

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2008

OBSAH

01. 06. 2008	BOUŘKY SE VRÁTILY, V PRAZE VODA ZAPLAVILA TUNEL A PODEMLELA TRATĚ	4
02. 06. 2008	ÚŘEDNÍ POVOLENÍ K PROVOZOVÁNÍ DRÁHY: SŽDC K PROVOZOVÁNÍ REGIONÁLNÍCH DRAH.....	4
02. 06. 2008	ÚŘEDNÍ POVOLENÍ K PROVOZOVÁNÍ DRÁHY: SŽDC K PROVOZOVÁNÍ CELOSTÁTNÍ DRÁHY	4
02. 06. 2008	STROJVŮDCI PODALI KVŮLI NEHODĚ V MORAVANECH TRESTNÍ OZNÁMENÍ. 4	
03. 06. 2008	NEOVLADELNÝ VLAK SMETL RODINNÉ DOMKY A ZPŮSOBIL VÝBUCH BENZINOVODU (DOKUMENT ČT).....	5
03. 06. 2008	2. ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OD 15. ČERVNA 2008 - PŘEHLED ZMĚN V KRAJÍCH	7
03. 06. 2008	VLAKY SE O PRÁZDNINÁCH BUDOU VYHÝBAT PRAŽSKÉMU HLAVNÍMU NÁDRAŽÍ.....	7
04. 06. 2008	OPRAVU ŽELEZNIČNÍHO KORIDORU NA OLOMOUCKU BRZDÍ ZLODĚJI.....	8
04. 06. 2008	STROJVŮDCI PODPOŘÍ „SUPERSTÁVKU“ ODBORŮ A PROTÁHNOU JI O 15 MINUT (24. ČERVNA 2008 OD 13:00).....	8
05. 06. 2008	CITY ELEFANT - PANTOGRAF, KTERÝ JE LEPŠÍ NEŽ PENDOLINO	9
05. 06. 2008	VÝLETNÍ VLAKY NEVYJEDOU NA TRATĚ MEZI DĚČÍNEM A OLDŘICHOVEM U DUCHOVA.....	11
05. 06. 2008	PARNÍM VLAKEM NA KRÁLOVSKÝ HRAD KARLŠTEJN (7. ČERVNA 2008).....	12
06. 06. 2008	V ČELÁKOVICÍCH VYKOLEJIL OSOBNÍ VLAK, TRATĚ ZABLOKUJE AŽ DO NOCI	12
06. 06. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	13
06. 06. 2008	PARDUBICKÉ NÁDRAŽÍ STARÉ A NOVÉ.....	14
07. 06. 2008	NÁDRAŽÍM V ČELÁKOVICÍCH PO NEHODĚ OPĚT JEZDÍ OSOBNÍ VLAKY	14
08. 06. 2008	VLAKY VYJELY Z BRNA STEJNÝM SMĚREM, SRAZILY SE NA VÝHYBCE	15
09. 06. 2008	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V BRNĚ JE PO NEDĚLNÍ SRÁŽCE VLAKŮ V PLNÉM PROVOZU.....	15
09. 06. 2008	RYCHLÍKU ZAČALA V OPAVĚ HOŘET LOKOMOTIVA, NIKDO NEBYL ZRANĚN	16
09. 06. 2008	PŘI ČERVNOVÉ STÁVCE SE NA HODINU ZASTAVÍ VLAKY, ROZHODLI ODBORÁŘI (24. ČERVNA 2008)	16
10. 06. 2008	U ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-VYSOČANY BYL PŘERUŠEN PROVOZ	16
10. 06. 2008	ČESKÉ DRÁHY HOUFNĚ OPOUŠTÍ ZAMĚSTNANCI.....	17
11. 06. 2008	VÝSTAVA PŘEDSTAVÍ BUDOUCÍ PODOBU NÁDRAŽÍ V HAVLÍČKOVĚ BRODĚ	17
11. 06. 2008	CESTUJÍCÍCH MEZI SASKEM A ČESKEM PŘIBÝVÁ, DO NĚMECKA POJEDE VÍCE VLAKŮ.....	18
11. 06. 2008	VE ČTVRTEK ZAČÍNÁ VÝLUKA MEZI DOLNÍM ŽANDOVEM A CHEBEM, BUDE PLATIT VÝLUKOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD	20
11. 06. 2008	MILIARDÁŘ BAKALA CHCE VSTOUPIT NA ČESKÉ ŽELEZNICE.....	20
12. 06. 2008	NA NOVÉ ZASTÁVCE TÁBOR – ČÁPŮV DVŮR ZAČNOU ZASTAVOVAT OSOBNÍ VLAKY (OD 15. ČERVNA 2008)	21
12. 06. 2008	V NEDĚLI ZAČNOU PRÁCE NA MODERNIZACI TRATI ŠUMPERK - BLUDOV, MÍSTO VLAKŮ POJEDOU AUTOBUSY	21

13. 06. 2008	WILSONOVO BEZ ČERVENÝCH ČEPIC (PRAHA HL.N.).....	22
13. 06. 2008	POZVÁNKA NA CZECH RAILDAYS 2008 (17. - 19. ČERVNA 2008)	22
13. 06. 2008	CO S OPUŠTĚNÝM TUNELEM VE SLAVÍČI?.....	23
13. 06. 2008	LOKOMOTIVY TAURUS MOHOU NA ČESKOU ŽELEZNICI.....	25
13. 06. 2008	2. ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU (15. ČERVNA 2008).....	25
16. 06. 2008	ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKU SE PLATÍ I PO SMRTI.....	25
17. 06. 2008	VLAKY ZASTAVUJÍ U ZREKONSTRUOVANÝCH NÁSTUPIŠŤ VE STANICI PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ	26
17. 06. 2008	V PÁTEK VYJEDE LETOŠNÍ PRVNÍ AUTOVLAK NA JADRAN	26
17. 06. 2008	SETKÁNÍ PARNÍCH LOKOMOTIV A 150 LET Kladensko-nučické dráhy (28. A 29. ČERVNA 2008).....	27
17. 06. 2008	OBCE BRÁNÍ ŽELEZNICI PROTI DÁLNICI. KRAJ TRATĚ NECHCE (DĚČÍN - OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	28
17. 06. 2008	ZLODĚJI OCHROMILI TRATĚ U MOSTU, UKRADLI ZDE KOLEJNICE (OBRNICE - ČÍŽKOVICE, BĚLUŠICE)	29
18. 06. 2008	OMEZENÍ V PRAZE HL.N. (UZAVŘENÍ ČÁSTI NOVÉ ODBAVOVACÍ HALY)	29
18. 06. 2008	NEJKRÁSNEJŠÍ VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ MAJÍ V TRUTNOVĚ.....	29
18. 06. 2008	SLAVNOSTI PERŠTEJNSKÉHO PANSTVÍ (PARNÍ VLAKY, 5. A 6. ČERVENCE 2008).....	30
18. 06. 2008	POSÁZAVSKÉ LINKY (28. ČERVNA, 5. ČERVENCE, 16. A 30. SRPNA 2008)	31
18. 06. 2008	VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAKY BY MOHLY V ČR JEZDIT PO ROCE 2016.....	32
19. 06. 2008	V NEDĚLI VYJEDE PARNÍ VLAK DO VELKÝCH KARLOVIC (VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ - VELKÉ KARLOVICE, 22. 6. 2008).....	33
19. 06. 2008	ČESKÉ VLAKY JSOU ŠNEKY MEZI EVROPSKÝMI (160 VERSUS 200 KM/H).....	33
19. 06. 2008	PRVNÍ ŽELEZNIČNÍ KORIDOR POKRYJE MOBILNÍ SÍŤ GSM-R.....	34
19. 06. 2008	PRAHA NAVRHUJE ZLIKVIDOVAT MASARYKOVO NÁDRAŽÍ.....	35
20. 06. 2008	V KOPIDLNĚ DOKONČENA REKONSTRUKCE	36
20. 06. 2008	ČD CARGO A ČESMAD BOHEMIA CHTĚJÍ VYŠŠÍ ÚČAST V BOHEMIAKOMBI..	36
20. 06. 2008	NOVÝ SYSTÉM TAKTŮ V RAKOUSKU (BIT)	37
20. 06. 2008	AKTUÁLNĚ Z MEZINÁRODNÍCH ORGANIZACÍ.....	37
23. 06. 2008	PŘÍPADNÁ STÁVKA STROJVEDOUČÍCH ČD (PŘEHLED VLAKŮ DOTČENÝCH STÁVKOU V ÚTERÝ 24. ČERVNA 2008)	38
23. 06. 2008	STROJVŮDČI ZASTAVÍ V ÚTERÝ NA HODINU A ČTVRT VLAKY.....	39
23. 06. 2008	STUDIE PROKÁZALA EFEKTIVNOST METODY PPP PRO ŽELEZNIČNÍ PROJEKT AIRCON (PRAHA-BUBNY – LETIŠTĚ).....	39
24. 06. 2008	NÁKLADNÍ DOPRAVA NA DRÁZE BUDE OPĚT ČESKO-SLOVENSKÁ.....	40
24. 06. 2008	STÁVKA ZASTAVILA TISÍC VLAKŮ, PENDOLINA JEZDILA	40
24. 06. 2008	ČESKÝM DRÁHÁM HROZÍ STAMILIONOVÁ POKUTA OD ANTIMONOPOLNÍHO ÚŘADU	41
25. 06. 2008	JIHOČESKÉ LÉTO S PÁROU ZAHÁJÍ VÝLET NA HLUBOKOU.....	41
25. 06. 2008	UNIKÁTNÍ PARNÍ LOKOMOTIVA MĚLA SKONČIT VE ŠROTU (310.127).....	43
25. 06. 2008	U VELIMI SE TESTOVAL RYCHLOVLAK AGV.....	44
25. 06. 2008	BOUŘE VYŘADILY NĚKOLIK TRATÍ, ŽELEZNIČÁŘI SROVNÁVAJÍ DOPADY S VICHŘICÍ EMMA.....	44
26. 06. 2008	OMEZENÍ ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU PO VČEREJŠÍ BOUŘI	45

26. 06. 2008	STAVEBNÍ PRÁCE NA PRAŽSKÉM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ POZMĚNÍ DO ZÁŘÍ TRASY NĚKTERÝCH VLAKŮ	45
26. 06. 2008	V SOBOTU VYJEDE NOVÝ CYKLOVLAK Z ČESKÝCH BUDĚJOVIC DO BŘEZNICE.....	46
26. 06. 2008	RYCHLÍK DOPUTOVAL DO PRAHY SE ZPOŽDĚNÍM 19 HODIN (R 1202 JADRAN)	47
27. 06. 2008	STARÉ BUBNY NAPOSLEDY, NEŽ TU INVESTOŘI UTRATÍ 72 MILIARD KORUN..	47
29. 06. 2008	ČESKÉ DRÁHY RUŠÍ NA LÉTO POPLATEK 100 KČ PŘI NÁKUPU JÍZDENEK PŘES TELEFON	48
30. 06. 2008	STŘÍBRNÉ VÝROČÍ AUTOVLAKU AMTRAK.....	48
30. 06. 2008	PŘEDSTAVUJEME NEJDELŠÍ DRÁŽNÍ TUNELY SVĚTA	51
30. 06. 2008	OD 1. ČERVENCE BUDOU CESTY VLAKEM DO ZNÁMÝCH EVROPSKÝCH MĚST VÝRAZNĚ LEVNĚJŠÍ	52
30. 06. 2008	NOVELA ZÁKONA PŘESOUVÁ NĚKTERÉ DRÁŽNÍ ČINNOSTI Z ČD NA SŽDC (OD 1. ČERVENCE 2008)	53

01. 06. 2008 Bouřky se vrátily, v Praze voda zaplavila tunel a podemlela trať

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/bourky-se-vratily-v-praze-voda-zaplavila-tunel-a-podemlela-trat-pst/domaci.asp?c=A080601_095632_domaci_jan)

U Zbraslavi podemlela voda trať. České dráhy tam v 19:15 musely přerušit provoz. Mluvčí ČD Radek Joklík ČTK řekl, že problém nyní dráhy řeší.

Bouřka zastavila vlaky u Českých Budějovic

Problémy byly i na dráze. "Vinou silné bouřky došlo v noci ve 2:28 k výpadku zabezpečovacího zařízení ve stanici České Budějovice a poškození některých jeho součástí. Od té doby není možné vjíždět do stanice od Prahy a Plzně," sdělil ráno iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Vlaky od Plzně končily v Hluboké nad Vltavou, od Prahy a Tábora ve stanici Hluboká nad Vltavou-Zámostí. Odsud museli cestující pokračovat náhradní autobusovou dopravou. Doprava na tratích do Českých Velenic, Horního Dvořiště a Českého Krumlova nebyla nijak ovlivněna.

Zabezpečovací zařízení se podařilo opravit do půl jedenácté dopoledne. "Než se ale situace zcela stabilizuje, mohou některé spoje ještě nabrat menší zpoždění. Výpadek se bezprostředně dotkl asi dvacítky spojů osobní dopravy," upřesnil Radek Joklík z Českých drah.

Železničáři měli práci také v Mladé Boleslavi, kde došlo k sesuvu půdy a déšť zaplavil výhybky. "Protože se to stalo v noci, nemělo to žádný dopad na osobní dopravu," doplnil mluvčí Kubala.

02. 06. 2008 Úřední povolení k provozování dráhy: SŽDC k provozování regionálních drah

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080602-2vyhlaska.pdf>)

02. 06. 2008 Úřední povolení k provozování dráhy: SŽDC k provozování celostátní dráhy

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080602vyhlaska.pdf>)

02. 06. 2008 Strojvůdci podali kvůli nehodě v Moravanech trestní oznámení

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/strojvudci-podali-kvuli-nehode-v-moravanech-trestni-oznameni-p6z-/krimi.asp?c=A080602_221459_krimi_lf)

Federace strojvůdců podala v souvislosti s květnovou železniční nehodou v Moravanech na Pardubicku trestní oznámení na neznámého pachatele. Strojvůdci odmítají používat zabezpečovací zařízení ESA 11, které mohlo zavinit tragickou nehodu, při které zahynul jejich kolega.

Federace vyzvala ministra dopravy, aby odvolal šéfa Drážního úřadu. Informovala o tom televize Nova.

Na zelenou přijela do stanice Moravany 19. května lokomotiva společnosti ČD Cargo a narazila do osobního vlaku. Strojvůdce zemřel. Zjistilo se, že zelenou rozsvítilo zařízení ESA 11. Vlak, který už byl ve stanici, totiž při brzdění silně pískoval, písek se pak nabalil na kola, ta ztratila kontakt s kolejiemi a ESA přestala vlak vidět.

Federace strojvůdců tvrdí, že by ESA neměla ve chvíli, kdy přestane vlak vidět, automaticky rozsvítit zelenou. Prý by měla dát zelenou až ve chvíli, kdy se ztracený vlak objeví na sousedním úseku.

Podle Novy jsou odpovědnými organizacemi České dráhy, Drážní úřad a výrobce zabezpečovacího zařízení společnost AŽD Praha. Ty se k případu odmítají vyjadřovat.

Federace strojvůdců požaduje po ministru dopravy Aleši Řebíčkovi, aby odvolal šéfa Drážního úřadu Pavla Kodyma. Nelíbí se jim, že po nehodě prohlásil, že se "naštěstí ještě zas nic tak vážného nestalo".

"Rozhodně odmítáme jakékoli zlehčování situace. Pan ministr Řebíček si pana Kodyma tento týden zavolá k podání vysvětlení," řekl Nově mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. Vyšetřování nehody se má údajně zrychlit z původních dvou měsíců na jeden.

03. 06. 2008 Neovladatelný vlak smetl rodinné domky a způsobil výbuch benzinovodu (dokument ČT)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/neovladatelny-vlak-smetl-rodinne-domky-a-zpusobil-vybuch-benzinovodu-1z3-/tec/technika.asp?c=A080602_231429_tec/technika_pka)

V průběhu 13 dní otrásly kalifornským San Bernardinem dvě pohromy. Vykolejený vlak a výbuch dálkovodu zdemolovaly jednu ze čtvrtí a o život připravily šest osob. Místní se brzy dozvěděli, že veškeré škody, bolest a utrpení byly výsledkem jediné osudné chyby.



V minulém díle jsme s hrůzou sledovali, jak se neovládaný vlak řítí proti jedoucímu rychlíku. Strojvůdce byl pravděpodobně v bezvědomí. Tentokrát je situace ještě beznadějnější: celá posádka nákladního vlaku je v plné pohotovosti, jenže brzdy nefungují. Vlak je neovladatelný a řítí se k malému městečku San Bernardino v údolí mezi pustinou Mohavské pouště a velkoměstským ruchem Los Angeles.

12. května 1989

Frank Holland, strojvedoucí Southern Pacific, přebíral časně zrána vlakovou dokumentaci pro jeho následující misi: příkaz k jízdě, zpráva o brzdění a nákladové listy. Na základě nákladu a situace ohledně brzd spočítal, jakou maximální rychlostí bude moci sjíždět dolů z hor. Čekal ho totiž jeden z nejobávanějších úseků amerických železnic.

Trať nejprve stoupá a poté výrazně klesá. S vlakem o nákladu tři a půl tisíce tun to není vůbec snadný úkol. Kromě čtyř lokomotiv Southern Pacific tedy Holland přibral ještě dvě pomocné lokomotivy, takzvaný postrk. Pomůže soupravě do hor.

Na druhé straně Kahonského průsmyku se mezitím městečko San Bernardino probouzelo k životu. Děti vyrážely do školy, dospělí do práce. Na trať, která projížděla městem kolem nové čtvrti s rodinnými domky, už byli všichni zvyklí jako na nutné zlo. Zatím zde k ničemu vážnému nedošlo, pouze je obtěžoval hluk.

Stále zrychlujeme!

Cesta vlaku 7551 probíhala bez problémů. Nyní nadcházel obtížný úsek trati vyžadující od strojvůdce a celé posádky stoprocentní soustředění: trať má v těchto místech sklon až 22 promile. Klesání započalo kolem sedmé hodiny ranní. Jako dlouhý ocelový had se vlaková souprava prodírala úzkými soutěskami i nad hlubokými stržemi.

Jakmile se koleje začaly svažovat, aktivoval Frank Holland dynamické brzdy - brzdění pomocí motorů lokomotiv. Interkmem si ověřil, že strojvedoucí na konci soupravy si počíná stejně.

Strojvedoucí pro jistotu aktivoval také vzduchové brzdy. Ty vyvíjejí tlak na kola jednotlivých vozů. Také tření v serpentínách přispívalo k brzdění. Vlak se pohyboval rychlostí 40 km/h.

Ale na konci klikatého úseku si Hollandův pomocník všiml, že vlak zrychluje. Strojvůdce byl zmaten, ale zatím nebyl důvod k panice. Zvýšil tlak vzduchových brzd. Nepomohlo to. Vlak nabíral rychlost.

"Když ukazatel přesáhl šedesátku, začal jsem si dělat starosti," vzpomíná Holland. Ale ani tam se rychlost nezastavila a stoupala, až na 72 km/h. To už strojvůdce zapnul vzduchové brzdy naplno. Ani to nepomohlo.

Strojvůdce dobře věděl, že před městečkem San Bernardino je zatáčka s povolenou rychlostí max 64 km/h. Hrozilo vykolejení vlaku.

Také strojvedoucí na konci soupravy si uvědomil nebezpečí. Plně aktivované vzduchové brzdy vůbec neúčinkovaly. Aniž by se s kýmkoliv poradil, zapnul záchrannou brzdou. Byla to jejich poslední šance.

"Na chvilku se zdálo, že to pomohlo," vybavuje si Holland. "Ale pak vlak zase zrychlil. Řítíli jsme se dolů jako neřízená střela. Hrůzou mi vstávaly vlasy na hlavě."

Z podvozku se kouřilo, jak se později zjistilo, některé součástky se třením roztavily. Vlak nabíral na rychlosti. Ručička se zastavila na 140 km/h, ale rychlost rostla dál.

Závalu oznámili na dispečink, ale ten jim nemohl nijak pomoci. Vlak se řítí k San Bernardinu už více než stošedesátikilometrovou rychlostí. "Když jsme se řítíli k městu, řekl jsem Everettovi - Tohle nepřezijeme! - Měl vytřeštěné oči a byl k smrti vyděšený. Já jsem na tom byl stejně.

Pamatuju si jenom, že jsem se něčeho chytil a zařval „drž se.“ Nečekal jsem, že to přežiju," jsou Hollandovy vzpomínky na poslední chvíle v lokomotivě vlaku.

Obraz zkázy

V již nedalekém městě zaslechli obyvatelé nezvyklý rachot. "Celý dům se otřásal tak silně, až jsem se bála, že se vysypou okenní skla. Pořád se to blížilo a sílilo a pak mě napadlo, jestli to není vlak," vzpomíná obyvatelka jednoho z domů. Na reakci ale měli lidé strašlivě málo času. Vlak se vyřítil ze zatáčky a tunové vagony se rozlétly směrem k domům.

Strojvedoucí pomocné lokomotivy Laurence Hill, který srážku přežil, volal zoufale dispečink o pomoc. Před jeho očima byl hrozivý obraz zkázy.

Z převrácené lokomotivy zázrakem vyvázl Frank Holland. Dokonce sám vstal a vysoukal se ven, kde mu pomohli náhodní svědci nehody. Jeho pomocník nehodu nepřežil.

"Když mě postavili na zem, nevěřil jsem vlastním očím. Stál jsem uprostřed změti převrácených vagonů - lokomotivy byly rozbité. Rozhlížel jsem se kolem a zděsil jsem se toho - co jsem udělal."

Zatímco záchranáři bojovali s časem a snažili se najít a vyprostit mladého muže, který měl být pod troskami uvězněn, na místo vyjeli vyšetřovatelé z NTSB. A také odborníci z ropářské společnosti. Přestože to jen málokdo věděl, podél trati vedlo v hloubce dvou metrů potrubí, kterým se přes hory dopravoval benzín do Las Vegas a dále. Kdyby bylo poškozeno, jediná jiskra mohla způsobit mohutnou explozi.

Šlo tedy o souboj nejen s časem, ale také s prioritami - jak dlouho dát záchranářům na pátrání po zmizelém Chrisovi Shawovi, a kdy už hledání vzdát a začít odklízet trosky ve velkém, aby mohli odborníci zkontrolovat potrubí? Naštěstí pro Chrise dostali záchranáři čas až do večera, a tak mohl jeden z nich svým již nedoufajícím kolegům radostně oznámit: "Tady je, našel jsem ho!" Po dvou hodinách byl Chris zachráněn. Dům se na něj sesypal zrovna když se sprchoval, naštěstí ale v zavalinách vznikla kapsa, kde měl dostatek prostoru a vzduchu. Jiní čtyři lidé (z toho dvě děti) ale takové štěstí neměli.

Potrubí

Prvním úkolem bylo odklidit opatrně trosky z oblasti potrubí. Poté bylo nutné ručně vykopat jámu k třiceticentimetrové natlakované trubce a zevrubně ji zkontrolovat. Odborníci ze společnosti Calnev ale nenašli žádné poškození. Odčerpali benzín, aby snížili tlak. Pak označili potrubí, aby se nepoškodilo při odklizení stovek tun trosků a trony - minerálního prášku, kterým byl vlak naložen.

Společnosti z Las Vegas začaly brzy naléhat na to, aby byl benzinovod opět spuštěn. Stalo se tak čtyři dny po nehodě. V Calnevu bedlivě hlídali sebemenší pokles tlaku. Ale všechno nasvědčovalo tomu, že systém vydržel.

Úklid ale ještě neskončil. Okolí stále pokrývala značná část rozsypaného materiálu. Bagry ho nakládaly na nákladní auta, která jej odvážela pryč. Jeden z bagrů byl pravděpodobně zodpovědný za navazující neštěstí.

"Jednou večer jsem řekla manželovi, že jsem ve vzduchu ucítila benzín. Ale ujistili nás, že potrubí prověřili a nikde nic neuniká," vzpomíná jedna z obyvatelek. Ale 25. května došlo v oblasti k obrovskému výbuchu. Sloup dýmu a plamenů dosahoval stometrové výšky.

"V bezprostřední blízkosti byl takový žár, že se nám roztavily plastové kryty světel na autě a stejně tak části majáku na střeše," vzpomíná jeden z hasičů. "A k tomu hrozný rachot. Prasklé potrubí hučelo jako tryskové letadlo. Hasili jsme to dlouho - byli jsme tam celý den."

Ukázalo se, že za výbuch benzinovodu mohly bagry, které odklízely trosky po havárii vlaku. Teď zbývalo určit, jak došlo k vykojení.

Vyšetřování

Již ve chvíli, kdy vyšetřovatelé našli roztavené záchranné brzdy, bylo jasné, že vlak se pohyboval obrovskou rychlostí. Díky výpovědím přeživších strojvedoucích také NTSB vědělo o všech akcích, které nehodě předcházely.

Údaje ze zapisovačů ukazovaly, že souprava před vykojením jela neuvěřitelnou rychlostí 177 kilometrů v hodině. Přitom v osudné zatáčce je rychlost omezena na šedesát. Vlak stále zrychloval, i když byly plně aktivovány vzduchové brzdy.

Ukázalo se, že při intenzivním brzdění se vzduchové brzdy (respektive brzděné špalky) roztavily a v okamžiku havárie byly zcela nefunkční. Ale dynamické brzdy v lokomotivách měly stačit. Vlak měl připojeny čtyři lokomotivy vepředu a dvě vzadu. Už před cestou strojvedoucí Frank Holland věděl, že druhá lokomotiva nebrzdí vůbec a čtvrtá pouze částečně. Ale i tak to mělo stačit.

Z údajů černých skříněk ale vyšetřovatelé zjistili překvapivou věc. Ani brzdy třetí přední lokomotivy zřejmě vůbec neúčinkovaly. Holland se o jejich funkčnosti ujišťoval během jízdy, ale strojvedoucí mu dal kladnou odpověď, myslel totiž, že o nefunkčnosti ví ze zprávy, proto potvrdil funkčnost jediné soupravy brzd, která byla připravena.

Další nečekanou věc zavinilo aktivování záchranné brzdy: ta totiž automaticky vypnula brzdy dynamické. Když pak záchranná brzda selhala, nebrzdilo už vlak vůbec nic. Strojvedoucí tak ztratil poslední možnost vlak zpomalit - a ten se stal neovladatelným.

Ale při nákladu 3 500 tun by měl být strojvedoucí schopen ubrzdit vlak i s takto limitovanými možnostmi. A zde se ukázala zásadní chyba - vlak ve skutečnosti vezl mnohem více nákladu, než udávala dokumentace.

Přepravu si u železnice objednala společnost Lake Minerals. Pět dní před vypravením vlaku obdržel dispečer Thomas Blair od jednatele firmy nákladové listy. Ale tentokrát chyběly údaje o hmotnosti. Vagony přitom byly plně naloženy - každý tedy vážil 90 tun. Společnost zkrátka považovala za zbytečné údaj vyplňovat. Dispečer už se nestihl jednatele dotázat, a tak na základě svých zkušeností hmotnost nákladu odhadl. Oproti jeho předpokladům ale každý vůz vážil o šestatřicet tun víc. Při celkovém počtu 69 vagonů tak byl vlak o mnoho těžší, než předpokládal strojvedoucí.

Vlak byl tak svým způsobem odsouzen už ve chvíli, kdy vyjížděl. Na základě podhodnocených údajů Frank Holland volil prostředky, a ty pak pochopitelně byly nedostatečné. Vyšetřování jej osvobodilo, neboť na vzniklou situaci reagoval adekvátně a v dobré víře. Všechny ostatní spory byly vyřízeny mimosoudně.

Strojvedoucí Frank Warren zůstal u dráhy, ale přes pohoří San Gabriel už nejedí. "Psychicky bych to neunesl. Nedokázal bych se ubránit vzpomínkám. Pokaždé, kdy bych těmi místy projížděl, prožil bych si to peklo zase znovu."

Poblíž zatačky v San Bernardina od té doby žádné nové domy nevyrostly.

03. 06. 2008 2. změna jízdního řádu od 15. června 2008 - přehled změn v krajích

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

03. 06. 2008 Vlaky se o prázdninách budou vyhýbat pražskému hlavnímu nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vlaky-se-o-prazdninach-budou-vyhybat-prazskemu-hlavnimu-nadrazi-phg/eko-doprava.asp?c=A080603_140642_eko-doprava_maf)

Od poloviny června změní České dráhy jízdní řády. I když se nepočítá se zásadními změnami, budou se muset cestující připravit na některá omezení. Především kvůli stavebním úpravám na hlavním nádraží se mu budou některé vlaky vyhýbat.

