyla dosud veřejně známá.

Zisky z nákladní dopravy drážnímu cargu klesají

Ilustrační foto Podle Českých drah zisk z drážního carga klesá, protože do nákladní dopravy masivně investují. "Jelikož se zlepšovaly celkové výsledky Českých drah, nemusela nákladní doprava ze svého zisku tolik dotovat osobní dopravu a mohla si dovolit větší investice do parku nákladních vagonů. V posledních dvou nebo třech letech se tak rozjela celá řada investičních programů, které se částečně projevují v nákladech společnosti," říká Josef Bazala, podle kterého se do nákladů promítají i zvýšené investice. "Nákladní doprava se v uplynulých třech letech rozvíjí, rostou jí výkony a roste její tržba. Zároveň sice klesá účetní zisk, ale více se investuje do budoucího rozvoje a řeší se zanedbaný vozidlový park, na jehož údržbu se v letech 2000 až 2004 nevynakládá dostatek finančních prostředků," doplňuje Bazala.

Náklady na opravy ovšem za posledních sedm let ve skutečnosti významně nerostly, dráhy vloni za opravy utratily dokonce méně než v roce 2001. Tehdy ČD Cargo vydělávalo více než dnes. Není tedy možné, aby mu klesal zisk jen kvůli nákladním opravám. Peníze, které významně snižují zisk z nákladní dopravy, tedy pravděpodobně potečou z Českých drah i jindy. "Investování nemá dopad na výsledek hospodaření," upozorňuje prezident Svazu účetních ČR Lubomír Harna. "Je však možné, že jsou tam významné opravy, které nejsou investováním, a ty mohly snížit výsledek hospodaření," dodává.

Skutečností tak zůstává, že se zisky drážního carga před privatizací podezřele ztenčují, což kupcům podle ekonomů umožní požadovat nebo nabízet nižší částky. Těžko říct, je-li to něčí záměr či shoda okolností. Jisté je, že cargu klesají zisky v rozporu s vývojem na železničním trhu i vývojem hospodaření některých firem, které s drážním cargem spolupracují.

04. 03. 2008 Od pátku 7. března začne nepřetržitá výluka Kozolupy – Stříbro

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_vyluka_kozolupy_strebro_040308)

Státní organizace Správa železniční dopravní cesty v pátek 7. března zcela uzavře trať z Plzně do Chebu v úseku Kozolupy – Stříbro. Na tři měsíce, do 6. června, nahradí všechny vlaky Českých drah v tomto úseku autobusy.

Od 7. března do 6. června 2008 bude Správou železniční dopravní cesty kvůli rekonstrukci III. železničního koridoru zcela uzavřena trať v úseku Kozolupy – Stříbro. Všechny vlaky budou nahrazeny autobusy. Aby docházelo k co nejmenším zpožděním, pojedou náhradní autobusy i osobní vlaky v pozměněných časových polohách.

Některé osobní vlaky budou kvůli jednodušší organizaci dopravy mezi Plzeň a Kozolupy zrušeny a cestující použijí pro jízdu v tomto úseku v obdobné časové poloze místo osobního vlaku rychlík, který bude zastavovat jako osobní vlak. Výstup a nástup bude možný pouze z prvních pěti vozů soupravy. Odbavení bude jako ve spěšném vlaku. Jedná se o tyto spoje:

směr Plzeň – Kozolupy

Os 7304 s odjezdem ze stanice Plzeň v 8:23 je nahrazen R 752 s odjezdem ze stanice Plzeň v 8:05.

Os 7308 s odjezdem ze stanice Plzeň ve 14:23 je nahrazen R 758 s odjezdem ze stanice Plzeň ve 14:05.

Os 7312 s odjezdem ze stanice Plzeň v 18:23 je nahrazen R 762 s odjezdem ze stanice Plzeň v 18:05.

směr Kozolupy – Plzeň

Os 7322/3 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 09:11 je nahrazen R 755 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 09:41.

Os 7324/5 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 15:11 je nahrazen R 761 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 15:41.

Os 7311 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 19:11 je nahrazen R 765 s odjezdem ze stanice Kozolupy v 19:41.

Některé rychlíky budou mimořádně zastavovat ve stanici Svojsín. Cestující budou v těchto vlacích v úseku Cheb – Plzeň a zpět odbaveni jako ve spěšném vlaku. Jedná se o tyto spoje:

směr Plzeň – Cheb

EuroNight 376 s příjezdem do stanice Svojsín v 06:49

R 756 s příjezdem do stanice Svojsín ve 12:49

R 758 s příjezdem do stanice Svojsín ve 14:49

R 760 s příjezdem do stanice Svojsín v 16:49

R 762 s příjezdem do stanice Svojsín v 18:49

směr Cheb – Plzeň

R 753 s příjezdem do stanice Svojsín v 07:12

R 759 s příjezdem do stanice Svojsín ve 13:12

R 761 s příjezdem do stanice Svojsín v 15:12

R 763 s příjezdem do stanice Svojsín v 17:12

R 765 s příjezdem do stanice Svojsín v 19:12

EuroNight 377 s příjezdem do stanice Svojsín ve 21:12

04. 03. 2008 Škody způsobené víkendovou vichřicí odhadují České dráhy na desítky milionů

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

Perný víkend mají za sebou železničáři po celé republice. Na odstranění následků, hlavně odklizení spadlých stromů a opravy trolejí, pracovaly dnem i nocí stovky lidí. Kvůli popadaným stromům bylo během orkánu Emma postupně uzavřeno na čtyři desítky traťových úseků. Provoz byl průběžně obnovován a všechny tratě byly zprovozněny v neděli v 19:45.

Škody na majetku Českých drah a Správy železniční dopravní cesty jsou předběžně odhadnuty na 25 - 30 milionů korun, z toho 4,5 milionu představují škody na vozidlech.

Na základě zkušeností s orkánem Kyril, který se přes Česko přehnal loni, bylo v sobotu vyhlášeno „Opatření generálního ředitele Českých drah, a.s. k zabezpečení provozu v mimořádných

povětrnostních podmínkách“. Díky zvýšenému úsilí stovek zaměstnanců drah se podařilo výrazně snížit škody a omezit střety vlaků s popadanými větvemi a stromy. Strojvedoucí byli včas spraveni o hrozícím nebezpečí, a ve 44 případech tak vlaky zastavily ještě před překážkou. Zatímco během loňského orkánu došlo k 57 případům střetů vlaku se stromem, tentokrát jich bylo jen 16 a vše se obešlo bez ohrožení zdraví cestujících nebo zaměstnanců. Vykolejení vlaku bylo zaznamenáno pouze jednou, a to na trati Rumburk – Krásná Lípa.

České dráhy děkují všem, kdo se během víchřice podíleli na organizaci železniční dopravy a odstraňování škod a médiím za vstřícnost a včasné informování veřejnosti.

04. 03. 2008 Kvůli nádraží v Brně zmizelo 500 stromů, je to u soudu

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=523019>)

Brno - Miliardovou přestavbu železničních tratí a nádraží v centru Brna, jeden z největších stavebních projektů v zemi, provází další žaloba.

Sdružení Děti Země se obrátilo na Krajský soud v Brně, podalo žalobu proti rozhodnutí brněnského magistrátu vykácet na ploše více než šesti hektarů, místě nyní budované první části odstavného nádraží pro opravy a čištění vlaků a vagonů, 476 stromů.

Stromy už padly

Kvůli odsunu osobního nádraží o 800 metrů na jih byly už loni v srpnu podány čtyři žaloby proti vydání územního rozhodnutí. O nich zatím soud nerozhodl, žalobám nepřiznal ani odkladný účinek.

Žalobě ekologů proti kácení stromů však odkladný účinek přiznal. Topoly, břízy a javory už ale stavebníci vykáceli a sdružení Brněnský drak, jehož členy jsou velké stavební firmy OHL ŽS a Skanska, buduje základy odstavného nádraží.

Ekologové proto chtějí, aby soud nařídil vysadit patnáct set nových stromů.

"I když jsou už stromy zlikvidované, tak z právního hlediska bude pro nás důležité, pokud dodatečně prosadíme náhradní výsadbu kolem patnácti set stromů," uvedl Miroslav Patrik z Děti Země.

Správa železniční dopravní cesty se k nové výsadbě stromů zavázala jenom neoficiálně, do konce roku 2009 slíbila vysázet "ekvivalentní" počet stromů.

Stavba za tři miliardy

Výstavba odstavného nádraží má stát do května 2009 necelé tři miliardy a její zahájení provázela výrazná zdržení.

Podle plánu magistrátu z dubna 2006 se první část odstavného nádraží měla stavět již v prosinci 2006. Začalo se však až v říjnu 2007.

Přesun brněnského nádraží z centra města se dostal také do žebříčku pěti set nesmyslných staveb v rámci celé Unie.

05. 03. 2008 Vykolejený vlak se solí zastavil trať u Staré Boleslavi (Dřísy)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vykolejeny-vlak-se-soli-zastavil-trat-u-stare-boleslavi-p2v-/krimi.asp?c=A080305_084402_krimi_cen)

V Dřísech na Mělnicku vykolejil před pátou hodinou ranní vlak, který vezl z Polska sůl do Neratovic. Na vině je zřejmě zadřené ložisko jednoho z vagonů. Trať, kde je silná hlavně nákladní doprava, byla téměř půl dne uzavřena. Kolem 16. hodiny byla zprovozněna jedna kolej.

Na vjezdu do nádraží vykolejil porouchaný vagon a dva vozy za ním. "Na vině je zřejmě skrytá technická závada, kdy se zadřelo ložisko a ukroutil čep na nápravě vozu," řekl iDNES.cz Zdeněk Větrovec z ČD Cargo.



Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Původní odhad byl, že se trať podaří zprůjezdnit v poledne. Jeřáb musel vrátit vagony na koleje. Nakonec se podařilo částečně uvolnit trať až odpoledne. "Po druhé koleji se bude jezdit zítra," řekl Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah.

Podle Drážní inspekce byla poškozena hlavně trať. "Škoda na vozech je odhadována na 50 tisíc, na svršku na 400 tisíc a na zabezpečovacím zařízení na 10 tisíc korun," uvedl mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

06. 03. 2008 Mezi Braníkem a Krčí v březnu a dubnu nepojedou vlaky

Zdroj: ČT24 ([http://www.ct24.cz/doprava/7924-mezi-branikem-a-krci-v-breznu-a-dubnu-nepojedou-
vlaky/](http://www.ct24.cz/doprava/7924-mezi-branikem-a-krci-v-breznu-a-dubnu-nepojedou-
vlaky/))

Praha - V Praze mezi železničními stanicemi Braník a Krč nepojedou v druhé polovině března a na začátku dubna vlaky, informoval dozorčí pražského železničního provozu Petr Pavlík. V době výluky se bude v Braníku opravovat hlavní staniční kolej a železniční přejezd a budovat zvýšené nástupiště.

Od pondělí 17. do čtvrtka 20. března bude na trati zastaven provoz jen přes den od 8:20 do 15:20. Od pondělí 31. března od 8:20 do neděle 6. dubna do 16:10 nepojedou vlaky vůbec. Od soboty 5. dubna od 7:00 do úterý 8. dubna do 5:00 bude pro automobily uzavřen i branický přejezd.

Všechny spoje na trati číslo 210 do Vraného nad Vltavou, Čerčan a Dobříše budou začínat i končit v Braníku. Náhradní autobusová doprava ze stanice Praha-Vršovice do Braníku nebude zavedena. Cestující mohou využít v tomto úseku městskou hromadnou dopravu.

06. 03. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_10aktu.htm)

BELGIE

Nákladní vlaky mezi Zeebrügge a Kolínem nad Rýnem

Nákladní vlaky mezi belgickým námořním přístavem Zeebrügge a WCT terminálem (Water Container terminal) v Meerhoutu (také Belgie) jezdí nyní až do Kolína nad Rýnem v SRN. Odtud se přepravují kontejnery přímo do Zeebrügge. Trakci v Belgii převzala Inter Ferry Boats a v Německu Hafen- und Güterverkehr Köln AG. Do Kolína nad Rýnem se přepravují rovněž prázdné kontejnery k nasazení v tamní místní dopravě.

FRANCIE

Veolia Cargo kupuje německého konkurenta Rail4Chem

Soukromý poskytovatel drážních služeb s hlavním sídlem v Paříži Veolia Cargo S. A. kupuje svého konkurenta Rail4Chem z německého Essenu. Převzetím zřejmě vzniká největší soukromá nákladní dráha na evropském kontinentu. Německou společnost založily roce 2000 BASF, Bertsch, Hoyer a VTG. Přes zahraniční dceřiné afilace získala Rail4Chem oprávnění k provozování železniční dopravy v Německu, Holandsku, Belgii a Švýcarsku. Ve spolupráci s partnery zajišťuje dopravní služby do Polska, Česka, Rakouska, Itálie a na Slovensko. Veolia Cargo zaznamenala loni se svými dcerami v SRN, Francii a Holandsku obrát kolem 122 milionů € (přes 3 miliardy Kč). Rail4Chem-Gruppe disponuje více než 40 lokomotivami, Veolia Cargo jich má více než 200 – z toho rovných 90 v Německu.

FRET SNCF je stále v červených číslech a propouští

Složka nákladní dopravy Francouzských státních drah FRET SNCF najezdila za rok 2007 deficit ve výši 241 milionů € (cca 6,3 miliardy Kč). Letos by měl minusový výsledek pravděpodobně dosáhnout čísla 213 milionů €. Tato neoficiální čísla zveřejnily hospodářské noviny Les Echos koncem února podle předběžné bilance roku 2007 a návrhu rozpočtu pro rok 2008. Letos by mělo ve FRET SNCF odpadnout 2000 pracovních příležitostí.

CMA GCM dementuje pověsti o záměru koupit FRET SNCF

Francouzské námořní rejdářství CMA CGM dementovalo mediální zprávy, podle kterých chce koupit nákladní složku francouzských drah FRET SNCF. Uvedlo k tomu kromě jiného: Pokud bude FRET SNCF ke koupi, mohla by mít naše skupina v rámci rozvoje drážních aktivit případně zájem. Avšak v žádném případě to není na pořadu dne. Také SNCF kategoricky popřela záměry o prodeji.

HOLANSKO

Za těsnější spolupráci Rotterdamu s DB

Německá dráha chce svou dopravu s největším evropským přístavem Rotterdamem výrazně rozšířit. Za tím účelem se zintenzivňuje spolupráce obou organizací. V minulých dnech podepsali příslušnou předběžnou dohodu („Letter of Intent“ – LOI) Hans Smits, generální ředitel Přístavního podniku Rotterdam a dr. Norbert Bense, člen představenstva DB, odpovídající za dopravu a logistiku. Oba partneři jsou přesvědčeni, že železnice může dosáhnout na kontejnerovém obratu ve spojení se zázemím Rotterdamu více než dosavadních 11 procent. LOI stanoví některé parametry, jež mají napomoci k dosažení tohoto cíle. DB si slibuje ofenzivnější prodej drážní dopravy. Obě strany si také chtějí lépe odsouhlasovat své údaje o vývoji, aby nevznikala úzká místa z nedostatečného posouzení trhu.

Přístav a dráha jsou rovněž zajedno, že drážní infrastruktura musí být s ohledem na růstové sazby v kontejnerové dopravě mnohem lépe využita. Proto musejí být produkční procesy mezi pobřežím a vnitrozemím lépe sladovány. Obchodní složka DB Intermodal informovala, že dráha se svým plánovaným centrem v Duisburgu pokládá základ k účinnější produkci kombi-dopravy; na koncepci se v současnosti pracuje. Profitovat z toho by měla především kombinovaná doprava. Jinak je DB Intermodal v Holandsku již velmi dobře „zaháčkovaná“ přes svou dceru Optimodal. Nic však nejde bez investic. Proto Railion nyní kalkuluje, kolik prostředků musí natéci do terminálů. A H. Smits nevyklučuje ani finanční podíl přístavu ve vnitrozemí – ovšem jen spolu s partnery a u projektů, do kterých můžeme mluvit.

Zástupci DB na jednání se snažili rozptýlit obavy přístavních manažerů severoněmeckých přístavů. Dr. Bense z DB podtrhl, že Railion je také holandská dráha a když se nebudeme my více angažovat v napojení Rotterdamu na jeho zázemí, učiní tak jiní, protože potřeba zde je. Pro lepší drážní napojení severoněmeckých přístavů se právě v současnosti hodně dělá – také v infrastruktuře. Byla také zdůrazněna přístavní neutralita dopravce: My jsme pro přístavy.

MAĎARSKO

K širokorozchodné trati do Zahony

Na společné tiskové konferenci s maďarským prezidentem László Sólyomem se ukrajinský prezident Viktor Juščenko vyslovil pro urychlení výstavby širokorozchodné trati mezi ukrajinským hraničním městem Čopem a maďarským hraničním městem Zahony: Ukrajina je zainteresována na co nejrychlejší výstavbě železniční trati o rozchodu 1520 mm z Čopu do Zahony. První zasedání společné stavební komise proběhne ještě v tomto čtvrtletí. Společný projekt drah Maďarska, Ukrajiny a Ruska má propojit dráhy Ukrajiny a Maďarska další tratí. V Zahony má při té příležitosti vzniknout velký mezinárodní logistický komplex.

POLSKO

Wojciech Balczun vede PKP CARGO

Novým předsedou představenstva polské drážní společnosti PKP CARGO je pan Wojciech Balczun (38). Dozorčí rada jej povolala do manažerské funkce koncem ledna. Mezi roky 2005 až 2007 zastával funkci předsedy dozorčí rady celého koncernu PKP. V roce 2006 byl Balczun zprostředkovatelem ve mzdovém sporu mezi představenstvem PKP Cargo a odbory. Dříve pracoval v polostátním finančním koncernu PKO BP. Balczun je ženatý a má dvě děti.

06. 03. 2008 Mezinárodní rychlíky v NDR vyšly v knižní podobě

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_10ndr.htm)

Německé nakladatelství Eisenbahn Kurier (EK-Verlag), které je známé svou rozsáhlou nakladatelskou činností v oblasti drážní a modelářské literatury, vydalo na podzim loňského roku knihu Mezinárodní rychlíky v NDR (Internationale Schnellzüge in der DDR) autora Rico Bogula. Tato kniha může být velmi zajímavá také pro české čtenáře, neboť značná část publikace je věnována spojům, které mířily také do tehdejšího Československa.

