

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červenec 2008

OBSAH

01. 07. 2008	STÁVKA ZPŮSOBILA ČESKÝM DRAHÁM ŠKODY ZA OSM MILIONŮ KORUN.....	3
01. 07. 2008	KOLEŠOVKA 2008 (19. ČERVENCE 2008).....	3
01. 07. 2008	ZVOLTE NEJHEZČÍ A NEJSYMPATIČTĚJŠÍ TVÁŘ ČESKÝCH DRAH PRO ROK 2008.....	3
02. 07. 2008	Z NĚKTERÝCH RYCHLÍKŮ ZMIZELY JÍDELNÍ VOZY (URBLÍK).....	4
02. 07. 2008	POVOLENÍ K ODSTRANĚNÍ STAVBY: ČEJČ - ŽDÁNICE, ÚSEK UHŘICE U KYJOVA - ŽDÁNICE, 1. ETAPA.....	4
03. 07. 2008	PENDOLINO BUDE OD PONDĚLÍ JEZDIT NA ČTYŘECH SPOJÍCH BEZ PŘÍPLATKU (EX PRAHA - BRNO)	5
03. 07. 2008	NA TRASE MEZI BRNEM A ČESKOU TŘEBOVOU MUSÍ CESTUJÍCÍ I NADÁLE PŘESTUPOVAT.....	5
03. 07. 2008	NEJRYCHLEJŠÍ VLAK V EVROPĚ KONKURUJE LETADLŮM (AGV)	6
04. 07. 2008	AIR FRANCE - KLM PLÁNUJE PŘESUN NA ŽELEZNICI.....	7
04. 07. 2008	STAROSTOVÉ NEPROSADILI ZACHOVÁNÍ TRATI Z DĚČINA DO OLDŘICHOVA A DUCHOVA.....	7
04. 07. 2008	DRÁHY CHTĚJÍ OD PROSINCE ZRYCHLIT SPOJENÍ PRAHA – Kladno	7
04. 07. 2008	SASKO ROZHODLO: PROJEKT MAGNETICKÉHO VLAKU NEPOHŘBÍME (TRANSRAPID).....	8
07. 07. 2008	PŘIJEL RYCHLÍK MÍSTO PENDOLINA? ČD MUSÍ VRÁTIT PENÍZE.....	8
07. 07. 2008	O VÍCE NEŽ 200 % VZROSTL PRODEJ JÍZDENEK NA INTERNETU, V 1. POLOLETÍ JICH KOUPILI LIDÉ PŘES 170 TISÍC	10
07. 07. 2008	Z TRUTNOVA LZE PO ŠEDESÁTI LETECH OPĚT JEZDIT DO POLSKA VLAKEM..	10
08. 07. 2008	ŽELEZNIČNÍ KORIDOR Z PLZNĚ DO ŘEZNA POVEDE PŘES DOMAŽLICE ČI ROZVADOV	10
08. 07. 2008	VLAKY DO BENEŠOVA UŽ NEBUDOU KONČIT KVŮLI VÝLUKÁM VE STRANČICÍCH, POJEDOU AŽ DO ČERČAN.....	11
09. 07. 2008	RYCHLÍKY PRAHA - BRNO SE V PÁTEK VRÁTÍ NA OBVYKLOU TRASU (PRAHA - KOLÍN).....	12
09. 07. 2008	ZA PRVNÍ PŮLROK VYJELY NA TRATĚ VLAKY ZA VÍCE NEŽ MILIARDU KORUN	12
09. 07. 2008	CZ LOKO ZMODERNIZUJE 30 LOKOMOTIV PRO ČD CARGO (753).....	12
10. 07. 2008	MEZI HEŘMANICEMI A FRÝDLANTEM POVEDE ÚZKOKOLEJKA I CYKLOSTEZKA.....	13
11. 07. 2008	JEDEN KILOMETR RYCHLOTRATI MŮŽE ČESKO STÁT 300 AŽ 600 MILIONŮ KORUN.....	13
11. 07. 2008	NĚMECKÉ DRÁHY MUSELY DOČASNĚ VYŘADIT Z PROVOZU ŠEDESÁT EXPRESNÍCH VLAKŮ (ICE 3)	14
12. 07. 2008	VLAKY MEZI OSTRAVOU A PŘEROVEM ZASTAVILY SPADANÉ STROMY	15
13. 07. 2008	OPRAVA TRATI DO OSTRAVY SE PROTÁHLA, PLNĚ PRŮJEZDNÁ BYLA AŽ RÁNO	15
13. 07. 2008	SPADLÝ STROM PŘERUŠIL PROVOZ NA HLAVNÍ TRATI NA SLOVENSKO (MOSTY U JABLUNKOVA).....	16
14. 07. 2008	V MAĎARSKU UKONČILI STÁVKU NA ŽELEZNICI.....	16