"Opravují se nástupiště, buduje nové trolejové vedení, přestavuje kolejiště a bude probíhat oprava tunelu trati směrem na Smíchov," uvádí mluvčí drah Ondřej Kubala v tiskové zprávě.

V lednu se pro cestující na pražském hlavním nádraží otevřel jako první luxusní butik Sasch, později ho následoval obchod s knihami. Skončila tím první fáze rekonstrukce, kterou provádí italská společnost Grandi Stazioni.

Začala už i druhá fáze, která zasáhla polovinu vstupní haly, probíhají bourací práce. Vzniknout by při ní mělo 3 000 m² obchodních ploch.

Změny v jízdním řádu

Od 30. června do 6. září: vlaky z Německa budou končit v Holešovicích.

Od 30. června do 10. září: nepojedou rychlíky Praha – Hradec Králové a zpět do stanic Praha hl. n. a Praha-Vršovice, ale budou všechny začínat a končit na pražském Masarykově nádraží. Z Masarykova nádraží pojedou tyto spoje o 6 minut dříve, než je jejich standardní odjezd z hlavního nádraží.

Od 30. června do 31. srpna bude uzavřena trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov, všechny rychlíky od Plzně a všechny osobní vlaky od Berouna budou končit ve stanici Praha-Smíchov (kromě vlaku EuroNight Galileo Galilei Františkovy Lázně – Budapešť a zpět, který pojede v Praze odklonem).

Od 17. června začne nepřetržitá výluka na trati Plzeň – Cheb v úseku Stříbro – Planá u Mariánských Lázní, která potrvá až do konce platnosti jízdního řádu v prosinci. Všechny vlaky budou České dráhy nuceny nahradit autobusy, ve většině rychlíků bude v této souvislosti zavedena povinná rezervace místa pro jízdní kolo.

04. 06. 2008 Opravu železničního koridoru na Olomoucku brzdí zloději

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/17536-opravu-zeleznicniho-koridoru-na-olomoucku-brzdi-zlodeji/>)

Ostrava - Opravy železničního koridoru mezi Zábřehem a Červenou brzdí zloději kovů. Ze stavby mizí především měděné kabely, propojky kolejí, a dokonce i troleje, které jsou pod napětím. Naposledy zmizel měděný kabel v polovině května ze staveniště u železniční zastávky v Moravičanech. Kvůli krádežím se opravy nejen zbytečně protahují, ale navíc také prodražují.

Zlodějům se zatím jen mezi Zábřehem a Červenou povedlo ukrást 1920 metrů kabelů. "Finanční ztráta jen za uřezané kabely byla asi 150 000 korun," vyčísluje škody náměstek stavební správy Oldřich Daňhel.

Stavební firmy jsou nuceny všechny výkopy vykopat a následně zasypat zeminou ještě ten samý den. Stavebním firmám se nejčastěji ztrácejí barevné kovy, hliník a měď, za které zloději dostanou nejvíc peněz. V poslední době jsou čím dál běžnější krádeže trolejí, které jsou pod vysokým napětím.

Kabely i další materiál z mědi nebo hliníku končí podle policistů ve sběrnách. Jen málokdy se však podaří zloděje odhalit. Naprostým unikátem v souvislosti s krádežemi podél tratí je podle železničářů Ostravsko. Kabely tady mizí prakticky denně.

04. 06. 2008 Strojvůdci podpoří „superstávku“ odborů a protáhnou ji o 15 minut (24. června 2008 od 13:00)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/strojvudci-podpori-superstavku-odboru-a-protahnou-ji-o-15-minut-pwd/eko-doprava.asp?c=A080604_204623_eko-doprava_pei)

Federace strojvůdců se rozhodla, že podpoří červnovou výstražnou stávku odborů. Na hodinu zastaví všechny vlaky, v Praze také autobusy, tramvaje i metro. Odboroví předáci hovoří o takzvané "superstávce", požadují zmírnění vládní reformy, která podle nich sníží sociální postavení občanů.

Strojvůdci si dlouho nebyli jistí, zda celorepublikovou stávku podpoří. Důvodem je hlavně vládou připravovaná důchodová reforma.

Na dalších 15 minut se provoz zastaví kvůli nesouhlasu s průběhem vyšetřování tragické železniční nehody v Moravanech na Pardubicku.

"Nechceme, aby naši kolegové odcházeli do důchodu později než v 63 letech," řekl televizi Nova prezident Federace strojvůdců Petr Čechák. Zatímco ostatní odborové organizace ukončí stávku ve 14 hodin, strojvůdci budou pokračovat ještě dalších 15 minut.

Mluvčí Libor Poláček řekl, že důvodem je nesouhlas s dosavadním přístupem k vyšetřování nedávné tragické nehody. Na zelenou tehdy přijela do stanice Moravany na Pardubicku lokomotiva společnosti ČD Cargo a narazila do osobního vlaku. Zemřel jeden člověk.

Strojvůdci tvrdí, že za nehodu může zabezpečovací zařízení, které zapne zelenou, i když na kolejích stojí vlak. "Strojvůdci budou požadovat, aby ze své funkce odstoupil ředitel Drážního úřadu," dodal Poláček.

Českomoravská konfederace odborových svazů sdružuje 32 odborových svazů s asi 540 000 členy. V den hodinové generální stávky se má uskutečnit také celodenní stávka zdravotníků a lékařů. Protest zřejmě ochromí i městskou hromadnou dopravu ve velkých městech.

Odboráři si přejí, aby vláda přehodnotila chystanou reformu veřejných rozpočtů. Požadují rovněž, aby přepracovala návrhy na důchodovou reformu a aby se s nimi seriózně bavila o vývoji daní a úpravách zákoníku práce.

05. 06. 2008 City Elefant - pantograf, který je lepší než Pendolino

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/city-elefant-pantograf-ktery-je-lepsi-nez-pendolino-fhw-/tec_technika.asp?c=A080406_170731_tec_technika_rja)

Nevyniká rychlostí, aerodynamikou, trpí dětskými nemocemi. Přesto jej strojvedoucí považují za vlak, který je lepší než Pendolino. Vlak City Elefant jsme prolezli skrz naskrz.



Průzkum byl důkladný. Jeli jsme jednotkou 471 City Elefant po ryze slezské, nedávno otevřené, dálkově řízené trati z Ostravy Svinova do Opavy. Ta je použitým zabezpečovacím zařízením jediná v Česku. Navštívili jsme výrobce přímo v Ostravě a byli jsme také na pražských nádražích. Prostě jsme "Ešus", jak se pantografu také říká, sledovali od vzniku v továrně až po jízdu na nejmodernější trati v zemi.

O jednotce mluví pochvalně i fírové Pendolin. Neskrývají, že v řadě pro ně důležitých parametrů je Elefant mnohem lepší. V čem to je? Souprava přece trpí dětskými nemocemi.

S Elefantom na jediné trati svého druhu v Česku

V kabině redakci dělá doprovod Ing. Martin Šlimar, který měl v popisu práce školení strojvedoucích na soupravu. Jeho přítomnost ocenil jednou i strojvedoucí, a to když se věnoval krátce práci instruktora. Ukázal mu, že problém lze vyřešit alternativně a hlavně efektivněji. Jinak jeho čas patřil redakci, vše vysvětloval a ukazoval. Fíra se tak mohl věnovat řízení na 100 procent.

Náš průvodce zná všechny příjemné vlastnosti jednotky, ale ví také o jejích nedostatcích. Řada vlastností je prý srovnatelná i s nejmodernějšími vozy pražského metra M1 z pražského Zličína. M1 je přítom jednou z vůbec nejlepších souprav metra. Zároveň otevřeně přiznává dětské nemoci, které se výrobce - Škoda Vagonka - snaží u dalších dodávek definitivně odstranit.

Testovací jízdu jednotkou 471 City Elefant jsme provedli na 28 km dlouhé dálkově ovládané trati mezi Ostravou Svinovem do stanice Opava východ a zpět. Je to jediná trať svého druhu v Česku. Používá systém automatického vedení vlaku (AVV) bez vlakového zabezpečovače s přenosem kódu návštěvidel. Podrobnosti o řízení této trati si můžete přečíst v této fotoreportáži.

A proč na pravé fotografii vidíte jednotku 460? Protože podobný pantograf, navíc "slavnostně" vyzdobený sprejery, se vydal 40 minut před půlnocí 5. prosince 2006 ze svinovské stanice do Opavy, aby trať otevřel. V den testu jsme potkali na trati Elefanty se jmény Opava a Ostrava.

Jednotka 471 se skládá ze tří vozů. Na konci je motorový vůz (má číslo 471) se dvěma hnacími podvozky, následuje vložený vůz 071 a druhý konec soupravy tvoří řídicí vůz 971. Všechny tři vozy mají shodné vnější rozměry.

Strojvedoucí soupravu může řídit dvěma způsoby, buď ručně nebo pomocí ARR (automatický regulátor rychlosti). Ten má nádstavbu AVV (automatické vedení vlaku), která činí soupravu jedinečnou. Tato zařízení obsahoval předchůdce Elefantu Kraken. Na pravé fotografii vidíte strojvedoucího při zadávání parametrů pro řízení pomocí AVV.

Jak se řídí City Elefant

Pro danou trať se nastaví AVV, pak následuje pohled do zpětného zrcadla.

Následuje zavření dveří, ještě jednou pohled do zrcadla a povel k odjezdu. V případě, že strojvedoucí vede vlak pomocí ARR (Automatický regulátor rychlosti), po souhlasu k jízdě se systém regulace snaží co nejdříve dosáhnout požadované rychlosti. Brzdit ale musí strojvedoucí. V případě jízdy na AVV fíra jen dohlíží na správnou funkci systémů a sleduje trať.

Po krátké chvíli se zrcadla sama sklopí, aby je např. nepoškodily větve kolem trati. Po zastavení ve stanici se naopak vykloupí.

I malé dítě ví, že vlak má zelenou, ale že se jedná o světelné návěstidlo, to víte od této chvíle i vy. Bílá tabule s černým rámem a písmenem X je také návěstidlo.

Zařízení, které vidíte na pravé fotografii, má také co do činění při jízdě City Elefantů. Jsou to Místní informační body, zkráceně MIBy. Podle nich Elefant pozná směr jízdy, na které je koleji, jaké následuje další návěstidlo, prostě vše, co potřebuje vědět k jízdě. Podle něj nakonec souprava ve stanici zastaví u nástupiště s přesností půl metru. Ptáte se, jak je to možné? V zařízení je vytvořen magnetický kód. Pokud nad MIBem projede vlak, tento kód, který obsahuje požadovanou informaci, se přečte a uloží do řídicího počítače.

Normálně je strojvedoucí v kabině sám. Jeho bdělost kontroluje dnes již legendární tlačítko bdělosti, které musí po zaznění zvukového signálu zmáčknout. Jistě vás napadla inovace - tlačítko fixovat izolepou, držet na něm stále ruku ap. Zvláště, když vlak jede v automatickém režimu a ve stanici sám zastaví. Také na to myslí konstruktéři. Tlačítko musí fíra po akustickém signálu zmáčknout, jinak se vlak zastaví. Proč? Strojvedoucí, který upadl do bezvědomí, přece může tlačítko zmáčknout na nekonečnou dobu svým tělem.

Pokud je na trati nějaká mimořádná událost, nebo jen operativní změna grafikonu, spojí se s kabinou dispečer trati radiotelefonem z pravé fotografie. Na dálkově řízené trati nejsou ve stanicích výpravčí, kteří by předali jízdní rozkaz, jen ve frekventovaných stanicích jsou pokladní.

Ve stanici Děhylov se právě radiotelefon ozval. Oznamil, že odjedeme o něco později, protože přednost má protijedoucí zpožděný rychlík. Zastíráme čelní sklo a fotím detail displeje. I přes zatemnění je na něm spousta reflexů, které vidí oko fotoaparátu, to lidské si jich ani nevšimne.

Třešinkou na dortu AVV je Optimalizátor jízdy vlaku (OJV). Ten přizpůsobí rychlost soupravy tak, aby City Elefant dojel do stanice přesně podle jízdního řádu. Při neplánovaném čekání přizpůsobil jízdu tak, abychom do Opavy dojeli s co nejmenším zpožděním.

Nakonec nabídneme pár záběrů z kabiny. Na fotografiích vidíte ovladače vlakové brzdy a ovladače osvětlení soupravy; servisní displej s manometry tlaku vzduchu a návěstním opakovačem; klávesnice pro zadávání potřebných informací (požadovaná rychlost, velikost omezení tahu motorů, při použití AVV zadávání návěstí návěstidel aj). Pokud prokluzují kola, při dešti, sněžení apod., použije strojvedoucí pedál pískovače (pravá dolní fotografie) a pod kola se začne sypat písek ze zásobníků.

Trať č. 316 Ostrava Svinov - Opava Východ

Téměř na celé trati mezi stanicemi rychloměr ukazoval 100 km/h. Při jízdě přesto máme pocit, že se couráme.

Trať se v prosinci 2006, po 151 letech, dočkala důkladné modernizace a elektrifikace. Po modernizaci se jízdní doba zkrátila z hodiny na polovinu.

Nejstarší zabezpečovací zařízení, které nahradila moderní technika, instaloval během druhé světové války wehrmacht.

Během stavby zmizela také všechna mechanická návěstidla, která byla nahrazena světelnými. Pro ilustraci původního stavu uvedeme návěstidla ze stanice Štítina: vjezdové rakouské s předvěstí od Opavy, dále vjezdové německé s předvěstí od Ostravy a tři odjezdová německá každým směrem.

Na trati jsou mezilehlé stanice Ostrava-Třebovice, Děhylov, Háj ve Slezsku, Štítina a Opava-Komárov a zastávky Jilešovice, Lhota u Opavy a Mokré Lazce.

Jak vypadala jednotka 471 předtím, než získala jméno City Elefant

Reportáž o jednotce 471 začala vznikat 29. října 2006, v tento den vznikly fotografie na Hlavním nádraží v Praze. Tehdy již jednotka měla jméno City Elefant, ale v novém designu, v jakém jsou dnes všechny vozy obou generací, byly jen některé.

Interiér první třídy se nachází v horní části motorového vozu. V jedné řadě se nachází pouze tři pohodlná a hlavně široká sedadla. Vytápění a klimatizace je součástí všech oddílů obou tříd a také obou kabin strojvedoucího. Počítá s vnější teplotou od -30°C do +40°C.

Sedadla napříč směru jízdy se závěsy pro jízdní kola v dolní části vozu.

Interiér druhé třídy v dolní části vozu. V porovnání s koncepčně obdobnými vlaky v zahraničí jsou sedadla pohodlnější.

Interiér druhé třídy má 4 sedadla v řadě vedle sebe. Všimněte si, že se hodně změnilo. V běžném vlaku s cestujícími je před jízdou uklizeno a vlak je čistý.

Běžné WC s vakuovým odsáváním.

Elefant může jezdit jako tříjednotková souprava

Základní jednotka je třívozová. Skládá se na čelech z motorového vozu a řídicího vozu. Zde se nachází stanoviště strojvedoucího. Uprostřed je vložený vůz. Na čelech jednotky jsou automatická spřáhla, která umožňují vytvoření ekonomických vlaků. Z jednoho stanoviště lze řídit až tři základní jednotky. Na fotografiích vidíte soupravu z jednotek první a druhé generace na pražském Masarykově nádraží.

Před Elefantem byl Kraken

Zrození nového pantografu pro ČD bylo přehlídkou bolestí. O nahrazení dodnes provozovaných pantografů z počátku šedesátých let bylo rozhodnuto už v roce 1986, o jejich skutečném nahrazování moderními jednotkami dochází až nyní.

Na počátku byla jednotka 470 v počtu dvou kusů, která dostala nelichotivou přezdívku podle barvy nátěru Zelený (Modrý) Kraken. Vývoj Krakena začal v druhé polovině roku 1986. Vznik soupravy byl typickou přehlídkou omezení krizí zmítaného socialistického hospodářství. První jednotka byla dodána až v roce 1991. Soupravy nebyly spolehlivé a byly staženy z provozu s cestujícími ihned po dodání jednotek 471, které dostaly později jméno City Elefant.

V krizi se výrobce zmítal více než deset let

Po "sametovém" převratu se dostal výrobce, Vagónka Studénka, do krize způsobené rozpadem RVHP. Přesto se v ČKD Vagonce zrodí jednotka 471, první souprava je dodána v roce 2000. O řešení problémů Vagónky se měl postarat nový vlastník. Privatizace nebyla pouze přehlídkou úspěchů. Nový vlastník zrušil ve Studénce výrobu kolejových vozidel pro osobní přepravu. Po zásahu vlády se stěhuje výroba osobních vozů ze Studénky do prostorů nepotřebných hal Vítkovických železáren. I v nových prostorech se v počátku musí řešit problémy; např. téměř neřešitelným se jeví haly v dezolátním stavu, takže jako první krok bylo nutné rekonstruovat haly a vybudovat nové podlahy včetně pracovišť s montážními kanály. Na novém místě již dnes není ani stopa po úvodních problémech. V halách vládne čistota a pořádek. V roce 2005 se mění majitel, plzeňská ŠKODA, která přináší finanční stabilitu. Výrobce se po více než deseti letech dostává z krize do prosperity s každoročním nárůstem počtu vyrobených jednotek. Dnes se vyrábí souběžně druhá a třetí generace soupravy.

Pro litevského zákazníka se vyrábí třetí generace jednotky 471. Uvedeme dva příklady. Liší se jiným provedením čela a vnějším designem a je určena pro střídavý proud o napětí 25 kV .

Základní technické údaje jednotky 471 City Elefant

Maximální rychlost 140 km/h

Konstrukční rychlost 160 km/h

Napájecí napětí 3 000 V DC

Rozchod 1 435 mm

Výkon trakčních motorů 4 x 500 kW

Délka vozu přes spřáhla 26 400 mm

Šířka vozu 2 820 mm

Výška vozu 4 635 mm

Hmotnost elektrického vozu 62,7 t

Hmotnost vloženého vozu 45,4 t

Hmotnost řídicího vozu 47,3 t

Počet sedadel v elektrickém voze 59 (z toho 1. třída 23)

Počet sedadel ve vloženém voze 134

Počet sedadel v řídicím voze 117



05. 06. 2008 Výletní vlaky nevyjedou na trať mezi Děčínem a Oldřichovem u Duchova

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/17593-vyletni-vlakly-nevyjedou-na-trat-mezi-decinem-a-oldrichovem-u-duhcova/>)

Ústí nad Labem - Výletní vlaky, které měly začít letos v létě jezdit po historické trati mezi Děčínem a Oldřichovem se nakonec do provozu nedostanou. Obce podél trati, chtěly v letních měsících pořádat víkendové jízdy. Obnovený provoz, který byl přerušen loni v prosinci, měl trať zachránit. Jízdy ale nakonec zakázal majitel kolejí, Správa železniční dopravní cesty. Podle ní jsou některé úseky ve špatném technickém stavu.

Zákaz jízdy vyhovuje podle telnického starosty především děčínské radnici. Ta uvažuje o tom, že by po nevyužívané trati vedl nový silniční přivaděč do Děčína. "Nejde o žádný zákaz jízdy, ale o výluky

úseku trati z důvodů nutné opravy," brání rozhodnutí Správy silnic a železnic její zaměstnanec Jan Komárek.

Starostové, kteří chtějí, aby dálniční přivaděč nevedl koridorem trati, měli jasnou taktiku, dokud se jezdí, nikdo koleje nevytrhá. Vlaky na trať už vyjely letos na jaře, naposledy si je obce objednaly uplynulou sobotu.

Správci koleji odmítají, že by současná výluka měla být předzvěstí zrušení trati. Připouštějí ale, že její budoucnost je nejistá. Podle správců koleji je plán starostů nereálný. Peníze z provozu několika výletních vlaků těžko zaplatí potřebné opravy na trati.

05. 06. 2008 Parním vlakem na královský hrad Karlštejn (7. června 2008)

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

V sobotu 7. června vypraví České dráhy historický parní vlak z Prahy-Smíchova na Karlštejn a do Berouna. Jízda je součástí druhého ročníku Královského průvodu z Prahy na Karlštejn.

Soupravu sestavenou z historických osobních vozů třetí třídy a bufetového vozu potáhne parní lokomotiva „Albatros“ (498.022). Ve vlaku bude platit standardní tarif ČD včetně jízdenek REGIONet pro Středočeský kraj a SONE+ pro osobní a spěšné vlaky. Odjezd z Prahy-Smíchova bude v 9:16, zpět z Karlštejna pak v 18:36.

Ideou Královského průvodu je historická tradice, jejíž kořeny sahají do doby vlády císaře Karla IV. Tento panovník uchovával korunovační klenoty právě na hradě Karlštejně a každoročně po Velikonocích je nechával v Praze ukazovat věřícím. Krátce na to byly klenoty vezeny zpět. Právě návrat klenotů z hlavního města na Karlštejn je námětem Královského průvodu, na který je možné vyrazit nejen parním vlakem, ale i pravidelnými osobními vlaky.

Pěší průvod na Karlštejn vyjde na cestu už zítra v 10 hodin od Pražského hradu a během pátku a soboty projde Radotínem, Dobřichovicemi, Řevnicemi a Hlásnou Třebaní. V Dobřichovicích bude v pátek večer připraveno divadelní představení „Noc na Karlštejně“, na Karlštejně pak budou v sobotu v 19:30 slavnostně uloženy korunovační klenoty v kapli sv. Kříže. Ve 20:00 proběhne koncert Miro Žbirky a skupiny „Gulo čar“.

„Během dne kapacitně posílíme většinu spojů. Pro návrat z akce vypravíme v sobotu večer speciální osobní vlak. Ten vyjede z Berouna ve 23:30 a do Prahy přijede v 0:16. Po cestě zastaví ve všech stanicích a zastávkách včetně Karlštejna. Tady také mimořádně zastaví ve 23:15 vlak EuroNight,“ říká Alois Kašpar, ředitel Krajského centra osobní dopravy pro Prahu a Středočeský kraj.

06. 06. 2008 V Čelákovících vykolejil osobní vlak, trať zablokuje až do noci

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-celakovicich-vykolejil-osobni-vlak-trat-zablokuje-az-do-noci-pb8-/krimi.asp?c=A080606_075702_krimi_klu)

V Čelákovících u Prahy vykolejil osobní vlak mířící z metropole přes Lysou nad Labem a Nymburk do Kolína. iDNES.cz to potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Nehoda se stala kolem půl osmé, obešla se bez zranění. Trať Praha - Lysá nad Labem je zablokována na celý den.

Podle informací záchranářů nikdo z pasažérů ani posádky vlaku nepotřeboval lékařskou pomoc. "V 7:37 jsme byli voláni k vykolejenému vlaku. K nehodě vyjely tři sanitní vozy, naše operační středisko přivolalo také hasičský sbor a policii. Nehoda vlaku byla bez zranění," uvedla mluvčí záchranky Tereza Janečková s tím, že zásah záchranářů skončil v 7:59.

Nehoda nicméně zablokovala provoz na trati. "V úseku Mstětice - Čelákovice bude do nočních hodin z pátku na sobotu jezdit místo osobních vlaků náhradní autobusová doprava.

Rychlíky jsou odkloněny přes Poříčany a Nymburk bez větších zpoždění.

Kvůli odklonu rychlíků bude místo osobních vlaků jezdit náhradní autobusová doprava také v úseku Nymburk - Poříčany," upřesnila Markéta Krausová z tiskového oddělení drah.

Příměstský vlak CityElefant vykolejil všemi čtyřmi nápravami prostředního vozu, nepřevrátil se ale. Podle Joklíka vlaky v tomto místě jezdí nejvýše čtyřicetkilometrovou rychlostí.



K vykolejenému stroji se vydali i pracovníci Drážní inspekce.

"Osobní vlak vykolejil při vidlicové jízdě na výhybce během vjezdu vlaku do stanice. Výše škody byla předběžně vyčíslena na 4,2 milionu korun na vlaku a 600 tisíc korun na železničním svršku. Příčiny nehody se šetří, dosud není zřejmé, zda ji způsobila technická závada, nebo selhání lidského činitele," sdělil mluvčí inspektorů Zdeněk Neusar.

"Vlak vykolejil asi 200 metrů před zastávkou Čelákovice ve směru od Prahy," řekl iDNES.cz Zdeněk Chalupa z policejního ředitelství Praha-venkov.

06. 06. 2008 Aktuálně z drah členských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_22eu.htm)

POLSKO

Dráha PKP uvede dvě dcery na burzu

Polská státní dráha PKP hodlá uvést dva své dceřiné podniky PKP Intercity a PKP Cargo na burzu. Pro PKP Intercity to plánuje již v roce 2009 a pro PKP Cargo v letech 2010 nebo 2011. Tím chce PKP získat čerstvý investiční kapitál. Státní podnik má deset dceřiných podniků. V současnosti se zkoumá, které by ještě mohly být na burze kótovány.

RAKOUSKO

LTE: Ucelené vlaky s kerosinem Koper–Schwechat

Rakouský drážní podnik LTE Logistik und Transport odstartuje zakrátko v uvedené relaci provoz ucelených vlaků. S 40 vozy na vlak se za rok přepraví 150 000 tun kerosinu. Má jít o novou činnost pro železniční dopravu. Již méně těší LTE ztráta dopravy ucelenými vlaky mezi Slovenskem a Rakouskem pro zákazníka Holckim. Tuto dopravu nyní zajišťuje opět Rail Cargo Austria. Vlaky s kerosinem bude LTE nabízet společně se sesterským podnikem Adria Transport. Do budoucna chce nabízet kromě trakce také různé služby s přidanou hodnotou. Bude se proto ucházet o spediční koncesi. LTE loni přepravil 2 miliony tun zboží a utržil kolem 20 milionů €.

W. Combi-Cargo posiluje relaci Neuss–Štýrský Hradec

Rakouský kombioperátor W. Combi-Cargo zvyšuje počet odjezdů nákladních vlaků mezi Neusem v německé spolkové zemi Severní Porýní-Vestfálsko a Štýrským Hradcem v Rakousku. Zakrátko se bude vypravovat týdně šest namísto dosavadních pěti kombi vlaků. Informuje o tom mateřská společnost Wenzel Logistics. Ta přepravuje z Porúří pro Rakousko na železničních vozech speciální silniční návěsy s ocelovými svítky. Volná kapacita se prodává třetím stranám.

SLOVINSKO

Slovinská vláda plánuje logistický holding

Na logistickém holdingu, vznikajícím ve Slovinsku, se mají vedle přístavního provozovatele Luka Koper podílet také slovinské dráhy SZ a logistická skupina Intereuropa. Přístav hraje důležitou roli, také Rakousko jej využívá pro dopravu do zámoří. S ohledem na význam přístavu Koper má dráha šanci získat vyšší podíl v dělbě přepravní práce. Slovinsko protínají dva z deseti panevropských dopravních koridorů. V Ljublaně se oba spojují a pokračují na Zidani Most. Koridor V spojuje slovinské přístavní město Koper přes Budapešť s ukrajinským Lvovem. Ještě důležitější může být koridor 10 v napojení na Řecko a Turecko. Země chce do roku 2023 investovat do drážní sítě asi 9 miliard €. Těžištěm je výstavba dosud jednokolejné a na serpentiny bohaté trati mezi přístavem Koper a 28 km vzdálenou křižovatkou Divaca. Akce má být především financována ze soukromých prostředků, a také proto se hledá do plánovaného holdingu strategický zahraniční investor.

ŠPANĚLSKO

Více zboží po kolejích do Maroka

Španělský logistický a stavební podnik Acciona mění svou strategii v dopravě zboží se zeměmi Maghrebu. S ohledem na nárůst cen pohonných hmot a mýtného v silniční nákladní dopravě sází koncern více na železniční a námořní dopravu v relaci Barcelona–Tanger, Maroko. Acciona zajišťuje mezi Španělskem a Marokem především dopravu ovoce a zeleniny. Namísto drahých chladírenských kamionů se nyní budou nasazovat kontejnerové vlaky. Organizátorem je Acciona Rail Service. Námořní podnik Acciona Transmediteránea, patřící také španělskému smíšenému koncernu, nevidí jinou alternativu. Předpokládá se totiž, že náklady silniční dopravy letos vzrostou o 15 procent.

06. 06. 2008 Pardubické nádraží staré a nové

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_22pard.htm)

V půl třetí odpoledne 1. května 1958 odjel od starého pardubického nádraží osobní vlak 2344 do Ústí nad Orlicí. Šest minut na to byl rychlíkem č. 7 Bratislava– Praha slavnostně zahájen provoz nádraží nového, vzdáleného necelý kilometr.