Kniha je rozdělena na dvě základní části. První, o přibližně padesáti stranách, se věnuje rychlíkovým vozům, které byly řazeny do mezistátních spojů na území NDR, a tedy také v bývalé ČSSR. Jednotlivé kapitoly popisují jednotný typ vozů OSŽD a UIC–Y, vyráběných ve východoněmeckých vagonkách v Budyšině a ve Zhořelci pro německé, československé, maďarské, rumunské, bulharské a polské železnice, ale i vozy určené pro sovětské dráhy SŽD. Vedle klasických vozů 1. a 2. třídy se text věnuje také popisu vozů speciální stavby, jako jsou restaurační, lůžkové a lehátkové vagony. Jedna z kapitol

představuje také vozidla jiných výrobců, zařazených do mezistátních vlaků v NDR jinými evropskými železnicemi.

Druhá část, která zachycuje historii jednotlivých spojů, zaujímá přes dvě stě stran. Nabízí historii téměř sedmdesáti mezistátních vlaků. Značná část z nich přitom jezdila také na území Československa. Napočítat jich lze přes dvacet - nejde jen o všeobecně známé expresy, jako byly a dodnes jsou vlaky Hungaria, Vindobona, Pannonia, ale také méně známá spojení pro cestovní kanceláře, první poválečné mezistátní spoje v 50. letech či autovlak z Drážďan, resp. Lipska do Budapešti, který jezdil ve vybraných letních sezonách v 70. a 80. letech pod označením R 1478/1479.

Kapitoly o jednotlivých rychlících jsou bohatě doplněny především černobílými fotografiemi, které často pocházejí ze 60. a 70. let. Jsou na nich zachyceny mezistátní spoje nejen s hnacími vozidly moderních trakcí, především s motorovými lokomotivami DR řad 118, 132 a elektrickými stroji DR řad 211 a 243, ale množství záběrů dokumentuje provoz s parními obry DR řad 01 a 03. U řady spojů jsou pak v přehledných tabulkách doplněny také údaje o trasách či řazení vlaků ve vybraných letech provozu, samozřejmě ve vztahu k německému úseku tratě.

Kniha o formátu 210 x 297 mm obsahuje na 300 stran, 380 černobílých a 45 barevných fotografií. V Německu stojí 39,90 eur. V nabídce ji ale mají i některé české obchody, specializované na drážní a dopravní literaturu. V Čechách nebo na Slovensku dosud bohužel tak obsáhlá publikace o dálkových vlacích nevyšla. I proto lze tuto knihu určitě označit také za nejucelenější zdroj informací o mezistátních spoích v bývalém Československu, byť se jedná pouze o vlaky, které mají spojitost s bývalým východním Německem.

06. 03. 2008 Nová hala pro „Slovácké pendolino“ (Veselí nad Moravou)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_10hala.htm)

Bez velkých oficialit byla za přítomnosti vedoucích pracovníků Depa kolejových vozidel (DKV) Brno otevřena v úterý 26. února nová hala provozního ošetření ve Veselí nad Moravou. Je určena především pro motorové jednotky Regionova trio řady 814.2. Připomeňme si, že tyto jednotky loni v létě pokřtil hejtman Jihomoravského kraje Stanislav Juránek jako „Slovácké pendolino“.



Využili jsme pravidelného hodnocení a pracovní porady vedoucích pracovníků našeho depa a při té příležitosti slavnostně otevřeli provoz v nové hale provozního ošetření v našem provozním středisku ve Veselí nad Moravou, řekl našemu listu vrchní přednosta DKV Brno Josef Matuš. Potvrdil, že při délce Regionov trio nebyla možná ani jejich běžná deponie v tamní rotundě, ani provádění provozního ošetření v důstojných podmínkách.

Běžnou údržbu i opravy těchto modernizovaných vozidel, vyráběných z původních dvouosých motorových vozů řady 810, jsme prováděli až do dnešního dne na otevřené koleji bez jakékoli ochrany před povětrnostními vlivy. To mělo pochopitelně negativní dopad jak na naše zaměstnance, tak i na samotné jednotky Regionova trio, potvrzuje vedoucí veselského provozního střediska Vladimír Lukeš.

Výstavba nové haly byla vyvolána nejen povětrnostními podmínkami, ale také aby se zamezilo komplikovanému rozpojování či spíše spojování jednotlivých dílů třídílné jednotky. Regionova se musela při každé deponii v rotundě rozpojit na dva či tři díly, které se složitě spojovaly zpět. Při zpětném spojování se nám občas stalo, že nešla elektronika nebo si postavil hlavu palubní počítač. Vozidlo není stavěné na takové časté zásahy, proto oceňuji, že se nyní budou tria opravovat v uceleném stavu, říká s úlevou pan Lukeš.

Stavba nové haly započala loni v říjnu a ukončena byla za necelých pět měsíců. Napomohla tomu i letošní mírná zima. Vedoucí Lukeš vysvětlil, že hala je oplášťovaná pouze z návětrné strany, aby nedocházelo k průvanu, tzv. komínovému efektu. Připomeňme, že jednotky „Slováckého pendolina“ zabezpečují kompletní provoz na všech regionálních spoích mezi Hodonínem, Strážnicí, Veselím nad Moravou a Velkou nad Veličkou. K dispozici máme tři jednotky, čtvrtou očekáváme ještě v průběhu letošního roku, říká veselský vedoucí provozního střediska pan Lukeš.

06. 03. 2008 Brněnská řada 242 v srdci Slovenska

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_10slov.htm)

Střídavé elektrické lokomotivy řady 242, které jsou někdy přezdívány jako „plecháče“, zajiždí od loňského roku na Slovensko jako vyrovnávka výkonů slovenských lokomotiv, zajiždějících naopak do České republiky. „Plecháč“ tak lze potkat nejen v Bratislavě, ale i ve 220 kilometru vzdálené Banské Bystrici, ležící v samém srdci Slovenska.

Naše stroje řady 242 zařazujeme na několik párů přímých rychlíků, které spojují Bratislavu a Banskou Bystrici, ale také na některé vlaky osobní dopravy, které jezdí mezi slovenským hlavním městem a Novými Zámky, informuje náš list provozní náměstek vrchního přednosty Depa kolejových vozidel Brno Michal Hušek.

„Plecháče“ byly vybrány na slovenské výkony z prozaických důvodů – na většině tamních tratí prozatím postačuje jejich maximální rychlost 120 km/h, zatímco na našich koridorech lze jezdit rychlostí až 160 km/h. Pochopitelně, že i na Slovensku již dnes existují tratě s rychlostí vyšší než 120 km/h, namátkou jmenujme úsek Bratislava – Nové Zámky či nový koridor z Bratislavy směrem na Trnavu, nicméně řada 242, řazená na rychlících směrem na Banskou Bystrici přes Levice a Zvolen, je vzhledem k tamní maximální rychlosti dostačující, uzavírá Michal Hušek.

06. 03. 2008 Startuje modernizace nádraží v Sokolově

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_10soko.htm)

Modernizace železniční stanice Sokolov byla slavnostně zahájena ve středu 27. února 2008. Tato stavba navazuje na již v roce 2006 dokončenou elektrizaci trati Kadaň - Karlovy Vary. Modernizace železniční stanice Sokolov zajistí celkové zvýšení jejich technických parametrů, zkvalitní úroveň železniční dopravy a výrazně přispěje ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železničního provozu, řekl při této příležitosti ing. Miroslav Konečný, náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.

Veřejná doprava musí mít smysl

Slavnostního zahájení se také zúčastnil hejtman Karlovarského kraje JUDr. Josef Pavel. Pogrataloval Sokolovu k začínající rekonstrukci stanice a posteskl si, že revitalizace karlovarského nádraží italskými stavbaři se odsunuje již řadu let. S potěšením konstatoval, že investice v hodnotě téměř 600 milionů korun sokolovské dopravě a Karlovarskému kraji prospěje.

Zajistit snadný a pohodlný přestup pěších, automobilistů nebo i cyklistů, jak to bylo zvykem ve starém Rakousko-Uhersku, na železnici a autobus, to je cesta k úsporám, uvedl náměstek hejtmána pro dopravu ing. Jan Zborník. Podle něho je projekt moderního terminálu v Sokolově připraven a existuje reálná šance, že bude spolufinancován ze zdrojů Evropské unie – z Regionálního operačního programu. Upřesnil, že rozhodnutí padne letos v září nebo v říjnu. Hejtman Pavel informoval, že podobné terminály mají vyrůst v Chebu, Mariánských Lázních a v Chodově. Potřebujeme, aby veřejná doprava měla smysl. Není možné, aby vlakové a autobusové nádraží bylo každé na opačném kraji města, dodal.

Sokolovsko

V souladu s vydanou koncesí z 1. července 1868 vybuďovala společnost Buštěhradská železnice současnou trať číslo 140 Chomutov – Karlovy Vary – Cheb. Provoz byl zahájen v úseku:

- Karlovy Vary – Cheb 19. září 1870
- Chomutov – Ostrov nad Ohří 9. listopadu 1871
- Ostrov nad Ohří – Karlovy Vary 9. prosince 1871

V Sokolově se trať Chomutov – Karlovy Vary – Cheb stýká s tratí Sokolov – Kraslice, kterou také vybuďovala Buštěhradská železnice a byla zprovozněna 1. června 1876. Přes hranici do saského Klingenthalu byla prodloužena v říjnu 1886.

Železniční zajímavostí Sokolovska je i fakt, že zde existuje nejhustší síť úzkorozchodných dráček pro dopravu uhlí, mnohde ještě funkčních – jejich rozchod je 900 mm.

Slavnostnímu zahájení stavby byl přítomen i starosta Sokolova ing. Karel Jakobec. Modernizaci železniční stanice Sokolov a stavbu dopravního terminálu považují za komplexní rekonstrukci nádraží. Jsme dnes svědky radostné chvíle zahajování a věřím, že budeme moci chválit i po kolaudaci.

Modernizace stanice Sokolov

Stávající úroveň železniční infrastruktury ve stanici neodpovídá důležitosti Sokolova jako významného dopravního centra nejen osobní, ale také nákladní dopravy. Jedná se o velmi důležitý projekt, protože modernizovaná stanice Sokolov umožní zavedení pravostranného provozu v celém traťovém úseku až do Chebu, řekl dnes zástupce zhotovitele ing. Ondřej Novák, předseda představenstva Viamont DSP, a. s. Zásadní změnu pro občany Sokolova přinese prodloužení podchodu až do městské části Šenvert. Do podchodu povedou boční schodiště a pro občany se sníženou schopností pohybu budou vybudovány výtahy. Cestujícím ve směru na Kraslice bude sloužit nové jednostranné nástupiště dlouhé 100 m.

Během modernizace bude změněna konfigurace kolejiště, zvýší se rychlost v hlavních kolejích na 80 km/h a bude odvodněn železniční spodek. V místě stávající koleje č. 2 vyroste zastřešené ostrovní nástupiště s šířkou 6 m a délkou 250 m. Výška nástupní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice. Koleje č. 1 a 2 (v nové poloze) budou kompletně zrekonstruovány tak, že v místě ostrovního nástupiště bude jejich osová vzdálenost 9,5 m. Celkově bude kolejové řešení stanice po modernizaci podstatně jednodušší, protože bude zrušena řada výhybek. Mimo rekonstrukce hlavních kolejí, včetně návazných úprav na obou zhlavích, bude opraven také železniční most přes Svatavu v km 208,664.

Nové bude rovněž staniční zabezpečovací zařízení, a to elektronické ústřední stavědlo ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm a počítačovým ovládáním. Jako předpoklad budoucího dálkového ovládání železniční stanice Citice budou v rámci modernizace vybudovány také úvazky traťového zabezpečovacího zařízení a nová budou rovněž návěstidla a přestavníky. Součástí sdělovacího zařízení budou kromě dorozumivacích systémů nová informační technologie a monitorovací kamerový systém osobního nádraží. Modernizace zahrnuje také trakční vedení, elektroinstalace, osvětlení, elektrický ohřev výhybek a kabelové rozvody.

Vizualizace

Účastníci slavnostního zahájení měli možnost zhlédnout konečnou podobu nádraží Sokolov a terminálu na vizualizaci firmy SUDOP Praha, a. s., kterou představil vedoucí projektu ing. Miroslav Váňa z Ústí nad Labem.

Investorem stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Stavební správa Plzeň. Celková investice dosáhne 495,3 mil. Kč bez DPH a prostředky jsou čerpány ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Příspěvek ve výši 9 mil. Kč poskytne rovněž město Sokolov. Projekt zpracoval SUDOP Praha, a. s., a zhotovitelem je „Sdružení sokolovské nádraží“, jehož členy jsou akciové společnosti Viamont DSP a Subterra. Hlavní stavební práce budou zahájeny v březnu 2008 a dokončení modernizace je plánováno na srpen 2009.

06. 03. 2008 Železničářům ujel vlak, způsobil milionovou škodu (Říkonín)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zeleznicarum-ujel-vlak-zpusobil-milionovou-skodu-fwz-domaci.asp?c=A080306_172825_domaci_jw)

Žádné zranění, ale škoda přes milion korun, taková je bilance srážky dvou vlaků v Říkoníně na Brněnsku. Montážní vozidlo rychlostí 47 kilometrů v hodině narazilo do nákladního vlaku. Pohotoví výpravčí stihl varovat strojvedoucího, který nákladní vlak včas zastavil a opustil.

Motorový montážní vůz používaný k opravě trakčního vedení se samovolně rozjel ve 12:45. Během dvoukilometrové jízdy nabral ve spádu 10 promile rychlost přibližně 47 kilometrů. Zastavil se až srážkou se stojícím nákladním vlakem.

Ten původně mířil z Říkonína do Vlкова u Tišnova. "Duchapřítomný výpravčí v Říkoníně zastavil vlak tlačítkem 'generální stop' a tím zabránil vzniku vyšší škody i možnému zranění jeho strojvedoucího," popsal mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Strojvůdce zastaveného vlaku stihl před srážkou z lokomotivy vyskočit. Škoda na montážním vozidle byla vyčíslena na 750 tisíc, oprava lokomotivy bude stát asi 400 tisíc korun.

Proč se montážní vozidlo, přezdívané železničáři Mandelinka, rozjelo, inspektoři vyšetřují. Podle Neusara je pravděpodobnou příčinou "fatální selhání lidského činitele a porušení bezpečnostních předpisů".

Provoz na trati byl nehodou přerušen zhruba na dvě hodiny.

07. 03. 2008 Vlaky do Německa budou v případě stávky končit v Drážďanech (od 10. března 2008)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/8100-vlaky-do-nemecka-budou-v-pripade-stavky-koncit-v-drazdanech/>)

Praha - Mezinárodní vlaky mezi Českou republikou a Německem by v případě stávky německých strojvedoucích začínaly a končily v Drážďanech. Upozornily na to dnes České dráhy. Stávkou hrozí strojvůdcovský odborový svaz GDL, pokud s ním vedení Deutsche Bahn nepodepíše tento týden kolektivní smlouvu. Časově neomezený protest by začal v pondělí.

Ze železničních tratí mezi ČR a Německem by stávka postihla pouze severní směr, tedy vlaky do Berlína a Hamburku. Do cíle nedojedou cestující vlaků EuroCity, jako je například Vindobona z Vídně nebo Hungaria z Budapešti. Čeští strojvedoucí je dovezou pouze do Drážďan. Nepojedou ani noční spoje EuroNight. Naopak jižní železniční tah do Mnichova a Norimberku by měl fungovat bez problémů.

Případná stávka německých strojvedoucích by byla již několikátá během posledních měsíců. Naposledy stávka ochromila německou osobní železniční dopravu v polovině listopadu. Negativní ekonomický dopad na železniční dopravce celé Evropy mělo také listopadové zastavení nákladních vlaků. Na českém území jich tehdy uvízlo několik desítek.

Strojvůdci však nejsou jediní, kdo v Německu protestuje kvůli vyjednávání o mzdách. Po celé zemi se tento týden uskutečnilo několik varovných stávek, které svolal odborový svaz Ver.di. Stávky ovlivnily hlavně služby školek, nemocnic a veřejné dopravy. Další samostatná stávka zastavila provoz metra, tramvají a autobusů v Berlíně.

Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly se k protestu železničářů schyluje také v Maďarsku. Konkrétní dopady na české vlaky však zatím nelze odhadnout.

08. 03. 2008 Tři desítky zraněných při železniční nehodě v Řecku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/8135-tri-desitky-zranenych-pri-zeleznicni-nehode-v-recku/>)

Atény - Nejméně 28 lidí utrpělo zranění při železniční nehodě, k níž došlo v noci na dnešek u města Lárissa ve středním Řecku. Informovala o tom agentura DPA s odvoláním na řecké lékařské zdroje. Kvůli nehodě zůstala na několik hodin uzavřená trať mezi Aténami a Soluní.

Záchranáři museli 11 zraněných dopravit do nemocnice, nikdo z nich však není v kritickém stavu. Lékaři rovněž potvrdili, že mezi zraněnými nejsou žádní cizinci.

Podle záchranářů vlak Intercity, jedoucí z Atén do města Alexandropolis na východě země, vykolejil krátce po půlnoci. Příčina nehody podle úřadů zatím není známá. Drážní úřad se domnívá, že vykolejení mohla zavinit vadná výhybka nebo chyba strojvůdce.



09. 03. 2008 Dráhy hledají nejprodělečnější vlaky. Budou chtít víc peněz

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-hledaji-nejprodelecejsi-vlaky-budou-chtit-vic-penez-pot-eko-doprava.asp?c=A080309_143850_eko-doprava_jan)

České dráhy se rozhodly zjistit efektivitu svých vlaků. Založily proto expertní tým, který od čtvrtka měří výnosy na jednotlivých spojích a zjišťuje reálné náklady na jejich provoz. Výsledky by měly být známy do konce roku, aby je mohly dráhy využít při vyjednávání o náhradách od státu a krajů.

V podstatě všechny osobní vlaky Českých drah vykazují ztrátu. Podle dopravních odborníků jsou nejméně efektivní regionální spoje. Takzvanou prokazatelnou ztrátu potom drahám hradí kraje a ministerstvo dopravy.

Dohromady loni zaplatily zhruba osm miliard korun. Nový ředitel drah Petr Žaluda se však nedávno vyjádřil, že platby jsou nedostatečné, a chce dokázat, že si ČD zaslouží více peněz.

Snahu drah získat více peněz uznává i ministr dopravy Aleš Řebíček, otázka ale podle něho nezní, zda dát více, nýbrž kde vzít. Žaluda tvrdí, že dráhy peníze nutně potřebují na obnovu vozového parku.