14. 07. 2008	VÝPRAVČÍ NENÍ ZODPOVĚDNÝ ZA NEHODU VLAKU, ROZHODL SOUD (VRAŇANY)	17
15. 07. 2008	ČD CARGO BUDE ŠETŘIT, PROPUSTÍ PŘES 300 LIDÍ.....	17
15. 07. 2008	NÁKUP VLAKOVÝCH JÍZDENEK PŘES TELEFON MŮŽE BÝT PRO ZÁKAZNÍKY RIZIKOVÉ	17
16. 07. 2008	ČD DOSTALY ZA ZNEUŽITÍ DOMINANCE POKUTU 270 MILIONŮ	18
18. 07. 2008	O VÍKENDU SE DO RYCHLÍKŮ VRÁTÍ RESTAURAČNÍ VOZY (URBLÍK).....	18
18. 07. 2008	U ŘÍČAN SE RÁNO KVŮLI PORUŠE ZASTAVILY VLAKY	19
20. 07. 2008	O STAVBĚ TRATI BEZDRUŽICE - TEPLÁ MŮŽE ROZHODNOUT STUDIE	19
21. 07. 2008	PLZEŇSKÁ ŠKODA ZBROJÍ PŘED ÚTOKEM (POLL A 109E).....	20
21. 07. 2008	VLAK S JADERNÝM PALIVEM DORAZIL DO TEMELÍNA BEZ POTÍŽÍ	21
21. 07. 2008	SIEMENS V PRAZE MOŽNÁ SKONČÍ, ODBORÁŘI HROZÍ STÁVKOU.....	21
22. 07. 2008	OBYVATELÉ LOKTE SI STĚŽUJÍ NA HLUČNÝ VLAK.....	22
23. 07. 2008	SIEMENS SE STÁHNE Z PRAŽSKÉHO ZÁVODU	22
23. 07. 2008	NOVÉ UNESCO PAMÁTKY - RÉTSKÁ ŽELEZNICE PŘES PRŮSMYKY ALBULA A BERNINA	23
24. 07. 2008	DRÁHY MÍŘÍ DO SVĚTA MÉDIÍ, SPUSTÍ INTERNETOVOU TELEVIZI	23
24. 07. 2008	NOVÁ LOKOMOTIVA ŠKODA MŮŽE JET RYCHLOSTÍ 200 KILOMETRŮ V HODINĚ (109E).....	23
25. 07. 2008	VYJELA PRVNÍ POREVOLUČNÍ LOKOMOTIVA Z PLZNĚ. MŮŽE BÝT NEJRYCHLEJŠÍ NA SVĚTĚ (109E).....	24
25. 07. 2008	DO LOVOSIC PŘIJEL PRVNÍ VLAK Z TERSTU	26
25. 07. 2008	OSLAVY 125 LET MÍSTNÍ DRÁHY ROKYCANY - MIROŠOV – NEZVĚSTICE.....	26
26. 07. 2008	NA PLZEŇSKU VYKOLEJIL VLAK, POD NÍMŽ PŘEHODILI VÝHYBKU (PŇOVANY)	26
27. 07. 2008	SPADLÉ TROLEJE BLOKUJÍ DOPRAVU U PARDUBIC, CHYTLO OD NICH POLE.	27
30. 07. 2008	NOVINKA OD DEUTSCHE BAHN: JÍZDENKY JDOU DO E-DRAŽBY	27
31. 07. 2008	Z LOKOMOTIVY ZBYLY JEN OHOŘELÉ TROSKY (PŇOVANY).....	28
31. 07. 2008	ZA SMRT ŽENY DOSTAL VÝPRAVČÍ PODMÍNKU (BRANDÝS NAD ORLICÍ)	28
31. 07. 2008	DRÁHY TESTUJÍ PRVNÍ REKONSTRUOVANÝ VAGON Z NĚMECKA.....	29