Tak tomu bylo podle oznámení vyvěšeného koncem dubna, které zároveň informovalo, že cesta mezi oběma nádražími ulicemi Jungmannovou a Nerudovou, trvající asi 10 minut chůze, je vyznačena tabulkami s tím, že se zakazuje průchod nákladním nádražím. Spojení nového nádraží s městem začaly zajišťovat autobusy Dopravního podniku Pardubice a k elegantní budově pánů architektů Dandy a Řepy zajížděly i autobusy ČSAD.

Nejstarší budova pardubické stanice z roku 1845 postavená dle návrhu ing. Junglinga, dodnes existující, se ocitla na „vedlejší koleji“ hned roku 1857. Až v době zahájení provozu na Pardubicko-liberecké dráze, či chcete-li Jiho-severoněmecké spojovací dráze (SNDVB), se začalo s výstavbou společné nádražní budovy společnosti StEG a SNDVB navržené arch. Schumannem a projektované inženýrem stavební kanceláře StEG Franzem Nitschem. Ta byla dokončena na konci roku 1858 a její zvláštností byla 92 metrů dlouhá nástupištní hala.

Vedle určitých úprav z roku 1870, kdy se zahájil provoz mezi německým Brodem a Rosicemi n. L., byla pardubická nádražní budova karlínským stavitelem Nekvasilem přestavována v letech 1905 – 1907. Státisíce cestujících tudy procházely nerušeně až skoro do konce války, kdy v srpnu 1944 nástupištní halu vážně poškodil jeden ze spojeneckých náletů. Řešení otázky nádraží se stalo jednou z priorit poválečné obnovy železnic. Roku 1946 zástupci města požádali ministerstvo dopravy o zahájení přestavby stanice, to vypsalo soutěž na přijímací budovu, v níž vyhrál projekt arch. Karla Řepy, arch. Josefa Dandy a Karla Kalvody.

Rok na to město dalo k dispozici pozemky po cukrovaru rovněž zničeném náletem a geologickým průzkumem; zasypáváním bývalých řepních splavů se začalo se stavbou. Musela se, mj. i z důvodu vysoké hladiny spodní vody, zejména na východní straně kolejiště zvyšovat niveleta až o 70 cm, na což bylo potřeba 200 000 m³ materiálu. K jeho získání bylo využito kamene získaného při snášení tunelu v Chocni.

Roku 1950 byla rozestavěna rozlehlá odbavovací hala a hotel, budovala se tříkilometrová přeložka chrudimské trati mezi závodistištěm a Starými Jesenčany (z důvodu prodlužování letiště, nikoli výstavby nádraží), roku 1952 se začalo se stavbou poštovny a zřízením kanalizace, dva roky na to byla odstraněna budova hospodářského družstva. Dne 7. listopadu 1957 byl po šest let trvající elektrizaci protokolárně zahájen provoz elektrickou trakcí mezi Prahou a Českou Třebovou.

Komplex budov nového pardubického nádraží stavěly deset let Dopravní stavby Olomouc, od roku 1987 je nádražní budova, jež je významným dílem pozdního funkcionalismu a nezapře svůj původ už v Řepově předválečné tvorbě, zapsána na seznam nemovitých kulturních památek.

07. 06. 2008 Nádražím v Čelákovících po nehodě opět jezdí osobní vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/17871-nadrazim-v-celakovicich-po-nehode-opet-jezdi-osobni-vlak/>)

Čelákovice (u Prahy) - České Dráhy v noci na dnešek obnovily částečně provoz na trati v Čelákovících u Prahy, který zastavila páteční nehoda osobního vlaku. Zatím se jezdí po jedné koleji a využívat ji mohou jen osobní vlaky. Druhá kolej se stále opravuje. Rychlíky z Prahy do Hradce Králové a dalších východočeských stanic stále jezdí odklonem přes Poříčany, mimo stanici Lysá nad Labem. Větší zpoždění nemají, sdělil Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení ČD.

V pátek ráno vykolejil zhruba 200 metrů před zastávkou v Čelákovících vlak City Elephant jedoucí z Prahy do Kolína přes Nymburk. Nehoda se stala v místech, kde kvůli výluce zabezpečovacího zařízení po přivalových deštích v uplynulých dnech jezdí vlaky maximální rychlostí 40 kilometrů za hodinu. Vykolejil prostřední vůz osobní soupravy. Nikdo nebyl zraněn.

Podle prvních odhadů vznikla na vlakové soupravě škoda 4,2 milionu korun a na kolejích a výhybkách 600.000 korun. Příčiny nehody se vyšetřují, podle ČD i Drážní inspekce nelze vyloučit technickou závadu ani selhání lidského faktoru.

08. 06. 2008 Vlaky vyjely z Brna stejným směrem, srazily se na výhybce

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlaky-vyjely-z-brna-stejnym-smerem-srazily-se-na-vyhybce-pe8-/brno.asp?c=A080608_154250_krimi_klu)

Na hlavním nádraží v Brně se po patnácté hodině srazily dva osobní vlaky. Vyjely současně ve stejném směru na Židenice z 5. a 6. koleje a setkaly se na výhybce. První spoj mířil do Tišnova, druhý do Letovic. Lehké zranění ruky zdravotníci na místě ošetřili jediné ženě, průvodčí tišnovského vlaku.



"Na místo vyjely čtyři naše posádky," řekla iDNES.cz mluvčí jihomoravské záchranky Barbora Zuchová.

Hasiči zaznamenali ještě ošetření jednoho dítěte v šoku.

"Jely k tomu dvě naše jednotky, vykolejily dva vagony, nebylo potřeba nikoho vyprošťovat," upřesnil pro iDNES.cz mluvčí jihomoravských hasičů Jaroslav Haid.

K nehodě vyrazila i speciální drážní lokomotiva s jeřábem.

Vozy budou vracet na koleje pracovníci drah. Zpravodaj MF DNES ohlásil z místa, že kvůli tomu nebudou moci ve směru od Prahy přijíždět vlaky na 3. až 6. kolej. Na ostatních kolejích nebyl provoz přerušen a jezdí po nich i spoje, pro něž byly původně určené právě zablokované koleje.

Srážku zřejmě způsobil strojevedoucí

"Úplné obnovení provozu vlaků na hlavním nádraží v Brně se předpokládá během dnešní noci," řekl ČTK mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Škodu na vlcích už dráhy vyčíslily na půl milionu korun. "Na kolik přijde oprava železničního svršku, to dosud nevíme," uvedl mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar.

Podle Neusara je za drážním karambolem selhání lidského činitele. "Osobní vlak jedoucí do Letovic ze stanice s největší pravděpodobností odjížděl na červenou," vysvětlil Neusar.

Vlaky nabírají zpoždění

Vlaky na brněnském nádraží nabírají značné zpoždění. Třeba osobní vlak z Křenovic odjel z Brna téměř o hodinu a půl později než jindy. Devadesátiminutové zpoždění má také rychlík 682 do Prahy.

09. 06. 2008 Hlavní nádraží v Brně je po nedělní srážce vlaků v plném provozu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/18041-hlavni-nadrazi-v-brne-je-po-nedelni-srazce-vlaku-v-plnem-provozu/>)

Brno - V plném provozu je po nedělní srážce vlaků brněnské hlavní nádraží. Vozy obou souprav vykolejily a na několik hodin zkomplikovaly dopravu mezi hlavním nádražím a Židenicemi. Provoz se podařilo obnovit kolem půlnoci, uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Nehodu, při které se lehce zranila jedna průvodčí, patrně zavinil některý ze zaměstnanců železnice.

Na výhybce mezi pátou a šestou kolejí se krátce po 15:00 střetly dva vlaky jedoucí na Tišnov a Letovice. "Osobní vlak jedoucí do Letovic odjížděl ze stanice s největší pravděpodobností na červenou. Vyšetřování nehody je ale teprve na počátku, je třeba provést výslechy všech osob a také komisionální prohlídku lokomotivy," řekl Zdeněk Neusar, mluvčí Drážní inspekce.

Nehoda na několik hodin vážně komplikovala odbavování vlaků na brněnském nádraží.

"Od rána je provoz bez jakýchkoliv zpoždění. Pracovníci drah přes noc opravili kolejové svršky, včerejší nehoda tak na příjezdy vlaků nemá už žádný vliv," uvedl vrchní přednosta brněnské stanice Martin Vejmělka.

09. 06. 2008 Rychlíku začala v Opavě hořet lokomotiva, nikdo nebyl zraněn

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/rychliku-zacala-v-opave-horet-lokomotiva-nikdo-nebyl-zranen-plo-/krimi.asp?c=A080609_124052_krimi_pje)

V Opavě hořela lokomotiva, která táhla rychlík na trati Olomouc - Ostrava-Svinov. Nikdo nebyl zraněn. Úsek mezi Krnovem a Opavou byl dopoledne uzavřen, České dráhy zajistily náhradní dopravu.

Chvilí před desátou dopolední začal hořet generátor lokomotivy, včetně gumových součástí. Obsluha rychlík okamžitě zastavila, přivolala hasiče a sama začala hasit.

"Ihned po zastavení z vlaku vystoupilo 42 cestujících i 4 osoby obsluhy. Nikdo z nich nebyl zraněn," uvedl mluvčí hasičů Moravskoslezského kraje Petr Kúdela.



Požár hasiči uhasili během čtvrt hodiny. Příčinou byla technická závada na lokomotivě. Škoda se odhaduje na půl milionu korun.

09. 06. 2008 Při červnové stávce se na hodinu zastaví vlaky, rozhodli odboráři (24. června 2008)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pri-cervnove-stavce-se-na-hodinu-zastavi-vlak-y-rozhodli-odborari-pyi-eko-doprava.asp?c=A080609_151632_eko-doprava_vem)

Stávka odborářů, která se uskuteční 24. června, zasáhne i cestující ve vlaku. Odborové sdružení železničářů dnes na mimořádném zasedání s ministrem dopravy Alešem Řebíčkem potvrdilo, že se stávky zúčastní. Jeho rozhodnutí může zvrátit ještě jednání den před stávkou.

"Děláme veškeré přípravy, abychom se 24. června stávky zúčastnili," potvrdil iDNES.cz místopředseda OSŽ Jaroslav Pejša. Stávka se dotkne spojů po celé České republice, vlaky v jednu hodinu odpoledne dojedou do nejbližší stanice, kde budou hodinu čekat. Pak vyrazí dál.

Odboráři však cestujícím stále ještě nechávají naději, že se stávka vlaků nedotkne. "23. června do 12 hodin jsme ochotni přistoupit k jednání. jednání se ale musí zúčastnit nejen ministr dopravy, ale i ministr financí," uvedl Pejša.

Někteří dopravci zatím váhají

Železničáři se stejně jako další odboráři připojují ke stávce ČMKOS, která je zaměřena proti reformě veřejných financí. Někteří dopravci nemají ještě jasno v tom, zda se ke stávce připojí.

Podporu už vyjádřili řidiči pražských autobusů a metra.

Na protest přestane jezdit také většina dopravních podniků v Olomouckém kraji. Autobusy a tramvaje nepojedou v Olomouci, Přerově, Šumperku, Zábřehu a zřejmě i v Prostějově.

Stávka 24. června bude završením takzvaného měsíce stávek, kdy odboráři protestují proti reformám. Dnes se například zavřela většina škol.

10. 06. 2008 U železniční stanice Praha-Vysočany byl přerušen provoz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/18170-u-zeleznicni-stance-praha-vysocany-byl-prerusen-provoz/>)

Praha - V blízkosti železniční stanice Praha - Vysočany na trati z Vysočan do Horních Počernic byl před půlnocí z pondělí na dnešek přerušen provoz. Okolo 23:30 se tam ze soupravy soukromého dopravce sesunuly na trať sestavené kolejnice, které ji poškodily.

Při nehodě, kterou způsobila zřejmě technická závada, nebyl nikdo zraněn. Škoda se odhaduje na 230 000 korun, uvedl Petr Štáhlavský z Českých drah.

Po nehodě byl přerušen provoz z Vysočan do Satalic na trati Praha - Neratovice - Turnov, který se podařilo dnes v 6:00 obnovit. Jezdí také vlaky z Vysočan do Horních Počernic na trati Praha - Lysá nad Labem - Nymburk, které až do 9:25 nahrazovala autobusová doprava. Rychlíky ve směru z Prahy do Hradce Králové, které byly odkloněny přes Poříčany, budou od 13:00 jezdit opět po stálé trase

přes Vysočany a Lysou nad Labem, řekl Radek Joklík z Českých drah. První rychlík, který nebude odkloněn, je R 959 s odjezdem ve 13:11 ze stanice Praha hlavní nádraží.

Rychlíky z Hradce Králové do Prahy však zatím musí jezdit odklonem přes Poříčany mimo zastávku v Lysé nad Labem.

Podobný problém měli cestující z Nymburka a Hradce Králové minulý týden - v pátek vykolejil nedaleko Čelákovic u Prahy vlak City Elefant. Provoz se podařilo obnovit až v sobotu.

10. 06. 2008 České dráhy houfně opouští zaměstnanci

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10070860-25384990-001000_d-ceske-drahy-houfne-opousti-zamestnanci)

Od počátku roku odešlo z Českých drah zhruba osmnáct set lidí, celkový počet zaměstnanců tak klesl na historicky nejnižší hodnotu, pod čtyřicet tisíc. Brzo dráhy přijdou o dalších deset tisíc zaměstnanců, čímž přijdou o pozici největšího zaměstnavatele v České republice.

Část zaměstnanců drah odešla do důchodu, část odešla dobrovolně do jiného zaměstnání nebo o zaměstnání přišla kvůli rušení míst. Dráhy v rámci úspor dokonce na některých tratích ruší průvodčí a jízdenky prodává a kontroluje přímo strojvedoucí.

"Úbytek v evidenčním stavu zaměstnanců je trvalý trend, který souvisí například se zaváděním dálkového řízení na některých tratích," řekl mluvčí drah Petr Pošta.

Dalším důvodem rychle se tenčícího množství zaměstnanců je restrukturalizace. Do nové společnosti pro nákladní dopravu ČD Cargo odešlo z ČD už zhruba 12 tisíc lidí. O velkou část zaměstnanců přijdou dráhy na přelomu června a července, kdy od nich převezme údržbu kolejí Správa železniční dopravní cesty. K té přejde asi deset tisíc zaměstnanců ČD a dráhy tak přijdou o prvenství v množství zaměstnaných lidí. Největším zaměstnavatelem v Česku se tak stane Česká pošta.

11. 06. 2008 Výstava představí budoucí podobu nádraží v Havlíčkově Brodě

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

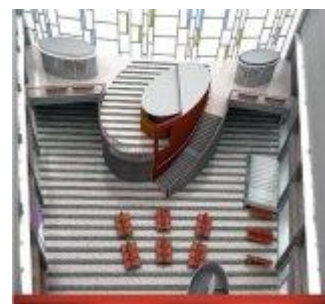
Nejen cestující Českých drah mají ode dneška příležitost seznámit se s novou podobou vlakového nádraží v Havlíčkově Brodě. V rámci projektu „Živá nádraží“ provádí celkovou revitalizaci výpravní budovy společnost AŽD Praha, která do rekonstrukce postupně investuje téměř 50 milionů korun. Na panelech v odbavovací hale lidé uvidí i konkrétní vizualizace budoucích veřejných prostor.

Příjemné, moderně zařízené prostory s množstvím obchodů a služeb, tak bude za čtyři roky vypadat havlíčkobrodské nádraží. Stavební práce ale probíhají postupně, změny k lepšímu tak cestující pocítí mnohem dříve. Už loni byly například otevřeny nové pokladny a klidová zóna s čekárnou. Nádražím v Havlíčkově Brodě projde denně asi 6000 lidí.

„Budovy nádraží vznikaly v 70. letech minulého století, proto v mnohém nevyhovují dnešním technickým a estetickým požadavkům,“ říká Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD Praha. „Chceme změnit především prostor haly tak, aby se více otevřel a nabídl příjemné a moderní zázemí cestujícím, pracovníkům drah i lidem, kteří sem budou přicházet za nákupy nebo třeba ke kadeřníkovi.“

V tuto chvíli probíhá na nádraží druhá ze čtyř fází rekonstrukce. Během první etapy byla zrekonstruována střecha, vybudovány nové pokladny a společné informační centrum pro ČD a autobusovou dopravu. Zajištěn byl také přesun kanceláří pracovníků ČD do nově zrekonstruovaného objektu. V blízké době se cestující mohou těšit např. na nové toalety a moderní komerční prostory v přízemí.

„Jako majitel výpravní budovy máme samozřejmě eminentní zájem o to, aby naši cestující dostávali kvalitní služby v příjemném prostředí. Díky projektu Živá nádraží se to ve vybraných stanicích podaří už velmi brzy,“ doplňuje náměstek generálního ředitele Českých drah pro správu majetku Petr David. „Nádraží



v Havlíčkově Brodě jsme na základě výběrového řízení pronajali na 30 let společnosti AŽD Praha, která do jeho obnovy investuje vlastní peníze. Vložené prostředky se jí vrátí z pronájmů modernizovaných a nově vzniklých komerčních prostor.“

Práce uvnitř budovy probíhá s maximálním ohledem na cestující. Proto firma AŽD Praha pracuje s technologiemi snižujícími prašnost a hlučnost při vlastní rekonstrukci.



Společnost AŽD Praha vyhrála tendr na rekonstrukci a provoz vlakového nádraží Havlíčkův Brod v roce 2006. Po podpisu smlouvy s Českými drahami 8. ledna 2007 ho firma převzala do užívání.

11. 06. 2008 Cestujících mezi Saskem a Českem přibývá, do Německa pojede více vlaků

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

Počet cestujících v regionální dopravě mezi Saskem a Českem za posledních několik let výrazně vzrostl. Zatímco v roce 2004 cestovalo na přímé trase Drážďany – Žitava – Liberec 10 tisíc cestujících, v roce 2007 to bylo už 51 tisíc osob. Na trati v údolí Labe, mezi stanicemi Bad Schandau a Děčín, bylo v roce 2004 přepraveno 20 tisíc lidí, v uplynulém roce zdejší regionální vlaky využilo 44 tisíc cestujících. Právě na této trase pojede od 15. června více přímých vlaků mezi ČR a Německem.

Výrazný růst počtu cestujících mezi lety 2004 a 2007 zaznamenaly prakticky všechny hlavní železniční trasy. Nejvýrazněji je tato skutečnost vidět na přímé trase Drážďany – Žitava – Liberec a Bad Schandau – Děčín, která navazuje na přímé vlaky Drážďany – Schöna a Děčín – Ústí nad Labem.

Důvody takového růstu cestujících vysvětluje Ludka Hnulíková, ředitelka odboru osobní dopravy a přepravy: „V kooperaci s německou společností DB Regio jsme nabídli cenově dostupné tarify SONE+DB, LIBNET či REGIONET+DB a na vybrané relace jsme nasadili moderní vlaky. Naši občané tak mají větší možnost cestovat do Německa na výlety, nákupy nebo za kulturou. Podobná nabídka je recipročně poskytována německým sousedům.“ Díky spolupráci mezi ČD a DB Regio se podařilo čtyřikrát denně nabídnout moderní motorové vlaky s naklápěcí skříňí a klimatizací na trase Drážďany – Hrádek nad Nisou – Liberec. O víkendech dva z nich zajíždějí až do Tanvaldu.

Nové regionální vlaky do Německa

Rostoucí poptávce po vzájemné přeshraniční dopravě se přizpůsobují také České dráhy a DB Regio. Zvláště po otevření schengenského prostoru se otevírá další prostor pro větší rozsah cest mezi oběma sousedními státy. Proto na trati Děčín – Bad Schandau pojede od 15. června dva páry vlaků denně navíc. Celkově tedy pojede sedm vlaků v každém směru. V sobotu a neděli pojede na těchto spojích klasické soupravy, v pondělí až pátek motorové vozy. Nově přeshraniční spoje vyjedou místo spojů, které dříve jezdily jen v úseku Děčín – Dolní Žleb:

Směr z Děčína do Bad Schandau od 15. června 2008

- Místo osobního vlaku z Děčína do Dolního Žlebu s odjezdem v 10:42 (Os 21006) pojede mezistátní osobní vlak z Děčína do Bad Schandau s odjezdem v 11:00 (Os 17264).
- Mezistátní osobní vlak z Děčína do Bad Schandau s odjezdem ve 13:00 (Os 17266) pojede nově kromě soboty a neděle také v pracovní dny. Z tohoto důvodu nově nepojede v pracovní dny osobní vlak z Děčína do Dolního Žlebu s odjezdem ve 12:42 (Os 21008).
- Místo vlaku z Děčína do Dolního Žlebu s odjezdem ve 14:42 (Os 21012) nově pojede mezistátní osobní vlak z Děčína do Bad Schandau s odjezdem v 15:00 (Os 17268).

Směr z Bad Schandau do Děčína od 15. června 2008

- Místo vlaku z Dolního Žlebu do Děčína s odjezdem v 11:00 (Os 21007) nově pojede osobní vlak už z Bad Schandau (Os 17263, odjezd v 9:52).
- Mezistátní osobní vlak z Bad Schandau do Děčína s novým odjezdem ve 13:52 (Os 17267) pojede nově kromě soboty a neděle také v pracovní dny. Z tohoto důvodu nepojede osobní vlak z Děčína do Dolního Žlebu s odjezdem ve 13:00 (Os 21009).

- Místo vlaku z Dolního Žlebu do Děčína s odjezdem v 15:00 (Os 21013) nově pojede mezistátní osobní vlak z Bad Schandau do Děčína s odjezdem v 15:52 (Os 17269).

Tipy na výlet

S jízdenkami SONE+DB, REGIONet+DB nebo REGIONet LIBNET+ lze podniknout výlety do oblasti Saského Švýcarska, „dobýt“ pevnost Königstein ve stejnojmenném městě či vystoupit na fascinující 200 metrů vysokou skalní pískovcovou stěnu Bastei u klimatických lázní Rathen. Další možností je navštívit saskou metropoli Drážďany se všemi jejími lákadly – obnoveným chrámem Frauenkirche, obrazárnou Zwinger, Semperovou operou, technickým muzeem či řadou obchodních galerií. Z Liberce lze podniknout pěkný výlet např. do Lužice a Žitavských hor. V této oblasti je mimo jiné množství rozhleden i zajímavých cyklostezek. Jedna z nich vede údolím Nisy a spojuje Liberec s lužickou Žitavou i Zhořelcem (Görlitz). Na této trase lze vlaky přepravovat i kola. Další možnost nabízí jízdenka REGIONet Labe – Elbe, se kterou je možné podniknout výlet až do Míšeň, kde se vyrábí originální míšeňský porcelán. Ve městě je možné navštívit expozici o porcelánu s ukázkou jeho výroby.

Možnosti cestování do Německa

Podrobné informace o slevách naleznou cestující na internetových stránkách ČD www.cd.cz, pod záložkou „cestování vlakem“.

REGIONet Labe – Elbe

Jednodenní síťová jízdenka REGIONet Labe – Elbe umožňuje snadné cestování na české i německé straně hranice. Na jednu jízdenku tedy můžete cestovat například z Loun do Drážďan a zpět a navíc využít i městskou hromadnou dopravu v Děčíně třeba k návštěvě příbuzných. Jízdenka platí v osobních a spěšných vlacích ČD v Ústeckém kraji, ve spojích Dopravního podniku města Děčína a ve spojích zahrnutých do opravního svazu VVO v Německu – oblast v okolí Drážďan zahrnující osobní vlaky (např. S-Bahn, RB, RE), linkové autobusy a městskou hromadnou dopravu. Cena jízdenky je pro jednu osobu bez ohledu na věk 200 Kč, pro 2 až 5 osob bez ohledu na věk 400 Kč, poplatek za přepravu jízdního kola je za 90 Kč (doklad platí do 4 hodin následujícího dne).

SONE+DB

Jednodenní síťová jízdenka platná pouze v sobotu nebo neděli ve vlacích ČD a ve vymezené oblasti německého příhraničí zahrnující oblast Saska a Bavorska od společných hranic s Polskem po společnou hranici s Rakouskem. Jízdenka platí ve 2. třídě dle zvoleného druhu v osobních a spěšných vlacích ČD (SONE+DB Os, Sp) nebo v osobních a spěšných vlacích, rychlících a expresech ČD (SONE+DB pro všechny vlaky). V Německu platí oba druhy jízdenek ve vlacích kategorie S (Stadt Bahn), RB (Regional Bahn), RE (Regional Express), IRE (Inter Regio Express) a VBG (Vogtlandbahn) v celé vymezené oblasti. Navíc jízdenka platí u dopravců dopravního svazu ZVON (např. autobusové linkové spoje). Bližší údaje o zapojení jednotlivých dopravců jsou uvedeny na <http://www.zvon.de>. Jízdenka SONE+DB se vystavuje pro maximálně 5 spolucestujících, přičemž maximálně 2 cestující mohou být starší 15 let. Děti do 15 let prokazují svůj věk jakýmkoliv oficiálním průkazem. Jízdenka SONE+DB platná v osobních a spěšných vlacích stojí 230 Kč, jízdenka SONE+DB platná v osobních a spěšných vlacích, rychlících a expresech stojí 490 Kč (na území ČR platí jízdenka i ve vlacích EC, IC, ve vlacích SC je třeba navíc dokoupit povinou místenku SC).

REGIONet+DB

Jednodenní síťová jízdenka platná každý den v ČR ve vymezeném obvodu příslušného kraje a ve vymezené oblasti německého příhraničí. Jízdenka se vydává pro jeden z krajů v ČR – Ústecký kraj, Liberecký kraj, Karlovarský kraj nebo Plzeňský kraj, v Německu platí každá z jízdenek pro celou vymezenou oblast, pro všechny tratě a dopravce v uvedené v přehledu na stránkách ČD www.cd.cz/regionet. Jízdenka platí ve 2. vozové třídě osobních a spěšných vlaků ČD a v Německu ve vlacích kategorie S (Stadt Bahn), RB (Regional Bahn), RE (Regional Express), IRE (Inter Regio Express) a VBG (Vogtlandbahn). Cena jízdenky pro jednoho cestujícího je 200 Kč, cena jízdenky pro dva až pět cestujících je 400 Kč (nárok cestujících na tuto slevu ani jejich věk se neprokazuje).

S kolem a se SONE+DB nebo REGIONet+DB

K jízdence REGIONet+DB nebo SONE+DB lze zakoupit za 90 Kč doklad pro jízdní kolo (platí do 4 hodin následujícího dne).

REGIONet EgroNet

Jízdenka platí na vybraných železničních tratích, ve vybraných autobusových spojích a u podniků zajišťujících městskou hromadnou dopravu v České republice a v Německu v příhraničních oblastech

euroregionu Egrensis (Karlovarský kraj, vybrané regiony Saska, Bavorska a Duryňska). Jízdenka platí pouze ve 2. třídě v osobních a spěšných vlacích (neplatí ve vlacích R a vlacích vyšší kvality) a v Německu ve vlacích VBG, RB, RE, IRE. Jízdenka opravňuje cestujícího k neomezenému počtu jízd na linkách stanovených zúčastněnými dopravci. Jednodenní jízdenka stojí 200 Kč a je určena pro jednotlivé cestující všech kategorií (děti do 6 let jsou přepravovány bezplatně). Při zakoupení dvou jednodenních jízd pro jednotlivce může cestovat skupina o maximálně 2 dospělých a maximálně 4 dětech od 6 do 15 let, děti do 6 let cestují vždy bezplatně. Cestující s jízdenkou REGIONet EgroNet si mohou bezplatně přepravit jízdní kolo jako spoluzavazadlo.

11. 06. 2008 Ve čtvrtek začíná výluky mezi Dolním Žandovem a Chebem, bude platit výlukový jízdní řád

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

Od 12. do 16. června bude Správa železniční dopravní cesty pokračovat ve výstavbě železničního koridoru v úseku Dolní Žandov – Cheb. Všechny vlaky v tomto úseku nahradí autobusy. Vlaky Českých drah budou jezdit podle výlukového jízdního řádu, který zachovává přípojové vazby ve stanicích Plzeň hl.n. a Praha hl.n. a snaží se předcházet vzniku zpoždění. Nejdůležitější změnou budou dřívější odjezdy dálkových vlaků z Františkových Lázní a Chebu směrem do Plzně a Prahy.