"My chceme přesvědčit stát, že je výhodné investovat do železnice," řekl nedávno Žaluda. České dráhy nyní mají asi tisíc lokomotiv a čtyři tisíce osobních vagonů, jejichž průměrné stáří přesahuje dvacet let.

Železnici dotuje většina evropských států. ČD dostávají za jeden ujetý kilometr 63 korun. Podle statistik Mezinárodní unie železnic je to o více než polovinu méně než na Slovensku, v Maďarsku nebo Rakousku. Nejvíce, 235 korun za takzvaný vlakokilometr, dostávají Deutsche Bahn.

09. 03. 2008 Němečtí strojívníci odvolali stávkou, vlaky přesto pojedou jinak

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nemecti-strojvudci-odvolali-stavku-vlakly-presto-pojedou-jinak-ps1-/eko-zahranicni.asp?c=A080309_173955_zahranicni_jan)

Odborový svaz německých strojívníků GdL odvolal časově neomezenou stávkou, která měla začít v pondělí. Generální ředitel Deutsche Bahn Hartmut Mehdorn dnes oznámil, že se vedení drah podařilo s odbory dohodnout na nové tarifní smlouvě. Přesto některé vlaky pojedou jinak, včetně spojů z ČR.

I přes odvolání stávkou DB varují, že v některých oblastech může být provoz na železnici narušen. Dráhy se předem připravily na stávkou a bude trvat nějakou chvíli, než se jim podaří situaci vrátit do normálu. Dotčeny proto budou i některé spoje z České republiky - více v tabulce pod článkem.

Strojvívníci již loni na podzim uskutečnili kvůli požadavku na zvýšení mezd několik časově omezených stávek v osobní i nákladní dopravě. V lednu se nakonec vedení DB dohodlo s GdL, že od března stoupnou mzdy pro 34 tisíc strojívníků o osm procent a v září o další tři procenta. Problémem se však stala základní tarifní smlouva, která měla přesně vymezit postavení GdL vůči ostatním odborovým svazům na německé železnici.

GdL se obával, že nová smlouva nezajišťuje svazu dostatečnou nezávislost. Dráhy prý navrhly smlouvu tak, aby nemohly vzniknout rozpory mezi dílčími smlouvami uzavřenými s GdL a smlouvami se zbylými dvěma odborovými svazy, Transnet a GDBA. To však GdL považoval za nepřipustné omezení své nezávislosti.

Spor na železnici je pouze jedním z řady sporů o mzdách v Německu. Od minulé středy stávkují za zvýšení mezd zaměstnanci místní dopravy v Berlíně. V pátek selhalo další kolo jednání o zvýšení mezd pro zaměstnance veřejného sektoru. Odborový svaz Ver.di pohrozil, že pokud se nedohodnou do konce měsíce, zahájí v dubnu další vlnu stávek. Stávkou pohrozili i zaměstnanci společnosti Deutsche Post.

Koncem minulého měsíce se podařilo mocnému Odborovému svazu pracujících v kovoprůmyslu (IG Metall) vyjednat zvýšení mezd pro 85 tisíc pracovníků v západoněmeckém ocelářství o 5,2 procenta. Jde údajně o nejvyšší růst mezd v tomto sektoru za 16 let. Ekonomové a podnikatelské skupiny však varují před vysokým růstem mezd v dalších odvětvích, protože by mohlo zvýšit inflaci a ohrožuje také vznik nových pracovních míst, napsala agentura Reuters.

JAK V PONDĚLÍ POJEDOU VLAKY Z ČR

Všechny vlaky EuroCity, které jedou ve směru Dresden, Berlin, Hamburg budou končit ve stanici Dresden Hbf. Opačným směrem do Česka budou začínat ve stanici Dresden Hbf. Mezi Berlínem a Drážďany bude částečně zavedena náhradní autobusová doprava.

Regionální doprava na přechodech mezi ČR a Německem nebude v naprosté většině případů dotčena. Také dálkové vlaky z Prahy přes Plzeň do Mnichova či Norimberku pojedou bez omezení.

Vlak EuroNight Praha - Basilej s odjezdem z Prahy ve 20:25 v pondělí večer nepojede. Na území ČR vypraví ČD náhradní soupravu za tento spoj v úseku Praha - Děčín. Poslední vlak, který v pondělí z Prahy do Německa odjede, bude EuroNight Kopernikus v 18:50 do Berlína, který pojede bez omezení.

10. 03. 2008 Výpadek proudu v Praze zpozdil rychlíky na Pardubice (Praha-Malešice)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vypadek-proudu-v-praze-zpozdil-rychliky-na-pardubice-pdp-domaci.asp?c=A080310_095335_domaci_jba)

Cestující z Prahy směrem na Pardubice čekali po osmé hodině ráno nemilé překvapení. V Malešicích došlo k výpadku napájení zabezpečovacího zařízení, například semaforů a výhybek. Pracovníci železnice museli navigaci řídit ručně od 7:50 do 8:42.

Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly se přibližně o čtyřicet minut zpozdily rychlíky do Brna, Bratislavy a Žiliny.

10. 03. 2008 Dva školáci se pokusili vykolejit vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/8361-dva-skolaci-se-pokusili-vykolejit-vlak/>)

Frýdek-Místek - V úterý 4. března se dva třináctiletí školáci pokusili vykolejit vlak, který vezl lidi z práce, a celou akci si natočili na mobil. Na trať mezi Frýdkem-Místkem a Lískovcem položili betonovou dlaždici a čekali, co se bude dít. Vlak naštěstí dlaždici rozdrtil a bez větších problémů místem projel. Policie hned poté chytila chlapce, kteří se u výslechu přiznali k činu i k tomu, že se o totéž už jednou pokusili loni v srpnu.

Školáci dotáhli dlaždici o rozměrech padesát na padesát centimetrů na kolejišti a společně ji zamaskovali tmavým oblečením a větvemi. Pak vyšli na most a pozorovali, jestli vlak vykolejí, nebo zabrzdí. To je ale už viděla policejní hlídka. "Vlak projel a rozdrtil dlaždici. Kluci potom sešli dolů, podívali se, jak dlaždice vypadá, a v tom je zadržela městská policie," popisuje zadržení mladistvých pachatelů mluvčí frýdeckomístecké policie Ivan Žurovec.

řináctiletí chlapci sice kvůli nízkému věku ještě nejsou trestně odpovědní, i tak ale skončí před soudem, kde jim bude uloženo příslušné výchovné opatření. Může to být dohled probačního úředníka a v krajním případě i ochranná výchova.

Podle psychologů mladí lidé rádi experimentují s věcmi, které mohou být nebezpečné a často si neuvědomují důsledky svého jednání. "V krajním případě se může jednat i o lidi, kteří radují z toho, když se někomu druhému stane něco zlého," popisuje možné důvody takového jednání klinická psycholožka Ludmila Mrtvicová.

Podobný případ se stal v roce 2001, kdy se o vykolejení vlaku se 120 cestujícími pokusili školáci nedaleko stanice Baška na Frýdeckomístecku. Na koleje položili betonový panel. Ani při tomto incidentu souprava nakonec nevykolejila.

11. 03. 2008 ŠKODA HOLDING a.s. se stala majitelem stoprocentního podílu společnosti Pars nova a.s...

Zdroj: Škoda Holding a. s. (<http://www.skoda.cz/holding/novinky/skoda-holding-rozsiruje-svoje-pusobeni-v-oboru-kolejovych-vozidel-aid2296.html>)

ŠKODA HOLDING a.s. se stala majitelem stoprocentního podílu společnosti Pars nova a.s. se sídlem v Šumperku. Celou transakci schválil v březnu 2008 Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Oba zainteresované subjekty se rozhodly nezveřejňovat cenu uskutečněné transakce.

„Je to akvizice směřující k rozšíření portfolia oboru transportation ve skupině ŠKODA. Ceníme si odbornost a konkurenceschopnost výroby v Pars nova. Do Šumperku přicházíme pokračovat a dále rozvíjet obor, který má celosvětově obrovský potenciál. Zároveň přinášíme rozsáhlejší možnosti a příležitosti, které souvisejí s pozicí Škodovky jako jedničky v oblasti kolejových vozidel ve střední Evropě. Segment výroby Pars nova doplňuje a rozšiřuje kompetence oboru dopravního strojírenství ve Škodovce,“ uvedl místopředseda představenstva ŠKODA HOLDING a.s. Tomáš Krsek.

„Pars nova a.s. si za posledních pár let vybudovala významné postavení na trhu oprav a modernizací kolejových vozidel. Od privatizace, která proběhla před 15 lety, se nám podařilo z nevýznamné, čistě opravárenské, firmy postupně vybudovat společnost nabízející projekty rozsáhlých rekonstrukcí, modernizací a přestaveb. Tato úspěšná strategie nám zajistila nejen stabilizaci, ale také postupný rozvoj a výrazný růst. Vstupem Škody Holding se vytvoří velké možnosti pro další významný vývoj našich předchozích aktivit“ komentoval generální ředitel a člen představenstva Pars nova a.s. Tomáš Ignačák.

Pars nova a.s. je jednou z významných firem působících v oblasti modernizací, oprav a výroby kolejových vozidel v České republice. Společnost vznikla v roce 2000 transformací Pars DMN, s.r.o. a navazuje na více než padesátiletou historii bývalých Železničních oprav a strojíren (ŽOS). Hlavní činností firmy jsou modernizace a opravy kolejových vozidel, konstrukčních celků a náhradních dílů, především elektrických lokomotiv, motorových vozů, motorových lokomotiv, tramvají a elektrických dopravních jednotek. K nejvýznamnějším zákazníkům patří v České dráhy, dopravní podniky měst v tuzemsku i v zahraničí a soukromí provozovatelé železniční dopravy.

Pars nova a.s. se v rámci ŠKODA HOLDING stane součástí skupina Transportation, která zahrnuje v České republice: ŠKODA TRANSPORTATION (výrobce tramvají a lokomotiv), ŠKODA ELECTRIC (výrobce trakčních motorů, pohonů a trolejbusů), ČKD Vagonka (výrobce příměstských vlakových jednotek a motorových vozů), VÚKV (výzkumné a vývojové centrum kolejových vozidel) a v zahraničí: Sibelektroprivod (Rusko), výrobce trakčních motorů a pohonů) a GANZ-ŠKODA (Maďarsko), výrobce pohonů a trolejbusů.

11. 03. 2008 Kinematovlak ČD 2008

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=25838>)

Už popáté vyjede na svou tradiční jarní pouť kinematovlak Českých drah a zlínského Mezinárodního festivalu filmů pro děti a mládež. Organizátoři letošního turné připravili jednu novinku: pojízdné kino na kolejích zavítá i k našim východním sousedům. Itinerář tak obsahuje celkem 21 českých a 15 slovenských nádraží.

Historie kinematovlaku se začala psát v roce 2004. Od té doby se stal pravidelnou předzvěstí zlínského festivalu. Podobně tomu bude i letos. Promítací plátno vlaku plného pohádek se v tomto roce poprvé rozzáří na apríla na hlavním nádraží v Hradci Králové. Poté kinematovlak zavítá do více než dvou desítek měst ve východních Čechách a na střední a jižní Moravě. Pátého května se otevře také poprvé divákům na Slovensku, a to v Púchově. Historicky první zahraniční turné, jež zahrnuje kromě hlavních města Bratislavy například Košice, Prešov či Banskou Bystricu, skončí v poslední květnový den v Trenčíně. O den později, kdy začíná v pořadí 48. ročník festivalu, se již kino na kolejích vrátí do samotného dějiště – Zlína. Vstup na všechny projekce je zdarma.

Jako pojízdný kinosál slouží původně zavazadlový vůz, u kterého lze využít celý vnitřní prostor. Dvě třetiny vagonu tvoří hlediště s kapacitou 60 míst k sezení, zbývající třetina za plátnem slouží jako zázemí. K vybavení patří také klimatizace a digitální projekční technika na vysoké úrovni. Za čtyři roky zhlédlo filmová představení v kinematovlaku téměř padesát tisíc, vesměs dětských diváků.

11. 03. 2008 Mezi Pekingem a Lhasou bude jezdit nejluxusnější vlak na světě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/8445-mezi-pekingskem-a-lhasou-bude-jezdit-nejluxusnejsi-vlak-na-svete/>)

Peking - Od začátku září začne mezi Pekingem a tibetským správním centrem Lhasou jezdit vlak, který je podle čínských představitelů nejluxusnější na světě. Pravidelný spoj, který bude jezdit každých osm dní, se svým vybavením bude údajně rovnat pětihvězdičkovému hotelu.

"Ve vlaku bude pouze 96 míst. Jízdné bude asi dvacetkrát dražší, než je standardní tarif na této trati, a také mnohem dražší než letenka," prohlásil Ču Ming-žuej, manažer železniční společnosti Quinghai-Tibet Railway, která bude vlak provozovat. Nejdražší jízdenky na trati z Pekingu do Lhasy zatím stály 2000 jüanů (4500 korun).

Podle Čua vyjede první vlak z Pekingu 1. září a jezdit bude každých osm dní. Vlastní cesta potrvá pět dní. Každý vlak bude mít 12 osobních vozů se čtyřmi apartmány o ploše deseti metrů čtverečních, ve kterých bude manželská postel, obývací pokoj a koupelna. Mimo nich budou ve vlaku zařazeny dva jídelní vozy a jeden vyhlídkový vagon.

Železniční spojení do Lhasy funguje od července 2006. Podle čínských úřadů je železnice významným nástrojem při modernizaci Tibetu, který je součástí Číny od roku 1951. Kritici nově vybudovaného spojení však tvrdí, že železnice pouze přispěje ke zhoršení životního prostředí na "střeše světa" a urychlí rozpad tradiční tibetské kultury.

12. 03. 2008 Solnice zastávka

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_11sole.htm)

České dráhy zahájily od 18. ledna zkušební provoz nové železniční zastávky Solnice zastávka. Ta se nachází na trati 022 Častolovice–Solnice v km 14,891 až 14,936. Je v těsné blízkosti závodu Škoda Auto Kvasiny, takže výrazně zkrátí docházkovou vzdálenost do podniku, který je zde významným zaměstnavatelem. Zřízení zastávky za několik set tisíc korun bylo součástí projektu investic státu a kraje do průmyslové zóny Kvasiny–Solnice.



12. 03. 2008 Jak to bude s tratí v údolí Rýna? (rekonstrukce trati mezi Karlsruhe, Offenburgem a Basilejí)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_11ryn.htm)

Podle novin „Stuttgarter Nachrichten“ se má rekonstrukce železniční trati mezi Karlsruhe, Offenburgem a Basilejí, vedoucí údolím Rýna, zpozdít nejméně o pět let.

Po moderní trati by se tak mohlo začít jezdit až v roce 2021. Trať, která je rozhodující pro tranzitní dopravu ve směru sever-jih mezi Německem a Švýcarskem, se má rozšířit ze dvou na čtyři traťové koleje. Důvodem zpoždění rekonstrukčních prací je údajně projekt „Stuttgart 21“, což je přeložka hlavního stuttgartského nádraží do podzemí.

Německá Strana zelených varovala, že v případě zpoždění zahájení modernizace budou následovat hospodářské i ekologické problémy v oblasti nákladní přepravy. Další nárůst přeprav by pak následně přešel na silnice. To vše je proti slibu Německa Švýcarsku, že přestavbou této trati se do roku 2018 „absorbují“ nárůst nákladní přepravy ze silnice na železnici.

Někteří další kritici z řad politiků SPD pak německé dráhy Deutsche Bahn (DB AG) kritizují za to, že dráha namísto stavebních prací shromažďuje peníze pro svůj vstup na burzu. DB veškeré tyto zprávy dementovala svou informací, že se sice výstavba trati zpozdí, ale modernizace by měla být dokončena v roce 2020.

12. 03. 2008 Švýcarsko: rychlost 200 km/h (Rothrist - Mattstetten)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_11svyc.htm)

Další zemí, kde byla v poslední době zvýšena maximální provozní rychlost na 200 km/h, je Švýcarsko. V první etapě jde o nově vybudovanou trať Rothrist - Mattstetten s rekonstruovanou odbočnou tratí do Solothurnu.

Jedná se celkem o asi 150 až 180 vlaků denně a komerční provoz byl zahájen po získání nezbytných zkušeností se změnou jízdního řádu koncem roku 2007. Se zavedením vyšší rychlosti bylo nutné vyřešit i řadu dalších otázek, především zajistit dostatečný počet vhodných vozidel. Pro tento účel byla modernizována většina lokomotiv SBB řady Re 460, především v oblasti převodovek a sběračů. Většina nasazených osobních vozů byla schopna provozu na těchto tratích bez jakýchkoliv dalších úprav; nezbytnou podmínkou pro nasazení na těchto tratích je ovšem uzavřený systém WC. Provozovány na těchto tratích také mohou být upravené jednotky ICE 1 DB AG a ETR 470 společnosti Cisalpino. Lokomotivy řady Re 460 musí být také vybaveny pro rychlost 200 km/h speciálními sběrači typu Faiveley.

Jsou-li splněny všechny výše uvedené podmínky pro zavedení vyšší rychlosti (složení vlaku, dostatečné obrždění vlaku a následné mezidobí), zadá strojvedoucí maximální dovolenou rychlost 200 km/h pro systémy ETCS (European Train Control System) a švýcarský vlakový zabezpečovač ZUB prostřednictvím displeje na stanovišti strojvedoucího.

12. 03. 2008 Noční světelná show léčí koleje (broušení kolejnic)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ocni-svetelna-show-leci-koleje-podivejte-se-f3g-domaci.asp?c=A080312_155944_domaci_jw)

Ztemnělou krajinou se po kolejích šine podivný kolos a od jeho kol létá rej jisker. To není filmová scéna, ale broušení kolejnic. Pro české železnice od roku 1993 běžná údržba. Zajišťuje vyšší bezpečnost a komfort, snižuje hlučnost, prodlužuje životnost kolejnic a šetří peníze.

Zvláštní broušící souprava operovala koncem února na Ostravsku, pak se přesunula na Slovensko a 18. března přejede až na Chomutovsko a Ústecko, kde se dá opět do práce.

Tou prací je odstraňování vad na kolejnicích už v zárodku, než se



stihnou rozvinout a stát nebezpečnými. Odborníci je nazývají "kontaktně únavové vady" a "vlnkovitost". Přispívá k nim zejména průběžně se zvyšující rychlost vlaků, jejich rostoucí hmotnost a hustota železničního provozu.

Broušení ale nemusí mít jen opravný ráz. Když si nové koleje "sednou", provede se takzvané preventivní broušení. Právě to čeká začátkem dubna nově položené kolejnice mezi Chomutovem a nedalekým Březnem a v okolí Ústí nad Labem.