01. 07. 2008 Stávka způsobila Českým drahám škody za osm milionů korun

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stavka-zpusobila-ceskym-draham-skody-za-osm-milionu-koron-pnr/eko-doprava.asp?c=A080701_121342_eko-doprava_pin)

Strojvůdci stávkující minulý úterý proti vládním reformám připravili České dráhy o osm milionů korun. Suma zahrnuje náklady na náhradní autobusovou dopravu a změny v provozu lokomotiv a vagonů. Strojvůdci protestovali 75 minut. Za tu dobu vlaky nabraly zpoždění celkem 8072 minut.

"Na každý vlak připadlo zpoždění více než 28 minut," uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Pozdě přijelo 280 vlaků, 655 nevyrazilo na cestu vůbec.

"Jednou z možností, které nyní zvažujeme, je, že budeme uhrazení škod žádat po Federaci strojvůdců," řekl agentuře ČTK Ondřej Kubala. Definitivní rozhodnutí učiní vedení drah v brzké době.

Nejvíce se stávka dotkla osobní dopravy, kde způsobila škody za 7,7 milionu korun. Nákladní ČD Cargo přišla o 250 tisíc korun.

K výstražné hodinové stávce, kterou vyhlásila Českomoravská konfederace odborových svazů proti vládním reformám, se Federace strojvůdců připojila jako jediná z osmi odborových organizací na železnici. Zatímco vedení drah protest ostře kritizovalo, strojvůdci jej považují za legitimní vyjádření názoru v demokratické společnosti.

Patnácti minutami navíc chtěli strojvůdci upozornit na nejasnosti kolem nedávné nehody v Moravanech a výroky šéfa Drážního úřadu Pavla Kodyma o nehodě.

Ostatní železničářské organizace přistoupily na dohodu s vedením drah i ministerstva dopravy, které slibuje zmírnění dopadů reformy na sociální situaci drážních zaměstnanců. Odboráři tak případnou stávku odložili minimálně do konce září.

01. 07. 2008 Kolečovka 2008 (19. července 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=58081>)

Jízdy historických parních vlaků Lužná u Rakovníka - Krupá - Kolečovice a zpět.

Program akce:

- vlaky vedeny historickými vozidly KHKD
- prohlídka výstavy vozidel KHKD v Kněževsi
- (otevřeno každou sobotu od 5.VII. do 23.VIII. od 10:00 do 17:00 hod.)
- možnost prohlídky muzea ČD v Lužné u Rakovníka

Akce se koná:

5., 12., 19., 26. VII. 2008

2., 9., 16., 23.VIII. 2008

Ceník:

Lužná u Rakovníka – Krupá – Kolečovice či zpět:

- jednosměrná jízdenka 60,- Kč, děti do 10 let 30,- Kč.
- zvýhodněná zpáteční jízdenka 100,- Kč, děti do 10 let 50,- Kč.
- zvýhodněná zpáteční rodinná jízdenka (2 dospělí a 2 děti do 10 let) 250,- Kč.

Vlečka Kněževs - výstava historických vozidel KHKD:

- vstupenka 40,- Kč, děti do 10 let 20,- Kč

01. 07. 2008 Zvolte nejhezčí a nejsympatičtější Tvář Českých drah pro rok 2008...

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_tvar_cd_2008)

Zvolte nejhezčí a nejsympatičtější Tvář Českých drah pro rok 2008, hlasování začíná dnes a skončí na konci srpna. Vybírat můžete ve dvou kategoriích: Žena nebo Muž roku a Tvář Sympatie.