Regionální vlaky budou nahrazeny autobusy mezi Dolním Žandovem a Chebem, dálkové vlaky (rychlíky a vlak EuroNight) mezi Mariánskými Lázněmi a Chebem, případně Františkovými Lázněmi. Náhradní autobusy, které pojedou místo dálkových vlaků z Františkových Lázní a Chebu do Plzně, budou vyjíždět zhruba o 15 minut dříve. Do Chebu budou v opačném směru přijíždět zhruba o 5 minut později.

Na tuto etapu stavebních prací naváže od 17. června výluky mezi stanicemi Pňovany a Svojsín, která skončí 13. července. „Náhradní autobusy za osobní vlaky pojedou mezi stanicemi Pňovany a Svojsín. Cestující z dálkových vlaků budou autobusy přepraveni mezi Kozolupy a Planou u Mariánských Lázní,“ říká Vladimír Omelka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Karlovy Vary. „Náhradní autobusy z Chebu do Plzně budou vyjíždět až o 17 minut dříve. V opačném směru budou vlaky do Chebu přijíždět o 16 minut později. Odjezdy z Františkových Lázní jsou uspíšeny podle propustnosti tratě.“ Cestující do Tachova využijí speciálně vypravované náhradní autobusy ze stanice Kozolupy.

Výstavba koridoru bude pokračovat i po 14. červenci. „Správa železniční dopravní cesty bude stavět v úseku Stříbro – Planá u Mariánských Lázní. Výluky tak potvrzují až do konce platnosti jízdního řádu,“ dodává Vladimír Omelka.

Od 30. června do 31. srpna bude uzavřena také trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov a všechny rychlíky od Chebu a Plzně budou končit už ve stanici Praha-Smíchov. Vlak EuroNight Galileo Galilei Františkovy Lázně – Budapest projede Prahou po odklonové trase a v hlavním městě zastaví pouze na hlavním nádraží.

Vzhledem k náročnosti organizaci vlakové dopravy v době výlukových prací prosíme cestující, aby se před plánovanou cestou informovali v železničních stanicích nebo na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113 o aktuálním stavu provozu. Zároveň prosíme o avizování přeprav větších skupin (např. školní výlety apod.).

Výlukový jízdní řád je k dispozici na stránkách <http://www.cd rail.cz/gvd/k170vyluka01.pdf> a <http://www.cd rail.cz/gvd/k170vyluka02.pdf>.

11. 06. 2008 Miliardář Bakala chce vstoupit na české železnice

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10070850-25407430-001000_d-miliardar-bakala-chce-vstoupit-na-ceske-zeleznice)

Uhlobaron Zdeněk Bakala se chystá v České republice vybudovat velkého železničního dopravce. Pomoci mu k tomu má další emise akcií jedné z jeho investičních společností.

Majitel OKD, český miliardář Zdeněk Bakala, se podle agentury Bloomberg chystá ke vstupu na české železnice. Bakala tvrdí, že v regionální dopravě jsou významné příležitosti jak v České republice, tak i v sousedních státech, které zvažují prodej svých národních nákladních přepravců.

Bakala oznámil, že na svoji investici může získat peníze z emise akcií divizí holdingové společnosti RPG Industries SE, která je majoritním vlastníkem firmy New World Resources. Ta vlastní OKD.

Největším podílníkem RPG je právě Bakala. Podle něj proběhne primární úpis akcií jedné z jeho investičních společností do 18 měsíců. Emise by ale objemu emise NWR neměla dosáhnout.

"Doufáme v růst naší železniční společnosti pomocí akvizic tak, abychom se stali významným hráčem, který je za stejných podmínek schopen konkurovat národním dopravcům," řekl Bakala Bloombergu.

Emise akcií Bakalovy NWR na začátku května na burzách v Praze, Londýně a Varšavě provázel nebyvalý zájem a Bakala utržil přes 35 miliard korun.

12. 06. 2008 Na nové zastávce Tábor – Čápův Dvůr začnou zastavovat osobní vlaky (od 15. června 2008)

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

Od neděle 15. června začnou v nové zastávce Tábor – Čápův Dvůr zastavovat pravidelné osobní vlaky Českých drah. Obyvatelům Jihočeského kraje tak bude celkem sloužit již 247 železničních stanic a zastávek.

Moderně řešená zastávka s délkou nástupiště 140 metrů leží v blízkosti nákupní a průmyslové zóny. "Věříme, že zastávka bude velmi využívána. Leží v blízkosti řady hypermarketů a také v místě vznikající průmyslové zóny," říká Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopavy v Jihočeském kraji. „V pracovní dny zde bude zastavovat 20 osobních spojů, v sobotu to bude 14 vlaků a v neděli 8,“ doplnil Kafka. Nově otevřená zastávka je již také zapracována ve změněných jízdních řádech platných od 15. 6. 2008. Je součástí Integrovaného dopravního systému Táborska v zóně B. Tento systém zahrnuje trať z Tábora do Plané nad Lužnicí, kterou denně využívá přes 3 000 cestujících.

Zastávka vznikla při modernizaci IV. železničního koridoru spojujícího Prahu s Tábořem, Českými Budějovicemi a Rakouskem. Má parametry moderních zastávek odpovídající evropským standardům. Například výška nástupiště je 55 centimetrů, což usnadní nástup do klasických železničních vozů a v případě nasazení nízkopodlažních souprav (např. jednotka Regionova) je podlaha vlaku dokonce ve stejné výšce jako nástupiště. To ocení jak vozičkáři, tak starší lidé nebo maminky s kočárky.

12. 06. 2008 V neděli začnou práce na modernizaci trati Šumperk - Bludov, místo vlaků pojedou autobusy

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

V neděli 15. června 2008 zahájí státní organizace Správa železniční dopravní cesty první etapu modernizace trati mezi Šumperkem a Zábřehem na Moravě. Hlavní změnou bude její elektrizace, která umožní vůbec poprvé zavést přímé vlaky z Olomouce do Šumperka, bez nutnosti přesehat v Zábřehu na Moravě. Jako první bude modernizován úsek Šumperk – Bludov.

Stejně jako u jiných staveb na kolejích, i elektrizace trati ze Šumperka do Bludova znamená výrazné omezení železniční dopravy. České dráhy jsou proto nuceny až do 3. října 2008 nahradit všechny své vlaky v tomto úseku autobusy. Autobusy budou jezdit podle výlukového jízdního řádu, který cestující najdou ve stanicích nebo na stránkách Českých drah www.cd.cz/vyluky.

„Tady bych rád upozornil cestující, že ze Šumperka budou náhradní autobusy odjíždět od vlakového nádraží vždy o několik minut dříve, abychom nenarušili další jízdu vlaků z Bludova na Zábřeh a do Hanušovic,“ upozorňuje Petr Holánek, ředitel Krajského centra osobní dopavy v Olomouci. „Zpátky do Šumperka naopak přijedou o chvíli později. Přece jen je třeba počítat s tím, že autobus jede pomaleji než vlak, protože je závislý na aktuální dopravní situaci na silnicích.“

Po dobu výluky budou také omezeny některé služby, jako je úschova během přepravy. Dětské kočárky a jízdní kola bude možné přepravit jako spoluzavazadlo v náhradních autobusech do vyčerpání jejich kapacity.

„Po dokončení elektrizace celé trati Šumperk – Zábřeh bychom rádi nabídli Olomouckému kraji, jako objednateli regionální dopravy, zavedení přímých osobních vlaků z Olomouce až do Šumperka, případně i spěšných vlaků, které by tuto vzdálenost urazily za méně než jednu hodinu,“ uzavírá Petr Holánek.

13. 06. 2008 Wilsonovo bez červených čepic (Praha hl.n.)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_23wils.htm)

Pražské hlavní nádraží, které se také honosí názvem Wilsonovo, zavádí od druhé změny jízdního řádu, tedy od 15. června, provoz s výpravčími bez červených čepic, to znamená, že i na tomto nádraží budou vypravovat vlaky jen vlakové čety.

Venkovní výpravčí, jak nás informoval vrchní přednosta Tomáš Nachtman, kteří byli dosud ve směně tři, postačí pouze dva; ubude jim výprava vlaků a budou se moci věnovat zpravování vlaků příslušnými rozkazy. Budou se nadále pohybovat po peronech a v případě potřeby poskytovat cestujícím informace.

Tím doplňují informátory, kteří zůstávají na obvyklých místech. Na dotazy cestujících přímo ke konkrétním vlakům budou nadále odpovídat příslušníci vlakových doprovodů.

13. 06. 2008 Pozvánka na Czech Raildays 2008 (17. - 19. června 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_23pozv.htm)

V prostorách komerčního obvodu zst. Ostrava hl. n. se uskuteční již 9. ročník mezinárodního veletrhu drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy s názvem Czech Raildays 2008. Proběhne ve dnech 17. až 19. června 2008.

Veletrh, který si klade za cíl především prezentaci kolejové dopravy široké veřejnosti, přináší i zainteresovaným firmám a společnostem možnost prezentace novinek, setkání s obchodními partnery i navázání nových kontaktů. Venkovní plocha je tradičně vyhrazena výrobcům kolejových vozidel a komponent pro stroje k údržbě tratí. Produkci z oblasti sdělovací a zabezpečovací techniky a traťového hospodářství představí jednotliví vystavovatelé ve veletržních halách.

Expozici Skupiny České dráhy najdou letos návštěvníci veletrhu v nové montované hale A2 ve stáncích 01 až 06, kde se společně představí Výzkumný ústav železniční (VUZ), DPOV Přerov, Traťová strojní společnost, ČD Cargo a ČD-Telematika. České dráhy se zde budou zároveň prezentovat svou nabídkou v oblasti osobní přepravy. Součástí akce jsou také odborné semináře, o nichž jsme v Železničáři informovali. Samozřejmostí je občerstvení v prostoru vnitřní i venkovní expozice.

Výzkumný ústav železniční je tradičním účastníkem veletrhu. Letos ale bude vystavovat poprvé v rámci Skupiny ČD, takže se tady svým zákazníkům i zájemcům představí společně s ostatními dceřinými společnostmi Českých drah. Základním cílem prezentace VUZ na veletrhu Czech Raildays 2008 je přiblížit jeho aktivity v segmentu zkušebnictví, certifikace nebo posuzování shody v oblasti železniční kolejové dopravy.

Nebude chybět prezentace Zkušebního centra VUZ Velim, které vytváří do značné míry výsadní postavení ústavu ve zkušebním sektoru kolejových vozidel v ČR a částečně i v zahraničí. Letos se také více soustředí na propagaci VUZ jako autorizované osoby (AO), resp. notifikované osoby (NO). Zástupci VUZ budou na stánku k dispozici svým klientům i všem ostatním zájemcům.

DPOV Přerov se jako člen Skupiny České dráhy představí na veletrhu podruhé. V průběhu veletrhu plánuje setkání jak s většinou svých tuzemských zákazníků, tak se zástupci zahraniční klientely, jako např. německé společnosti Raillion Deutschland AG či polských ALZA a CTL Logistics Spółka Akcyjna. Po železničních tratích České republiky, Německa i Polska jezdí řada vozidel zmodernizovaných nebo opravených po havárii či násilném poškození právě v DPOV Přerov.

DPOV Přerov, držitel certifikátu systému řízení jakosti dle normy ČSN EN ISO 9001:2000, zaznamenal za krátkou dobu své existence již několik úspěchů. Jedním z nich je například červnové předání v pořadí již třicáté lokomotivy společnosti ČD Cargo pro potřeby jejich polských zákazníků.

Traťová strojní společnost, a. s. (TSS), nabízí na veletrhu Czech Raildays tradičně produkty a komplexní služby pro oblast stavebních prací na železničním svršku. Dále nabízí zajištění technologických přeprav pro tuto stavební činnost a také se prezentuje odbornými a komplexními službami v opravárenství traťových strojů, speciálních železničních vozů a provádění servisu mechanizace Robel. Kromě již zavedených technologií může po delším čase na veletrhu nabídnout dva zbrusu nové traťové stroje. Jsou to dynamický stabilizátor DGS 62 N CZ pro rychlou a kontrolovanou stabilizaci kolejí a univerzální štěrkový pluh SSP 2005 SW použitelný pro tratě,

výhybky i oblast křížení. U strojních podbíječek byla provedena změna softwaru měření geometrické polohy koleje měřicího vozíku KRAB a nyní plně vyhovuje platným normám.

Firma má od letošního roku integrovaný systém kvality, kdy rozšířila systém kvality ISO 9001 o prvky norem ISO 14001 (ekologie) a OHSAS 18001 (bezpečnost práce).

Společnost ČD Cargo, a. s., nabídne návštěvníkům veletrhu široké spektrum služeb pro drážní a kombinovanou dopravu. Návštěvníkům mj. představí řadu svých produktů: uskuteční se separátní jednání s klienty s prezentací produktů ČD Cargo, nabídka služeb a v neposlední řadě prezentace nákladních vozů ČD Cargo (Kils, Laaps atd.). Návštěvníci se samozřejmě budou moci seznámit i s celou řadou dalších úspěšných produktů a služeb společnosti ČD Cargo.

ČD-Telematika a. s. je silnou a stabilní společností poskytující komplexní komunikační, telekomunikační a ICT řešení a služby se smluvně garantovanými parametry. K poskytování služeb slouží společnosti druhá největší ICT infrastruktura v ČR, centrální úložiště K dat, serverové farmy, vývojová, servisní a další specializovaná pracoviště. Společnost provozuje přes 3500 km vlastních optických kabelů po celém území ČR. K nabídce společnosti ČD-Telematika nepochybně patří i komplexní služby zahrnující plánování, projektování, výstavbu, provoz a nepřetržitý dohled různých typů ICT infrastruktur, jejichž servis zajišťují týmy dislokované na více než 80 místech ČR. Více informací na www.cdt.cz.

Dále zde představí inovovanou verzi rezervačního systému ARES-3, s jehož pomocí se uskuteční více než 300 000–400 000 rezervačních transakcí měsíčně z ČR i ze zahraničí. Zásadní inovace systému spočívá v přechodu z technologicky starší platformy založené na operačním systému BS2000 na platformu Microsoft Windows spolu s přechodem na výkonný databázový systém. Je určen především pro železniční dopravce a po modifikaci může být nasazen i v jiných dopravních oborech. Produkt byl oceněn na letošním 10. ročníku soutěže Microsoft Awards 2008, společnost ČD-Telematika získala ve skupině Microsoft Industry Awards 2008 druhé místo a odnesla si ocenění Finalist v soutěžní kategorii Státní správa a samospráva.

MapExpert představuje integrační platformu pro vytváření a ovládání mapových podkladů a jejich vizuální zobrazení v aplikacích. Součástí systému jsou základní mapové vrstvy a základní databáze objektů. Součástí dodávaného řešení jsou základní mapové vrstvy.

Návštěvní hodiny Czech Raildays: v úterý 17. června od 9.30 h do 18 h, ve středu 18. června od 9 h do 18 h a ve čtvrtek 19. června od 9 h do 16 h.

Vstupné pro dospělé je 60 Kč, pro děti, studenty a důchodce 20 Kč. Školy mají vstup zdarma na základě předloženého seznamu odsouhlaseného vedením školy. Prodej vstupenek končí vždy hodinu před koncem návštěvní doby.

13. 06. 2008 Co s opuštěným tunelem ve Slavíči?

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_23tune.htm)

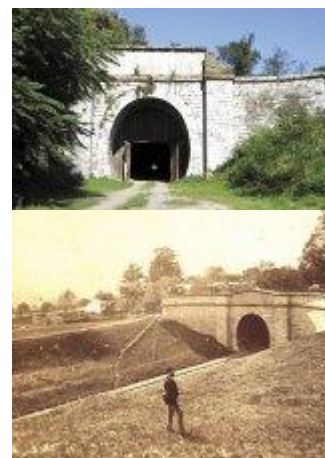
Motto: Když vlaky tunelem již jezdit nebudou po koleji I, by c. k. Severní dráha C. F. vždy a provždy tunel v dobrém stavu ráčila na své útraty udržeti...

Zápis z jednání na obci Slavíč

4. 4. 1895

Tunely jsou stavby, které nás provázejí po mnoho staletí. Rozvoj železnice v 19. století vyžadoval stavby tunelů, budovaných s minimální mechanizací, bez znalostí razících štítů, stříkaných betonů, předinjektáží a podobných moderních technologií, které umožňují stavět tunely i v obtížných geologických podmínkách. Mnohé ze starších tunelů slouží dodnes svému účelu, jiné však již byly zasypány, sneseny nebo nahrazeny otevřeným zářezem.

Mezi ty, které se zachovaly do dnešní doby, ač již neslouží svému původnímu účelu, patří náš nejstarší železniční tunel pod obcí Slavíč u Hranic. Tunel je kulturní památkou zapsanou v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod rejstř. č. 20438/8 - 570. Svým provedením tzv. německou metodou právem patří mezi technické a historické památky jako důkaz dovednosti a technické zdatnosti našich předků.



Stejně jako hranické viadukty je tunel Slavíč součástí 445 km dlouhé trati tzv. Severní dráhy císaře Ferdinanda, vedoucí z Vídně do Bochnie v Haliči. Traduje se, že byl vybudován na přání samotného císaře Ferdinanda V., který si prý nedovedl představit železnici bez tunelu. Důvod je však prostší.

Dle původního projektu měla trať přes obec Slavíč vést otevřeným, 12 m hlubokým zářezem. Proti tomuto řešení se postavili zástupci obce, kteří argumentovali nebezpečím, že by jiskry z projíždějících lokomotiv mohly zapálit jejich usedlosti. Proto byla požadována i výměna doškových střech za nehořlavou krytinu z pálených tašek u všech budov v pásu 60 m po obou stranách koleje.

Namísto zářezu tunel

Když byl vedením stavebních prací v roce 1844 pověřen vrchní inženýr Karel Hummel, navrhl úpravu projektu, spočívající ve změně vedení trati obcí Slavíč tunelem. Toto řešení si vyžádalo především nestabilní geologické podloží, jež by ohrožovalo trať v otevřeném zářezu sesuvy půdy. Byl tak splněn i požadavek obce na to, aby střechy vesnických stavení nebyly ohrožovány možným požárem od jisker z projíždějících vlaků.

Stavba, na které se podílelo více než 500 dělníků z blízkého okolí a také z oblasti Jeseníků a Slezska, byla zahájena v roce 1845 a realizována tzv. německou metodou stavby tunelů v zářezech. Přísným dohledem nad dodržováním podmínek bezpečnosti byl pověřen hejtmanský přerovský úřad. Díky změně projektu byly místo 5 selských statků a 12 chalupnických usedlostí zbořeny jen 2 grunty a 11 chalup.

Tunel sloužil dopravě půl století. V polovině devadesátých let 19. století dospěla Severní dráha k závěru, že tunel je zastaralý, bude opuštěn a nahrazen dopravou v obou směrech na rozšířeném tělese druhé koleje zbudované roku 1873. Přes nesouhlas místních byl provoz v tunelu ukončen 30. května roku 1895.

Opuštěný tunel

Opuštěný tunel se stal majetkem obce Slavíč, která je dnes místní částí města Hranice. Tunel je dlouhý 259 metrů a zhruba 6 metrů vysoký. Vjezdy do tunelu jsou zdobeny krásnými kamennými portály, které byly v roce 2006 na náklad města Hranice rekonstruovány.

Na pokračování dalších opravných prací čeká nyní vlastní tunelová část. Klenba tunelu je z pravidelných pískovcových kvádrů a i dnes, po 160 letech bez oprav stále v zachovalém stavu, jako důkaz stálosti a odolnosti kamenných konstrukcí před novodobým betonem. Část klenby byla však v roce 1965 narušena průzkumnými pracemi k projektu rekonstrukce tunelu s výhledem na jeho další možné využití železniční dopravou. Místa po sondách nebyla dostatečně zabezpečena a objevují se trvalé průsaky vody, které postupně ohrožují další stav tunelové klenby.

S úvahami nad celkovou rekonstrukcí tunelu přichází také plány na vhodné využití této památky. Při posuzování programu záchrany a využití tunelu je zájem spojit tuto technickou památku s poznávací turistikou. Tento zajímavý objekt by měl vhodně doplňovat ostatní význačné zajímavosti Hranicka, jako jsou lázně Teplice na Bečvou, hrad Helfštýn, Zbrašovské aragonitové jeskyně s dosud zcela neprobádanou nejhlubší propastí u nás a především krajinný monument Moravské brány s řekou Bečvou.

Poznávací turistika

Nabízí se různé možnosti využití tunelu v oblasti poznávací turistiky. Pro realizaci všech níže uvedených variant, je však nutné projektově vyřešit příjezdové komunikace a další nutnou infrastrukturu k navržené variantě (zázemí pro personál, sociální zařízení atd.), včetně majetkoprávních vztahů k pozemkům, na kterých by tato doprovodná infrastruktura byla umístěna.

Uvažuje se o různých možnostech využití tunelu i s ohledem na možnosti vhodných operačních programů Evropské unie k financování zvolené varianty:

- galerie kovářského umění ve spolupráci s hradem Helfštýn jako součást cyklostezky nebo hipostezky
- malé železniční muzeum výstavby tunelů a svrškového materiálu, malého železničního muzea c. k. Severní dráhy císaře Ferdinanda včetně součinnosti železničářských fandů Čech, Moravy, Slezska a Polska se zřetelem na původní zaměření dráhy Vídeň–Halič (Bochnie). Je možné předpokládat, s ohledem na dějinný význam Severní dráhy, spolupráci i s polskými železničáři k doplnění muzejní části o historickou dokumentaci, doklady a dobovou výstroj včetně původního kolejiště. Toto železniční muzeum by bylo doplněno i o atraktivitu pro dětské návštěvníky – průjezd replikou historického vlaku tunelem a repliku strážního domku s technologií používanou v době provozu dráhy. Jako doplněk by nechyběl ani dětský park: průlezky, šplhadla, houpačky, kolotoče, lanovka, skluzavka, opičí dráha, stolní fotbal, pískoviště atd.

- naučný park – rozšíření nabídky využití volného času návštěvníků v souladu s tradicemi zdejšího regionu. Návštěvníci budou mít možnost si vyzkoušet, jak se v této oblasti opracovávalo dřevo, jak se zpracovávaly tkaniny atd., včetně možnosti zakoupení originálních dárek značky „Vyrobeno v železničním tunelu“.

Dále by zde mohla být v rámci letních mezinárodních sympozií vytvářena díla, která tu zůstanou jako trvalé instalace nebo mohou být nabízena k prodeji v místní prodejní galerii.

Rozhodování o využití tunelu nebude určitě lehké. Město Hranice má zájem informovat celou veřejnost včetně odborných a zájmových skupin železničářských fandů o svém záměru, k jakému účelu bude dále vhodné tunel využít. Město použije získané podněty ke konečnému rozhodnutí o využití památky. Město Hranice předpokládá, že k financování celé akce využije i některého z operačních programů Evropské unie.

13. 06. 2008 Lokomotivy Taurus mohou na českou železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/18596-lokomotivy-aurus-mohou-na-ceskou-zeleznici/>)

Praha - Pro provoz na české železnici schválil Drážní úřad nejrychlejší lokomotivy světa Taurus od společnosti Siemens, uvedl náměstek ředitele DÚ Jiří Šépk. Rozhodnutí úřadu zatím není pravomocné. Účastníci řízení se proti němu mohou odvolat, což se však vzhledem ke kladnému vyjádření nepředpokládá.

Zavedení Taurusů bude mít řadu výhod. Dráhy získají moderní vysokorychlostní lokomotivy a nahradí s nimi některé starší stroje československé výroby. U mezinárodních vlaků, které potáhnou Taurusy, navíc nebude nutné složité a nákladně přepřahat na hranicích; vymění se pouze strojvedoucí.

Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly chtějí dráhy Taurusy nasadit od prosince na dálkové spoje typu EuroCity mezi Prahou a Vídní. Půjde o lokomotivy rakouských drah. Forma spolupráce a finanční podmínky se nyní dojednávají. V úvahu připadá například pronájem nebo takzvaná vyrovnávka výkonů, tedy jakási vzájemná zápůjčka lokomotiv.

Povolení Taurusů po několikaletém procesu se považuje za průlom. Taurusy se totiž potýkaly se stejným problémem jako před několika lety Pendolina. Moderní západoevropské lokomotivy totiž někdy ruší příliš citlivé zabezpečovací obvody na české železnici. To se u Taurusů podařilo během tříletého testování vyladit.

Taurus drží světový rekord v rychlosti mezi sériově vyráběnými lokomotivami. Při testech na vysokorychlostní trati mezi Mnichovem a Norimberkem dosáhl rychlosti 357 kilometrů v hodině. Nejvyšší provozní rychlost je 230 kilometrů za hodinu; čeští cestující však o ní mohou i nadále jen sníť. Nejmodernější tratě v ČR umožňují maximální rychlost 160 kilometrů za hodinu.

13. 06. 2008 2. změna jízdního řádu (15. června 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=53435>)

V neděli 15. června 2008 vstupuje v platnost 2. změna jízdního řádu 2007/2008. Tištěnou změnu knižního jízdního řádu si můžete vyzvednout ve vybraných osobních pokladnách ČD po předložení ústředního kupónu z jízdního řádu. Změnu i upravené jízdní řády pro jednotlivé tratě naleznete v elektronické podobě i na internetových stránkách www.cd.cz/jr.

16. 06. 2008 Za zpoždění vlaku se platí i po smrti

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/142561-za-zpozdeni-vlaku-se-plati-i-po-smrti.html>)

Pokud se vám podaří zavinit zpoždění vlaku, počítejte s tím, že vás to může přijít pořádně draho. A to nejen když porušíte přepravní podmínky jako cestující, ale i když zavínáte srážku svého auta s vlakem nebo když pod něj vlastní vinou spadnete či rovnou skočíte.

„Podstatný pro vymáhání příslušných sankcí není fakt, že osoba spadla pod vlak nebo že se řidič střetl s vlakem. Podstatné pro uplatnění náhrady jsou vyšetřováním zjištěné údaje o zavínání takové mimořádné události,“ řekl Právu Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah (ČD).

Jinými slovy, pokud vyšetřování ukáže, že jste zpoždění vlaku zavínili vy, dráhy po vás budou chtít náhradu. A jestliže střet s vlakem nepřežijete, tato náhrada přechází na vaše příbuzné.

„V případě, že dojde k usmrcení osoby, která zpoždění způsobila, tak je uvedená náhrada škody řešena standardním způsobem v rámci dědického řízení,“ potvrdil Štáhlavský.

ČD vymáhají náklady za porušení podmínek i na osobách, které spadnou pod vlak a neštěstí přežijí. To, že utrpěly zranění, není pokládáno za „polehčující“ okolnost. Pokud spadly do kolejíště vlastní vinou, čeká je kromě vyrovnávání s následky zranění i placení účtu za případné zpoždění ve vlakovém provozu či výjezd drážních záchranářů.

Zaviníte zpoždění, můžete platit milióny

Porušení přepravních podmínek řeší na místě zaměstnanci ČD, například průvodčí. Sankce mohou vedle sebevrahy vyčíslit i dalším hříšníkům: černým pasažérům, nepozorným řidičům nebo roztržitým cestujícím.

Právě tyto případy totiž činí více než čtvrtinu všech zpoždění vlaků. Viníkům proto dráhy naučtují sazbu podle zvláštního tarifu nazývaného TR 10, který řeší například nedovolené zastavení vlaku nebo jeho zdržení.

Tarif má dvě složky. Pět set korun platí každý, kdo se na zpoždění vlaku podílel. K tomu se připočítává částka podle délky zdržení. U osobních, spěšných a rychlíkových vlaků je to 200 korun za minutu, v konečné sumě ale nejméně 600 korun. U vlaků vyšších tříd je to 300 korun za minutu, nejméně ale 1000 Kč.

Účet může být ještě vyšší, když řidič vjede s automobilem na přejezdu pod vlak. V naprosté většině nehod následné vyšetřování prokáže vinu právě jemu. A zde se sice neplatí za zpoždění vlaku, ale počítají se náklady za jeho poškození, zavedení náhradní autobusové přepravy, nárůst mzdových nákladů a podobně. Konečný účet tak může jít do miliónů.

17. 06. 2008 Vlaky zastavují u zrekonstruovaných nástupišť ve stanici Praha hlavní nádraží

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

Vlaky Českých drah zastavují od včerejšího večera u dvou nově zrekonstruovaných nástupišť ve stanici Praha hlavní nádraží. Současně s tím byl zprovozněn nový informační systém o odjezdech a příjezdech vlaků.