Důležité je i ekonomické hledisko: vlaky spotřebují méně energie. "Předpokládá se, že každá koruna vložená do broušení kolejnic se prodloužením jejich životnosti několikrát vrátí," říká Miroslav Haxa ze společnosti KPM Consult, která broušení organizuje.

Stav kolejnic kontroluje i ultrazvuk

K broušení kolejí přistoupily Severní Amerika a některé státy v Evropě v 60. letech. Nynější měřicí vozidla vyhodnocují nerovnosti už v řádu setin milimetrů, kontroloři mají k dispozici i ultrazvukový defektoskop.

Kam mohou vést nedostatečné kontroly a chybějící údržba trati, zejména neodstranění "kontaktně únavových vad", se ukázalo v anglickém Hatfieldu 17. října 2000. Expres jedoucí z Londýna do Leedsu zde havaroval v rychlosti 190 km za hodinu, když se kolejnice, po které jel, rozlámala na tři desítky kusů. Čtyři lidé zemřeli, 70 skončilo v péči lékařů.

VADY NA ŽELEZNIČNÍCH KOLEJNICÍCH

Kontaktně únavové vady způsobuje namáhání úzké plošky kolejnice koly vlaků. Vznikající mikrotrhliny mohou časem vést k rozlomení kolejnice. Odlišný původ má vlnkovitost, tvořící se v obloucích o malém poloměru. Železniční vozidla nemají diferenciál, a tak vnější kola při průjezdu obloukem opisují delší dráhu a prokluzováním vznikají nerovnosti - vlnky.

Například "skluzové vlny", které pravidelná měření odhalila mezi Adamovem a Brnem na trati do Svitav, byly kolem dvanácti centimetrů dlouhé a přes 0,1 milimetru hluboké. Od roku 2004 proto úsek brusná souprava navštívila dvakrát.

Správci tratí v České republice brousí vybrané úseky převážně od dvou do pěti kilometrů. Brousicí souprava úsek projíždí kvůli nízkému provozu v noci i několikrát - obvykle třikrát až osmkrát - dokud není kolej perfektně hladká. Efektivní záplavě jisker zabrahují bezpečnostní předpisy. Jiskry a kovové piliny se odsávají.

13. 03. 2008 Letící trampolína zastavila v Německu mezinárodní rychlík

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/8649-letici-trampolina-zastavila-v-nemecku-mezinarodni-rychlik/>)

Berlín - Mezinárodní rychlík v Německu byl nucen nouzově zastavit, protože mu do cesty přiletěla trampolína z nedalekého hřiště. Oznámila to ve středu německá policie.

Strojvůdce vlaku Intercity Express (ICE), který jel z Kolína nad Rýnem do Vídně, nedaleko Bonnu zpozoroval na trati překážku. I když začal okamžitě brzdit, vlak do trampolíny narazil a zastavil se až po 300 metrech, řekl mluvčí kolínské policie. Při nárazu do trampolíny byla poškozena přední světla lokomotivy.

Po kontrole dostala vlaková souprava povolení pokračovat v jízdě.

13. 03. 2008 Na trati Olomouc – Zábřeh na Moravě začíná dlouhodobá výluka, omezení potrvají do 12. května

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

Mezi Olomoucí a Zábřehem na Moravě pokračují práce na modernizaci koridoru. Přestavba, kterou provádí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), výrazně sníží kapacitu tratě. České dráhy byly nuceny omezit spoje, vlaky pojedou podle výlukového jízdního řádu.

Některé spoje budou po dobu výluky omezeny, jiné pojedou v posunutých časových polohách a vybrané vlaky České dráhy dočasně odřeknou. Správa železniční dopravní cesty modernizuje úsek Zábřeh na Moravě – Lukavice, zbytek úseku Červenka – Moravičany a dokončovací práce probíhají také ve stanicích Červenka a Moravičany.

Opatření na trati 270 v úseku Olomouc – Zábřeh na Moravě:

- Expres Šohaj s odjezdem z Prahy hl.n. do Veselí nad Moravou v 9:06 (Ex 525) bude do odvolání v úseku Praha hl.n. – Olomouc hl.n. jezdit jen v pátek, sobotu, neděli a státem uznané svátky.
 - Expres Šohaj s odjezdem z Veselí nad Moravou do Prahy hl.n. ve 14:45 (Ex 524) bude do odvolání v úseku Olomouc hl.n. – Praha hl.n. jezdit jen v pátek, sobotu, neděli a státem uznané svátky.
 - Vlak s odjezdem ze Vsetína do Prahy v 14:40 (R 626 Emil Zátoupek) bude ve dnech, kdy nepojede Ex 524 Šohaj v úseku Olomouc hl.n. – Praha hl.n., odjíždět ze stanice Olomouc hl.n. až v čase odjezdu Ex 524, tedy v 16:12. Ve dnech, kdy R 626 pojede jako přípoj od Ex 524, nebude ve stanici Červenka zajištěn přestup na osobní vlak do Litovle předměstí s odjezdem v 16:15 (Os 13859).
 - Vlak s odjezdem z Jeseníku do Olomouce v 5:05 (Sp 1700) bude mimořádně zastavovat ve stanici Červenka. Do Olomouce hl.n. vlak přijede o cca 30 min později.
 - Vlak z Olomouce do Jeseníku s odjezdem ve 12:58 (Sp 1705) bude v úseku Olomouc hl.n. – Zábřeh na Moravě odřeknut. Cestující mohou využít zvláštní vlak z Olomouce hl.n. do Zábřehu na Moravě s odjezdem ve 12:54 (Os 31726).
 - Vlak z Jeseníku do Olomouce s odjezdem ve 12:49 (Sp 1702) bude v úseku Zábřeh na Moravě – Olomouc hl.n. odřeknut, cestující mohou využít EC 147 (odjezd ze Zábřehu na Moravě ve 14:20).
 - Vlaky z Jeseníku do Brna s odjezdy v 6:33, 8:38, 14:38 a 16:39 (R 902, R 904, R 906 a R 908) odjedou ze stanice Zábřeh na Moravě ihned po příjezdu ze směru Jeseník, tedy o cca 10 minut dříve (výměna lokomotiv proběhne ve stanici Mohelnice). U vlaků R 902, R 904 a R 906 je ve stanicích Jeseník, Lipová Lázně, Hanušovice a Zábřeh na Moravě omezeno čekání na přípojné vlaky jen na 5 minut po svém pravidelném odjezdu.
 - Vlaky z Brna hl.n. do Jeseníku s odjezdy v 5:16, 7:19, 13:19, 15:19 a (R 903, R 909, R 905 a R 907) přijedou do stanice Zábřeh na Moravě o cca 10 minut později (výměna lokomotiv proběhne ve stanici Mohelnice). Nebude tak zajištěn přestup na vlaky směr Praha. Odjezd ze stanice Zábřeh na Moravě do Jeseníku bude včas.
 - Vlaky z Přerova do České Třebové s odjezdy v 4:58, 12:05, 14:05 a 15:05 (Os 3702, Os 3710, Os 3712 a Os 3714) a vlak z Přerova do Zábřehu na Moravě s odjezdem ve 13:05 (Os 3726) budou v úseku Štěpánov – Zábřeh na Moravě odřeknuty. Místo těchto vlaků pojedou zvláštní osobní vlaky ve zcela jiné časové poloze podle výlukového jízdního řádu.
 - Vlaky z Přerova do Zábřehu na Moravě s odjezdy v 7:05 (Os 3302) a 11:05 (Os 3724) budou v úseku Olomouc hl.n. – Zábřeh na Moravě odřeknuty. Jako náhrada za odřeknutý vlak Os 3302 bude mimořádně zastavovat R 903 ve stanicích Červenka a Mohelnice. Z tohoto důvodu odjede R 903 z Olomouce hl.n. o 5 min dříve, tedy už v 6:53.
 - Vlaky z Přerova do Zábřehu na Moravě s odjezdy v 6:05, 16:05 a 17:05 (Os 4060, Os 4050 a Os 3730) a vlaky z Přerova do České Třebové s odjezdy v 8:05, 10:05, 18:05, 19:05 (Os 3706, Os 3708, Os 3716 a Os 3214) jsou v úseku Olomouc hl.n. – Zábřeh na Moravě odřeknuty, místo těchto vlaků pojedou zvláštní osobní vlaky ve zcela jiné časové poloze podle výlukového jízdního řádu.
 - Vlak ze Zábřehu na Moravě do Starého Města u Uherského Hradiště s odjezdem v 5:45 (Os 3701) je v úseku Zábřeh na Moravě – Štěpánov bez náhrady odřeknut.
 - Vlaky ze Zábřehu na Moravě do Přerova s odjezdy v 6:10, 6:50, 8:45, 10:45, 11:45, 16:45, 17:45 a 18:49 (Os 3725, Os 3705, Os 3309, Os 3707, Os 3727, Os 3715, Os 3731 a Os 3717) jsou v úseku Zábřeh na Moravě – Olomouc hl.n. odřeknuty. Místo těchto vlaků pojedou zvláštní osobní vlaky ve zcela jiné časové poloze dle výlukového jízdního řádu.
 - Vlaky ze Zábřehu na Moravě do Přerova s odjezdy v 12:45, 13:45, 14:45 a 15:46 (Os 3709, Os 3729, Os 3711 a Os 3713) jsou v úseku Zábřeh na Moravě – Štěpánov odřeknuty. Místo těchto vlaků pojedou zvláštní osobní vlaky ve zcela jiné časové poloze dle výlukového jízdního řádu.
- Na trati 273 Červenka – Litovel předměstí – Senice na Hané budou některé spoje upraveny tak, aby byl zajištěn přípoj na a od vlaků z trati Olomouc – Zábřeh na Moravě. V pracovní dny budou mimořádně zajištěny spoje náhradní autobusové dopravy v úseku Červenka – Litovel předměstí jako přípoje na a od vlaků trati Olomouc – Zábřeh na Moravě.

Opatření na trati 273 Červenka – Senice na Hané:

- Vlaky z Litovle předměstí do Červenky s odjezdem v 5:26 (Os 13842) a v 10:33 (Os 13808) pojedou o deset minut dříve.

- Vlak z Červenky do Litovle předměstí s odjezdem v 9:40 (Os 13807) pojedou v celé trase o deset minut později.

- V pracovních dnech pojedou mimořádné spoje náhradní autobusové dopravy, které jsou zapracovány ve výlukovém jízdním řádu. Zastávky těchto spojů náhradní dopravy budou ve stanicích Červenka a Litovel předměstí před staniční budovou, na zastávkách Litovel a Litovel předměstí bude zřízena zastávka na hlavní silnici.

14. 03. 2008 Ambiciózní projekt Vídeň hl.n. se ocitl na slepé koleji

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=523965>)

Vídeň - Cestující z Prahy, kteří vystupují na dnešním Jižním nádraží rakouské metropole, zažívají stejné pocity jako cizinci v pražských Holešovicích.

Nulové služby, temná zákoutí a betonová hala, v níž se prohání vítr, by ale již za čtyři roky měly být minulostí. Za rok začne totiž demolice a v roce 2012 by první expresy z Prahy měly zastavit na zbrusu novém hlavním nádraží, které si v pompéznosti nijak nezadá s tím berlínským.

Wien Hbf v číslech

- náklady: 880 milionů eur
- architekt: Hotz/Hoffmann-Wimmer
- rok dokončení: 2012/2013
- kapacita: 40 tisíc cestujících denně



Taková je alespoň teorie. Jenže výstavba nového mimoúrovňového nádraží se stále komplikuje. Sotva utichly spory o tom, že zakázka na stavbu drážní části byla udělena bez výběrového řízení, dostal projekt další trhliny.

Na žádost několika architektů totiž soud kvůli chybnému výběrovému řízení zrušil plány na obchodní a administrativní centrum BahnhofCity, které mělo vyrůst poblíž nádraží. Výstavba lukrativní výškové budovy a 20 tisíc metrů nákupní plochy tak nabere velké zpoždění.

Větším problémem je ale samotný sto metrů vysoký kancelářský komplex. Budova ze skla a oceli se totiž bude pnout k nebi co by kamenem dohodil od zámku Belvedere.

Barokní komplex vystavěný princem Evženem Savojským je však od roku 2001 na seznamu UNESCO, které teď hrozí, že kvůli mrakodrapu zapíše Belvedere na listinu ohrožených památek.

Rozhodnutí by mělo padnout v červenci na zasedání komise UNESCO v Kanadě.

Příliš nadšení z nádraží, které projektovalo architektonické konsorcium Hotz/Hoffmann-Wimmer, nejsou ani mnozí Vídeňané.

"Vídeň má zničující touhu po průměrnosti," citoval list Der Standard ředitele Architektonického centra Wien AzW Dietmara Steinera.

Šéf Městského muzea má ale na věc jiný pohled. "Vídeňané to ještě netuší, ale bude to epochální změna," věští Wolfgang Kos.

14. 03. 2008 Za Fittipaldiho v pendolinu padla pokuta, případ řeší i policie

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/za-fittipaldiho-v-pendolinu-padla-pokuta-pripad-resi-i-policie-pbo-domaci.asp?c=A080314_145558_domaci_adb)

Za řízení rychlovlaku Pendolino brazilským formulovým závodníkem Fittipaldim zaplatí České dráhy pokutu. O trestu rozhodl Drážní úřad. Bezpečnost cestujících však podle něj ohrožena nebyla. Případ zároveň vyšetřuje pardubická policie.

"Usoudili jsme, že došlo ke správnému deliktu, ale nedošlo k žádnému ohrožení bezpečnosti," řekl iDNES.cz ředitel Drážního úřadu Pavel Kodým.

"Myslím, že určitým způsobem byla ta kauza nafouknutá, takže to nepovažujeme za nějaké hrubé ohrožení. Podle toho jsme uložili i tu pokutu v přiměřené výši," doplnil.

Jak velkou pokutu budou nyní muset České dráhy zaplatit, ale prozradit nechtěl. "To je předmětem správního řízení," řekl. Rozhodnutí ale podle něj není pravomocné, dráhy se tedy proti němu mohou odvolat.

Vlak podle Kodyma není automobil, ale určitým způsobem zabezpečený provoz, takže Dráhy cestující ohrozit nemohly. Podle Drážního úřadu ale pochybily, když závodníkovi řízení soupravy svěřily.

"Je to prokazatelné, že pakliže někdo řídí a nemá k tomu patřičnou způsobilost, je to správný delikt," vysvětlil Kodym.

Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka se železniční firma odvolávat nebude. "Jsme rádi, že šetření Drážního úřadu potvrdilo, že České dráhy nikterak bezpečí cestujících neohrozily. Rozhodnutí Drážního úřadu o udělení pokuty plně respektujeme a už jsme také dali příkaz k jejímu zaplacení," řekl Joklík iDNES.cz.

Řízení vlaku šetří i policisté

"Bylo přijato trestní oznámení, je to ve fázi prošetřování. Spis je v Pardubicích," potvrdila už dříve iDNES.cz mluvčí pardubické policie Markéta Janovská.

Vyšetřování však příliš nepokročilo, policie čekala právě na závěr Drážního úřadu. "Byly zahájeny úkony trestního řízení. Už jsme obdrželi stanovisko Drážního úřadu, ale musíme nyní konzultovat se státním zastupitelstvím, jak postupovat dál," upřesnila Janovská.

Brazilský formulový závodník Emerson Fittipaldi si spolu s českými jezdci vyzkoušel loni v říjnu řízení vlakové soupravy pendolino v rámci reklamní akce Českých drah. - čtěte Inspekce vyšetří, jak Fittipaldi řídil pendolino

Na několik desítek minut tak vlak řídili lidé, kteří k tomu neměli zdravotní ani odbornou způsobilost.

"Jízda vlaku tak byla provozována v rozporu s platnými předpisy Českých drah a právním řádem České republiky," uzavřel tehdy případ Jan Kučera z Drážní inspekce, která kauzu postoupila právě Drážnímu úřadu. - čtěte Fittipaldi řídil pendolino proti předpisům, zjistila inspekce

Mluvčí inspekce Zdeněk Neusar je s výsledkem spokojen. "Je vidět, že bylo oprávněné, že se tím naše inspekce zabývala," řekl Neusar iDNES.cz. Podle něj by to pro marketingové akce Českých drah mohl být pro příště dobrý precedens.

14. 03. 2008 Radim Jančura: Luxus přece není drahý

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070930-23306780-002000_d-radim-jancura-jsem-strasne-spatny-manazer)

Svou firmu Student Agency z ničeho vypracoval na jednu z nejznámějších dopravních společností v Česku. Radim Jančura prodává letenky, posílá studenty do ciziny učit se jazyky a vozí lidi v typických žlutých autobusech. Mezi své nejnovější nápady na konci února zařadil soukromé vlaky, opět žluté HighJety, s nimiž chce do roku 2010 začít vozit cestující mezi Prahou a Ostravou.

Kolik stojí takový vlak?

Třeba pendolino stojí sedm set milionů, ale náš vlak musí být mnohem levnější a mnohem lepší. Pendolino je prima vlak na velké rychlosti, na české koleje je to zbytečně drahý stroj s drahou údržbou, takže i jízdenky jsou pak drahé. My chceme dělat všechno sice velmi kvalitně, ale za co nejméně peněz.

Coby firemní heslo používáte spojení "luxus pro každého". Není to trochu absurdní kombinace?

Vůbec ne, luxus přece není drahý. Když se někam dá pěkná sedačka nebo servíruje dobrý čaj, není to drahé. Dokonce je to proti zbytku nákladů pakatel. To železo stojí obrovské peníze, ale udělat něco příjemného pro cestující stojí málo. Státní dráhy - nejen české, ale i evropské - nemají motivaci něco pro cestující udělat, protože nemusí. Pro ně je ideální dřevěná sedačka, která vydrží sto let, protože nějakou lepší neumějí udržovat. Pendolino je už po necelých dvou letech omšelé, přestože se o něj dráhy jako o svou vlajkovou loď aspoň trochu starají. Pendolino je postaveno pro bohaté - první třídu má plnou, ale druhá třída, ve které jsou lístky levnější, je poloprázdná. My chceme zaplnit druhou třídu, protože ta nás bude živit a musí být tak levná, aby se dala srovnávat s autobusem.

Takže vy nás zbavíte oné romantiky: když na výlet na Karlštejn, tak hnusným hlučným vlakem, v němž se bojíte dojít na záchod?

Toho vás nezbavím. Takové vlaky rozhodně zůstanou.