Hlasuje se na internetu na www.cd.cz/tvarcd, prostřednictvím textových zpráv nebo klasických korespondenčních lístků. Soutěžící se představí na webu Českých drah a v magazínu ČD pro Vás. „Hledáme tvář, která dovede u svých kolegů a hlavně u našich cestujících a zákazníků vzbudit sympatie, které mají hlubší záběr,“ říká Zbyněk Honys, ředitel Odboru komunikace ČD. „Tvář ČD je soutěž pro zaměstnance skupiny Českých drah, ale vybírat bude především veřejnost.“

Od března do poloviny června probíhala první etapa soutěže, která zahrnovala přihlašování soutěžících a roadshow ve Zlínském, Plzeňském a Ústeckém kraji. V červnu vybrala odborná porota dvacet semifinalistů. Z nich teď vybere veřejnost celkem 10 finalistů (5 žen a 5 mužů), kteří navzájem změří své síly ve finálovém galavečeru. Při něm odborná porota vybere Tvář roku 2008. Vítězové soutěže se stanou oficiálními tvářemi Českých drah. Všem finalistům se otevře možnost reprezentovat společnost v rámci marketingových aktivit.

02. 07. 2008 Z některých rychlíků zmizely jídelní vozy (Urblík)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/z-nekterych-rychliku-zmizely-jidelni-vozy-f2t-eko-doprava.asp?c=A080702_145326_eko-doprava_pin)

Cestující v téměř třiceti expresech a rychlících Českých drah si v nich během parného léta nebudou moci zakoupit jakékoliv občerstvení. Ze spojů mířících z Prahy do Zlína, Hradce Králové, Vsetína či Luhačovic totiž před několika dny zmizely jídelní vozy, které provozovala společnost Urblík.

"Její majitel nás informoval, že končí s jejich provozováním a chce se věnovat jiné podnikatelské činnosti," uvedl Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení drah.

Podle Pavla Urblíka, který má stále s drahami platnou smlouvu na pronájem vagonů, však nemusí být konec jídelních vozů ještě definitivní. "Část lidí, kteří jídelní vozy obsluhují, by byla ochotná uzavřít s drahami smlouvu přímo, už bez mé účasti. Nyní čekáme na to, jak se České dráhy k tomuto návrhu postaví," sdělil redaktorovi MF DNES Pavel Urblík.

Dráhy ale preferují dohodu s firmou, která by zastřešovala služby více posádek. "Požadujeme jednu smlouvu s partnerem, který dlouhodobě zajistí celý několikadenní oběh vozů," řekl Šťáhlavský.

Pokud tak dráhy dohodu s jednotlivci odmítnou, došlo by zřejmě k návratu jídelních vozů na vybrané rychlíky nejdříve od nového jízdního řádu, který začne platit v prosinci.

Dráhy by navíc musely najít nového provozovatele. Jídelní a lůžkové vozy, které jsou druhou českou společností vozící jídelní vozy, o převzetí Urblíkových tras neuvažují.

Jako hlavní důvod, proč končí s pojízdými hospodami, uvádí Urblík únavu z podnikání. "Zpočátku to děláte s nadšením, pak z toho ale začnete být opotřebovaný, je to spousta starostí a rozhodně nemůžete čekat žádné zázračné výnosy," popisuje Urblík.

02. 07. 2008 Povolení k odstranění stavby: Čejč - Ždánice, úsek Uhřice u Kyjova - Ždánice, 1. etapa

Zdroj: Dražní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008070001>)

Popis stavby: v rámci projednávané 1. etapy se jedná o odstranění železničního svršku tj. kolejí a výhybek zrušené regionální dráhy (štěrkové lože bude prozatím ponecháno a urovnáno), včetně bývalých přejezdů komunikací : účelová komunikace na poz. p.č.1405 k.ú. Dražůvky v km 21,440; účelová komunikace na poz. p.č.1405 k.ú. Dražůvky v km 22,235; účelová komunikace na poz. p.č.1406 k.ú. Dražůvky v km 22,733; účelová komunikace na poz. p.č.1407 k.ú. Dražůvky v km 23,446; účelová komunikace na poz. p.č. 2111 k.ú. Ždánice v km 24,998. Dále budou odstraněny pozemní objekty : Ždánice - výpravní budova, bytová jednotka, WC, skladiště zboží a sklad žst. a TO; Dražůvky - budova zastávky.