„Součástí inovovaného informačního systému jsou nové odjezdové tabule na zrekonstruovaných nástupištích číslo 3 a 4,“ říká Jan Hus z Krajského centra osobní dopavy ČD v Praze. „Na těchto nástupištích a také na krajích nástupišť 5, 6 a 7 u severního podchodu se cestující setkají také s novými elektronickými zobrazovacími panely. Ty nahrazují dřívější plakáty s odjezdy a příjezdy vlaků a jejich řazením. Zatím jich slouží cestujícím celkem jedenáct. Panely ocení i nevidomí, kteří získají informace o odjezdech vlaků ve zvukové podobě. Slabozrací lidé pak mohou použít funkce lupy.“

Elektronické panely zobrazují kromě odjezdů a příjezdů vlaků také řazení dálkových vlaků, které právě stojí na příslušných nástupištích. „Jejich seznam se na panelu automaticky aktualizuje. Cestující tak snadno najdou vůz, do kterého mají místenku,“ vysvětluje Jan Hus.

Další prvky informačního systému se na nádraží objeví v následujících fázích přestavby nádraží. „V odjezdové hale bude například nová digitální odjezdová tabule. Naším cílem je nabídnout cestujícím služby srovnatelné se standardem v západní Evropě,“ uzavírá Jan Hus.

17. 06. 2008 V pátek vyjede letošní první autovlak na Jadran

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

Také letos v létě bude mezi Českou republikou a Chorvatskem jezdit pravidelný rychlík Jadran, kterým každoročně míří do letovisek kolem Splitu tisíce turistů. V rychlíku je možné převážet osobní automobily a motocykly, poprvé vyjede z Prahy tento pátek.

Přímý rychlík na Jadran s možností přepravy automobilů a motorek vypravují České dráhy ve spolupráci se slovenskými, maďarskými a chorvatskými železnicemi. Autovlak bude jezdit z Prahy do Splitu každý den od 20. června do 5. září.

„Jízdenky a rezervace mohou cestující koupit na obvyklých předprodejních místech v mezinárodních pokladnách, v ČD centrech a ve vybraných cestovních kancelářích,“ říká Luďka Hnulíková, ředitelka

Odboru osobní dopravy a přepravy Českých drah. „Letos očekáváme větší zájem o tento spoj s ohledem na drahý benzín a naftu, nové poplatky za použití silnic a zvýšení dalších poplatků. Náš vlak naopak proti loňskému roku nezdražil a pokud bude česká koruna nadále posilovat, jízdenky ještě mírně zlevní.“

Mezinárodní rychlík Jadran je mezi Prahou a Spletem sestaven z českých a chorvatských lůžkových a lehátkových vagónů a vozů s místy 2. třídy. Kombinovaný vůz se zavazadlovým oddílem umožňuje přepravu jízdních kol, speciální dvoupatrový vagón je potom určen pro přepravu osobních aut a motocyklů.

Rychlík Jadran odjíždí z Prahy před osmou hodinou ráno a po přibližně 22 hodinách cesty přijíždí do Splitu. Opačným směrem odjíždí ve 21:00 hodin a do Prahy přijede druhý den po osmé večer.

Cenový tip – speciální nabídka City Star Chorvatsko

České dráhy doporučují všem zájemcům o cestu rychlíkem Jadran do Chorvatska využít výhodnou slevu City Star Chorvatsko – produkt určený pro malé skupiny od 1 do 5 cestujících. Jízdenku je třeba koupit nejpozději 3 dny před odjezdem a vydává se vždy jako zpáteční s platností jeden měsíc. Podmínkou pro uznání slevy je strávení alespoň jedné noci ze soboty na neděli v Chorvatsku. „Další zvýhodnění získají skupiny, v nichž je alespoň jeden ze spolucestujících držitelem In-karty/Rail plus,“ doplňuje Luďka Hnulíková a dodává: „Tato jízdenka proti loňské sezóně nezdražila. Zatímco při cestě skupiny čtyř dospělých zaplatila jedna osoba za jednu cestu 1 078 Kč, letos je to dokonce o několik korun méně, přibližně 1 075 Kč (platí pro případ s In-kartou/Rail plus).

Cena za přepravu automobilu jedním směrem je v letošní sezóně asi 1 400 Kč (v loňském roce cca 1 600 Kč), přeprava motocyklu stojí 1 000 Kč (loni cca 1 100 Kč) a za přepravu kola zaplatí cestující zhruba 130 Kč. (Konkrétní ceny jsou závislé na změnách kurzu Kč : Euro.)

Loni bylo rychlíkem Jadran přepraveno celkem 11 876 osob a 835 vozidel (osobní auta i motocykly). Lehátko využilo 4 068 cestujících, lůžka 2 079 cestujících. Nejvíce jízdenek do Splitu se prodalo v ČR ve stanici Praha hl. n. (4 202), dále Brno hl. n. (1 055), Břeclav (273), Kolín (154) a Havlíčkův Brod (106).

Autovlaky z Prahy do Popradu a do Košic

Každý den jezdí noční autovlaky také z Prahy do Popradu v blízkosti letovisek Vysokých a Nízkých Tater a do Košic s možností pokračovat do dalších atraktivních lokalit východního Slovenska, např. na Zemplínskou Šíravu. Slovensko je nyní druhá nejvyhledávanější destinace českých turistů.

Podrobné informace o autovlacích Jadran a autovlacích z Prahy do Popradu (Tatry) a do Košic získají cestující na internetové adrese www.cd.cz/autovlak, v mezinárodních pokladnách, v ČD centrech a také na telefonní lince Kontaktního centra Českých drah 840 112 113.

17. 06. 2008 Setkání parních lokomotiv a 150 let Kladensko-nučické dráhy (28. a 29. června 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=56710>)

Zvláštní vlaky na setkání parních lokomotiv v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka.

Termín konání akce: od 28.6.2008 do 29.6.2008

Program akce

- parní vlak Praha – Lužná u Rakovníka a zpět
- hvězdicové jízdy v okolí Lužné u Rakovníka
- expozice o historii KND
- výstava historických železničních vozidel v muzeu

Ceník

- speciální tarif = jízdné dospělí/dítě 6-15 let
- Praha Mas.n., Praha Dejvice, Hostivice – Lužná u Rakovníka = 120,- / 60,- Kč
- Kladno, Stochov – Lužná u Rakovníka = 80,-/40,- Kč
- Nové Strašecí, Řevničov – Lužná u Rakovníka = 40,-/20,- Kč.

Pořadatel

ČD železniční muzeum Lužná u Rakovníka

Kontakt

ČD Železniční muzeum Lužná u Rakovníka: 9.května, 27051 Lužná u Rakovníka, telefon: 313537700, www: www.cd.cz/muzeum

17. 06. 2008 Obce brání železnici proti dálnici. Kraj trať nechce (Děčín - Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=608363>)

Telnice - Další tři obce na ostře sledované železnici z Děčína do Oldřichova u Duchcova jsou ochotny trať financovat a zamezit jejímu zrušení.

Likvidaci trati plánuje ministerstvo dopravy a Ústecký kraj, kteří prosazují, aby místo kolejí vedl přivaděč dálnice D8.

Na společném setkání se dnes již třináct starostů shodlo, že u Českých drah objednájí dopravu na trati na období prázdnin.

Vlaky by tak měly jezdit každou sobotu od 5. července. Ne však z Děčína, ale až od Libouchce. Správa železniční dopravní cesty totiž před devíti dny část trati náhle uzavřela a zdůvodnila to tím, že je v technicky nevhodném stavu.

Správa železniční dopravní cesty však své rozhodnutí oznámila jen pár dní před tím, než měly obce podepsat smlouvu s Českými drahami o prázdninovém provozu.

"Odjezdy z Libouchce budeme chtít nastavit tak, aby navazovaly na autobusové spoje z Děčína. Neumíme zatím odhadnout, jaký bude o takový provoz zájem. Zatím to jen zkusíme," sdělil starosta Telnice Jaroslav Doubrava.

Trať se má odstrojovat

Přes odpor starostů však Správa železniční dopravní cesty už jedná o takzvaném odstrojení trati. Pokud k němu dojde, zůstane mezi Děčínem a Oldřichovem torzo bez výhybek a možnosti křížení. Trať by tak byla znehodnocena.

Přitom starostové tvrdí, že tato železnice může být schopná vydělávat si na svůj provoz a z úpadku trati viní Ústecký kraj.

"Je to samozřejmě úmysl. Schválně rozbili návaznost spojů, aby vlakem nikdo nejezdil a mohli ho zrušit. Místo něj chtějí přivaděč do Děčína," uvedl starosta Novousedlic Karel Kalaš, které dnes přislíbily také finanční pomoc.

Kraj ale tyto spekulace dlouhodobě odmítá. "Trať byla zrušena, protože byla málo využívaná a neekonomická. S přivaděčem to souvislost nemá," konstatovala již dříve mluvčí Veronika Kindlová.

Existenci trati ale s přivaděčem spojují i občanská sdružení v Děčíně. Pokud by totiž dráha zanikla, nic by nebránilo svést těžkou nákladní dopravu do centra města. Obávají se pak dopadů na životní prostředí.

Historie přivaděče D8

- prosinec 2004 - oznámení o záměru stavby přivaděče z Děčína na dálnici D8
- leden 2007 - veřejnost se dozvídá o 5. variantě přivaděče, který má vést místo železnice
- leden až únor 2007 - postupný vznik tří občanských sdružení
- září 2007 - poprvé oficiálně zveřejněná dokumentace 5. varianty
- leden 2008 - vlaky na trati se zastavily, Ústecký kraj je na tento rok neobjednal
- únor 2008 - ombudsman kritizuje kraj, že nečinil nic pro záchranu dráhy a že jednal proti dopravní politice České republiky
- květen - obce a občanská sdružení se domlouvají s ČD na dopravě do konce roku 2008 a předběžně i na rok 2009
- červen 2008 - Správa železniční dopravní cesty zjišťuje, že trať je v havarijním stavu a vlaky na ni nesmí

17. 06. 2008 Zloději ochromili trať u Mostu, ukradli zde kolejnice (Obrnice - Čížkovice, Bělušice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/19023-zlodeji-ochromili-trat-u-mostu-ukradli-zde-kolejnice/>)

Most - Jen několik hodin dělilo od vykolejení vlak na trati Čížkovice - Obrnice. Zloději zde poblíž obce Bělušice na hranici mosteckého a lounského okresu odšroubovali a ukradli pětadvacet metrů kolejnic. Na vážné narušení trati přišli náhodou traťoví dělníci pár hodin předtím, než měl tudy projíždět vlak s cisternami.

Správci kolejí odhadli výtěžek zlodějů z prodeje odcizených kolejí na deset tisíc korun. Následky neštěstí, které mohli způsobit, však lze jen těžko vyčíslit. "Následky případného vykolejení vlaku by mohly být nedozírné," říká přednosta Správy tratí Most Jiří Valeš. "Případ je kvalifikován jako trestný čin krádeže a pachateli tohoto trestného činu hrozí trest odnětí svobody až na dva roky," uvádí mluvčí Okresního ředitelství Policie ČR v Mostě Ludmila Světláková.

Zloději zatím policii unikají. "Obrničtí policisté, kteří se případem zabývají, prověřovali místní sběrný. Ani v jedné sběrně ale kolejnice nenašli," dodává Ludmila Světláková. "Krádeže jsou čím tím častější a my jsme skoro bezmocní," přiznává Jiří Valeš. "Já nevím, jak to bude dál pokračovat. Jestli budou opravdu na té trati nějakí mrtví, nebo někdo v tom kanálu zahyne, až do něj spadne. Nevím na co ještě budeme čekat," zlobí se poslanec za ČSSD Vlastimil Aubrecht, spolupředkladatel novely zákona o odpadech.

Stovky kilometrů kolejí není podle železničářů možné uhlídat. Jak tvrdí, je třeba změnit legislativu. Návrh novely zákona, který by výkup od zlodějů znemožnil, už leží ve sněmovně. "Já bych se klonil k úplnému zákazu výkupu od fyzických osob," domnívá se Vlastimil Aubrecht.

Podle zastánců změny zákona teď zaleží na tom, jaká varianta novely projde. Tvrdší, která výkup šrotu od soukromých osob zcela zakazuje. Nebo ta, co výkup umožňuje. Ale jen s bezhotovostní platbou na bankovní účet.

Novelu zákona o odpadech by poslanci měli projednat už tento čtvrtek.

18. 06. 2008 Omezení v Praze hl.n. (uzavření části nové odbavovací haly)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=56724>)

Během následujících dní dojde k dalším rozáhlým uzavěrám v nové odbavovací hale pražského hlavního nádraží. Z důvodů pokračující rekonstrukce nádraží v rámci projektu revitalizace stavebně zajišťované společností Metrostav a financované generálním nájemcem nádraží společností Grandi Stazioni ČR bude uzavřeno severní schodiště mezi horní a dolní částí nové odbavovací haly a významným zúsobem bude také omezen pohyb v severní části dolní odbavovací haly. V nadcházejícím období bude omezen vstup do nádraží v severní části směrem od Bolzanovy ulice a v zahájené stavební etapě v příštích týdnech bude docházet také k omezení vstupu do stanice metra Hlavní nádraží. Tato stanice však nebude uzavřena a vstup do ní bude umožněn po schodišti v jižní části haly (směrem od Washingtonovy ulice).

Po otevření 3. a 4. nástupiště a uzavření nástupišť 1 a 2 z důvodu modernizace kolejiště společností Správa železniční dopravní cesty, s.o. jde o další významnou úpravu režimu nádraží v době jeho současné rozsáhlé rekonstrukce.

Cestujícím, obyvatelům a návštěvníkům Prahy doporučujeme, aby při svém plánovaném pohybu v oblasti pražského hlavního nádraží věnovali zvýšenou pozornost aktuálním uzavěrám a počítali s větší časovou rezervou. Za komplikace vzniklé rozsáhlou modernizací hlavního nádraží se omlouváme a děkujeme za pochopení.

18. 06. 2008 Nejkrásnější vlakové nádraží mají v Trutnově

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nejkrasnejsi_nadrazi_2008_vitez)

Druhý ročník soutěže o nejkrásnější nádraží už má svého vítěze. Z deseti finalistů lidé vybrali jako nejhezčí výpravní budovu ve stanici Trutnov hl.n. Na druhém místě se umístila Kamenice nad Lipou, třetí je zastávka Šárovcova Lhota.

Soutěž o nejkrásnější nádraží České republiky byla poprvé vyhlášena v loňském roce a vítězem se stalo nádraží v Ostroměři. Letos se o titul ve finálovém kole ucházely stanice Horní Planá, Hvězdonice, Kácov, Kamenice nad Lipou, Kutná Hora město, Strančice, Šárovцова Lhota, Trutnov hl.n., Ústí nad Orlicí a Železná Ruda město.

„Hlasování o nejkrásnější nádraží roku 2008 proběhlo ve dvou kolech. V prvním lidé poslali celkem 45 nominací, ve druhém pak mezi deseti finalisty vybrali absolutního vítěze. Dohromady přišlo bezmála 800 hlasů,“ říká Jiří Jeřeta, zástupce ředitele Odboru komunikace ČD. „Jak bylo zřejmé už z nominace, lidé dávají přednost starším nádražím, ze kterých dýchá nostalgie a vlídnost.“

Soutěž je součástí projektu Vlídna nádraží a pořádá ji občanské sdružení Asociace Entente Florale CZ – Souznění. Partnery jsou České dráhy, Správa železniční dopravní cesty, Český rozhlas 2 – Praha, občanské sdružení Plzeňská dráha a Mikroregion Konstantinolázeňsko.

„Hlasující nejvíce oceňovali čistotu, zachování historických architektonických prvků, dobré služby, příjemný personál a květinovou výzdobu na nádražích. V případě Trutnova si vysloužila pochvalu cestujících zdařilá rekonstrukce, kterou provedly České dráhy společně s místní radnicí, a také kvalitní práce zaměstnanců drah,“ doplňuje Drahomíra Kolmanová, ředitelka Asociace Entente Florale. „Zvláštní poděkování chceme vyjádřit obci Šárovцова Lhota, která rekonstrukci místní železniční zastávky financovala a stále se o ni příkladně stará.“

„Příjemných nádraží je po celé republice bezpochyby celá řada. Cílem soutěže je tato nádraží najít a všem, kdo se na jejich dobrém stavu podílejí, po právu alespoň touto cestou poděkovat,“ uzavírá vedoucí projektu Vlídna nádraží Pavel Bureš.

Vyhlášení výsledků se uskutečnilo dnes ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží. Slavnostní udílení cen podpořily Sempra Praha, a.s., Jindřichohradecké místní dráhy, a.s., a Jídelní a lůžkové vozy, a.s.

18. 06. 2008 Slavnosti Perštejnského panství (parní vlaky, 5. a 6. července 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=56734>)

Zvláštní parní vlaky, kulturní program v obci Nedvědice, městysu Doubravník a na hradě Perštejně.

Akce se koná od 5. 7. do 6. 7. 2008.

Program akce:

- parní vlak Jihlava – H.Brod – Nedvědice - Brno
- parní vlak Brno – Nedvědice – H.Brod - Jihlava
- noční jízda parního vlaku na koncert Brno – Nedvědice a zpět (jen 5.7.)
- pravidelné nákladní a osobní vlaky vedené historickými železničními vozidly
- slavnosti na hradě Perštejn, obci Nedvědice a městysu Doubravník

Jízdní řád parních vlaků:

- Jihlava (7:50) - H.Brod (8:27 – 9:07) - Nedvědice (11:08 – 16:34) - Brno (17:40)
- Brno (9:48) - Nedvědice (11:06 – 17:00) - H.Brod (19:05 – 19:30) - Jihlava (20:11)
- Nedvědice (11:30) - Bystřice nad P. (12:07 – 12:40) - Nedvědice (13:05)
- Brno (18:06) - Nedvědice (19:05 – 22:45) - Brno (23:44) - pouze jede 5.7.2008

Ceník: speciální tarif

Pořadatel: Pořadatel ČD Centrum Brno hl.n. A ČD Centrum Jihlava

Kontakt:

ČD Centrum Brno hl.n.: Nádražní 1, 65930 Brno, telefon: 972624125, email: bno@cdcentrum.cd.cz

ČD Centrum Jihlava: Havlíčkova 122, 58601 Jihlava, telefon: 972646443, email: jhl@cdcentrum.cd.cz

18. 06. 2008 Posázavské linky (28. června, 5. července, 16. a 30. srpna 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=47021>)

V roce 2008 se opět vydá na svoji cestu po Posázavském pacifiku parní vlak Posázavské linky. V čele soupravy historických vozů 3. třídy pojede parní lokomotiva 434.2186 vyrobená v roce 1917 s předzdívkou „Čtyřkolák“. Ve vlaku bude zařazen služební vůz pro přepravu kol, lodí, kočárků a vůz bufetový, kde bude možno kromě občerstvení zakoupit překrásné pohledy „Posázavského pacifiku“ s příležitostným razítkem.

Program Posázavských linek:

- sobota 28. 6. rekonstrukce středověké bitvy o brod u Zbořeného Kostelce (výstup v žst. Týnec nad S.)
- sobota 5. 7. Sázavská pouť (výstup v žel. st. Sázava – Černé Budy)
- sobota 16. 8. Kácovská pouť (výstup v žel. st. Kácov)
- sobota 30. 8. Tankový den ve vojensko-technickém muzeu v Lešanech (výstup na zastávce Krhanice)

Kromě vyjmenovaných konkrétních programů lze v okolí železniční tratě navštívit i mnoho kulturních a historických památek. Například u dále vyjmenovaných stanic:

- Petrov u Prahy: Posázavská stezka
- Jílové u Prahy: Zlatá štola a Regionální muzeum těžby zlata (tel.:241 950 791)
- Krhanice: Vojenské technické muzeum Lešany (vstup zdarma tel.: 973 236 902)
- Týnec nad Sázavou: hrad Zbořený Kostelec a týnecký hrad
- Čerčany: středověká tvrz Mrač
- Český Šternberk zast.: hrad Český Šternberk
- Kácov: Pivovar Kácov (tel.: 327 324 691)

Jízdní řád parních vlaků 28. 6. a 30. 8. 2008

TAM Jede v sobotu 28. 6. a 30. 8. 2008 ZPĚT

8.44 odj. Praha-Vršovice	odj. 18.24
9.08 odj. Praha-Braník	odj. 18.07
9.20 odj. Praha-Zbraslav	odj. 17.56
9.32 odj. Vrané nad Vltavou	odj. 17.40
9.50 odj. Davle	odj. 17.27
9.56 odj. Petrov u Prahy	odj. 17.19
10.04 odj. Luka pod Medníkem	odj. 17.12
10.12 odj. Jílové u Prahy	odj. 17.03
10.26 odj. Krhanice	odj. 16.37
10.32 odj. Týnec nad Sázavou	odj. 16.31
10.51 příj. Čerčany	odj. 16.01

Jízdní řád parních vlaků 5. 7. a 16. 8. 2008

TAM Jede v sobotu 5. 7. a 16. 8. 2008 ZPĚT

8.44 odj. Praha-Vršovice	odj. 19.54
9.08 odj. Praha-Braník	odj. I
I odj. Praha-Strašnice zast.	odj. 19.48
I odj. Praha-Hostivař	odj. 19.43
9.20 odj. Praha-Zbraslav	odj. I
9.32 odj. Vrané nad Vltavou	odj. I

9.50 odj. Davle	odj. I
9.56 odj. Petrov u Prahy	odj. I
10.04 odj. Luka pod Medníkem	odj. I
10.12 odj. Jílové u Prahy	odj. I
10.26 odj. Krhanice	odj. I
10.32 odj. Týnec nad Sázavou	odj. I
10.51 příj. Čerčany	odj. 19.05
12.18 odj. Čerčany	příj. 18.34
12.29 odj. Hvězdovice	odj. 18.23
12.34 odj. Chocerady	odj. 18.18
12.42 odj. Samechov	odj. 18.13
12.46 odj. Stříbrná Skalice	odj. 18.09
12.56 odj. Sázava-Černé Budy	odj. 18.00
13.16 odj. Ledečko	odj. 17.45
13.30 odj. Český Šternberk zast.	odj. 17.31
13.44 příj. Kácov	odj. 17.17

Ceník jízdného

Základní cena

K základní ceně jsou uznávány slevy a doplatky: ZTP, děti, žáci, důchodci, psi, roční síťová jízdenka ČD (In-gold)

- 280 Kč zpáteční jízdenka Praha - Kácov a zpět
- 240 Kč zpáteční jízdenka Praha - Čerčany a zpět

Obchodní nabídky

K obchodním nabídkám neplatí žádné další slevy ani tarifní výhody

- 60 Kč jízdenka mezi jednotlivými místy zastavení
- 100 Kč úseková jízdenka Praha - Davle nebo Davle - Čerčany
- 200 Kč úseková jízdenka Praha - Čerčany nebo Čerčany - Kácov
- 240 Kč jednosměrná jízdenka Praha - Kácov nebo Kácov - Praha
- 100 Kč příplatek za přepravu sportovního plavidla
- 40 Kč příplatek za přepravu kola
- 20 Kč místenka (pouze v předprodeji ve stanici Praha-Braník)
- 50 % sleva pro děti od 6 do 15 let
- zdarma děti do 6 let bez nároku na místo k sezení

Jízdenky je možno zakoupit přímo ve vlaku u průvodčích nebo v předprodeji ve stanici Praha-Braník (denně od 7 do 18 hodin) a to nejdříve vždy 1 měsíc před termínem jízdy. V Braníku je možno zakoupit i místenku za 20,- Kč, která vám zaručí místo k sezení v místenkových vozech.

Více informací můžete získat na telefonních číslech 972 228 853 (pokladna), 972 228 850 (dozorčí) nebo prostřednictvím e-mailu na adrese pavlik@epos.cd.cz.

18. 06. 2008 Vysokorychlostní vlaky by mohly v ČR jezdit po roce 2016

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/19184-vysokorychlostni-vlaky-by-mohly-v-cr-jezdit-po-roce-2016/>)

Ostrava - První vysokorychlostní trať v České republice by se měla začít stavět mezi Prahou a Berounem v roce 2016. Novinářům to dnes řekl náměstek ministra dopravy Petr Šlegr na ostravském veletrhu Czech Raildays 2008. Podle plánu ministerstva dopravy by mohlo Českou

republiku protínat zhruba 700 kilometrů tratí, na nichž by vlaky jezdily rychlostí přes 250 kilometrů v hodině. Cestování z Prahy do Brna nebo z Brna do Ostravy by se tak zkrátilo na hodinu.

Česko podle Šlegra vysokorychlostní železniční trať potřebuje. V příměstských oblastech Prahy, Brna a Ostravy by odlehčily stávajícím zatíženým tratím. "Převedením dálkové osobní dopravy na nadřazenou železniční síť by se stávající tratě uvolnily také pro nákladní dopravu," vysvětlil náměstek.

Výstavba vysokorychlostních tratí by měla navázat na dostavbu čtyř železničních koridorů v ČR, které budou dokončeny v roce 2016. Například mezi Prahou a Brnem nebo Přerovem a Ostravou by se stavěly nové vysokorychlostní tratě na zelené louce. Jiné úseky by vznikly modernizací stávajících tratí budovaných na maximální rychlost 160 kilometrů v hodině. Rychlejší tratě by mohly částečně využívat i regionální spoje - například mezi Prahou a Jihlavou.

Podle Šlegra by zcela nová trať mezi Prahou a Brnem stála odhadem sto miliard korun. "Zkušenosti Německa a Francie ukazují, že náklady na jeden kilometr jsou 400 až 500 milionů korun, což je srovnatelné s výstavbou dálnic," dodal náměstek. Právě automobilové, ale také vnitrostátní letecké dopravě by měly vysokorychlostní vlaky v budoucnu konkurovat.

"Výstavba vysokorychlostních tratí by znamenala jen třetinový zábor půdy oproti dálnicím. Dvoukolejná trať má vyšší přepravní kapacitu než šestipruhá dálnice. Energetická účinnost tratí je devětkrát vyšší oproti letecké dopravě a čtyřikrát vyšší ve srovnání s individuální automobilovou," uvedl náměstek. Dodal, že vysokorychlostní tratě by měly také zrychlit železniční spojení Prahy s Vídní a Mnichovem.

Ministerstvo dopravy předloží na podzim vládě dokument nazvaný Hlavní cíle a efekty vysokorychlostních tratí v České republice, který bude obsahovat výsledky odborných studií. "Dokument bude podkladem mimo jiné pro rozhodnutí o územní ochraně koridorů pro vysokorychlostní tratě," naznačil Šlegr.

19. 06. 2008 V neděli vyjede parní vlak do Velkých Karlovic (Valašské Meziříčí - Velké Karlovice, 22. 6. 2008)

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

V neděli 22. června vypraví České dráhy historický parní vlak z Valašského Meziříčí do Velkých Karlovic. Vlak pojedje u příležitosti stoletého výročí trati Vsetín – Velké Karlovice a tradiční pouti v Novém Hrozenkově.

Soupravu sestavenou z historických osobních vozů a bufetového vozu potáhne parní lokomotiva „Matěj“ (433.002). Za jízdenku z Valašského Meziříčí do Velkých Karlovic zaplatí cestující 70 Kč, v prodeji budou také úsekové jízdenky. Souběžně s parním vlakem navíc pojedje také historický autobus Škoda 706 RO.

Oslavy výročí trati budou probíhat ve všech obcích podél trati i v samotném parním vlaku. V obcích se lidé mohou těšit na zábavný program, vlak po celé jeho trase doprovodí hudební skupina. Ve stanicích i v parním vlaku bude v prodeji brožura k výročí tratě, pohlednice a další upomínkové předměty, ve vlaku dostanou zájemci navíc pamětní razítko.

V rámci víkendových oslav se na trati mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi objeví soupravy, se kterými se tu cestující běžně nesetkají, například s Regionovou nebo starším motorovým vozem řady 851.

19. 06. 2008 České vlaky jsou šneky mezi evropskými (160 versus 200 km/h)

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-25598140-002000_d-ceske-vlakysou-sneky-mez-evropskymi)

Cestující by se ve vlacích na hlavních železničních tazích měli dočkat zkrácení cest o desítky minut. Spoje, které by byly tak rychlé jako německé nebo rakouské, ale po místních kolejích hned tak jezdit nebudou.

Nejvyšší povolenou rychlostí pro vlak je v Česku stošedesátka, zatímco u našich západních a jižních sousedů se běžně jezdí dvě stě kilometrů v hodině. Na tuto rychlost se svoje koridory chystají rekonstruovat i slovenské železnice.