Čím jste chtěl být v pěti letech? Popelářem, kosmonautem, nebo prezidentem?

Chtěl jsem opravovat televize jako táta. Proto jsem šel na elektrofakultu.

Absolventi elektrofakulty přece neopravují televize.

Ale já si to myslel. Táta opravoval staré černobílé televize. Dodnes mě celá vysoká škola nenačila, jak ta televize vlastně funguje. Já se třeba jako malý styděl svlékat před televizí, protože jsem si myslel, že tam ti lidé fakt jsou.

Jaká je cesta od televizí k autobusům?

Když jsem jel před lety z Prahy do Brna autobusem, začal jsem přemýšlet, proč cesta nemůže být pohodlná a příjemná. Začal jsem počítat a šel do toho. Když jsem otevíral první linku Praha - Brno, netušil jsem, že jich budu mít víc. Počet linek ale už zvyšovat nechci.

Máte snad pocit, že už je autobusová doprava v České republice v nezlepšitelném stavu?

To ne, ale před rokem jsem žádal, aby můto pro veřejnou dopravu nebylo. Nevyšlo to a od té doby už nechci další linky.

Na železnici ale budete platit taky.

Ano, platí se využití dopravní cesty, ale v přepočtu na počet sedaček je to snesitelnější. Kvůli můtu jsem musel zvednout ceny. Mýto je správná věc, ale mělo by se rozlišovat mezi kamiony, které vozí spoustu věcí zbytečně tam a zpátky, a mezi autobusy, které vozí lidi. V Německu kamiony platí, autobusy ne. Nemělo by se zdražovat uměle - já jsem z kapes klientů vytáhl 50 milionů korun jen kvůli můtu a dal je České republice a Kapschi. Zbytečně. Autobusem přece lidé jezdí, protože je to levnější.

Čím jezdíte z Brna do Prahy vy?

Jaguárem.

To jezdíte hezky.

Není to drahé auto, jen draze zní. Něco takového, jako mám já v autě - tedy kožené sedačky a pohodlí -, chceme v autobusech.

Radim Jančura (*1972 v Ostravě)

Vystudoval elektrotechnickou fakultu VUT. Student Agency založil v roce 1993. Začal se zprostředkováním au pair pobytů, pokračoval v prodeji studijních a pracovních pobytů, založil server pro prodej letenek kralovna.cz a provozuje síť vnitrostátních a mezinárodních autobusových linek. Během tří let uvede do provozu první soukromé vlakové linky. V roce 2006 získal prestižní ocenění Podnikatel roku, které vyhlašuje Ernst & Young. Je svobodný a bezdětný.

17. 03. 2008 Za tragickou srážku vlaků v Čerčanech dostali železničáři podmínku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/9013-za-tragickou-srazku-vlak-u-cercanech-dostali-zeleznicari-podminku/>)

Benešov - Okresní soud v Benešově dnes uložil podmíněné tresty od 20 měsíců do dvou let trojici železničářů, kteří loni v červenci zavinili tragickou srážku vlaků na nádraží v Čerčanech. Všichni tři byli obviněni z obecného ohrožení z nedbalosti.

Signalista a výpravčí se u soudu hájili tím, že v době neštěstí byli unaveni a pracovali pod velkým tlakem. Kvůli výstavbě koridoru a různým výlukám prý měli ztížené pracovní podmínky. Třetí obžalovaný, strojvůdce havarovaného rychlíku, obvinění odmítá.



Rychlík jedoucí z Prahy do Českých Budějovic tehdy v Čerčanech narazil do odstaveného pantografu, jehož strojvedoucí zahynul. Jeho kolega z rychlíku byl zraněn. Lehce zraněno bylo i zhruba 15 z více než 600 cestujících v rychlíku. Škodu odhadly České dráhy na zhruba čtyři miliony korun.

18. 03. 2008 Dráhy chystají tendr na dodávku řídicích vozů pro rychlíky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/9168-drahy-chystaji-tendr-na-dodavku-ridicich-vozu-pro-rychlíky/>)

Praha - Výběrové řízení na dodávku řídicích vozů pro dálkovou dopravu letos vypíše České dráhy. V rozhovoru pro ČTK to řekl generální ředitel ČD Petr Žaluda. O kolik vozů půjde a kdy by měly být

dodány, ale firma ještě neví; zájem zřejmě bude o několik desítek vozů. První prototyp by mohl být na světě počátkem roku 2009.

Nové řídicí vozy, které si dráhy chtějí nechat zhotovit "na míru", chce firma využít spolu s vagony a lokomotivami, jež jsou nyní ve vozovém parku. Řídicí vůz je v podstatě vagon s kabinou pro strojvedoucího, ze které se dá ovládat celý vlak, ačkoliv hnací lokomotiva je na opačném konci soupravy. Díky takovému řazení vlaku se nemusí lokomotiva při každé změně směru přepřahat.

"Je to úžasné vylepšení, hodně nám to ulehčí logistiku," řekl Žaluda, podle kterého se tím zlepší využití vlaků. Souprava změní směr během několika vteřin, a nikoliv desítek minut, jak je tomu dosud. Zvětší se také kapacita kolejí, které nebudou blokovány pro "šibování" vagonů a lokomotivy. Podobné systémy dráhy zatím částečně využívají v regionální a příměstské dopravě.

Počet nových řídicích vozů ale záleží na množství peněz, které dráhy získají z ministerstva dopravy. Žaluda tvrdí, že dráhy jsou dlouhodobě podinvestované a potřebují další miliardy na obnovu vozového parku. O navýšení peněz Žaluda údajně průběžně jedná z ministrem dopravy Alešem Řebíčkem, který již dříve vyjádřil se Žaludovými argumenty souhlas.

"Pan ministr vnímá potřebu Českých drah a nyní musí řešit možnosti, jak dostat do Českých drah další peníze," řekl Žaluda. Vyjádřil naději, že peníze nad rámec objednávky veřejné dopravy dostanou dráhy od ministerstva již příští rok.

Nákup nových strojů souvisí s výstavbou nových železničních koridorů na jih a západ Čech. Dráhy tak budou potřebovat další kapacity; přitom neuvažují o nákupu ucelených souprav typu Pendolina. Kde nakonec budou nové vozy jezdit, ale ještě není jasné. Speciální tým nyní vyhodnocuje ekonomickou výnosnost každého jednotlivého spoje.

Předběžné výsledky by měly být známy již v polovině tohoto roku; poté možná čekají železnici zásadní změny. Žaluda chce pomocí výsledků šetření přesvědčit kraje, aby přispívaly na železniční dopravu více než nyní. Je možné, že některé regionální spoje se zcela zruší; čistě teoreticky připustil ředitel i přesun Pendolin na jiné trasy.

Na obnovu vozového parku mají dráhy pro letošek k dispozici 3,6 miliardy korun. Chtějí například koupit 100 ojetých vagonů z Německa nebo několik dalších souprav CityElefant. Skutečná minimální potřeba peněz je prý zhruba osm miliard korun.

19. 03. 2008 Sněmovna se vyslovila pro konec monopolu Českých drah

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-23413790-001000_d-snemovna-se-vyslovila-pro-konec-monopolu-ceskych-drah)

O přístupu dalších dopravců na české koleje bude rozhodovat Správa železniční dopravní cesty. Mělo by tak dojít k narovnání postavení konkurenčních železničních dopravců.

Poslanecká sněmovna definitivně schválila novelu, která má pomoci dokončit transformaci Českých drah. Ty přijdou o povinnost provozovat drážní cesty, která přejde na Správu železniční dopravní cesty. Předkladatel novely, předseda hospodářského výboru Oldřich Vojtíš (ODS), slibuje hlavně větší transparentnost v hospodaření drah a rovný přístup dopravců na koleje.

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tedy bude s dopravci uzavírat smlouvy o přístupu na koleje. Dráhy by si tak podle Vojtíše již neměly vylepšovat výsledek hospodaření, který jim zhoršuje ztráta z osobní dopravy. Na SŽDC současně přejde majetek za asi 12 miliard korun a asi 11 000 zaměstnanců.

Sněmovna dnes také přijala doprovodné usnesení, ve kterém vyzývá Ministerstvo dopravy, aby ji do konce roku informovalo o koncepci dokončení transformace české železnice. Zároveň budou muset ČD účtovat odděleně, pokud by podnikaly v něčem jiném, než je osobní železniční doprava. SŽDC bude moci také provozovat i jiné dráhy na smluvním základě.

Norma nyní zamíří do Senátu, pokud ji podpoří i horní komora, dostane ji k podpisu prezident.

České dráhy byly zřízeny dnem 1. ledna 1993 současně se zánikem České a Slovenské Federativní republiky a vznikly jako nástupnický subjekt státní organizace Československé státní dráhy. V roce 2003 došlo k rozdělení státní organizace České dráhy na dva nástupnické subjekty, a to akciovou společnost České dráhy a státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.

19. 03. 2008 České dráhy posílí před Velikonoci dálkové spoje o několik desítek vozů

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

Před velikonočními svátky posílí České dráhy řadu dálkových vlaků. Posilové vozy budou nasazeny na nejvytíženějších trasách mezi Prahou a Brnem, Olomoucí, Ostravou nebo Plzní. V období Velikonoc pojedou vlaky více lidí než obvykle, doporučujeme cestujícím nákup místenek a zajištění jízdének v předstihu.

V pátek 21. března bude posíleno celkem 19 vlaků na nejvytíženějších trasách. Počet míst bude rozšířen v odpoledních spojích mezi Prahou a Brnem, Olomoucí, Bohumínem a Plzní. Posilové vozy budou zařazeny také mezi Olomoucí a Břeclaví. „Přepravní kapacita se díky posilovým vozům zvýší zhruba o 1500 míst,“ říká Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. V pátek navíc vyjedou pravidelné páteční posilové spoje.

Také o velikonočním pondělí zajistí České dráhy mimořádně větší kapacitu dálkových vlaků. Půjde o stejné relace jako v pátek 21. března a navíc k nim přibudou i spoje mezi Jeseníkem a Brnem nebo Veselím nad Moravou a Prahou. Samozřejmostí jsou posilové vlaky na závěr víkendů. Tentokrát nepojedou v neděli, ale až v pondělí.

I přes personální posílení služeb pokladních se mohou tvořit v klíčových stanicích fronty. Všem cestujícím doporučujeme nákup jízdének přes internet a nebo po telefonu. Je tak možné koupit jízdenky na všechny rychlíky, expresy a vlaky IC, EC a SC. Kromě vlaků SuperCity získají cestující k internetové a telefonické jízdence vždy zdarma také místenku.

Přes internet je možné jízdenky koupit v eShopu Českých drah na adrese www.eshop.cd.cz, nezbytná je platební karta, kterou je možné platit za nákup na internetu. Jízdenku cestující dostane emailem, který si vytiskne a rovnou s tímto emailem nastoupí do vlaku, aniž by musel k pokladně.

Po telefonu je možné koupit jízdenky v kontaktním centru Českých drah na lince 840 112 113, která je dostupná 24 hodin denně ve třech světových jazycích. Postup je obdobný jako při nákupu přes internet, platba proběhne platební kartou a cestující si může vybrat, zda si jízdenku vyzvedne v pokladně na nádraží, nebo mu ji operátor odešle e-mailem. Za nákup přes telefon se platí jednorázový poplatek 100 Kč. Při nákupu např. pěti jízdének je tak každá dražší o 20 Kč, cestující ale zároveň ušetří 30 Kč za každou místenku.

19. 03. 2008 České dráhy o svých slevách mlčí. Jsou přitom obrovské

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=524266>)

Olomouc - Na českém trhu působí firma, která se ke svým zákazníkům chová zásadně jinak, než většina ostatních. Jmenuje se České dráhy a zákazníkům má miliony.

Zatímco jiní obchodníci lákají na své nejlevnější nabídky, České dráhy o nich mlčí. Na nádražích ani ve vlacích reklamu na levné jízdenky lidé nevidí.

Během jediné jízdy a jednoho dne však mohou cestující ušetřit stovky korun. Často o tom ale vůbec nevědí. Pokladní na nádražích jim o tom neřeknou a prodají lístek někdy až několikanásobně dražší.

Bohumín - Plzeň a zpět? Za pouhých 390 korun

Třeba takto by mohl vypadat reklamní slogan vyvěšený na nádražích obou měst. Cestující v Bohumíně ani v Plzni však něco podobného nevidí a nenajdou to ani v jiných městech nebo přímo ve vlacích.

České dráhy přitom takovou slevu ve svém ceníku skutečně mají. Je to celodenní síťová jízdenka, stojí 390 korun a cestující s ní může jezdit druhou třídou bez omezení ujetých kilometrů.

Tedy třeba i z Bohumína do Plzně a zpět. Na této trase by ujel 956 kilometrů a zaplatil ve druhé třídě 1038 korun. Pokud by mu ovšem pokladní nenabídla téměř trojnásobně levnější jízdenku, což zaměstnanci Českých drah v pokladnách zásadně nedělají.

Různá nádraží, stejná situace

Tři různé pokladny ve třech různých městech a přitom tři naprosto stejné situace. Dopoledne 10. března v Ostravě při prodeji jízdenky do Prahy, o dva dny později při cestě z Prahy do Ostravy a do třetice 17. března v Olomouci s přáním na zakoupení jízdenky do Plzně.

Pokladní za přepážkou vždy prodaly lístek za cenu obyčejného jízdného. Ta však byla vždy vyšší, než celodenní síťová jízdenka, na kterou cestující nepotřebuje žádný doklad opravňující ke slevě a nemusel by tedy sám o takovou slevu žádat.

České dráhy však přesto odmítají zavést takový způsob prodeje, při kterém by pokladní automaticky prodávaly tu nejlevnější možnou jízdenku.

"Pokladní vám nemůže odříkat celý systém slev. O síťových jízdenkách se cestující dovědí na informacích Českých drah," vysvětlila situaci úřednice v informačním centru ČD v Olomouci.

Manažer komunikace Českých drah Radek Joklík potvrdil, že firemní praxe je skutečně taková v celém systému, kterým dráhy jízdenky prodávají. "Pokladní nemá možnost aktivně se vypyatvat každého zákazníka na všechny podrobnosti jeho cesty a potom mu vybrat některou z nabídek," tvrdí Radek Joklík.

Složitý systém slev

Pokladní by se přitom v těchto případech vůbec vypyatvat nemusely. Systém jízdného by mohl automaticky nabídnout ten nejlevnější lístek a tím je v těchto případech vždy jednodenní síťová jízdenka.

Odborníci však také kritizují státní České dráhy za to, že jejich systém slev je příliš složitý a pro cestující nepřehledný.

"Většina lidí se v něm musí ztratit. Chtělo by jej sjednotit a zjednodušit," uvedl odborník na reklamu, bývalý ředitel Asociace komunikačních agentur Vysoké školy ekonomické v Praze Jiří Mikeš. "Vzhledem k tomu, že České dráhy jsou státní a fungují tedy z našich peněz, by měly být k běžnému cestujícímu mnohem otevřenější."

Zaprawdę mu dává i kolega z Katedry obchodního podnikání a komerčních komunikací VŠE Milan Postler: "Z marketingového hlediska je to určitě chyba, přitom by stačilo jen přehledné umístění ceníku na nádražích."

20. 03. 2008 Zahájení stavebního řízení: Modernizace žst. Kroměříž

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008030005>)

21. 03. 2008 Strategie podpory logistiky – šance pro naši železnici

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_13stra.htm)

V 10. čísle Železničáře jsme informovali o Dnu dopravy, který uspořádal Svaz dopravy ČR. Dnes se vracíme k diskusním příspěvkům, které tam zazněly. Náměstek ministra dopravy Emanuel Šíp, účastník diskuse na Dnu dopravy, napsal na stejné téma, na které tam hovořil, pro Železničář následující článek:

Česká republika stejně jako celá Evropská unie dlouhodobě čelí růstu podílu silniční dopravy na trhu nákladní dopravy. Po vstupu ČR do EU v roce 2004 vzrostl počet jízd kamionů jenom přes česko-německou hranici o 40 %. Jednou z cest, jak tento nepříznivý vývoj zvrátit a posílit roli železnice, je rozvoj intermodální dopravy a budování veřejných logistických center. Tomu chce napomoci Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů, připravovaná v současnosti na Ministerstvu dopravy.

Ve většině zemí Evropy již síť veřejných logistických center vznikla a prochází rozvojem (známá jsou např. německá Güterverkehrszentren nebo anglické Freight Villages). V České republice taková soustava dosud chybí. V provozu je sice 12 překladišť kombinované dopravy, z nich však jen několik (Mělník, Praha Uhřetěves, Praha Žižkov, Lovosice, Želechovice-Lípa) disponuje většími objemy překládky. Vznikající logistické kapacity jsou orientovány většinou jednostranně na dálniční a silniční síť, což je dlouhodobě neudržitelný stav.

I v ČR bude nezbytné v následujícím období soustředit zátěž do nově budované sítě veřejných logistických center, v nichž při uplatnění nové pružnější a výkonné technologie pro přechod zásilek mezi jednotlivými druhy dopravy vzniknou podmínky pro vyšší využití potenciálu železniční dopravy jako hlavní části v přepravním řetězci kombinované a multimodální přepravy. Vzniknou nová místa soustředěné nabídky logistických služeb, v nichž bude možné zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy s určitým podílem železnice, případně také vodní či letecké dopravy. Nabídka logistických služeb v síti veřejných logistických center by měla podpořit rozvoj regionů a umožnit také přístup

malým a středním podnikatelům v průmyslu a obchodu, pro něž jsou zatím logistické služby dost obtížně dostupné.

Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů má být komplexním dokumentem, vymezujícím hlavní podmínky nejen pro lokalizaci a rozvoj veřejných logistických center, ale i pro organizaci souvisejících služeb. S přípravou tohoto materiálu počítá plán nelegislativních úkolů vlády na rok 2008 a jeho vznik souvisí i s úkoly obsaženými ve vládním programovém prohlášení.

Předpokladem pro vznik veřejného logistického centra je podle připravované Strategie především dostatečné výrobní nebo spotřební zázemí generující silné přepravní proudy, přičemž má existovat možnost poměrně snadného napojení na kapacitní dopravní infrastrukturu více druhů dopravy, zejména dopravy železniční. Podmínkou je tedy mimo jiné kvalitní železniční infrastruktura, která umožní bezbariérový provoz nákladních vlaků srovnatelnou rychlostí s přepravou silničními vozidly. Doplňujícími předpoklady jsou existence zajímavé komoditní a destinační struktury zahraničního obchodu (protože multimodální doprava je efektivní především na delší vzdálenosti), dostatečná hustota a ekonomická síla obyvatelstva v okolí centra a jeho rozvojový hospodářský potenciál.