03. 07. 2008 Pendolino bude od pondělí jezdit na čtyřech spojích bez příplatku (Ex Praha - Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pendolino-bude-od-pondeli-jezdit-na-ctyrech-spojich-bez-priplatku-p9l/eko-doprava.asp?c=A080703_115329_eko-doprava_vem)

Cestující mezi Brnem a Prahou by se mohli od pondělka na několika vlcích projet jednotkou pendolino, aniž by platili dražší jízdné. Podle informací MF DNES se České dráhy chystají nasadit tento vlak na dva páry takzvaných brněnských expresů.

Na těchto spojích standardně jezdí klasické rychlíkové vagon, které v minulém roce prošly částečnou rekonstrukcí.

"Zvažuje se to, ještě to ale není stoprocentně jisté," upozornil mluvčí drah Ondřej Kubala.

Dráhy za jízdu pendolinem nebudou chtít na expresech žádný příplatek. Náhodní cestující tak za cestu zaplatí 314 Kč namísto 514 korun, které by je jízda pendolinem mezi Prahou a Brnem běžně stála. Lidé, kteří vlastní zákaznickou In-kartu, pak budou mít cestu o 86 korun levnější a zaplatí 236 Kč.

Kdy může jet Pendolino bez příplatku

- v 6.33 z Prahy do Brna (Ex 573)
- ve 14.33 z Prahy do Brna (Ex 579)
- v 10.43 z Brna do Prahy (Ex 572)
- v 18.43 z Brno do Prahy (Ex 578)

Na vlcích SuperCity jedoucích přes Brno do Vídně a Bratislavy, kde je pendolino nasazováno standardně, se jízdné nemění.

Nasazení pendolina na expresy však dráhy nijak nezaručují. Pokud se některé z pendolin, která jezdí třeba na Ostravu, pokazí, pojedje místo něj souprava, která by jinak jela na Brno. Na expres pak dráhy nasadí standardní vagon.

Dráhy by měly mít od pondělka jedno pendolino navíc, protože na vlcích skončí takzvané vyvazovací opravy, ke kterým musí dojít po ujetí předepsaného počtu kilometrů. Volnou soupravu proto využijí právě pro jízdy mezi Prahou a Brnem. Ze sedmi pendolin jich bude v provozu šest, na posledním vlaku stále běží opravy po nehodě, která se stala loni v prosinci v Praze.

Na rozdíl od vlaků SuperCity nebudou pendolina na expresech povinně místenková. Cestující, na které nezbude místo k sezení, tak budou ve vlaku stát. "Takovou situaci ale neočekáváme, pendolino má větší kapacitu než souprava, která je na spoj běžně nasazena," uvedl Kubala.

03. 07. 2008 Na trase mezi Brnem a Českou Třebovou musí cestující i nadále přestupovat

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/20765-na-trase-mezi-brnem-a-ceskou-trebovou-musi-cestujici-i-nadale-prestupovat/>)

Pardubice - V obci Letovice na hranicích Pardubického a Jihomoravského kraje musí cestující už rok a půl přestupovat z vlaku do vlaku. Předtím jezdili osobní vlaky z Brna až do České Třebové a cestování mezi jednotlivými obcemi bylo o hodně jednodušší. Politici již delší dobu slibují, že komplikace s přestupy odstraní, ale zatím se nic nestalo.

Jihomoravští a pardubičtí politici, kteří jeli na společné setkání do Skalice nad Svitavou, si komplikované přestupování vyzkoušeli na vlastní kůži. "V Letovicích je jedna stejná kolej, která vede do Brna, dva vlaky, které zastaví pár metrů od sebe a všichni lidé musí vystoupit a přestoupit do toho druhého. Já v tom nevidím žádnou logiku," říká předseda poslanců ČSSD Michal Hašek.