Příliš silný vzduch

Ministerstvo dopravy se rychlostní limit zvýšit nechystá. "V případě zvýšení této hranice by bylo potřeba množství technických a stavebních úprav," uvedl Jakub Ptačinský z tiskového odboru ministerstva. Zrychlení vlaků by podle něj nebylo tak velké, aby se náklady na taková opatření vyplatily.

"Bylo by například nutné kompletně oplotit dráhu v daném úseku a jinak řešit provoz nástupišť. Při průjezdu takovouto rychlostí by jen vzdušný proud dokázal srážet lidi na perónu," argumentuje Ptačinský.

Proč se trať před lety rovnou nezačala rekonstruovat na dvoustakilometrovou rychlost, si nikdo přesně nevzpomíná. "Byla to chyba minulých vlád, v západní Evropě je sto šedesát kilometrů regionální rychlost," říká Radim Jančura, jehož firma Student Agency chce v příštích letech nakoupit vlaky a konkurovat Českým drahám.

Rychle za hranicemi

Ministerstvo dopravy vyšší rychlostní limit pro vlaky označuje za "výhledovou vizi". České dráhy přesto nakupují lokomotivy, které jsou na dvě stě kilometrů v hodině konstruované, příští rok by do dep ČD mělo přibýt dvacet nových.

"Využijeme je na mezinárodních spojích. Do Německa nebo Rakouska by nás s pomalejšími lokomotivami nejspíš ani nepustili," říká Petr Štáhlavský z tiskového oddělení Českých drah.

Od prosince budou "pomalé" české koleje několikrát týdně zažívat paradox: brázdit je bude Taurus, nejrychlejší sériově vyráběná lokomotiva světa. Tahat bude vagony rakouských drah jedoucí z Vídně.

Maximální rychlost, kterou je lokomotiva schopná vyvinout, je víc než dvojnásobkem českého rychlostního limitu. V Rakousku má na některých úsecích povolených 230 km/h.

Dvě stě versus zákon

Podle některých odborníků by alespoň pendolina na části opravených hlavních tratí dvoustovkou jezdit mohla.

"Na některých úsecích by to bylo rozumné," myslí si Antonín Peltrám, který byl ministrem dopravy na sklonku devadesátých let a dopravou se dodnes zabývá.

Správa železniční dopravní cesty, která rekonstrukci koridorů provádí, už vyšší rychlosti dokonce testovala.

"Na některých úsecích se dá jet dvě stě za stávajícího stavu," uvádí Anna Kodysová z generálního ředitelství správy. "V těchto případech by stačila změna zákona."

Podle Peltráma není nízký rychlostní limit ani tak problémem vnitrostátní dopravy. "Na Česko časem začnou ostatní železnice tlačit jako na nejpomalejší článek mezinárodních tratí," myslí si.

Zřejmě jediným možným řešením potom bude vybudování zcela nové vysokorychlostní trati vedoucí ze severovýchodu na jihozápad našeho území.

19. 06. 2008 První železniční koridor pokryje mobilní síť GSM-R

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/19308-prvni-zeleznicni-koridor-pokryje-mobilni-sit-gsm-r/>)

Praha - Správa železniční a dopravní cesty buduje nové technologie, které mají zvýšit bezpečnost cestujících ve vlacích. Do konce letošního roku by měla celý I. železniční koridor mezi Děčínem a Břeclaví pokrýt mobilní komunikační síť GSM-R. Ta nyní funguje mezi Děčínem a Kolínem a společnost Kapsch ji má zprovoznit i na zbytku trati. Náklady se pohybují kolem 682 milionů Kč a z 85 procent je uhradí evropské fondy, uvedl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek.

Síť GSM-R, která je založena na mobilním standardu GSM, slouží pro komunikaci posádek vlaků s pozemním personálem. To má zvýšit bezpečnost a spolehlivost dopravy. "Zároveň by to mělo zajistit konkurenceschopnost české železniční sítě a možnost jejího využití pro tranzit evropskými dopravci," dodal Komárek.

Podle obchodního ředitele společnosti Kapsch Petra Vítka je to pro České dráhy velký technologický převrat. "Je to systém, který je upraven z hlediska bezpečnosti pro řízení vlakové dopravy," doplnil. V případě nouzové situace umožňuje okamžitě shodit veškerá volání a dát prioritu nouzovému hovoru

a informovat všechny mobilní účastníky. Pomocí tohoto systému může výpravčí přes dálkový povel zastavit i vlaky v celé své oblasti.

Pod jedním číslem bude možné komunikovat s vlakem na jakékoliv evropské trati pokryté GSM-R, uvedl generální ředitel Kapsch Karel Feix. "Sít' navíc umí i datové přenosy a může tak přenášet například informace o stavu lokomotivy," dodal.

GSM-R by mělo pomoci i dosažení vyšší rychlosti vlaků ze současných 160 km/h na 200 km/h, v některých úsecích budou potřeba určité stavební úpravy, například odstranění úrovnových přejezdů, a také změna vyhlášek. Podle Komárka je to otázka několika dalších let. Technologie je vyvinutá i pro rychlost 300 km/h.

V současné době se staví základnové stanice vedle tratí a nedochází k omezení dopravy, uvedl Vítek.

Česko je jedinou zemí z nových členů EU, která GSM-R buduje. V budoucnu by měla sít' pokrýt i trasu II. koridoru z Petrovic do Přerova a další dva koridory. GSM-R již funguje například v Německu, dokončuje se ve Francii a připravuje se na Slovensku a v Rakousku.

19. 06. 2008 Praha navrhuje zlikvidovat Masarykovo nádraží

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=608621>)

Praha - Masarykovo nádraží v Praze by mělo během několika let zmizet. V průběhu dvou týdnů o tom má jednat rada hlavního města. Deníku Aktuálně.cz to potvrdil radní Martin Langmajer (ODS).

Praha chce, aby místo Masarykova nádraží vznikly nové ulice.

"Je logické, aby se Opletalova protáhla až do míst dnešního kolejiště a propojila se s ulicí na Florenci," uvedl poslanec Jan Bürgemeister (ODS), který v počátku úvah o likvidaci nádraží stál.

Zároveň by se měla prodloužit ulice V Celnici.

"To by pomohlo rozšířit širší centrum města i pro pěší. Lidé by pak mohli konečně bez problémů přejít na druhou stranu dnešní severojižní magistrály - tedy do Karlína," uvedl.

Nové ulice i nákupní galerie

Přesné plány na to, co by se v budoucnu mělo na místě zlikvidovaného Masarykova nádraží vybudovat, zatím nejsou.

"V tuto chvíli jde o to, abychom v územním plánu otevřeli cestu kvalitním investorům," vysvětluje Langmajer.

Podle představ několika zástupců pražského magistrátu by tu však měly vzniknout nové ulice s kancelářemi, hotely, byty a obchody. Původní vstupní budova do Masarykova nádraží by měla zůstat zachována a přestavěna na obchodní galerii.

Neoficiálně se mluví o tom, že by tu mohlo vzniknout "něco jako druhé Palladium".

Podle odhadu expertů by se tak mělo stát během pěti až deseti let.

"Je to jedna z posledních možností jak tuto část města využít a zároveň propojit dosud dvě separované železniční trasy. Jednu vedoucí z Kladna a druhou vedoucí směr Karlštejn. Pasážéri by tak mohli cestovat přes centrum Prahy bez přesezení," vysvětluje Bürgemeister.

"Pokud to neuděláme teď, zakonzervujeme Masarykovo nádraží na dalších sto let, a to by byla škoda," dodal.

Je logické, že rozhodnutí o budoucnosti nádraží by mělo přijít rychle.

S postupnou revitalizací lokality se totiž začíná již dnes.

"Musí se stanovit jasné mantinely. Jinak by to bylo plýtvání peněz," tvrdí Bürgemeister.

Částečná přestavba nádraží již začala

Částečné stavební úpravy se totiž na Masarykově nádraží chystají již nyní. Revitalizace první fáze se ujme firma ING Real Estate Development.

Společnost plánuje, že se například zkrátí nástupiště, takže se rozšíří prostor pro odbavení cestujících.

V lokalitě se díky odstranění několika stavebních buněk vytvoří i parcela, kterou hodlají dráhy spolu s ING Real Estate Development získat zrušením zpuštěného kolejiště podél ulice Na Florenci. Stát by se tak mohlo během jednoho až dvou let.

Dopravní uzel na Hlavním nádraží

Vlaky, které dnes končí na Masarykově nádraží by měly být přesunuty na nádraží Hlavní. "Vznikl by tam významný dopravní uzel. Na místě Hlavního nádraží je stanice metra C, v budoucnu se počítá i s Děčkem. Zároveň by tam byla stanice vlaků InterCity," říká Bürgemeister.

Masarykovo nádraží je nejstarší železniční stanicí, zprovozněnou na území tehdejšího města Prahy. První vlaky do ní vjely v roce 1845.

20. 06. 2008 V Kopidlně dokončena rekonstrukce

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_24kopi.htm)

Regionální správa majetku Hradec Králové převzala 9. června za účasti uživatele, Uzlové žst. Turnov, rekonstruovanou výpravní budovu žst. Kopidlna na trati 061 Nymburk–Jičín.

Na základě smlouvy mezi RSM Hradec Králové a SGJW Hradec Králové, spol. s r. o., proběhla realizace v období od prosince 2007 do května 2008. Součástí rekonstrukce byla také kompletní oprava střešního pláště (demontáž krytiny, zbourání komínových těles, nová tašková krytina včetně výlezu a komínových lávek, nová komínová tělesa, nové klempířské prvky) a výměna stávajících oken a dveří za nová plastová – ve služebních prostorech s bezpečnostními skly.

Opravily se i vnější omítky – otlučení, nové hrubé omítky včetně zpevňující tkaniny a vrchní štuková omítky a konečný nátěr. Nádraží dostalo nové sociální zařízení pro cestující včetně WC pro invalidy a také čekárna pro cestující prošla velkou opravou.

Celou akci v hodnotě téměř 2 milionů Kč provedl dodavatel kvalitně a cestující, zaměstnanci i nájemníci mohou být spokojeni.

Poděkování za koordinaci při rekonstrukci zaslouží za dodavatele SGJW Hradec Králové hlavní stavbyvedoucí p. Šolc, za RSM Hradec Králové p. Petr a za stanici Turnov dozorčí provozu Ing. Oumrt a výpravčí p. Komárek.



20. 06. 2008 ČD Cargo a ČESMAD Bohemia chtějí vyšší účast v Bohemiakombi

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_24bohe.htm)

Kapitálovou účast v pražské společnosti Bohemiakombi, s. r. o., která svou obchodní činnost specializuje na převádění toků zboží v části přepravní cesty ze silnice na železnici, hodlají zvýšit dva její čeští společníci: ČD Cargo, a. s., a ČESMAD Bohemia.

Své stávající dvacetiprocentní obchodní podíly navýší na třicetiprocentní. Navýšení bylo schváleno valnou hromadou společníků Bohemiakombi 10. června 2008. Většinové vlastnictví 60 % tak bude patřit i nadále českým právním subjektům.

Společnost Bohemiakombi provozuje speciální vlaky s přepravou silničních návěsů, výměnných nástaveb a kontejnerů, zejména tankových. Vzhledem k tomu, že vlaky kombinované dopravy lze efektivně provozovat zpravidla jen na přepravní vzdálenosti dlouhé několik set kilometrů, je k tomu nezbytná spolupráce se zahraničními subjekty. Vlastnickou strukturu Bohemiakombi proto doplňují zahraniční společníci Kombiverkehr Frankfurt n. M. a Intercontainer Wien, kteří se v Německu, resp. Rakousku, zabývají stejnou činností jako Bohemiakombi v ČR a na Slovensku.

Zvýšením svých vlastnických podílů oba společníci ČESMAD Bohemia a ČD Cargo upevňují společný zájem na rozvoji kombinované dopravy silnice/železnice a dalším rozvoji evropských linek kontinentální kombinované dopravy na síti české železnice. V provozu jsou dvě linky z Lovosic do Duisburgu a Hamburku. Provozováním těchto dvou linek se letos daří každý týden převádět 250 až 300 jízd kamionů ze silnice na železnici. Za období 2,5 roku existence obou linek bylo tímto způsobem převedeno ze silnice na železnici více než 25 tisíc kamionových jízd s průměrnou přepravní vzdáleností 640 km.

Sdružení silničních dopravců ČESMAD Bohemia signalizuje, že silniční dopravci hodlají využívat pro své přepravy nejen značně přetíženou silniční infrastrukturu, nýbrž i železnici. Zaváděním linek kombinované dopravy společnost Bohemiakombi vytváří alternativu k přímým přepravám po silnici

a tím i předpoklady pro vyváženější zatížení dopravních infrastruktur těchto dvou nejvýznamnějších dopravních oborů.

20. 06. 2008 Nový systém taktů v Rakousku (BIT)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_24rako.htm)

V období 2009 až 2012 plánují rakouské železnice ÖBB zavést postupně v osobní dopravě nový systém jízdního řádu – Basic Interval Time-table (BIT), založený na základním taktu – intervalu pro danou trať, resp. pro danou trasu.

Tato změna se dotkne jak vnitrostátních rakouských spojení, tak i prakticky všech mezistátních spojů a má pochopitelně značný bezprostřední význam především i pro sousední státy, resp. železniční společnosti těchto států, tedy i pro Českou republiku.

Tak např. na hlavním rakouském železničním tahu mezi Vídní a Salcburkem bude zaveden jednohodinový takt, realizovaný vlaky Railjet. Ze Salcburku bude dále realizován dvouhodinový takt jednak přes Innsbruck do Curychu nebo Bregenzu, jednak do Mnichova. Současně je mezi Vídní a Salcburkem, resp. Innsbruckem, plánováno snížení počtu zastavení.

Kromě spojů Railjet budou na trati Vídeň–Salcburk provozovány i další IC spoje s větším počtem zastavení a ve dvouhodinovém taktu bude realizováno spojení Vídeň–Pasov–Frankfurt (M).

Na jižní trase Vídeň–Štýrský Hradec bude též zaveden jednohodinový takt; návazně do Villachu pak takt dvouhodinový. Také zde se předpokládá dílčí zrychlení dopravy snížením počtu zastavení.

Diagonální přímé spojení Štýrského Hradce s Innsbruckem a Bregenzem bude realizováno s přestupem na vlaky typu Railjet v Salcburku; tato zásadní změna je předmětem poměrně intenzivní debaty, zejména ve Štýrsku.

V mezistátní dopravě budou do systému BIT začleněna spojení s Maďarskem, Slovinskem a Itálií. Tak např. pro spojení s Budapeští je plánováno dvouhodinové přímé spojení vlaky Railjet z Mnichova, obdobně se předpokládá i dvouhodinový takt pro spoje ze Štýrského Hradce do slovinského Mariboru s možností návazných spojení vlaky slovinských železnic do Ljublaně a Záhřebu. Pro spojení s Itálií jsou navrhovány spoje ve čtyřhodinovém taktu mezi Tarvisem a Udine, resp. Benátkami.

Zahrnutí severních mezistátních spojení Rakouska s Českou republikou, Polskem a Slovenskem do připravovaného nového systému BIT zatím není zcela dořešeno a bude vycházet z existujících požadavků a možné proveditelnosti.

Realizace celého systému BIT je plánována jako etapovitá, z nejvýznamnějších milníků tohoto procesu uvedme alespoň:

- prosinec 2008: prodloužení provozu vlaků Railjet až do Budapešti
- prosinec 2009: realizace další trasy vlaků Railjet do západního Rakouska a Švýcarska
- prosinec 2012: nejvýznamnější změna, uvedení do provozu celé modernizované tratě z Vídně na západ a zajištění přímé návaznosti vlaků ze západního a jižního směru ve stanici Vídeň Meidling a zajištění přímo navazujících spojení s vídeňským letištěm.

20. 06. 2008 Aktuálně z mezinárodních organizací

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_24eu.htm)

EVROPSKÁ UNIE

DB může převzít španělskou Transfesu

Evropská komise povolila Německé dráze DB AG převzetí španělského podniku Transfesa. Podle sdělení bruselského úřadu spojení obou podniků ze sektoru drážní dopravy výrazně neohrozí konkurenci na drážním trhu v Evropě. Transfesa se svými 1200 zaměstnanci má roční obrát kolem 290 milionů €.

Drážní průmysl SRN vítá jednodušší schvalování

Svaz drážního průmyslu Německa (VDB) vítá pokrok ve zjednodušování schvalování lokomotiv v Evropě. Na směrnici EU budou muset navázat pravidla schvalovacího řízení. Teprve až ta budou předložena, bude možno mluvit o skutečné harmonizaci. Drážní průmysl poukazuje, že budoucí legislativní rámec bude muset být v celé EU uplatněn cestou mezistátních technických dohod.

Například již existuje podobné ujednání mezi Německem a Francií z roku 2006, které schvalovací řízení mezi oběma zeměmi výrazně zjednodušuje. K tomu lze přidat memorandum o porozumění z loňského roku o schvalování vlaků a lokomotiv na evropském koridoru nákladní dopravy Rotterdam – Janov, na němž se podíleli ministři dopravy Holandska, Rakouska, Švýcarska a Itálie. Jak již bylo oznámeno, Evropský parlament schválil před koncem roku návrh směrnice, podle které schvalovací certifikáty vydané v jedné zemi budou muset být uznány ve všech členských státech.

Dráhy východní Evropy potřebují spolehlivé partnery

CER pozval nedávno generální ředitele a další nejvyšší představitele dvaceti drah východní a střední Evropy na setkání s viceprezidentem Evropské komise EU a dopravním komisařem Jacquesem Barrotem a generálním ředitelem ředitelství doprava Matthiasem Ruetem ve věcech železnic v tomto regionu. Hlavním vzkazem ze strany zúčastněných představitelů drah je, že systém železniční dopravy ve východní a střední Evropě bude v rizikové situaci, pokud národní vlády nedají výraznou přednost poskytnutí stabilního rámce podmínek pro solidní finanční architekturu – jak pro drážní operátory, tak i infrastrukturní manažery.

Představitelé drah varovali Komisi před vývojem, jenž je v jasném rozporu s úsilím EU vytvořit udržitelný dopravní systém. J. Barrot souhlasil, že boj proti změnám klimatu nelze vyhrát bez převodu dopravy ve prospěch udržitelnějších dopravních oborů, jako je železniční doprava zboží na delší vzdálenost.

CIT

Elektronický nákladní list v roce 2009

CIT – Mezinárodní drážní výbor – uvede v platnost dokumentaci pro elektronický nákladní list na železnici „e-RailFreight“ k 1. červenci 2009. Uvedla to tato organizace, která odpovídá za další rozvoj mezinárodního železničního práva, ve svém časopise pro členy „CITInfo“. Specifikace pro e-RailFreight byly přepracovány a změny byly povoleny. Šlo přitom hlavně o tok a obsah hlášení, o výtisky elektronického nákladního listu, o právo přístupu k údajům a o závady v informačních systémech. Ještě nejsou uzavřeny práce na specifikacích, jež upravují výměnu údajů s celními úřady. Společenství evropských drah a provozovatelů infrastruktur CER musí specifikace ještě upravit a odsouhlasit s příslušným generálním ředitelstvím Evropské komise. Další práce přejímá UIC. Podniky, jež budou chtít e-RailFreight zavést, budou muset podepsat prohlášení o záměru.

ERFA

ERTMS zdokonalí železnice

Informace je z nedávného setkání Evropské asociace nákladní železniční dopravy ERFA (European Rail Freight Association), konaného v Bruselu. Vystoupil na něm evropský koordinátor pro zavedení systému ERTMS Karel Vinck. Ten uvedl, že komunikační a řídicí systém pro vlaky ERTMS/ETCS umožní zvýšit drážní kapacitu až o 50 procent, náklady snížit o 25 procent a o stejný podíl zvýšit bezpečnost. Z drážních kruhů zaznělo, že se dráhy dohodly na verzi 2.3, která by měla být závazná na všech sítích. To platí jako významný pokrok na cestě k evropské aplikaci, protože tím bude dosaženo standardního přístupu. Toto dráhy v minulosti nedocenily, když se soustředily na národní specifikace.

Rozšíření kapacit cestou ERTMS/ETCS je z hlediska masivních dopravních problémů stále naléhavější. Jsou kupříkladu důsledkem nečekaně vysokého nárůstu dopravních objemů na ose ze státu Beneluxu přes Francii do Itálie. Přítomný zástupce přístavu Antverpy Jan Bloome informoval, že každých pět let se očekává zdvojnásobení dopravních objemů; v jiných přístavech tento vývoj vyžaduje sedm let. Podle něj musí být odvoz těchto množství v každém případě zajištěn železnicí a vnitrozemskou plavbou. Stále méně kapacit na silnici se musí rezervovat místní dopravě.

23. 06. 2008 Případná stávka strojvedoucích ČD (přehled vlaků dotčených stávkou v úterý 24. června 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=56905>)

V úterý 24. června od 13 hodin může dojít ke stávce strojvedoucích ČD. České dráhy dělají maximum proto, aby ke stávce vůbec nedošlo a nevznikly tak komplikace pro cestující.

Přesto je připraven plán, podle kterého by jezdily vlaky v případě, že by strojvedoucí železniční spoje v České republice opravdu zastavili. Celý systém je postaven tak, aby případné hodinové zastavení

provozu neohrozilo další spoje a zpoždění se nepřesouvalo do pozdějších odpoledních hodin ani do druhého dne.

Uvedená opatření budou platit pouze v případě, že stávka skutečně začne. Pokud k ní nedojde, budou jezdit vlaky bez jakéhokoliv omezení.

Za komplikace, které by Vám mohly vzniknout, se velmi omlouváme.

23. 06. 2008 Strojvůdci zastaví v úterý na hodinu a čtvrt vlaky

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=608891>)

Praha - Zatímco strojvůdci státních Českých drah zítra na hodinu a čtvrt zastaví své vlaky, soukromé železnice podobné protesty nechystají.

Podle zjištění Aktuálně.cz budou stávkovat pouze tři zaměstnanci Jindřichohradecké místní dráhy.

"Po dohodě z odborovou organizací budou stávkovat tři strojvedoucí po dobu patnácti minut," řekl Aktuálně.cz Jan Hruška ze společnosti Jindřichohradecké místní dráhy.

Ostatní zaměstnanci soukromých železničních společností nechtějí stávkovat vůbec. "Stávkovat nehodláme. Ani nikdo z našich strojvůdců stávku nenahlásil. Nemáme důvod," řekl Luděk Peleška ze společnosti Viamont.

Podobně se vyjádřili i zástupci ostatních soukromých společností, kteří provozují soukromé železnice.

Strojvůdci ČD jsou rozhodnutí vlaky zastavit

Necelý den před zahájením generální stávky nebylo dlouho jisté, zda zítra v době mezi 13:00 a 14:15 pojedou vlaky Českých drah.

Vedení drah doufalo v dohodu, strojvůdci však večer oznámili: Jdeme do stávky na hodinu a čtvrt.

"Budeme stávkovat. Na našem postoji se po dnešním jednání nic nezměnilo," řekl Aktuálně.cz mluvčí Federace strojvůdců Libor Poláček.

Podle informací Aktuálně.cz se ostatní odborové svazy působící na železnici s vedením drah dohodly na symbolické podobě stávky. Klíčový je ale právě postoj strojvůdců.

Dráhy tedy narychlo připravují plán, jak zastavené vlaky nahradit. "Celý systém je postaven tak, aby případné hodinové zastavení provozu neohrozilo další spoje a zpoždění se nepřenášelo do pozdějších odpoledních hodin ani do druhého dne," uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

V praxi to znamená, že se pro úterý změní nasazení vlakových souprav, lokomotiv a vlakových čet. Některé spoje budou nahrazeny autobusy.

Posíleny by měly být například spoje, na kterých se vlaky v cílové stanici otáčejí a jedou po krátké přestávce zpět. Jejich zpoždění by totiž v úterý odpoledne mohlo být i dvouhodinové.

Strojvůdci plánují v podstatě dvě stávky. Ta první, od jedné do dvou, je proti penzijní reformě, kterou chystá vláda. Následovat bude ještě patnáctiminutový protest kvůli nesouhlasu s průběhem vyšetřování tragické železniční nehody v Moravanech na Pardubicku.

23. 06. 2008 Studie prokázala efektivnost metody PPP pro železniční projekt AirCon (Praha-Bubny – letiště)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/TZ_13_6_2008.htm)

Ministerstvo dopravy zadalo v květnu t.r. PPP Centru České republiky, a.s., zpracování studie porovnání variant realizace projektu AirCon (železniční spojení na trase Praha-Bubny – mezinárodní letiště Praha) veřejně-soukromým partnerstvím (PPP) a klasickým způsobem realizace investice prostřednictvím veřejného sektoru. Předmětem studie bylo kvantitativní a kvalitativní porovnání obou variant realizace, a to jak finančním modelem (na bázi tzv. komparátoru veřejného sektoru), tak i posouzením obchodních, technicko-investičních a provozních charakteristik a kvalitativních parametrů. Studie se netýkala úseku tratě Praha-Ruzyně – Kladno, u něž se předběžně předpokládá realizace prostřednictvím investic veřejného sektoru.

Studie přesvědčivým způsobem prokázala efektivnost metody PPP pro železniční projekt AirCon oproti realizaci projektu klasickým způsobem. Rozhodujícím parametrem je koncesionářem zaručená špičková kvalita železniční dopravy leteckých cestujících do centra města, opřená o zkušenosti

koncesionáře a případně i smluvního dopravce z obdobných projektů v zahraničí. Tyto zkušenosti se mohou promítnout i do provozu na kladenské větvi, kde ovšem budou cestující přepravováni za regulované jízdné Pražské integrované dopravy. Ekonomické jízdné letištního expresu v průběhu platnosti koncesní smlouvy částečně pokryje i náklady na stavební investici. Finanční výsledky modelu jsou natolik příznivé, že umožní dostatečnou efektivnost i v případě, že se zcela nepotvrdí současné odhady poptávky týkající se úrovně využití letištního expresu cestujícími. Zavedení kvalitní železniční dopravy leteckých cestujících na počátku roku 2014 se pozitivně projeví mimo jiné podstatnějším snížením intenzity automobilové dopravy a jejích škodlivých dopadů zejména v oblasti Prahy 6.

24. 06. 2008 Nákladní doprava na dráze bude opět česko-slovenská

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/b2b/firmy/clanek.phtml?id=608971>)

Česká a slovenská nákladní doprava na železnici se spojí. Na sloučení ČD Cargo a Železniční společnosti Cargo Slovakia se v pondělí dohodli ministři dopravy Aleš Řebíček a Ľubomír Vážny.

Obě strany teď budou připravovat konkrétní plány. Rozhodnout se bude muset i to, jestli se firmy přímo spojí, nebo vytvoří společný podnik. Případná privatizace nákladní dopravy pak připadá v úvahu až po dokončení transakce, doplnil mluvčí ministerstva Karel Hanzelka.

Žádná smlouva zatím podepsána není, ministři se jen domluvili na dalším postupu.

Záměr spojit nákladní dopravu oznámil ministr Řebíček už loni v říjnu. Firmy by tak měly lépe konkurovat na konsolidujícím se evropském trhu.

ČD Cargo přepraví ročně přes 90 milionů tun nákladu a řadí se na páté místo v Evropské unii. ŽSSK Cargo ročně přepraví asi 50 milionů tun. Spojením by obě společnosti dostihly polské dráhy PKP, které jsou v evropské nákladní dopravě dvojkou.

Společnost ČD Cargo vznikla loni v prosinci, mateřské České dráhy do ní vložily majetek zhruba devět miliard korun, bezmála tisíc lokomotiv a také 12,5 tisíce zaměstnanců.

24. 06. 2008 Stávka zastavila tisíc vlaků, pendolina jezdila

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/19779-stavka-zastavila-tisic-vlaku-pendolina-jezdila/>)

Praha - Dnešní stávka ochromila i železniční dálkovou a regionální dopravu, podle předpokladů se zastavilo asi tisíc vlaků. Některé spoje byly zcela zrušeny, například rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi nebo Prahou a Brnem. Podle mluvčího drah Ondřeje Kubaly jezdila bez omezení pendolina a některé vlaky IC a EC.

Od 13:00 až do 14:15 nejezdily kvůli stávce vlaky mezi Ostravou a Havířovem ani mezi Ostravicí a Frýdlantem nad Ostravicí.

Na vlaky zpožděné stávkou čekaly například na olomouckém hlavním nádraží stovky cestujících. Někteří z nich uvízli v krajském městě přesto, že o stávce věděli.