Strategie rozeznává dvojí úroveň veřejných logistických center, a to:

- veřejná logistická centra 1. sledu – logistické kapacity celostátního významu zajišťující silné přepravní proudy ve směrech do zahraničí, případně kapacity regionálního významu jakožto napáječe mezinárodních přepravních proudů;

- veřejná logistická centra 2. sledu – např. logistické kapacity pro obsluhu center velkých měst (tzv. citylogistiku) nebo velkých průmyslových zón. Veřejná logistická centra pro obsluhu center měst mají vytvářet určité mezisklady tak, aby bylo možno organizovat obslužnou dopravu v konkrétních denních časech, kdy nejméně obtěžuje citlivé městské prostředí. I zde má mít důležitý význam kolejová doprava, zejména z hlediska napojení na veřejná logistická centra 1. sledu. Citylogistiku je v našich podmínkách vhodné zavádět u měst zhruba nad 80 tis. obyvatel s ohledem na konkrétní dopravní podmínky. Centra pro obsluhu průmyslových zón by měla být zřizována zejména v těch průmyslových zónách, kde je natolik velká produkce nebo spotřeba komponentů, že bude možné zavádět přímé ucelené vlaky do příslušného veřejného logistického centra 1. sledu.

Strategie se zabývá také předběžným vymezením oblastí pro lokalizaci veřejných logistických center 1. sledu. V tomto smyslu rozlišuje pro období zhruba do roku 2015 tři etapy budování těchto center. V první etapě by mělo dojít k vybudování dvou veřejných logistických center. Jedno z nich by se mělo nacházet v blízkosti Prahy někde v pásmu vymezeném Lovosicemi a Kolínem. Druhé by mělo vzniknout v Jihomoravském kraji v blízkosti koridorové tratě Brno–Břeclav. Ve druhé etapě by mělo dojít k vybudování veřejných logistických center na Ostravsku a v okolí Plzně. Následně by ve třetí etapě měla vzniknout veřejná logistická centra 1. sledu u Českých Budějovic a v aglomeraci Hradec Králové–Pardubice (viz obrázek). Konkrétní lokalizace těchto center bude řešena ve spolupráci s kraji, přičemž není vyloučeno, že o konečném umístění bude rozhodnuto na základě vítězné nabídky soukromoprávního subjektu.

Veřejná logistická centra budou realizována ve většině případů na základě spolupráce veřejného a soukromého sektoru jakožto veřejně-soukromá partnerství (PPP). Veřejný sektor bude v daném schématu reprezentován krajem nebo obcí. Kraj či obec obvykle zajistí výkup pozemků či stávajících nemovitostí, zasílá areál a zabezpečí potřebnou administrativní podporu. Soukromý partner obvykle zajistí potřebné investice do budov, logistických technologií a know-how a bude zajišťovat též marketing a provoz veřejného logistického centra.

Provozovatelem veřejného logistického centra bude většinou samostatná společnost, která může být ve společném vlastnictví veřejného a soukromého sektoru; nejsou však vyloučena ani čistě soukromé nebo čistě veřejně provozovaná centra. V případě PPP bude soukromý partner vybírán prostřednictvím koncesního řízení podle zákona č. 139/2006 Sb. Podmínky koncesního řízení mohou požadovat návrh na umístění veřejného logistického centra (při vložení soukromých pozemků) nebo mohou být vyhlášeny i na konkrétní lokalitu (veřejně vlastněné pozemky).

Může být položena otázka, jaká bude při výstavbě a provozu veřejných logistických center role Ministerstva dopravy.

Ministerstvo poskytne krajům a obcím metodickou pomoc, přičemž bude podporovat uplatnění pozitivních zkušeností ze zahraničí, zejména v oblasti logistických a informačních technologií. Ministerstvo bude v tomto ohledu průběžně spolupracovat se Svazem dopravy, Svazem spedice a logistiky, Expertním týmem pro logistiku České logistické asociace a odbornými výzkumnými pracovišti, které jsou již dnes neopominutelnými partnery ministerstva při přípravě vlastní Strategie.

A konečně, ministerstvo se zúčastní také finanční podporou podle schválených programů na bázi evropských i domácích finančních zdrojů. Předpokládá se v první řadě využití existujícího Programu

podpory kombinované dopravy na období 2005 až 2010. Tento program byl již schválen a notifikován Evropskou komisí, ale nebyly pro něj zatím zajištěny finanční prostředky ze státního rozpočtu. Vedle toho schválený Operační program Doprava obsahuje ve své Prioritě 6 program Podpora revitalizace železničních vleček s celkovým finančním zabezpečením cca 430 milionů Kč. Zde již bylo vyhlášeno 1. kolo výzvy, v jehož rámci mohou žadatelé předkládat své projektové žádosti v období od 1. 4. do 31. 5. 2008.

Nově je ministerstvem připravován Program podpory veřejných logistických center, založený na využití tuzemských finančních zdrojů, který, jak už sám název napovídá, má být specializován přímo na výstavbu a provoz těchto center. Tento program má doplňovat možnosti již stávajících programů s tím, že se předpokládá odevzdání návrhu k notifikaci Evropskou komisí do 31. 12. 2008, a po ukončení notifikace jeho spuštění v průběhu roku 2010 nebo počátkem roku 2011. V současnosti je rozpracovávána jeho koncepce tak, aby se programy vzájemně nekřížily a nepřekrývaly a přitom bylo zabezpečena podpora všech rozhodujících činností spojených s přípravou, výstavbou i provozem těchto veřejných logistických kapacit. Jasné vymezení rozhraní mezi zmíněnými programy podpory je mimo jiné také základní podmínkou pro obnovu jednání s Ministerstvem financí o uvolnění zdrojů státního rozpočtu pro financování logistických aktivit.

Shrneme-li tedy připravované možnosti financování veřejných logistických center a s nimi souvisejících logistických činností, měly by se na podpoře logistických činností v ČR podílet:

- státní rozpočet (Program podpory kombinované dopravy, Program podpory veřejných logistických center, spolufinancování programu Podpora revitalizace železničních vleček, vedle toho Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury vyhlášený Ministerstvem průmyslu a obchodu)
- krajské a městské rozpočty (zejména výkup a zasíťování pozemků)
- Evropský regionální rozvojový fond (Operační program Doprava – program Podpora revitalizace železničních vleček, vedle toho ještě Operační program Podnikání a inovace – Program NEMOVITOSTI)
- soukromé investice

Ministerstvo dopravy očekává, že realizace připravované Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů povede ke zvýšení efektivity přepravních procesů v rámci logistických řetězců (pružnější reakce na požadavky zákazníka, optimalizace nákladů), vytvoření prostoru pro nabídku širšího spektra logistických služeb než doposud a také ke zlepšení logistické obsluhy regionu. Vzniknou také podmínky pro rozvoj citylogistiky ve větších městech a městských aglomeracích. V neposlední řadě dojde i ke snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Pro železnici to pak konkrétně znamená posílení pozice na dopravním trhu, kde dosud průběžně ztrácěla, stejně jako zhodnocení investic do modernizace železničních koridorů. Železniční dopravci získají nový prostor k obchodnímu i finančnímu rozvoji, což jim umožní více než dříve investovat do vozidlového parku i logistických technologií.

21. 03. 2008 Modernizace železnice v Černé Hoře

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_13hora.htm)

Začátkem března roku 2006 byla zahájena modernizace železniční trati Podgorica–Nikšič v Černé Hoře. Jednokolejná trať spojuje v délce 56 km tato dvě největší města nově vzniklého státu Černá Hora.

První železnice mezi městy Podgorica (Titograd) a Nikšič byla zprovozněna v roce 1948 jako součást úzkorozchodné železnice (rozchod 760 mm) spojující Titograd se Sarajevem přes Mostar, Gabela a Hun.

Úsek Podgorica–Nikšič byl v roce 1965 zrekonstruován na normální rozchod, včetně výstavby nových mostů a tunelů. Od roku 1999 je trať využívána pouze pro nákladní dopravu, kde hlavními přepravovanými komoditami jsou suroviny a výrobky hutního průmyslu (železářny a bauxitové doly v Nikšiči a hliníkárna v Podgorici). Po ukončení modernizace celé trati včetně stanic se počítá i se zavedením osobní dopravy.

Investorem stavby jsou Železnice Crne Gore a. d. Podgorica, dodavatelem firmy OHL ŽS, a. s., AŽD Praha, s. r. o., Elektrizace železnic Praha, a. s., a Remont Pruga Sarajevo d.d.

Úvěr pro tuto akci ve výši cca 50 mil. € poskytla Černé Hoře Česká exportní banka.

Vlastní modernizace trati, jejíž celkové převýšení dosahuje 577 m o maximálním stoupání 26 promile s 9 mosty a 12 tunely (celková délka tunelů je 3450 m), zahrnuje kompletní výměnu železničního svršku, včetně výměny všech výhybek, zřízení bezстыkové koleje v úseku Podgorica–Spuž–Danilovgrad pro rychlost 100 km/h, v úseku Danilovgrad–Ostrog–Nikšič 80 km/h.

Práce na železničním spodku zahrnují výměnu šterku v celém úseku, celkem 6 km sanace železničního spodku, včetně položení sanační fólie, opravu stávajících a zřízení nových odvodňovacích kanálů. Všechny stanice budou vybaveny zabezpečovacím zařízením ESA 11 a celá trať bude elektrizována. Dílo má být hotovo závěrem roku 2008.

Traťová strojní společnost, a. s., se modernizace trati účastnila v letech 2006 a 2007.

K tomu účelu byla na základě rozhodnutí představenstva společnosti vytvořena v Černé Hoře organizační složka Dio stranog društva TSS, a. s., Crna Gora.

Po přepravě potřebné mechanizace a obsluhy začala Traťová strojní společnost, a. s., řízená vedoucím organizační složky p. Ludřkem Černým, v květnu 2006 svařování kolejnic a těžení šterkového lože.

Společnost jako podzhotovitel firmy OHL ŽS, a. s., prováděla těžbu šterkového lože, včetně sanací čističkou SC 600/S a soupravou SMV pro odklizení vytěženého materiálu a pro firmu Remont Pruga Sarajevo svařování kolejnic délky 30 m na kolejnicové pasy o délkách 150 m svařovnou PRSM 3.

Zaměstnanci Traťové strojní společnosti, a. s., pracovali na modernizaci trati v letech 2006 a 2007 po dobu 328 dní, absolvovali celkem 244 výluk, provedli 2338 svarů kolejnic a strojní čističkou bylo vytěženo celkem 80 350 m³ materiálu v délce 53 565 bm.

Harmonogram plánovaných výkonů byl splněn i přes řadu problémů, s nimiž se zaměstnanci museli vypořádat, jako byly měnící se podmínky stavby, poměrně vysoké teploty, nadměrná prašnost způsobená napadaným bauxitem nebo horským prostředím i s jeho zvláštnostmi.

Musely být zvládnuty i problémy spojené s místními zvyklostmi, typickými pro oblast Balkánu. Zvláště černohorská legislativa připravila nejedno překvapení, například v oblasti účetnictví a nových zákonů, schvalovaných po osamostatnění Černé Hory.

Na druhou stranu získala Traťová strojní společnost, a. s., zkušenosti s prací na zahraniční železnici v mnoha oblastech odlišné od České republiky, s chováním lidí v cizím prostředí a dokázala se prosadit i v tak náročných podmínkách a odvést kvalitní práci strojů a posádek a přinesla nejen ekonomický užitek sama sobě, ale přispěla i k dobrému jménu firmy a coby česká firma zanechala v oblasti určitě dobrý dojem.

21. 03. 2008 Ve vlacích Thalys bude internet

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_13thal.htm)

Vlakový operátor Thalys informoval, že od poloviny letošního roku budou jeho vysokorychlostní vlaky nabízet přístup na internet pomocí spojení přes družici pro všechny cestující mezi Paříží, Bruselem, Amsterdamem a Kolínem n. Rýnem.

Pro přístup na internet pro cestující obou tříd Comfort 1 a Comfort 2 v přeshraničním provozu ustavil Thalys zvláštní konsorcium. Připomeňme, že Thalys je společným produktem francouzské dráhy SNCF, německé DB, belgické SNCB a holandské NS. K dnešku bylo na tratích Thalys přepraveno mezi uvedenými čtyřmi městy 60 milionů cestujících. V průběhu letošního roku se má doba jízdy z Kolína nad Rýnem do Paříže zkrátit přibližně na tři hodiny a z Kolína nad Rýnem do Bruselu na hodinu a 40 minut.

Thalys má být prvním provozovatelem vlaků vysokých rychlostí s nabídkou internetu. Spojení je navrženo tak, aby umožňovalo surfování bez přerušení, bez ohledu na přechody hranic, to vše při rychlostech kolem 300 km/h, včetně stahování údajů v průběhu celé cesty. Servis bude velice podobný tomu, jaký stále více nabízejí internetové kavárny, ale také hotely, letiště a železniční stanice.

Výše zmíněné konsorcium má za členy globálního poskytovatele komunikačních řešení Nokia Siemens Networks, evropského dodavatele 21 Net, který bude mít na starosti internetové spojení vedené přes družici a belgického širokopásmového kabelového operátora Telenet. Konsorcium si položilo za cíl kombinovat satelitní technologii a dále technologie GPRS a UMTS s bezdrátovou sítí, aby byl na internet zajištěn průběžný přístup.

Probíhá pilotní fáze

V rámci počátku pilotní etapy, jež odstartovala v září 2007, byla řada vlaků Thalys vybavena inovovanou technologií, která kombinuje přímý přístup na internet se sítí přístupových bodů pro každé místo v obou uvedených vlakových třídách. Dále je zabudováno průběžné a nepřetržité přepínání mezi GPRS/UMTS a satelitním přípojem, aby se internetové připojení zachovalo při jízdě vlaku i v zakrytém terénu, jako jsou tunely a stanice. Současně s přístupem na internet chce Thalys nabídnout informace o místech určení a také zábavný servis přes novou internetovou službu „ThalysNet“.

Krátce o partnerech v projektu

Informace dá představu, jak náročné je technické řešení už jakoby „normální“ věci, za jakou se dnes již internet považuje.

Nokia Siemens Networks odpovídá za řízení projektu, dodává a instaluje nezbytné technologie, poskytuje síťový provoz on-line a stará se o údržbu síťových komponentů: jde o aplikace řešení WLAN (bezdrátových místních sítí) s napojitelností na síť na palubě, o management speciálně pronajatých pásmových šířek pro mobilní operátory podél tratí a o antény ve vlaku pro rádiový kontakt.

21 Net zavádí a řídí dvousměrné satelitní napojení; satelitní vedení bude iniciováno z malých pozemních stanic, instalovaných na střechách vozů vlaku, jež cestujícím umožní širokopásmový přístup na internet.

Telenet bude provozovat komerční internetovou službu a cestou svých portálů bude nabízet bohatý multimediální kontakt, včetně her a později na požádání video. Telenet bude také zajišťovat zákaznickou podporu a bude realizovat dohody o roamingu k poskytování služby mezinárodním cestujícím Thalysu.

Závěrem o Thalys

Pod oficiálním názvem „Thalys International“ (TI) jde o evropskou společnost se sídlem v Bruselu. Během krátké existence již realizovala mnohé vývojové fáze, zlepšující jak síť, tak i služby na ní. TI sestává z týmu více než stovky pracovníků. Její kapitál je složen následovně: 62 % od SNCF, 28 % od SNBC a 10 % od DB. Poskytuje služby železniční osobní dopravy na účet uvedených drah do cílových míst Paříže, Bruselu, Amsterdamu a Kolína nad Rýnem, přičemž jde o jejich společnou službu.

21. 03. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_13aktu.htm)

NĚMECKO

DB přebere vagonku Niesky

Deutsche Bahn chce koupit platebně neschopnou firmu WBN Wagonbau Niesky GmbH. Bylo to oznámeno koncem února a prodejní cena nebyla uvedena. WBN vyrábí všechny typy nákladních vozů, jakož i jejich komponenty. V roce 2006 bylo dosaženo obrátu 36,4 milionu € (cca 950 milionů Kč). Podle insolvenčního správce F. R. Schefflera dráha ujistila, že zachová zaměstnání pro asi 250 pracovníků a zajistí uspokojení věřitelů. Shromáždění věřitelů má nejpozději do konce dubna rozhodnout o přijetí insolvenčního plánu pro WBN.

Trať Wilhelmshaven – Oldenburg bude postavena dříve

Stát a Německá dráha se rozhodly urychlit výstavbu dvoukolejné tratě mezi přístavním městem Wilhelmshavenem a Oldenburgem. Ministr hospodářství Dolního Saska Walter Hirche k tomu uvedl: Je to dobrá zpráva pro celý severozápad. Německý stát a dráha za tím účelem provedly změny ve svých investičních plánech.

Poštovní služba PIN pracuje pro dráhu

Nestátní poskytovatel poštovních služeb PIN, který byl velmi postižen nedávným uzákoněním minimální mzdy pro poštovní sektor, získal jako zákazníka Německou dráhu. Byla s ní uzavřena rámcová smlouva, podle které bude PIN odpovídat za doručování národní dopisové pošty koncernu na 48 místech. Vítězství ve výběrovém řízení zvedlo podle vedení PINu náladu k nové prodejní ofenzivě. V minulých dnech měla hlásit platební neschopnost dcera PINu v Hamburku se 600 zaměstnanci. Z 91 firem PIN jich je v řízení o platební neschopnosti 18.

ŘECKO**Ministr dopravy reorganizuje dráhu**

Řecký ministr dopravy Kostis Chatzidakis chce v řeckých státních dráhách OSE prosadit organizační a správně-technické změny. Hodlá vyměnit manažery a pospojovat dceřiné podniky. Tak by měly zlepšit své služby a v případě dceřiných podniků dosáhnout zisku. Ztráta OSE obnáší více než 7,5 miliardy € (cca 200 miliard Kč), přičemž od roku 2008 do roku 2017 se předpokládají investice ve výši 10,8 miliardy €. Má se rozšířit spolupráce se soukromými drahami, aby se zásilky nemusely také několikrát překládat před dosažením cílové stanice. Snížit by se měly náklady na dopravu zboží. Do budoucna má jít veškerý obchod s nákladní dopravou přes připravovanou společnost Trainose.