Ze stanic v Ústeckém kraji podle jízdního řádu nevyjelo zhruba 20 vlaků.

Situace na vlakovém nádraží v Českých Budějovicích nebyla nijak dramatická. Kvůli stávce strojvůdců neodjely pouze dva vlaky. Zrušen byl polední rychlík do Prahy a stejným směrem se nevydal i jeden osobní vlak krátce před 13:30.

K protestu na železnici se odmítli připojit plzeňští strojvůdci. Situace na Plzeňsku je specifická, neboť výsadní postavení mezi strojvůdci zde má Cech strojvůdců, a nikoliv Federace strojvůdců, která stávku podporuje. Podle Jelínka má na Plzeňsku cech zhruba 240 členů, zatímco federace pět. Mezi oběma odborovými organizacemi přitom nepanují příliš dobré vztahy; cech vznikl odtržením od federace.

"My jsme stávku odložili, federace přitom s námi vůbec nekomunikuje," uvedl Jelínek. Kubala rozhodnutí Plzeňanů uvítal, tlumočil však rozladěnost vedení drah nad stávkou ostatních strojvedoucích. "Neposlouchají, nechťejí slyšet žádné argumenty, za každou cenu si chtějí vzít cestující jako rukojmí," řekl mluvčí na jejich adresu.

Dráhy na mnoha místech objednaly náhradní autobusovou dopravu, do škod se počítají například také ušlé tržby za odřeknuté vlaky. Jako předčasnou však Kubala označil otázku, zda budou dráhy náhradu škod vymáhat na Federaci strojvůdců.

Původně očekávaný bezproblémový provoz pendolin málem narušil strojvedoucí jednoho z nich, když se rozhodl připojit ke stávce. Vlak nakonec vyjel z Prahy Holešovic včas, neboť řízení převzal nadřazený strojvedoucího. Ten se rozhodl, že se poveze až do Pardubic, kde vlak po skončení protestu opět převezme a doveze do Ostravy.

Průvodčí ani výpravčí se do stávky nezapojili. Stávka na železnici začala ve 13:00 a trvala 75 minut. Hodinovou stávkou strojvůdci podpořili protest, který vyhlásila Českomoravská konfederace odborových svazů (ČMKOS) proti vládním reformám, patnácti minutami navíc chtěli strojvůdci upozornit na nejasnosti kolem nedávné nehody v Moravanech a výroky šéfa Drážního úřadu Pavla Kodyma o nehodě.

24. 06. 2008 Českým dráhám hrozí stamilionová pokuta od antimonopolního úřadu

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-25646770-001000_d-ceskym-draham-hrozi-stamilionova-pokuta-od-antimonopolniho-uradu)

Za zneužití dominance v nákladní dopravě by mohly dráhy dostat i sankci ve stovkách milionů korun.

České dráhy dostanou pokutu za zneužití dominance v nákladní dopravě. Za zjištěné prohřešky by mohly dráhy dostat i sankci ve stovkách milionů korun. ČTK to dnes potvrdil předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Martin Pecina.

Jeho lidé nyní rozhodnutí připravují a zvažují výši pokuty s ohledem na to, že ČD vlastní stát, a šlo by tak "jen o přesun státních peněz z místa na místo".

Na státní podnik si u úřadu stěžoval jeden slovenský konkurent. České dráhy podle něj používaly techniky, které jsou dominantnímu soutěžiteli zakázány. ČD ale tvrdí, že v daném sektoru nemají dominantní postavení. ÚOHS se touto otázkou zabýval poměrně dlouho, několikrát kvůli tomu oddálil své rozhodnutí. Zjistil, že má firma vedoucí postavení hlavně v převozu sypkých hmot, třeba uhlí. Jinde ale začíná zápasit s konkurencí silniční dopravy.

Přesto se prý dráhy dopustily řady prohřešků. "Tam by nemělo být co řešit," uvedl k tomu Pecina. O výši pokuty se teď úřad radí s Evropskou komisí, která se případem také zabývala. On sám nemá na výpočet sankce jasný názor.

Nákladní doprava byla pro České dráhy hlavním zdrojem obživy. Zisky z ní dotovaly ztrátové osobní spoje. Ročně šlo o více než 600 milionů korun. Loni v prosinci vznikla dceřiná firma drah - ČD Cargo, která nákladní dopravu převzala. Pokutu ale dostanou přímo České dráhy.

25. 06. 2008 Jihočeské léto s párou zahájí výlet na Hlubokou

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp_jihoceske_letu_s_parou)

První parní vlak, který odstartuje letošní ročník Jihočeského léta s párou, vyjede už tuto sobotu 28. června z Českého Krumlova do Českých Budějovic. Odtud mohou cestující pokračovat historickým autobusem dál do Hluboké nad Vltavou. Výlet spojený s prohlídkou tamního zámku je zároveň letošní novinkou. Během následujících letních víkendů pak bude v rámci Jihočeského léta s párou připraveno dalších devět různých parních jízd.

„Výlet na Hlubokou jsme nazvali Zámecká jízda a v ceně tzv. zámeckého balíčku je cesta parním vlakem z Českého Krumlova do Českých Budějovic a zpátky, rezervace místa, transfer historickým autobusem do Hluboké a prohlídka tamního zámku. Balíček stojí 625 korun,“ říká Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Českých Budějovicích. „Ti, kteří nepojedou až na Hlubokou, se mohou vypravit s průvodcem na prohlídku Českých Budějovic.“

Parní vlak v rámci Zámecké jízdy bude odjíždět z Českého Krumlova v 10:28 a do Českých Budějovic dorazí v 11:59. Zpět z Českých Budějovic pak pojede v 16:19. Ti, kteří nevyužijí zámecký balíček, si mohou koupit zpáteční jízdenku za 300 Kč nebo využít zvýhodněné jízdenky pro rodiny, děti do 15 let, důchodce a držitele průkazu ZTP. Zámecká jízda se během léta uskuteční celkem šestkrát, kromě tohoto víkendu ještě 5., 6., 12. a 13. srpna.

Jízdenky a místenky je možné pořídit v předprodeji vždy do čtvrtka v týdnu před parní jízdou v CK SBTravel České Budějovice na telefonech 380 427 421 nebo 775 110 424, samotné jízdenky pak také přímo ve vlaku.

Jízdní řád Zámecké jízdy

tam	Zámecká jízda (parní vlak „Samson“)	zpět
10:28	Český Krumlov (parní vlak)	17:55
11:59	České Budějovice (parní vlak)	16:19
12:15	České Budějovice (historický autobus)	16:00
12:35	Hluboká nad Vltavou (historický autobus)	15:40
13:30	Prohlídka zámku	14:30

Parní jízdy v rámci Jihočeského léta s párou

Jezerní jízda

Parním vlakem „Srdce Vltavy“ se můžete vypravit 27. července, 3. a 17. srpna ze Stožce přes Nové Údolí, Volary a Novou Pec do Černé v Pošumaví a zpět. Při jízdě je možné navštívit Muzeum Adalberta Stifera v Horní Plané a nebo se vykoupat ve vodní nádrži Lipno.

Vojenská jízda

Parní vlak „Generál Laudon“ poveze cestující 26. července a 16. srpna ze Stožce přes Volary do Černé v Pošumaví. Část vlaku bude pokračovat s předem přihlášenými zájemci až do Polné na Šumavě, odkud pojedou vyhlídkové autobusy po Vojenském újezdu Boletice. Prohlídky újezdu se může zúčastnit maximálně 90 osob, proto doporučujeme včasnou rezervaci míst. Pro zpáteční jízdu do Stožce je možné použít z Volar parní vlak „Večernice“.

Výroční jízda

Parní vlak „Wenzel Draxel“ poveze cestující 9. srpna po trase Stožec – Nové Údolí – Stožec – Volary – Zbytiny. Ze Zbytin mohou lidé pokračovat po vyhlídkové trase vlakem „Libín“ až do Chrobol. Ve Zbytinách budou probíhat 6. Pošumavské slavnosti, westernová show a pivní soutěže. Pro zpáteční cestu z Volar do Stožce bude sloužit vlak „Večernice“.

Pekařská jízda

Ve dnech 2. a 23. srpna se cestující mohou vydat parním vlakem „Andreas Hartauer“ ze Stožce do Lenory. Tady budou moci ochutnat pečivo z obecní pece nebo navštívit Sklářské muzeum. Vlak pojedje po trase Stožec – Nové Údolí – Stožec – Volary – Lenora a zpět.

Boubínská jízda

Parním vlakem „Josef John“ se mohou lidé 19. července a 31. srpna dopravit ze Stožce a Nového Údolí na Kubovu Huť. Odtud mohou vystoupat na vrchol Boubína nebo si v doprovodu pracovníka CHKO Šumava prohlédnout naučnou stezku Hornovltavické pastviny. Přímou na Kubově Huti si pak mohou lidé prohlédnout práci lidového řezbáře. Pro zpáteční jízdu do Stožce je možné použít z Volar parní vlak „Večernice“.

Solná jízda

Prohlídky Prachatic a Slavností dřeva ve Volarech se mohou zúčastnit cestující, kteří vyrazí 24. srpna parním vlakem „Jan Nepomuk Neumann“. Vlak pojedje ze Stožce a Nového Údolí do Prachatic. Pro zpáteční cestu z Volar do Stožce bude sloužit vlak „Večernice“.

Povltavská jízda

Plavení dříví po Schwarzenberském kanálu bude hlavní atrakcí pro všechny, kdo vyrazí 20. července parním vlakem „Josef Rosenauer“. Ten pojedje po trase Stožec – Nové Údolí – Stožec – Nová Pec a zpět. Ke Schwarzenberskému kanálu odveze cestující autobus Národního parku Šumava, který pojedje od nádraží v Nové Peci na Jelení Vrchy. Povltavská jízda se bude konat také ve dnech 10. srpna, kdy se budou na Jeleních Vrších pálit milíře, a 30. srpna.

Výletní jízda

Parní vlak „Libín“ mezi Zbytinami a Chroboly 9. srpna bude navazovat na Výroční jízdu.

Romantická jízda

Podvečerní vlak „Večernice“ pojedje z Volar do Stožce 19. a 26. července a 9., 16., 24. a 31. srpna. Parní vlak umožní cestujícím pokochat se výhledy do jinak nepřístupné Národní přírodní rezervace Mrtvý Luh. Vlak je kromě toho určen i cestujícím do Černého Kříže a Stožce, kteří přijedou ostatními vlaky Jihočeského parního léta.

Jízdné v parních vlacích v rámci Jihočeského léta s párou

Jednosměrná jízdenka 180Kč

Zpáteční jízdenka 300Kč

Úseková jízdenka (mezi sousedními stanicemi) 60Kč

Jednosměrná rodinná jízdenka (2 dospělí + 3 děti do 15 let) 360Kč

Zpáteční rodinná jízdenka (2 dospělí + 3 děti do 15 let) 600Kč

Vlak „Večernice“ – jednotné jízdné 60Kč

Rezervace místa v osobním voze 30Kč

Rezervace místa v barovém voze 60Kč

Zámecký balíček (Zámecká jízda včetně rezervace + jízda historickým autobusem + vstup na zámek Hluboká nad Vltavou) 625Kč

Děti 6 – 15 let 50% sleva

Držitelé průkazů ZTP a ZTP/P 75% sleva

Vlaky tažené parní lokomotivou zvanou „Kafemlejek“ jsou sestaveny z historických vozů třetí třídy, barového a otevřeného vyhlídkového vozu. V červenci a srpnu je možné si objednat speciální parní vlak i mimo plánované dny. Podmínkou je zaplacení šedesáti rodinných jízdének a objednávka alespoň týden předem.

Podrobné informace o Jihočeském létu s párou, včetně jízdních řádů, je možné získat na internetových stránkách www.cd.cz, www.jihoceskedrahy.cz nebo na Kontaktním centru ČD na lince 840 112 113.

25. 06. 2008 Unikátní parní lokomotiva měla skončit ve šrotu (310.127)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/unikatni-parni-lokomotiva-mela-skoncit-ve-srotu-fu8-zajimavosti.asp?c=A080625_115248_zajimavosti_pje)

Pouze v jediném kuse je zachovaná parní lokomotiva řady 310, kterou nyní po částečných opravách mohou vidět cestující u hlavního vlakového nádraží v Prostějově. Na dráze sloužila od roku 1924 až do roku 1953, jezdila však až do roku 1968, kdy byla odstavena v cukrovaru v Bedihošti na Prostějovsku.



Před rozebráním a sešrotováním ji zachránili železničáři z Prostějova koncem sedmdesátých let. Opravy, na které přispělo i město Prostějov, provedla Nadace Okřídlené kolo.

"Lokomotiva dostala nový nátěr, ještě předtím se dělaly udržovací práce, jako je například výměna zrezivělých ochranných plechů a výměna dřevěné podlahy. To udělali zaměstnanci depa a správy dopravní cesty z Olomouce. Město Prostějov na opravy přispělo třiceti tisíci korunami," uvedl ředitel nadace Josef Tomeček.

Přednosta stanice Prostějov Jiří Neumann řekl, že lokomotiva číslo 310.127 byla vyrobena v roce 1889 ve Vídeňském Novém Městě pod výrobním číslem 4096 pro Moravskoslezské místní dráhy.

Na železnici sloužila třicet let, od cukrovaru ji nakonec železničáři odkoupili za cenu kovového šrotu.

"Zároveň bylo nutné získat demontované součásti lokomotivy, jako byla například nádrž na vodu, která v té době sloužila jako nádrž na dešťovou vodu na zahradě jednoho zaměstnance cukrovaru. Brzy se ovšem zjistilo, že lokomotivu nebude možné uvést do provozuschopného stavu, takže se udělaly jen vnější opravy, aby exemplář bylo možné alespoň vystavit," vysvětlil Neumann.

Železničáři tak doplnili svítilny a pišťaly, bohužel se nepodařilo sehnat například originální čelo parního kotle, takzvanou dýmnicí, kterou museli nahradit kopií.

Znalec Radek Knoflíček potvrdil, že parní lokomotiva této řady je na světě zachovaná pouze v jediném kuse. Její cenu stanovil na sedm set čtyřicet tisíc korun.

25. 06. 2008 U Velimi se testoval rychlovlak AGV

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/obrazem-u-velimi-se-testoval-rychlovlak-agv-fzm-/eko-doprava.asp?c=A080625_152606_eko-doprava_pin)

Na zkušebním železničním okruhu u Velimi nedaleko Poděbrad se testuje prototyp rychlovlaku AGV, který je čtvrtou generací francouzských rychlovlaků TGV. S maximální rychlostí 360 km/h dokáže ujet 1 000 kilometrů za tři hodiny. Na českém okruhu se bude rychlost postupně zvyšovat na 200 km/h.

Rychlovlak dnes novinářům představil výrobce, kterým je společnost Alstom. Vlak budoucnosti s nezvyklými aerodynamickými tvary bude po okruhu jezdit do září.

Technik Francois Lacote uvedl, že jde zatím o jediný prototyp vlaku, který byl po desetiletém vývoji poprvé představen veřejnosti letos v únoru.

Podle Lacota je AGV "velmi levný vlak". Jeho cena se pohybuje kolem 30 milionů eur (zhruba 726 milionů korun). Prvních 25 vlaků dodá Alstom italskému dopravci NTV, který má zároveň opci na dalších deset souprav. První AGV by se měly objevit v komerčním provozu počátkem roku 2011.

Oproti rychlovlaku TGV, který má motor na začátku a na konci soupravy, má AGV motor pod každým vagonem. Alstom přirovnává AGV k největšímu letadlu světa, Airbusu A380, alespoň co se týká významnosti a inovace.

Jednotka se skládá ze sedmi článků, sedačkami pro cestující jsou však vybaveny zatím pouze dva. Zbytek vlaku slouží jako pojízdná laboratoř, kde odborníci Alstomu měří desítky nejrůznějších veličin. Kromě rychlosti například hluk, proudění vzduchu, napětí v různých komponentech, účinnost a zahřívání brzd a chování vlaku v zatáčkách.

Železniční okruh u Velimi

Součástí Zkušebního centra Velim. Je uzavřenou tratí, na které se zkouší železniční vozidla. Nachází se ve Středočeském kraji nedaleko Poděbrad u dálnice D11.

Výstavba začala 30. září 1960. Slavnostně byl okruh otevřen v roce 1963.

Dne 27. srpna 1964 zde dosáhla lokomotiva 498.106 rychlosti 162 km/h, což je rychlostní rekord našich parních lokomotiv.

Okruh je hojně využíván výrobcí železničních vozidel z různých zemí, kteří na něm zkoušejí své výrobky. Zkoušely se zde například lokomotivy pro Eurotunnel nebo různé typy vlaků Pendolino.



25. 06. 2008 Bouře vyřadily několik tratí, železničáři srovnávají dopady s vichřicí Emma

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/143366-boure-vyradily-nekolik-trati-zeleznicari-srovnávají-dopady-s-vichřici-emma.html>)

Varování meteorologů se ve středu vpoledne naplnilo. České území zasáhly silné bouřky a přivalové deště. České dráhy dokonce srovnaly dopady větru s následky vichřice Emma. Kvůli silnému větru, který na koleje shazoval stromy, se zastavily vlaky na několika místech v Česku. Některé tratě stojí úplně, jinde je provoz omezený. Týká se to například dopravy mezi Prahou a Berounem nebo mezi Plzní a Chebem.

"Kolegové tu situaci přirovnávají s následky vichřice Emma," Novinkám mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

"Omezení se týkají všech oblastí, které bouřka zasáhla. Jedná se například o trať Praha - Plzeň na Zdicku nebo na Rokycansku, postižená byla trať na Žatecku. Zasažená je také trať z Prahy na Jihlavu na Vysočině a Praha - Hradec Králové na Poděbradsku," doplnil.

Kde je přerušen provoz

- Praha - Plzeň - Cheb v oblastech Karlštejn - Beroun, Zdice, Rokycany a Plané u M.Lázní
- Plzeň - Žatec v okolí Žatce
- Praha - Č. Budějovice v úseku Stránčice ve středních Čechách až po Sudoměřice u Tábora
- Praha - Hradec Králové v okolí Poděbrad
- Praha - Jihlava v oblasti Světlé nad Sázavou
- Praha - Rakovník v oblasti Lužné u Rakovníka
- Chlumeck nad Cidlinou - Stará Paka v oblasti Lázní Bělohrad
- Praha - Česká Třebová v oblasti Pardubice - Č. Třebová

Odstraňování škod bude podle Štáhlavského trvat individuálně podle toho, jak byly konkrétní úseky postiženy. "Na elektrifikovaných tratích bude záležet na tom, jestli se spadané stromy jen opřely do trolejí, nebo je i strhly. Ke zdržení dopravy dojde určitě," uvedl Štáhlavský. Ujistil, že nikde kvůli počasí nedošlo k nehodě.

Silný vítr zablokoval například vlakovou trať Praha - Lysá nad Labem. Několik souprav zůstalo stát ve stanici Mstětice. Vítr odnesl ze stavby v blízkosti trati kus plastu a ten se zamotal do drátů trolejového vedení. Přerušilo se napájení souprav.

26. 06. 2008 Omezení železničního provozu po včerejší bouři

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=57195>)

Včera v podvečer zasáhly Českou republiku silné bouře, vichřice a přivalové deště. Popadané stromy zastavily železniční dopravu na desítkách míst. V terénu jsou stovky hasičů i zaměstnanců ČD, kteří prořezávají stromy a opravují trolejové vedení, práce budou probíhat minimálně celý den.

V 8:15 byla zprůjezdněna trať Třinec - Jablůnkov-Návsí (zatím jedna kolej, vlaky tu vozí dieselové lokomotivy, trolej je poničená)

V 8:00 se podařilo zprůjezdnit trasu Praha - Benešov u Prahy, stále je neprůjezdný úsek Benešov - Heřmaničky. Rychlíky Praha - České Budějovice jezdí jen v úseku Č.Budějovice - Sudoměřice u Tábora, ze Sudoměřic do Benešova jezdí náhradní autobusy a dále do Prahy cestující už dovezou osobní vlaky. Předběžný odhad zprovoznění je cca 14:00.

Stále je neprůjezdná na Vysočině trať Kolín - Havlíčkův Brod - Brno, neprůjezdný úsek se ale zmenšil na Čáslav - Vlkaneč. Rychlíky Brno - H. Brod - Praha jezdí pouze v úseku Brno - Havlíčkův Brod, pro osobní vlaky jsou zavedeny náhradní autobusy. Výhled zprovoznění 19:00

Na řadě míst je zničené trolejové vedení, po prořezání stromů vozí vlaky dieselové lokomotivy. Osobní dopravě vypomáhají strojevedoucí i lokomotivy dceřinné společnosti ČD Cargo.

Uzavřena je kvůli sesuvu půdy trať Protivec - Bochov.

Omezení je i na těchto tratích:

- Choceň - Újezd u Chocně, zavedeny náhradní autobusy, výhled zprovoznění 18:00.
- Zruč nad Sázavou - Kutná Hora v úseku Zruč nad Sázavou - Zbraslavice; zavedeny náhradní autobusy, výhled zprovoznění 16:00
- Čerčany - Světlá nad Sázavou v úseku Zruč nad Sázavou - Ledečko; není možné zavést náhradní autobusy, výhled zprovoznění nebyl zatím stanoven
- Šumperk - Hanušovice v úseku Bludov - Ruda nad Moravou; zavedeny náhradní autobusy, výhled zprovoznění 19 hodin

26. 06. 2008 Stavební práce na pražském hlavním nádraží pozmění do září trasy některých vlaků

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

Stavební činnost Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) ovlivní o prázdninách vedení některých spojů v pražském uzlu, především kvůli kompletní přestavbě hlavního nádraží. SŽDC opravuje

nástupiště, buduje nové trolejové vedení, přestavuje kolejiště a provede opravu železničního tunelu směrem na Smíchov. Od pondělí 30. června proto České dráhy upraví výchozí a cílové stanice desítek spojů.

Od pondělí 30. června do 6. září nepojedou některé vlaky EuroCity z Německa na pražské hlavní nádraží, ale pouze do Holešovic:

- EC 179 Berlin (16:39) – Praha-Holešovice (21:18)
- EC 371 Ostseebad Binz (10:42) – Berlin – Praha-Holešovice (19:18)
- EC 176 Praha-Holešovice (8:36) – Berlin – Hamburg (15:39)
- EC 178 Praha-Holešovice (6:36) – Berlin (11:20)
- EN 352 Praha-Holešovice (20:36) – Dresden – Leipzig – Basel (10:37)
- EN 378 Praha-Holešovice (19:02) – Berlin – Amsterdam (10:27)

Od 30. června do 10. září nepojedou rychlíky Praha – Hradec Králové a zpět do stanic Praha hl. n. a Praha-Vršovice, ale budou všechny začínat a končit na pražském Masarykově nádraží. Z Masarykova nádraží pojedou tyto spoje o 6 minut dříve, než je jejich standardní odjezd z hlavního nádraží.

Od 30. června do 31. srpna bude uzavřena trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov, všechny rychlíky od Plzně a všechny osobní vlaky od Berouna budou končit a začínat ve stanici Praha-Smíchov (kromě vlaku EuroNight Galileo Galilei Františkovy Lázně – Budapest a zpět, který pojedje v Praze odklonem).

Po dobu výluky mohou cestující Českých drah, kteří mají "papírový jízdní doklad" pokračovat v cestě metrem po trase B v úseku Smíchovské nádraží - Vysočanská a po trase C v úseku Florenc - Hlavní nádraží. V případě, že má cestující například jízdenku In-gold, nebo In-kartu s aplikací In-senior, a nemá tedy žádný papírový doklad, vydá mu vlaková četa nebo pokladní na nádraží náhradní "papírový doklad", který mu poslouží jako jízdenka na metro.

26. 06. 2008 V sobotu vyjede nový cyklovlak z Českých Budějovic do Březnice

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp_novy_cyklovlak_z_budejovic_do_breznice)

Jihočeskou metropoli s Pískem a Březnicí spojí už tuto sobotu nový cyklovlak Českých drah. Spoj bude jezdit každou prázdninovou sobotu až do 30. srpna. Ve vlaku bude řazen vůz s dostatečnou kapacitou pro přepravu jízdních kol.

„Cyklovlak doplňuje dopolední nabídku pravidelných přímých vlaků mezi Českými Budějovicemi a Březnicí a je ideální pro víkendové výlety z Českých Budějovic do atraktivní oblasti Písecka nebo okolí Orlické přehrady. Do vlaku se najednou vejde až 25 kol,“ říká Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Českých Budějovicích. Od vlaku je možné naplánovat celou řadu výletů. Cestující, kteří s kolem vystoupí ve Zlivi, si mohou prohlédnout krajinu Zbudovských Blat s typickými selskými staveními. Když dojedou až do Mirovic nebo Březnice, nabízí se jim výlet na zámek Orlík a hrad Zvíkov.

„Z Dívčic navíc pojedje nový osobní vlak do Netolic, který slouží jako přípoj k cyklovlaku z Českých Budějovic do Březnice, a zpřístupní tak nové cyklostezky v okolí Netolic,“ doplňuje Jiří Kafka. „V obou osobních vlacích platí běžný tarif Českých drah a cestující v nich mohou použít také jízdenky REGIONet pro Jihočeský kraj za 130 nebo 260 korun.“

Kolo jako spoluzavazadlo (symbol „kola“ a jeho modifikace). Přeprava jízdních kol jako spoluzavazadel je velmi jednoduchá. Cestující mají svá kola trvale pod dozorem, zajišťují si jejich nakládku do vlaku i vykládku. Kola se přepravují ve stejném vagónu jako cestující. V cílové stanici mají cestující kolo hned k dispozici a mohou se okamžitě vydat na další cestu. Přeprava kola v tomto případě stojí 25 Kč za každý spoj. Při několika přestupech nebo celodenním cestování se vyplatí jednodenní doklad za 50 Kč.

Kolo v úschově během přepravy (symbol „kuffíku“ a jeho modifikace)

V některých spojih může cyklista využít službu úschova během přepravy. Kolo se přepravuje ve speciálním voze nebo oddíle pod dohledem zaměstnance Českých drah. Cykloturista při nástupu přivede kolo k danému vagónu, předá ho našemu zaměstnanci a cestuje v běžném osobním voze. Při výstupu si zase kolo vyzvedne. Jednorázové úschovné za kolo stojí 30 Kč. V případě využití více spojů je tak výhodnější zakoupit si jednodenní doklad za 60 Kč.

26. 06. 2008 Rychlík doputoval do Prahy se zpožděním 19 hodin (R 1202 Jadran)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/143521-rychlik-doputoval-do-prahy-se-zpozdenim-19-hodin.html>)

Středeční spoj rychlíku z chorvatského Splitu do Prahy přijel do cíle se zpožděním 19 hodin. Původně měl přijet ve středu po osmé hodině večer. Dorazil ale až ve čtvrtek po třetí hodině odpoledne. Žádný cestující v něm už neseseděl.

Rychlík přešel českou hranici v Lanžhotu ve středu v 16:35. V tu chvíli měl asi hodinové zpoždění. Jeho cesta českou krajinou se ale změnila v pouť mezi jednotlivými malými stanicemi. Souprava se například musela vracet do Havlíčkova Brodu a odtamtud jet jinou trasou. Hlavním důvodem byly uzavírky tratí kvůli středečním bouřkám.

Zpoždění nejprve narostlo kvůli rekonstrukcím nádraží v Břeclavi a Brně – Horních Heršpicích. Do problémů se vlak dostal i v úseku ze Světlé nad Sázavou do Leštiny.

„Najednou všechno zhaslo. Spadlo napájení troleje, zhasla návěstidla autobloku a stáli jsme. Pak jsem se dozvěděl, že někde za námi spadlo trolejové vedení,“ řekl Právu strojvedoucí vlaku. Po dlouhých hodinách čekání dokázala trať projet dieselová lokomotiva a zapřáhla soupravu, aby s ní dojela do stanice Vlkaneč.

Zamkl vlak a cestující jeli autobusem

„Měl jsem v té době za sebou čtrnáct hodin ve službě, takže bylo nemyslitelné, abych jel dál. Pro mě tam služba skončila, zamkl jsem lokomotivu a odevzdal klíče výpravčímu. Když jsem se ptal na cestující, bylo mi řečeno, že pro ně jedou autobusy z Kolína,“ dodal strojvedoucí.

Zatímco pro strojvedoucího adrenalinová směna skončila, ve Vlkaneči zůstal vlak, který bylo zapotřebí dostat do Prahy. Vzhledem ke stavu tratí padlo rozhodnutí odvléct jej zpět do Havlíčkova Brodu a pokračovat do Prahy náhradní trasou přes Chrudim do Pardubic. Trasa z Brna přes Havlíčkův Brod do Prahy byla zavřená až do čtvrteční noci.

Podruhé tak Jadran dojížděl z Havlíčkova Brodu s dieselovou lokomotivou a zpožděním více než patnáct hodin. Než přijel do Pardubic, zpoždění ještě narostlo a na trati se dále zvyšovalo. V Praze-Běchovicích si Jadran vezl 1 158 minut (více než devatenáct hodin) zpoždění.

Trasu z Lanžhotu do Prahy rychlík běžně urazí za 4 hodiny a 20 minut.

Tratě na Vysočině jsou nejhůře postižené

Ve středu večer bylo kvůli bouři zavřeno několik tratí v celém Česku. Dráhy je postupně zprovozňovaly. Ve čtvrtek večer byly mimo provoz ještě dvě a mezi nimi i spojení Brno - Havlíčkův Brod - Praha.

"Výhled zprovoznění se posouvá přibližně na 22:00, trať je velmi poškozená. První vlak, který by tu mohl projet je noční rychlík Pannonia do Bukurešti," uvedl mluvčí ČD Ondřej Kubala.

Druhá uzavírka je stále mezi Zručí nad Sázavou a stanicí Zbraslavice. Vlaky zde nahrazují autobusy. Trať by měla být mimo provoz do pátečního rána.

27. 06. 2008 Staré Bubny naposledy, než tu investoři utratí 72 miliard korun

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/finance/foto.phtml?gid=7177>)

Vlakové nádraží Praha-Bubny s několika technickými památkami, železničními depy i opravami. Svědek průmyslové revoluce v Čechách i transportů pražských Židů do Terezína po sto padesáti letech zmizí pod tunami skla a betonu.





29. 06. 2008 České dráhy ruší na léto poplatek 100 Kč při nákupu jízdenek přes telefon

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

Od 1. července až do konce srpna nebudou České dráhy účtovat servisní poplatek 100 Kč při nákupu jízdenek přes telefon. Navíc bude po telefonu možné platit nově také kartami American Express. TeleTiket tak bude v době prázdnin a cestování stejně cenově zajímavý, jako nákupy přes internet. V obou případech mají totiž cestující zdarma rezervaci místa (vyjma spojů SuperCity).

Přes telefon je teď možné koupit všechny druhy jízdenek, které jsou standardně v nabídce internetového obchodu Českých drah (www.eshop.cd.cz). Jde o jízdní doklady na více než 500 spojů. Nabídka zahrnuje rychlíky, vlaky SuperCity, EuroCity, InterCity i Expresy nebo například rezervace pro vlaky SuperCity. Nově k nim od července přibudou levné nabídky eShopu do zahraničí (např. Praha – Berlín 29 Eur, Brno – Berlín 39 Eur...).

„Zákazníkovi stačí zavolat na linku 840 112 113, operátor vyhledá pro cestujícího nejvýhodnější spoj a okamžitě je možné jízdenku koupit a zaplatit platební kartou,“ vysvětluje Aleš Ondrůj, ředitel Odboru Marketingu ČD. „Operátor Vám pak nabídne, jestli si přejete TeleTiket zaslat e-mailem, nebo si ho vyzvednete na pokladně v některé ze 40 určených stanic.“ Pokud si necháte zaslat jízdenku e-mailem, nemusíte už na nádraží k pokladně. S e-mailem rovnou nastupujete do vlaku, ve kterém máte zdarma rezervované místo (to se netýká povinných rezervací SuperCity).

Telefonický prodej jízdenek prostřednictvím linky 840 112 113 spustily České dráhy jako první dopravce v rámci nových členů EU loni v srpnu. Standardně byl nákup po telefonu vždy zpoplatněn servisním poplatkem 100 Kč za nákup, od 1. července ho už zákazníci po dobu letních prázdnin platit nemusí.

Platba TeleTiketu probíhá prostřednictvím standardních platebních karet MasterCard, Visa (včetně Visa Elektron, pokud to banka klientovi umožní) i Diners Club a nově k nim přibývá právě American Express. „Službu TeleTiket využily v prvním pololetí necelé 2000 zákazníků, často jsou to lidé, kteří přes den během jednání nemají přístup k internetu a potřebují jízdní doklad s rezervací pro cestu zpět,“ doplňuje Aleš Ondrůj.

30. 06. 2008 Stříbrné výročí Autovlaku Amtrak

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_26amtr.htm)

Moderní, pohodlný a stále velmi oblíbený Autovlak Národní společnosti amerických železnic (Amtrak) spojuje metropolitní oblast amerického hlavního města Washingtonu, DC, a širokého okolí se subtropickým státem Florida, na východním pobřeží Spojených států.

Jelikož Washington hlavní nádraží (viz Železničář číslo 18) nedisponuje potřebným „zázemím“ pro Autovlak (dostatečně dlouhé dopravní koleje či rampy k nakládání a vykládání převážených silničních vozidel), nádraží Autovlaku se nachází v lokalitě Lorton, stát Virginia, na jižním předměstí, vzdáleném přibližně 40 km od Washingtonu. Druhé nádraží Autovlaku je situováno ve městě Sanford, stát Florida, zhruba 35 km severně od proslulého výletního města Orlando.

Okresní město okresu Pomeranč (Orange County), Orlando, bylo založeno roku 1837 a je údajně pojmenováno po Orlando Reevesovi, vojáku, který dle legendy v místě padl ve válce s indiánským kmenem Seminolů. Město leží ve střední Floridě, zhruba 70 km od Atlantického oceánu a 125 km od Mexického zálivu. Orlando má v současnosti více než 220 000 obyvatel a je třetí největší městskou aglomerací státu Florida. (První je Miami, druhá Tampa.)

Největšími místními atrakcemi jsou Svět Disneye (Walt Disney World), filmové studio Universal (Universal Studios Orlando) a zábavní park Mořský svět (Sea World). Orlando ročně navštíví více než 50 milionů turistů.



Projíždíme!

Autovlak nestaví v žádných nácestných stanicích. Jednu zastávku z provozních důvodů má ve Florence, stát Jižní Karolína. Zde se mění vlaková a lokomotivní četa, doplňuje nafta do lokomotiv, voda do soupravy, popřípadě též led do restauračních a barových vozů.

Zvláštností Autovlaku je, že strojní četou tvoří dva strojevedoucí, kteří se v přiděleném traťovém úseku střídají. Celková délka tratě, kterou vlastní železniční společnost CSX Transportation, je 1375 km a prochází pěti státy Unie; Virginia, Severní Karolína, Jižní Karolína, Georgia a Florida. Amtrak provozuje Autovlak na základě smlouvy s CSX o peážní dopravě.

Provoz Autovlaku zajišťují dvě až padesátivozové soupravy (největší dovolená délka vlaku), které jsou vedeny dvěma dieselelektrickými lokomotivami typu P42. Oba vlaky vyjíždějí denně, jeden ze „severního“ nádraží, Lorton, a druhý z „jižního“ nádraží, Sanford, v 16.00 hod., s pravidelným příjezdem v 9.29 hod. následujícího dne na opačném konci tratě.

Typická souprava má dvě části: šestnáct patrových, plně klimatizovaných osobních vozů typu Superliner I a II vpředu a zpravidla pětadvacet dvou- a třípatrových krytých, v podstatě nákladních vozů vzadu. Přední část soupravy, kterou tvoří dva lůžkové vozy (naše řada WLA), čtyři lůžkové vozy (WLAB), restaurační vůz (WR) a barový-vyhlídkový vůz, je určena cestujícím první třídy; střední část soupravy, čtyři vozy (Bp), restaurační/barový vůz (WRR), je pro cestující druhé třídy, následována služebním vozem pro potřebu palubní posádky. Zbývající část soupravy slouží pro přepravu osobních či terénních automobilů, lehkých dodávek, motocyklů, jakož i menších karavanů.

Větší a menší luxus

Lůžkové vozy mají dvě ubytovací kategorie; de luxe (bedrooms) a standard (roomettes). Kategorie de luxe může ubytovat jednoho (single) či dva (double) cestující, podobně jako kategorie standard, která má v přízemí kromě „roomettes“ též jedno čtyřlůžkové kupé typu family room, pro dva dospělé a dvě děti.

Kategorie de luxe má vedle samostatného hygienického zařízení a umyvadla též sprchový kout, zatímco kategorie standard má společné hygienické zařízení stejně jako sprchu vně kupé. Vozy druhé třídy, k sezení, mají široká, panoramatická okna a pohodlná, látkou potažená rozkládací sedadla s dostatečným okolním prostorem. Sedadla v rozložené poloze jsou výhodná zejména během noční jízdy (v Evropě známá jako „sleeperette“).

Podobně jako v letadle u každého sedadla druhé třídy je sklápěcí stůl, nastavitelná opěrka na nohy, jakož i individuální osvětlení umožňující čtení v době, kdy je hlavní osvětlení vypnuto. Ke zvýšenému pohodlí lze na požádání obdržet od průvodce vozu polštářek nebo deku. Všechny vozy osobní přepravy mají v přízemí vyhrazená místa nebo kupé pro cestující se sníženou nebo omezenou pohyblivostí či orientací.

V Autovlaku, stejně jako u většiny ostatních spojů Amtrak, je povinná rezervace míst. Ačkoli počet vozů osobní přepravy je v soupravě ustálen na šestnácti, počet vozů pro přepravu automobilů se operativně upravuje dle potřeby. Celková délka soupravy Autovlaku se tak pohybuje mezi 35 až 49 vozy. Některé zdroje uvádí, že Autovlak je nejdelší osobní vlak na světě, avšak ve skutečnosti se nejedná o výhradně osobní, nýbrž „smíšenou“ soupravu. Vlaková brzda je v poloze „nákladní“. Nejvyšší dovolená rychlost stanovená jízdním řádem je 115 km/hod.

Lorton–Sanford

Severní stanice, Lorton, Virginia, se nachází poblíž exponované šestiproudové federální dálnice I-95.

Tato stanice prošla počátkem tohoto století kompletní renovací. Architekti rekonstrukce byli stavitelé Hanny Hassan a Patrick Sheridan. Nové nástupiště nyní dosahuje délky 450 m, tedy přibližně stejně jako délka, respektive výška, stodesetiposchodového mrakodrapu společnosti Sears v Chicagu.

Jižní stanice Autovlaku, Sanford, Florida, se rovněž nachází nedaleko federální dálnice, čtyřproudové I-4.

Nádraží Sanford je staršího data, takže dopravní koleje, stejně jako nástupiště, již neodpovídají nynější frekvenci. Pro výstup a nástup cestujících je třeba rozdělit osobní část soupravy na dvě části a odstavit na dvě koleje. To samozřejmě zdržuje nejen odbavení cestujících, ale i vlakovou tvorbu, stejně jako následné ošetření a údržbu lokomotivního a vozového parku. V současné době Amtrak ve spolupráci s Ministerstvem dopravy státu Florida vyhodnocuje plány rekonstrukce nádraží Sanford v souladu s dnešními, jakož i předpokládanými budoucími potřebami.

Minulost

Původní provoz Autovlaku byl na této trati započat soukromou železniční společností s názvem Společnost-Autovlak dne 6. prosince 1971. K provozování Autovlaku si společnost nejprve zakoupila třináct starších lokomotiv řady U36B. Poté následovala koupě vozového parku, který stejně jako lokomotivy pocházel ze staršího vydání. Vozy pro osobní přepravu byly odkoupeny od renomovaných ‚západních‘ železničních společností (Union Pacific, Santa Fe a Western Pacific), zatímco nákladní dvoupátrové vozy pro přepravu automobilů byly převzaty od Kanadské národní železniční společnosti (Canadian National Railways). Další vozy pro přepravu automobilů, třípatrové, byly později zakoupeny nové, od výrobce.

Lokomotivní a vozový park měl červeno-fialovo-bílý nátěr. Navzdory oblíbenosti a hojného využívání tohoto spoje cestujícími udělala Společnost Autovlak po létech bankrot a v dubnu 1981 zastavila provoz. Po dvouleté přestávce byl provoz Autovlaku obnoven v rámci Národní společnosti amerických železnic (Amtrak). Síťový jízdní řád Amtraku ze dne 30. října 1983 uvádí frekvenci vlaků čísel 52 a 53 třikrát týdně. Avšak již následující rok, na podzim 1984, byla frekvence rozšířena na denní, která trvá v nezměněné podobě dodnes.

Současnost

Autovlak je vítaná alternativa pro cestující, kteří chtějí používat svůj automobil v cíli cesty, avšak neradi řídí na dlouhé vzdálenosti. K přepravě Autovlakem jsou přijímáni pouze cestující s vozidly. Cestující bez automobilů, či naopak automobily bez doprovodu cestujících se nepřepravují.

Služby na palubě Autovlaku jsou nadstandardní. V obou vozových třídách je v ceně jízdenky zahrnuta večeře a snídaně v restauračním voze, jakož i lehké občerstvení či promítání celovečerního filmu v barovém voze. Vedle obvyklého výběru z jídelního lístku je možno si poručit vegetariánská nebo košer jídla. V restauračním voze první třídy si navíc lze objednat i kulinářské speciality, jako třeba biftek New York či steak s krevetami.

Veškeré pokrmy jsou připravovány čerstvé v kuchyni restauračního vozu za dohledu šéfkuchaře. Cestujícím, kteří se nechtějí stravovat v restauračním voze, může být požadované jídlo dodáno až do jejich kupé v první třídě či k sedadlu ve druhé třídě.

Kromě vlakové a strojní čety má Autovlak ještě 22člennou palubní posádku, která se stará o veškeré pohodlí cestujících. Všichni členové palubní posádky mají potřebné znalosti a zkoušky pro jakoukoli funkci na palubě Autovlaku. Jinými slovy, průvodce lůžkového vozu může třeba zastávat funkci číšníka, nebo naopak barman zase může být ve službě zařazen jako průvodce vozu druhé třídy (coach class).

V letošním roce Amtrak plánuje další zvýšení efektivity provozu Autovlaku. Dozorčí provozu pro traťový úsek Lorton–Sanford, Fred Nardelli, se nadále zaměří na zvýšení současného indexu spokojenosti cestujících, který v případě profesionality vlakových čet dosahuje 86 %, čistoty souprav a včasnosti vlaku 90 %.

Plánovací a odbytové oddělení Generálního ředitelství byla pověřena navýšením ročního objemu cestujících o 5 procent, za současného snížení ročních provozních nákladů o 3 procenta. Roční objem cestujících nyní dosahuje 200 000, obrát 50 milionů \$, při provozních nákladech více než 62 milionů \$. Závěrem zbývá jen podotknout, že Autovlak je jediným spojem Amtraku, kde kouření cigaret je povoleno, avšak pouze v přízemí barových vozů. Jinak je kouření zakázáno ve všech vlcích a stanicích Amtrak.

Při současném trendu kurzu posilující koruny, podobně jako připravovaného bezvízového styku pro české občany, lze předpokládat zvýšený zájem o cestování do USA. Dle vyjádření Stuarta Hatchera, generálního konzula amerického velvyslanectví v Praze, loňský rok navštívilo Spojené státy více než 45 tisíc Čechů, přičemž letos je očekáván další nárůst českých návštěvníků. Někteří z nich se mohou popřípadě rozhodnout i pro cestu Autovlakem. Ceny jízdného, podmínky pro přepravu vozidel cestujících, jakož i rezervace míst lze obdržet na (v Americe bezplatném) telefonním čísle 001-877-754-7495 či na internetu: www.Amtrak.com.

30. 06. 2008 Představujeme nejdelší drážní tunely světa

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_26tune.htm)

Kdysi bývaly drážní tunely téměř mystickými místy. Hora dokázala zasypat rubající dělníky, lidé přicházeli o život při různých zločinech či mizívali beze stopy – i líbání tu ale bývalo zvlášť sladké. Tunely z poslední doby jsou v dnešním životním chvatu mnohem méně romantické nebo naopak děsivé; ve skutečnosti se stále častěji stává, že se cestující kochat pohledem z vlaku nemohou, protože většina trati vede v zářezech nebo pod zemí.

Dlouhé tunely

První tunel delší než 10 km – Fréjus na francouzsko-italské hranici – byl otevřen roku 1871. O 35 let později Simplonský tunel posunul hranici těsně pod 20 km a držel ji po 76 let, než Japonci vyhloubili tunel jen o 2 km delší.

Po 12 letech se dostaly do čela dva tunely 50kilometrové. A za dalších 25 let již bude superdlouhých 50kilometrových tunelů pět. Kdysi nepřekonatelný Simplon spadne až na 20. místo. Co to umožnilo? Tři hlavní faktory:

- elektrická trakce: nyní standardní na hlavních evropských a asijských tratích, vyřešila problém ventilace a odvodu škodlivých emisí
- není místo: města chtějí stavební pozemky, ale ne pro dopravní stavby, obyvatelé nechtějí dopravní hluk a v horách už místo pro nové tratě není
- mechanizace: i když je ražení tunelů stále nebezpečná práce, provádí se vysoce účinnými razicími soupravami. Také geologický průzkum šel velice kupředu.

Uvedený první bod a dále dominantní místo mezi výrobci razicí techniky spolu s velkými státními investicemi do veřejné dopravy vysvětlují, že následující seznam tunelů je výlučně evropskou a dálněvýchodní záležitostí.

Řetězce tunelů

Japonská trať Joetsu Šinkanzen, otevřená v roce 1982, protíná centrální pohoří k západnímu pobřeží: 102 kilometrů tunelů na 130 km dlouhém úseku. (V angličtině pro to používají novotvar „subwayisation“ – že by metroizace?) Evropským šampionem je Itálie – například přes 90 % nové trati vysokých rychlostí mezi městy Boloňa – Florencie (78 km) povede v sedmi tunelech, z nichž poslední byl prorazen docela nedávno.

Tři hlavní trati přes Alpy budou rovněž patřit k tunelovým řetězcům: ony obří 50kilometrové základní tunely budou tvořit méně než polovinu tratí vedených v tunelech. Například francouzsko-italská trať Lyon–Torino bude mít celkem sedm dlouhých tunelů, dávajících délku k 80 km.

Složitá řešení

Tunely si představujeme jako obří roury pod skalami. Ale v dnešní době se vytvářejí systémy tubusů a šachet. Z bezpečnostních hledisek je novou normou doprava oddělená ve dvojicích tunelů; odpadá nebezpečí čelní kolize a jeden tubus vždy může sloužit druhému jako únikový. Superdlouhé tunely mají také nouzové stanice; větrací a evakuační trasy utvářejí pod zemí svět sám pro sebe. (Například z nouzové stanice Sedrun v komplexu Gotthardského základního tunelu, která má 800 m nad sebou lyžařské středisko, se může stát osobní stanice Porta Alpina).

Co však činí některé nové tunely opravdu složitými, je jejich propojení. Např. innsbrucký přiváděcí tunel v Rakousku byl stavěn tak, že má napojení na brennerskou horskou trať. Bude ale rovněž použitelný pod zemí pro Brennerský základní tunel a dále pak k budoucímu Západnímu portálu...

Přehled tunelů o délce více než 20 kilometrů

(mimo podzemní dráhy, vodní, odpadové a produktovodní tunely)

1. **Gotthard základní** 57 051 m (75 km s pozdějším prodloužením), Švýcarsko – 54,1 % všech šachet a tunelů se vrtá, otevření kolem roku 2015
2. **Brennerský základní** 55 600 m (64,3 km s výjezdem innsbruckým přiváděcím tunelem) Rakousko/Itálie; probíhá podrobný geologický průzkum – do provozu r. 2022(?)
3. **Seikan** 53 850 m, Japonsko; podmořský tunel pro Honshu–Hokkaido (z Tokia na sever) – nejdelší na světě od otevření v r. 1988
4. **Mount d'Ambin základní** 53 100 m, Francie/Itálie; hlavní část tratě Lyon–Torino, výstavba přístupových šachet, protesty Nimby na italském konci, otevření po roce 2015
5. **Channel Tunnel (Chunnel)** 50 450 m, Slavný francouzsko-britský podmořský tunel (vznikl hodně díky paní Thatcherové), jinak finanční troska
6. **Lötschberský základní** 34 577 m, Švýcarsko; Simplonská trať, otevření (jako 3. nejdelšího na světě) s napůl dokončeným druhým tubusem v r. 2007
7. **Koralm** 32 800 m, Rakousko; na jihozápad od Grazu, střední část tratě na Klagenfurt, otevření asi v r. 2016
8. **Semmering základní** 29 000 m, Rakousko; jihozápadně od Vídně, dlouhodobé třenice neumožňují začít stavbu, přičemž otevření má být ve stejnou dobu jako u Koralmu
9. **Guadarrama** 28 419 m, Španělsko; severně od Madridu, na nové trati vysoké rychlosti Madrid – Segovia – Valladolid, otevření v r. 2007, v té době 4. nejdelší na světě
10. **(Taihang Shan?)** 27 800 m, Čína, jihovýchodně od Pekingu, na nové vysokorychlostní trati Shijiazhuang – Taiyuan (200 km/h) pro olympiádu 2008
11. **Hakkoda** 26 455 m, Japonsko; pro Tohoku Šinkanzen, proražen v únoru 2005, otevření na úseku Hachinohe–Aomori v r. 2010
12. **Iwate–Ichinohe** 25 810 m, Japonsko; pro Tohoku Šinkanzen, na úseku Morioka – Hachinohe otevřen v r. 2002 (to jej v té době učinilo 3. nejdelším na světě)
13. **(Wonju–Jecheon)** 25 100 m, Jižní Korea; východně od Soulu mezi uvedenými městy, plán schválen v r. 2005
14. **Pajares** 24 667 m, Španělsko; vysokorychlostní trať na Oviedo/Gijón, první 3 vrty začaly v r. 2005, zbývající dva v r. 2006, otevření kolem r. 2010
15. **Wienerwald + Lainzer** 23 940 m, Rakousko; dvoutraťový tunel spojující novou vysokorychlostní trať od západu se dvěma terminály ve Vídni. Hlavní vrty ve Wienerwaldu začaly v r. 2005, v Lainzeru dříve. Otevření v r. 2012 (Lainzerská část možná později).
16. **Ilyama** 22 225 m, Japonsko; prodloužení pro Hokuriku Šinkanzen (stavěno pro zimní olympiádu v Naganu). Pokročilá ražba, otevření však ne dříve než v r. 2013
17. **Daishimizu** 22 221 m, Japonsko; třetí tunel pod náročným horským pasem severozápadně od Tokia, pro Joetsu Šinkanzen, otevřen v r. 1982 (v té době ve světě nejdelší).

30. 06. 2008 Od 1. července budou cesty vlakem do známých evropských měst výrazně levnější

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

Z Prahy do Budapešti nebo Vídně za 19 EUR (cca 490 Kč), taková bude cena jízdenek zakoupených na internetu nebo přes telefon a výrazné slevy jsou i na dalších trasách. České dráhy tak zítra odstartují společný projekt se zahraničními partnery z rakouských, německých a maďarských drah. Společně zahájí on-line prodej levných jízdenek do Vídně, Štýrského Hradce, Lince i Budapešti.

Jde o jízdenky druhé třídy, které se prodávají v internetovém obchodě Českých drah (<http://www.eshop.cd.cz/>) nebo přes telefon na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113. Dosavadní nabídka výhodných on-line jízdenek do Německa se tak nově rozšiřuje o další cíle. Nabídky platí na všechny přímé vlaky EuroCity a v ceně má zákazník automaticky zdarma rezervaci místa. V internetovém prodeji jsou navíc i výhodné jízdenky do nočních rychlíků na Slovensko.

Rakousko

- Praha – Vídeň - 490 Kč

- Praha – Linec - 490 Kč
- Praha – Štýrský Hradec (Graz) - 490 Kč
- Brno – Vídeň - 240 Kč

Maďarsko

- Praha / Brno – Budapešť - 490 Kč

Německo

- Praha – Berlín - 740 Kč
- Brno – Berlín - 990 Kč
- Brno – Drážďany - 740 Kč

Na tyto jízdenky je možné do vlaku přistoupit i během cesty, například do Budapešti tak není nezbytně nutné jet za 490 Kč jen z Prahy, ale mohou tuto nabídku využít i cestující z Kolína, Pardubic, České Třebové nebo třeba z Brna.

Uvedené nabídky platí pro jeden směr cesty, nákup jízdenky je možný výhradně přes internet nebo telefonicky, a to nejdříve 2 měsíce a nejpozději 3 dny před uskutečněním cesty. Jízdenky je možné zakoupit buď jako jednosměrné nebo zpáteční – vždy s místem odjezdu v České republice. Počet míst v jednotlivých spojích je omezen, celkem takto ČD do všech nabízených destinací každý den nabídnou přes 1000 jízdenek.

Konečné ceny v českých korunách se mohou nepatrně lišit, protože jsou fixně stanoveny v eurech a reagují na vývoj kursu mezi korunou a eurem.

Jak jízdenky nakoupit

„Nákup je velmi jednoduchý a probíhá podobně jako internetový nákup letenek či dalšího zboží. K realizaci transakce buď postačí pouze platební karta umožňující dle podmínek vydavatelské banky nákup na internetu (MasterCard, Visa, Visa Elektron), nebo při nákupu přes telefon jakákoli platební karta – včetně American Express - akceptovaná na běžných platebních terminálech ve stanicích ČD. Nákup přes telefon je přitom po dobu prázdninových měsíců zcela osvobozen od servisního poplatku 100 Kč – celková cena nákupu přes internet a telefon se tak neliší,“ říká Aleš Ondrůj, ředitel marketingu ČD.

Cestující si jízdenku doma nebo v práci rovnou vytiskne, v případě telefonické transakce mu operátor nabídne, jestli si přejete TeleTiket zaslat e-mailem, nebo si ho vyzvednete na pokladně v některé ze 40 určených stanic. Zákazník tak vůbec nemusí před odjezdem na nádraží k pokladně.

Nabídky on-line jízdenek podpoří komunikační kampaň

Nabídku cenově výhodných on-line jízdenek podpoří České dráhy letní komunikační kampaní. Cílem je upozornit zákazníky na vlak jako cenově výhodný a atraktivní způsob cestování k sousedům do zahraničí a oslovit zejména potenciální zákazníky, kteří jsou zvyklí si například podobným způsobem pořizovat letenky u leteckých dopravců.

30. 06. 2008 Novela zákona přesouvá některé drážní činnosti z ČD na SŽDC (od 1. července 2008)

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

Novelizovaný zákon č. 77/2002 Sb. přesouvá k 1. červenci 2008 některé činnosti z Českých drah, a.s., na Správu železniční dopravní cesty, s.o. Jde například o údržbu tratí či vydávání jízdního řádu. Tímto krokem jsou posíleny rovné konkurenční podmínky pro všechny dopravce.

„Přesun některých drážních činností z akciové společnosti České dráhy na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty je nejvýznamnější změnou od transformace bývalé státní organizace České dráhy,“ uvedl náměstek generálního ředitele ČD pro provoz Jiří Kolář. Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek k tomu říká: „Naše společnost se nyní stává provozovatelem dráhy v České republice. Budeme tak zajišťovat nejen výstavbu a modernizaci tratí, ale také jejich údržbu. K dosavadnímu přidělování tras pro jednotlivé dopravce budeme také sestavovat a vydávat jízdní řád. Tím dochází k posílení rovných konkurenčních podmínek pro působení všech dopravců na naší železnici.“

České dráhy, a.s., (ČD) budou nadále vystupovat především jako dopravce a jejich zaměstnanci budou pro nového provozovatele dráhy (SŽDC) řídit i vlastní železniční provoz. V praxi to znamená, že v působnosti ČD budou služby související se samotnou jízdou osobních vlaků – jednání s objednavateli o trasách vlaků, vlakové soupravy, přímé řízení provozu vlaků, ale také provoz a údržba staničních budov většiny železničních stanic. Z nejnámějších profesí, se kterými se zákazníci setkávají, zůstávají u Českých drah pokladní, průvodčí, strojvedoucí a výpravčí.

Správa železniční dopravní cesty, s.o., (SŽDC) bude vedle výstavby a modernizace železniční sítě (modernizace koridorů, rekonstrukce ostatních tratí, elektrizace tratí, výstavba nových zastávek, nástupišť, rekonstrukce železničních přejezdů, protihluková opatření atd.) nově zajišťovat řadu dalších aktivit. Jde zejména o provádění správy, údržby a oprav železničních tratí a dále pak SŽDC převezme od ČD také tvorbu a vydávání jízdních řádů.