VELKÁ BRITÁNIE**Eurotunnel: O hodně méně nákladní dopravy**

Britsko-francouzský provozovatel dopravy v podmořském tunelu Eurotunnel zaznamenal loni snížení celkových tržeb o 6 procent na 775 milionů € (cca 20 miliard Kč). Jako důvod se uvádí, že v listopadu 2006 byl zrušen pro dráhy užitelský poplatek „Minimal Using Charge“. V dopravě zboží zaznamenala společnost značné propady. V roce 2007 použilo tunel 2840 vlaků – o čtvrtinu méně než v roce 2006. Přepravený objem poklesl na 1,21 milionu tun, což je o 23 procent méně než před rokem.

21. 03. 2008 Železnice potřebuje důvěru investorů (International Rail Freight Conference, 5. – 7. března 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_13duve.htm)

Nákladní doprava a přeprava byla hlavním tématem odborné konference na mezinárodní úrovni, která se pod názvem International Rail Freight Conference uskutečnila ve dnech 5.–7. března v pražském hotelu Olšanka. Dceřinou společností Českých drah, ČD Cargo, a. s., na konferenci zastupoval její výkonný ředitel Jaroslav Richter a obchodní ředitel Rodan Šenekl.

V úvodu konference všechny přítomné přivítal za sebe a současně i za nepřítomného generálního ředitele ČD Carga Josefa Bazalu výkonný ředitel dceřiné společnosti ČD Cargo Jaroslav Richter. Zdůraznil, že na programu konference je řada zajímavých příspěvků, pojednávajících o železniční nákladní dopravě z nejrůznějších úhlů pohledu. Dovoleté mi, abych v úvodu vyjádřil jednoduché myšlenky, které osobně považuji za nejdůležitější pro rozvoj našeho oboru, tedy železniční nákladní dopravy. První téma se týká prostředí, ve kterém působíme a které nám dává pravidla pro podnikání. Z jedné strany nás omezuje regulací, z druhé strany nabízí zvláštní pobídky pro rozvoj. Ano, týká se to složitosti postoje státu k podnikání v železniční dopravě a dnes také vlivu unijní administrativy na tento obor.

Výkonný ředitel Richter zdůraznil, že z historických důvodů je současné podnikání v železniční nákladní dopravě stále obtížné z mnoha důvodů. Už sama představa volně podnikat v tomto oboru je stále velmi nová, až vzrušující. Železnice dlouho nebyla prostorem pro inovativní, moderní, kvalitní přepravní služby pro své zákazníky při současném zhodnocování vloženého kapitálu svým vlastníkům tak jako je tomu v jiných oborech, kde podnikání jako princip tvorby hodnot pro společnost má dlouhou tradici. Dnes jsme na cestě dobrým směrem, ale stále nemáme tolik volnosti, kolik bychom potřebovali.

Stále existují direktivně regulované ceny za užití infrastruktury, jejichž výše je z evropského pohledu velmi nejednotná. Infrastruktura není modernizována pro nákladní dopravu a její kapacita je nekoordinovanou výlukovou činností často dlouhodobě paralyzována. Zájemovými skupinami národních výrobců železniční techniky vytvářené bariéry pro mezinárodní provoz jen zřídka kdy zdoláváme uspokojivým způsobem. Místo zjednodušování se rodí velmi komplikovaná technická pravidla pro provoz a výrobu vozidel. Při pohledu na tempo růstu silniční dopravy musíme konstatovat, že nám ujíždí pomyslný vlak a musíme vynaložit enormní energii, abychom mohli udržet růstový trend v dopravních výkonech, apeloval na přítomné ředitel Richter.

Na druhé straně musíme vidět snahu státu či Evropské unie poskytnout adresné finanční příspěvky například pro kombinovanou dopravu či na výstavbu infrastruktury. Jsem přesvědčen, že železniční dopravě tyto dotace nepomohou dlouhodobě, přestože umožňují současný dílčí rozvoj, dodal ve svém vystoupení.

Podle ing. Richtera pomohou naopak jednoduché, jasné a stručně formulované legislativní podmínky, které zaujmou finanční investory a následně je přivedou k investování do železnice, jako tomu je v jiných oborech, které mají jejich důvěru a mohou se tak rozvíjet. Zvýší se odpovědnost

za každodenní výsledky, zmizí mlha a rozpačité nářky. Produktivita práce poroste a s ní i životní úroveň zaměstnanců, kteří, přirozeně motivovaní, přesunou svou pozornost na osobní růst místo handrkování se o marginální příplatky k tarifní mzdě. Sebevědomí, pozitivní zaměstnanci tvoří skutečnou hodnotu firmy a její potenciál.

V závěru svého příspěvku Jaroslav Richter vyzval přítomné, aby se na svou každodenní práci dívali s nadhledem, a uvidí tak řadu možností, jak lépe prospívat. Pojďme o tom zde diskutovat, pojďme odhalovat mezi námi ty, kteří hovoří jen o problémech, spolupracujme naopak s těmi, kteří bez zbytečných nářků za sebou mají výsledky a produkci, které jsou prospěšné jak železničnímu oboru, tak celé společnosti.

Stručnou charakteristiku aktivit dceřiné společnosti ČD Cargo přednesl na konferenci její obchodní ředitel Rodan Šenekl. Z jeho vystoupení jsme zaznamenali:

ČD Cargo vzniklo k 1. prosinci 2007 jako stoprocentní dceřiná společnost mateřské společnosti ČD, a. s. Podstatné na oddělení od mateřských ČD je, že nákladní doprava nemusí od svého založení křížovým způsobem profinancovávat ztrátovou osobní dopravu. Naopak, nyní se může plně rozvíjet. Z cílů, které jsme si na rok 2008 dali, bych rád jmenoval, že chceme přepravit přibližně 90 milionů tun zboží a dosáhnout tržeb asi 800 milionů eur.

Společnost byla založena přibližně s 12 000 zaměstnanci z celkového počtu původní mateřské společnosti 54 000. Do nákladní dopravy bylo vyčleněno 900 lokomotiv a 32 000 železničních nákladních vozů.

Jaký má ČD Cargo podíl na celkovém přepravním trhu železniční nákladní dopravy? V současné době uchovává svůj 20% podíl na celkovém přepravním trhu v České republice. Většinu z tohoto podílu tvoří silniční doprava.

Jednou z možností, jak udržet výkony na železnici v České republice a potažmo v mezinárodním evropském měřítku, je koncentrovat se například na zlepšení přeprav zásilek v jednotlivých vozech. Tyto systémy bývaly doménou železniční dopravy. Jak se ovšem vyvíjel evropský trh, jednotlivé přepravy byly přebírány pružnější, cenově atraktivnější silniční dopravou. Na některých evropských železnicích v zásadě jsou veškeré přepravy orientovány na ucelené vlaky a jednotlivé zásilky jsou přepravovány po silnici.

ČD Cargo si z pohledu porovnání přeprav zásilek v jednotlivých vozech a v ucelených vlcích v rámci Evropy zachovává poměrně slušný podíl – více než 52 % přeprav vyjádřených ve vozech je v České republice realizováno po železnici v jednotlivých vozových zásilkách. Vyjádříme-li tento podíl v tunách, je tomu podobně. Tam se samozřejmě projevuje skutečnost, že ČR převáží hromadné substráty, hnědé a černé uhlí, přepravy v jednotlivých zásilkách jsou vyjádřené asi 42 %. V mezinárodní dopravě je v porovnání s vnitrostátní dopravou celkem 58 % přeprav realizováno ucelenými vlaky.

Rozhodující přepravní proudy pro ČD Cargo přes ČR jsou na hlavním koridoru, který spojuje Německo–Rakousko–Slovensko–Polsko. Když porovnáme údaje o přepravených jednotlivých vozových zásilkách a ucelených vlcích, tak se nám shodují koridory pro tyto přepravy. Vyjádřeno v počtech vozů na hlavních koridorech, většinu přeprav představují přepravy v jednotlivých vozech, případně ve skupinách, tedy nikoliv v ucelených vlcích. Převažující partner pro export a import i z pohledu přeprav jednotlivých zásilek je Německo.

ČD Cargo (dříve ČD, a. s.), aby si uchovalo vyšší podíl přeprav na železnici proti silniční dopravě, již několik let provozuje tzv. primární síť nákladních vlaků určených pro preferované zásilky, nadřazené ostatním. Tento systém spojuje šest základních seřaďovacích stanic, 12 druhotných, obsluhuje celkem 66 železničních stanic – bodů průmyslových center, spojuje sedm vnitrozemských kontejnerových terminálů a řada přeprav se uskutečňuje na mnoha z celkem 1400 železničních vleček na síti.

Síť pro přepravu preferovaných zásilek a převážně preferovaných v jednotlivých vozech je tvořena sítí nákladních expresů do rychlosti 100 km/h. Denně je vypravováno 117 pravidelných vlaků, z toho 67 mezinárodních. Princip tohoto systému spočívá v tom, že zákazníkům nabízíme dodací lhůty nejpozději do druhého dne na českém území a nejpozději do druhého dne do nejbližší velké seřaďovací stanice v zahraničí – v případě exportu. Tento systém je postaven na jízdních řádech, které počítají s čekacími dobami mezi jednotlivými vlaky max. 120 minut.

ČD zavedly v minulosti tzv. systém Termín Cargo. Je to systém přeprav preferované zátěže v jednotlivých vozových zásilkách s garantovanou dodací lhůtou, ale samozřejmě za vyšší cenu na základě smlouvy. Jde o přepravy Just in time s možností rezervace zásilek na některých vlcích a v řadě případů převážně u mezinárodních přeprav se jedná o řešení ušitá na míru.

Díky tomuto systému je železniční doprava vysoce konkurenceschopná na hlavní ose východ–západ/západ–východ, zhruba na 400km vzdálenosti, z oblasti Prahy do oblasti Ostravska. Vlaky, které

denně odjíždějí z železniční stanice Praha Libeň, přepravují jednotlivé zásilky v režimu Termín Cargo a preferované zásilky na trase do Ostravy za necelých sedm hodin. Nevýhodou proti silniční dopravě je to, že naše přepravy jsou mezi železničními stanicemi, a nikoliv až na vlečku, k zákazníkovi, do skladu. Hranice 300 km je tedy již velmi konkurenceschopná na železnici proti silniční dopravě. I do zahraničí je v tomto směru železnice velmi konkurenceschopná.

Z pohledu mezinárodních projektů, které ČD Cargo organizuje se svými partnery, speditéry, jezdí několik vlaků – nákladních expresů „ušitých na míru“ zcela konkrétním zákazníkům. V případě exportu jsou to zákazníci hutnického, ocelářského průmyslu, vývozci a dovozci uhlí. Tyto přímé vlaky, které ovšem sbírají po cestě zátěž z vleček ve velkých průmyslových aglomeracích a přibírají další jednotlivé vozové zásilky na území ČR, řadíme do produktu přepravy jednotlivých zásilek s vyšší přidanou hodnotou a preferovaných zásilek v režimu Termín Cargo.

Nezbytnou součástí fungování železnice jsou informační systémy. ČD Cargo používá tři základní systémy na monitorování vozů, vozových zásilek a vlaků. Tyto produkty jsou z větší části produktem českých softwarových společností OLTIS Group, JERID, CID, ČD - Telematika. Informační systémy slouží jednak pro přímou podporu řízení provozu (ISOR), jednak fungují informační systémy pro monitorování konkrétních zásilek i vlaků. Systémy jsou zpravidla otevřené veřejnosti – zákazníkům na smluvní bázi.

Informační systém ÚDIV slouží k optimálnímu přemístování prázdných vozů do míst nakládky v ČR. Byl vyvinut před dvěma lety, je již aplikován v zásadě na všechny řady vozů v ČR a pracuje na principu jízdních řádů pravidelných nákladních vlaků a na základě objednávek zákazníků zasílaných tři dny před požadovaným přistavením vozů k nakládce.

Projekt X-Rail je projekt, na kterém se dohodlo 6 velkých evropských železnic a má za cíl zlepšit kvalitu přeprav zásilek v jednotlivých vozech – mimo přímé ucelené vlaky – v celoevropském mezinárodním měřítku. Tyto přepravy, zejména na větší vzdálenosti, mohou být přínosem, ale za cenu kvality, přesnosti a ceny konkurenceschopné silniční dopravě.

Začátek projektu spadá do roku 2007. Bylo vybráno 6 základních koridorů, které spojují největší ekonomická, průmyslová, distribuční centra západní Evropy a tyto vlaky překračují vždy železniční hranice. Testování probíhá pro několik vybraných zákazníků, kteří spolupracují na monitorování kvality dodávek, přesnosti dodání těchto zásilek. ČD Cargo je v tomto společenství zatím spolu s lucemburským cargem jako pozorovatel, ale vážně zvažuje účast v tomto týmu.

21. 03. 2008 Nová lávka přes trať v Kolíně

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_13koli.htm)

Výstavba nové lávky pro pěší v Kolíně přes hlavní železniční trať u zastávky Kolín zastávka je dlouho očekávanou stavební akcí. Jelikož stávající železniční přejezd, který bude v rámci modernizace průjezdu Kolínem zrušen, je vzhledem k neobyčejně silné frekvenci železniční dopravy téměř neustále uzavřen, riskují denně stovky lidí chůzi přes trať kolem stažených závor.

A nejedná se pouze o cestující, kteří potřebují přejít koleje na nástupiště směr Praha, ale i o obyvatele města, kteří tudy procházejí na nedalekou lávku přes Labe, vedoucí do místní části Zálabí. Lávka by měla být zprovozněna na podzim letošního roku a přispěje významnou měrou k vyšší bezpečnosti jak cestujících, tak obyvatel města Kolína.

21. 03. 2008 Budovu brněnského nádraží i okolí čeká zásadní proměna

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

V první etapě rekonstrukce projde kompletní opravou výpravní budova brněnského nádraží, investor se Českým drahám zaváže investovat do opravy minimálně 130 milionů korun. V delším časovém horizontu pak projde proměnou území při ulici Benešova i tzv. Malá Amerika.

Projekční práce na celou lokalitu se rozeběhnou okamžitě po podpisu smlouvy se společností Brno new station development, která uspěla ve výběrovém řízení projektu Živá nádraží na revitalizaci lokality Brno hlavní nádraží. Její nabídku vybrala jako nejlepší hodnotitelská komise, kde bylo zastoupeno také město Brno. Už v druhé polovině letošního roku by měla začít viditelná oprava současné památkově chráněné nádražní budovy.

„Brno je jedním z nádraží, pro které hledáme soukromé investory, kteří od nás dostanou lokalitu do dlouhodobého pronájmu, ze svých prostředků nádraží opraví a vybudují tu komfortní bezpečnou společensko-obchodní zónu,“ říká Petr Žaluda, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. „Chceme, aby v České republice vznikla luxusní nádraží, jako v západní Evropě. V Brně pronajmeme lokalitu partnerovi na 40 let. Teď aktuálně se už staví v Praze na hlavním nádraží, v Teplicích, Havlíčkově Brodě, v Kolíně i v Mariánských Lázních. Dalších 29 nádraží má z výběrových řízení už své partnery a připravuje se jejich přeměna.“

Výběrové řízení na revitalizaci brněnského nádraží vyhlásila dceřiná společnost Českých drah ČD Reality 28. února 2007, zadávací podmínky si tehdy vyzvedlo šest uchazečů a ve stanoveném termínu byly doručeny tři nabídky. Představenstvo ČD vítěze schválilo, po souhlasu Dozorčí rady ČD bude projekt připraven k realizaci.

Jako první projdou opravou vnitřní prostory pro cestující, fasáda budovy a některé komerční prostory. Ve finálním výsledku vznikne ze současné nádražní budovy příjemná komfortní společenská zóna pro cestující i širokou veřejnost.

„Pokud bude brněnské nádraží přesunuto, začneme okamžitě s revitalizací dalších oblastí v těsném sousedství s výpravní budovou a provozních prostor, které aktuálně slouží k řízení dopravy. Práce by měly trvat přibližně dva roky a investujeme tu odhadem dvě miliardy korun,“ doplňuje Radek Konečný, ředitel společnosti Brno new station development. „Přípravné práce začnou hned v počátku také v okolí Benešovy ulice. Předpokládáme úzkou spolupráci s městem především v řešení dopravní situace v této lokalitě, myslím například vybudování velkokapacitních podzemních garáží, následně parkové úpravy a eventuální zástavbu lokality v návaznosti na územní plán. V oblasti tzv. Malé Ameriky plánujeme také bytovou výstavbu a citlivou rekonstrukci samotné památkově chráněné budovy, které se říká Malá Amerika.“

Projekt Živá nádraží spustily České dráhy v roce 2005, jedním z prvních partnerů, kteří byli do projektu zahrnuti, byla také italská společnost GrandiStazioni. Ta naplno přestavuje pražské hlavní nádraží a nádraží v Mariánských Lázních. „Vůči cestujícím máme tři zásadní priority. Obnovu vozového parku, aby se v Česku objevovalo stále více moderních vlaků, rozvoj služeb pro zákazníky a důležitý je i třetí pilíř komplexní revitalizace železničních stanic. To, že je nezbytné změnit prostředí českých nádraží je bez diskuse, jsem rád, že se nám daří nacházet partnery, kteří to umí a kteří do toho jdou s námi,“ uzavírá Petr Žaluda.

25. 03. 2008 Už tento víkend vyjede opět cyklovlak na Okoř (Praha Masarykovo nádraží - Slaný)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_cyklovlak_okor_2008)

Také letos mohou cyklisté od jara až do podzimu využívat speciální cyklistický vlak „VELO“ z Prahy Masarykova nádraží přes Hostivici, Noutonice a Zákolany do Slaného. Vlak letos vyjíždí poprvé už tuto sobotu 29. března, bude jezdit každou sobotu, neděli a svátek až do 2. listopadu a proti loňsku urazí cestu mezi Prahou a Slaným cca o 20 minut rychleji.

Cyklovlakem můžete vyrazit na výlet například na hrad Okoř nebo románskou rotundu Budeč, důležité je, že v něm platí také tarif Pražské integrované dopravy „Pro cyklisty je vždy určen druhý vůz, který je vybaven speciálními prostory pro jízdní kola,“ říká ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy Českých drah Luďka Hnulíková. „V jedné části vozu jsou sedačky pro cestující, v druhé místo pro kola. Každý cyklista nakládá a vykládá kolo sám a během jízdy ho má stále na dosah.“

Za přepravu kola zaplatí cestující jednorázově 25 korun. Pokud pojedou i zpět, nabízejí České dráhy jednodenní síťový doklad pro jízdní kolo za 50 korun. „Cestující, kteří pojedou kromě cyklovlaku i jinými spoji se službou úschova během přepravy, nabízíme jednorázový doklad k přepravě kola za 30 korun nebo jednodenní za 60 korun,“ upřesňuje Luďka Hnulíková.

Víkendový spoj na Okoř a do Slaného objednal u Českých drah Hlavní město Praha. „Cyklovlak do Slaného zpřístupňuje Okoř a okolí cykloturistům všech generací s různou fyzickou přípravou a zkušenostmi. Jeho využití je atraktivní pro rodiny s dětmi,“ uvádí pražský radní pro životní prostředí Petr Štěpánek. „Jednáme s Českými drahami také o tom, že by příští rok mohl jezdit cyklovlak i na Kokořínsko. Pro cyklisty je to velmi lákavá a krásná oblast,“ doplňuje Radovan Steiner, pražský radní pro dopravu. Sezónní cyklovlaky podporuje také Středočeský kraj. „Snažíme se vytvářet co nejlepší podmínky pro návštěvníky kraje. Podpora cyklovlaků je navíc investicí, která míří do oblasti ekologické dopravy a posiluje aktivity šetrné vůči životnímu prostředí,“ říká hejtman Středočeského kraje Petr Bendl.

„Cyklovlak na Okoř vyjel poprvé loni. Řadu let byla část tratě za Prahou uzavřena a teprve po její obnově bylo možné zavést přímý vlak z Prahy do Slaného po této trase. Oproti loňsku vlak zastavuje nově na zastávce v Jeneči a také se podařilo zkrátit jeho jízdní dobu mezi Prahou a Slaným oca o 20 minut,“ vysvětluje Václav Haas, dopravní specialista ROPID. „Vlak jede většinu trasy v rámci tarifu Pražské integrované dopravy, cestující ho tedy mohou kombinovat s tarifem Českých drah. Například ti, kteří vlastní tzv. pražskou tramvajenku, díky platnosti tarifu PID ušetří za úsek na území hl. m. Prahy.“

26. 03. 2008 Pět vlaků bude na olympiádě v Pekingu vozit cestující rychlostí 300 km/h (Velaro CN)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/pet-vlaku-bude-na-olympiade-v-pekingu-vozit-cestujici-rychlosti-300-km-h-1zp-tec_denik.asp?c=A080324_213929_digitv_rja)

V době konání olympijských her v srpnu letošního roku bude Peking a pobřežní Tianjin spojovat symbol vyspělé německé dopravy. Cestující budou vozit 200 metrů dlouhé vysokorychlostní expresy Velaro CN rychlostí až 300 km/h.



Osmivozové vysokorychlostní vlakové jednotky, vyrobené v Německu, se z přístavu Bremerhaven do Číny přepravují lodí. Loď s první dodávkou vysokorychlostní vlakové jednotky přistála v čínském přístavu Tjanjin koncem ledna letošního roku. Vlak uvede do provozu čínský partner společnosti Siemens ve městě Tangshan.

Na cestě po moři se momentálně nachází druhý z celkem tří z Německa dodávaných vlaků. Do své cílové stanice by měl dorazit do konce března.

Nakládka 40 tun vážící a 25 metrů dlouhé skříně prvního vozu z celkem osmidílné vlakové jednotky CN na nákladní loď „Gjertrud Maersk“ trvala tři hodiny. Cesta z evropského Bremerhavenu do čínského přístavu Tianjin trvá šest týdnů.

Konstrukce Velara CN vychází z ICE 3

Na počátku stály vysokorychlostní vlakové jednotky ICE 3 Německých drah. Konstrukční a projektové práce na tomto projektu probíhaly v pobočkách společnosti Siemens v německém Erlangenu a Krefeldu-Uerdingenu. Výroba prvních tří vlaků a důležitých komponent proběhne v Německu.

Na projektu i na technologické podpoře se podílí řada německých a evropských dodavatelů různých subsystémů a komponent vysokorychlostních jednotek, kteří rovněž s čínským partnerem spolupracují.

Dalších 57 jednotek vyrobí v Číně

Zároveň s dodávkami z Evropy se rozjíždí výroba 57 vlaků u čínského partnera, společnosti Tangshan Locomotive & Rolling Stock Works. První vlak vyrobený v Číně bude uveden do provozu během měsíce dubna.

600 míst k sezení díky pěti sedadlům v řadě

U vlakové jednotky jsou jednotlivé části technického vybavení a pohonu distribuovány pod podlahu vlaku po celé jeho délce na rozdíl od tažených či hnaných vlaků (tzv. Push-Pull-koncept), u kterých se samostatné hnací vozidlo nachází pouze na začátku anebo na konci vlaku. Díky nové koncepci lze při stejné délce vlaku získat okolo 20 % více prostoru pro sedadla. V místě původních samostatných lokomotiv lze vytvořit další prostor pro cestující. U čínského Velara tak bylo možné navrhnout přes 600 míst k sezení. Široká vozová skříně umožňuje ve druhé třídě umístění pěti sedadel v řadě. Ve vlaku se dále nachází oddíl s bistroem, na který přímo navazuje první třída.

Přenos 8,8 MW výkonu motorů obstará 50% hnaných dvojkolí

Velaro CN 200 metrů dlouhé bude moci dosahovat cestovní rychlosti 300 km/h díky svému výkonu 8800 kW. Přenos hnací síly obstará 50 % hnaných dvojkolí. Vlak tak může zrychlovat lépe než vlaky tažené lokomotivou. Tento koncept pohonu umožňuje tomuto vozidlu jízdu i na strmých traťových úsecích s převýšením až 40 promile.

Elektrická brzda rekuperuje energii zpět do sítě, což vede k dodatečné úspoře elektrické energie a nákladů. Vlakový zabezpečovací systém je postaven na evropském systému ETCS a bude společností Siemens speciálně modifikován pro čínské tratě.

26. 03. 2008 Železniční trať z České Lípy do Bakova nad Jizerou je řízena jediným dispečerem

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_trat_z_ceskelipy_do_bakova_rizena_1_dispecerem)

Dispečeři Českých drah řídí celý provoz na trati z České Lípy do Bakova nad Jizerou z jediného místa pomocí nejmodernější techniky, 45 kilometrů tratě má úplně nové zabezpečovací zařízení. Modernizace celého úseku dnes skončila slavnostním přestřižením pásky.

Nové dispečerské pracoviště vzniklo v České Lípě, právě odtud je řízen veškerý provoz. Tento způsob je mnohem operativnější, než když je na trati několik výpravčích. „Dispečer má lepší přehled nad celým úsekem, od jednoho počítače ovládá výhybky i staniční rozhlas na celé trase, a výrazně tak může zkrátit například doby při křížování vlaků,“ říká Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele ČD pro provoz. „V některých stanicích musel výpravčí chodit přehazovat výhybky ručně. Teď jde o jedno kliknutí myši na počítači.“

Zároveň bylo na této trati nově zabezpečeno 17 přejezdů, zvýšila se traťová rychlost na 80 km/h a výhybky jsou elektricky vyhřívané, aby v zimě nezamrzaly. Všechna nádraží mají centrálně ovládané hlášení o příjezdech a odjezdech vlaků, které je také obsluhováno z dispečerského pracoviště v České Lípě. Ve stanicích je instalován nový kamerový systém, čímž se výrazně zvyšuje bezpečnost cestujících.

V Doksech byla instalována nová přehledná digitální tabule s odjezdy vlaků, jakou cestující znají z celé řady dalších nádraží v České republice.

„Tímto způsobem jsou v České republice řízeny i další tratě. Na podzim bylo slavnostně otevřeno dálkové řízení trati z Tábora do Horní Cerekev přes Pelhřimov, naši dispečeři takto řídí i celý stokilometrový úsek koridoru z Přerova do Břeclavi,“ dodává Jiří Kolář. „Dálkové řízení najdete i mezi Žatcem a Plzní, mezi Opavou a Ostravou nebo Plzní a Chebem.“

Investorem racionalizace tratě je Správa železniční a dopravní cesty, zabezpečovací zařízení dodala společnost AŽD Praha.

27. 03. 2008 Stoiberovo eso nevyjede. Projekt Transrapid padl (Mnichov)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=600798>)

Mnichov - Původně to měla být chlouba bavorské metropole 21. století. Tisíce cestujících denně měl za pár minut přepravit magnetický supervlak z nádraží na letiště.

Jenže Transrapid, vysněný projekt někdejšího bavorského patriarchy Edmunda Stoibera, definitivně padl.

Na tiskové konferenci to oznámili spolkový ministr dopravy Wolfgang Tiefensee a bavorský premiér Günther Beckstein.

Důvod? Vlak vznášející se na magnetickém polštáři by totiž stál až tři miliardy eur, zatímco spolkový rozpočet a mnichovská kasa by daly dohromady sotva polovinu.

Bavorští zelení projekt od počátku kritizovali jako megalomanský.

"Dlouho bylo jasné, že Transrapid by byl podstatně dražší než avizovaných 1,85 miliard. Jen CSU to nechtěla vidět," řekla předsedkyně bavorských zelených Theresa Schopperová.

Plánovaný čtyřicetikilometrový Transrapid v režii konsorcia Siemens a ThyssenKrupp by byl teprve třetím magnetickým spojem na světě. Kromě testovací dráhy v německém Emslandu je v provozu již jen jedna trasa spojující jižní předměstí Šanghaje s mezinárodním letištěm.

Původně se přitom o Transrapidu uvažovalo jako o superrychlém spoji mezi Hamburkem a Berlínem. Projekt ale kvůli financím padl, stejně jako využití magnetické rychlodráhy v Porúří.

Šéf Siemensu Peter Löscher ale potvrdil, že technologie Transrapidu je nadějí pro koncern sídlící právě v Mnichově. "Plovoucí magnety jsou majákem německé technologie," napsal v tiskovém prohlášení. O know-how superexpressu má zájem prý Kuvajt i USA.



28. 03. 2008 O víkendu se mění čas, změna se dotkne dvaceti nočních vlaků (29./30. března 2008)

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

Změna zimního času na letní ze soboty 29. na neděli 30. března se dotkne dvacítky nočních dálkových vlaků Českých drah. Ručičky hodin se ve 2:00 SEČ posunou o hodinu dopředu. Cestující, kteří se chystají cestovat po změně času, by proto měli počítat s tím, že noční dálkové vlaky pojedou po druhé hodině ve změněných časech.

Všechny vlaky se úderem druhé ranní kvůli posunu času o hodinu zpozdí. Tam, kde to bude možné, zkrátí České dráhy pobytu nočních spojů ve stanicích a technické prostoje tak, aby do cíle spoje dojezly s menším než hodinovým zpožděním.

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

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

Změna času se dotkne následujících spojů:

- R 200 Silesia Krakov – Praha v úseku Bohumín – Praha
- R 201 Silesia Praha – Krakov v úseku Bohumín – Polsko
- R 202 Chopin Vídeň – Varšava v úseku Ostrava hl.n. – Polsko
- R 203 Chopin Varšava – Vídeň v úseku Bohumín – Břeclav – Rakousko
- R 206 Salcburk – Praha v celé trase na území ČR
- R 208 Moskva – Praha v úseku Pardubice – Praha
- R 209 Praha – Moskva v úseku Ostrava-Svinov – Polsko
- R 224 Šírava Humenné – Praha v úseku Přerov – Praha
- R 225 Šírava Praha – Humenné v úseku Valašské Meziříčí – Humenné
- EN 353 Johannes Kepler Basilej – Praha v celé trase na území ČR
- R 374 Pannonia Bukurešť – Praha v úseku Brno – Praha
- R 375 Pannonia Praha – Bukurešť v úseku Břeclav – Slovensko
- EN 376 Galileo Galilei Budapešť – Františkovy Lázně v úseku Pardubice – Praha. Z Prahy hl.n. do Františkových Lázní bude vypravena náhradní souprava, která pojedou v původní časové poloze (z Prahy hl.n. ve 4:16 SELČ) a nebude čekat na příjezd vlaku EN 376 od Budapešti ani vlaku R 420 od Košic. Vozy ze soupravy vlaku EN Galileo Galilei pojedou do Františkových Lázní až na dalším rychlíku v 6:16 SELČ.
- EN 377 Galileo Galilei Františkovy Lázně – Budapešť v úseku Brno – Budapešť
- EN 379 Kopernikus Amsterdam – Praha v celé trase na území ČR
- R 420 Excelsior Košice – Cheb v úseku Pardubice – Praha hl.n. V Praze je posunut přípoj na vlak do Františkových Lázní. Zpožděný Excelsior nestihne přípoj ve 4:16, pro cestující tímto směrem bude určen vlak v 6:16.
- R 421 Excelsior Cheb – Košice v úseku Ústí nad Orlicí – Slovensko
- R 422 Cassovia Košice – Praha v celé trase na území ČR
- R 423 Cassovia Praha – Košice v úseku Jablunkov-Návsí – Slovensko
- Sp 1831 Lužnice Praha – České Budějovice v úseku Tábor – České Budějovice

28. 03. 2008 O tomto víkendu začnou jezdit posilové sezónní vlaky na trati Praha – Beroun

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

Do turisticky navštěvované oblasti mezi Prahou a Berounem vyjedou se začátkem jara první pravidelné posilové spoje. Víkendové vlaky budou jezdit od tohoto víkendu až do listopadu. Zlepší se tak dostupnost oblasti Řevnic, Dobřichovic i obcí mezi Berounem a Plzní.

Od tohoto víkendu bude jezdit na trati Praha – Beroun celkem šest dalších vlaků. Dopoledne pojedou o víkendech další spoj z Prahy do Řevnic a zpět a začnou jezdit také přímé osobní vlaky po trase Praha – Beroun – Hořovice – Zbiroh – Plzeň. „Reagujeme tím na zvýšený zájem o cesty do rekreačních oblastí v okolí Berounky,“ říká Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Navíc budou některé víkendové osobní vlaky, které dosud jezdily jen mezi Berounem a Plzní, prodlouženy až do Prahy, a vznikne tak přímé rychlé spojení do Zbirohu, Hořovic nebo Holoubkova. Pojedou v dopoledních a večerních hodinách, aby zajistily pohodlný přesun turistů i zahrádkářů do a z hlavního města,“ upřesňuje Ludka Hnulíková.

Spoje, které začnou jezdit od soboty 29. března

Praha – Beroun – Plzeň

- Prahy hl.n. (7:56) – Řevnice, jede v sobotu, neděli a svátky od 29. března do 2. listopadu, zastavuje ve všech stanicích a zastávkách

- Praha-Smíchov (9:53) – Beroun – Plzeň, jede v sobotu od 29. března do 2. listopadu a také 1. a 8. května, projíždí všechny stanice a zastávky mezi Prahou-Smíchovem a Berounem

- Praha-Smíchov (19:53) – Beroun – Plzeň, jede v sobotu, neděli a svátky od 29. března do 2. listopadu a také 1. a 8. května, projíždí všechny stanice a zastávky mezi Prahou-Smíchovem a Berounem

Plzeň – Beroun – Praha

- Řevnice (8:40) - Praha hl.n., jede v sobotu, neděli a svátky od 29. března do 2. listopadu, zastavuje ve všech stanicích a zastávkách

- Plzeň (7:20) – Beroun (8:40) – Praha-Smíchov, v úseku Beroun – Praha jede v sobotu od 29. března do 2. listopadu a také 1. a 8. května, projíždí všechny stanice a zastávky mezi Berounem a Prahou-Smíchovem.

- Plzeň (17:20) – Beroun (18:40) – Praha-Smíchov, v úseku Beroun – Praha jede v sobotu, neděli a svátky od 29. března do 2. listopadu, projíždí všechny stanice a zastávky mezi Berounem a Prahou-Radotínem

28. 03. 2008 Nejdelší železniční tunel světa možná spojí Finsko a Estonsko

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10070850-23638160-001000_d-nejdelsi-zeleznici-tunel-sveta-mozna-spoji-finsko-a-estonsko)

Obě země se rozhodly vypracovat odbornou studii, nakolik reálné by bylo spojit jejich hlavní města Helsinky a Tallinn podmořským železničním tunelem dlouhým asi 80 kilometrů.

O zvažované možnosti podmořského tunelu informoval v pátek helsinský starosta Jussi Pajunen s tím, že předběžná studie by mohla být hotova do konce roku 2009. "Začneme tím, že požádáme Evropskou unii o spolufinancování studie na reálnost projektu a o porovnání s alternativou, že by železniční spojení zajišťovaly trajekty," řekl Pajunen agentuře Reuters.

Tunel by spojil Helsinky například i s Berlínem

Podle starosty je ale třeba počítat s tím, že by případná výstavba železničního tunelu mezi Helsinkami a Tallinnem trvala nejméně 15 let, šlo by totiž o nejdelší železniční tunel na světě. Neposkytoval by však jen spojení dvou měst na protilehlých březích Finského zálivu Baltského moře, ale představoval by přímé propojení Helsinek s Varšavou, Berlínem a dalšími evropskými městy.

Nejde o první myšlenku na tunelové spojení Helsinek s Tallinnem, které jsou od sebe vzdáleny asi 80 kilometrů. Již dříve se objevily úvahy o dvou alternativních trasách, z nichž v jedné by tunelem vedlo jen 67 kilometrů trasy, přičemž zbývajících 15 kilometrů by vedlo po mostech na ostrůvky

u pobřeží. Druhá varianta počítala s tunelem o délce 83 kilometrů přímo z města do města. Obě varianty ale byly většinou odborníků považovány za nerealistické.

Nejdelší tunel se staví ve Švýcarsku

Zatím je nejdelším tunelem světa železniční tunel Seikan mezi japonskými ostrovy Honšú a Hokkaidó. Jeho délka je 53,9 kilometru, z toho 23,3 kilometru pod mořským dnem. Druhý je Eurotunel mezi Francií a Velkou Británií dlouhý 50,4 kilometru. Ve Švýcarsku se však staví Gotthardský úpatní tunel, který bude mít po svém dokončení očekávaném v roce 2015 délku 57 kilometrů a převezme tak světový rekord.

Tyto tunely jsou stavěny na velmi frekventovaných trasách, kde lze i přes mimořádné stavební náklady očekávat během desítek let amortizaci vložených investic. I odborníci se ale mohou přepočítat, jak prokazuje Eurotunel pod Lamanšským průlivem, který za 15 let provozu ještě neposkytl investorům perspektivu, že by se jim vynaložené prostředky někdy vrátily. Již dříve panovaly obavy, že trasa Helsinky-Tallinn nebude nikdy natolik frekventovaná, aby se mohlo budování 80 kilometrů dlouhého tunelu vyplatit.