O nespokojenosti cestujících je informován i hejtman Jihomoravského kraje Stanislav Juránek. Podle jeho slov už na řešení problému pracuje. Jednou z možností je vytvoření přestupního terminálu, kde by k vlakovému nádraží zajížděly i autobusy. A ta druhá je obnovení spojů, které by zase mezi oběma kraji jezdily bez přestupu. "Aby se tento problém mohl skutečně komplexně vyřešit pro oba dva kraje, musíme sedět ve trojici Pardubický kraj, Jihomoravský kraj a České dráhy," dodává Juránek.

Pro České dráhy je ale vypravování vlaků mezi Brnem a Českou Třebovou nevýhodné. "Zatímco z Brna odjíždí velké pětivozové soupravy plné cestujících, tak na sever od Letovic už stačí pouze malý motorový vůz. Je naprosto nelogické, abychom tam vozili velké soupravy, když tam jede 10 nebo 15 lidí," vysvětluje tiskový mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Hejtman Jihomoravského kraje přesto slibuje, že se zástupci Pardubického kraje i Českých drah projedná řešení do října tohoto roku.

03. 07. 2008 Nejrychlejší vlak v Evropě konkuruje letadlům (AGV)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/video-nejrychlejsi-vlak-v-evrope-konkuruje-letadlum-pci-eko-doprava.asp?c=A080703_130527_eko-doprava_pin)

Nedaleko Prahy se prohání francouzský rychlovlak rychlostí přes 170 kilometrů v hodině. O tom, že jedete vlakem, vás však přesvědčují jen koleje před vámi. Žádný hluk a plynulá cesta skoro jako v letadle potvrzují slova výrobců, že se chtějí vyrovnat nízkonákladovým leteckým dopravcům.



Vlak AGV bude nejrychleším vlakem v Evropě. Na okruhu ve Velimi nedaleko Kolína, kde se až do září bude testovat, dosáhne postupně "jen" rychlosti 200 kilometrů v hodině, jet ale umí o 160 km/h rychleji.

V České republice se vlak testuje proto, že je to jediná zkušební trať v Evropě, kde lze dosáhnout rychlosti vyšší než 180 kilometrů v hodině. "V Evropě jsou celkem tři testovací trati, všechny vysokorychlostní zkoušky se dělají jen tady," uvedl předseda zemského úřadu Alstom Petr Brzezina. Vysvětlil, že jedině na české testovací trati mohou vlaky dosáhnout tak vysoké rychlosti.

Své předchůdce, současné rychlovlaky TGV, překoná o 40 kilometrů v hodině. AGV navíc o 10 km/h předběhne i doposud nejrychlejší kolejový vlak Velaro E, který jezdí ve Španělsku. Má také o 20 procent více místa pro pasažéry.

Pojízdná laboratoř

Na třináctikilometrovém železničním okruhu ve Velimi ho testuje francouzská společnost Alstom. Od běžného vlaku ho odlišuje mnoho věcí. Minimálně to, že všude po zemi jsou natažené různé kabely.

Pro cestující jsou upravené pouze dva vagony, zbylé slouží k výzkumu. Jeden, který svými skříňkami připomíná školní šatnu, tvoří zázemí pro pracovníky. V dalších sedí u počítačů odborníci, kteří zkoumají vlastnosti vlaku.

Kromě rychlosti se testuje například hluk, proudění vzduchu, napětí v různých komponentech, účinnost a zahřívání brzd a chování vlaku v zatáčkách. Vedení Alstomu uvedlo, že vlak má 2 000 testovacích senzorů. Na dráze ve Velimi ujede více než 60 tisíc kilometrů. Dohlíží na něj 15 inženýrů.

Vlak je recyklovatelný

Rychlovlaky chtějí konkurovat letadlům menším zpožděním i větší šetrností vůči přírodě. AGV vypouští méně skleníkových plynů než autobus, auto i letadlo. Vlak by měl být také z 98 procent recyklovatelný.

Nový vlak je díky vyššímu využití hliníku a směsí lehčí a váží 395 tun. Starší modely váží 430 tun. Potřebuje o 15 procent méně elektřiny než konkurenti.

TGV ve francouzštině znamená Trains a Grande Vitesse, tedy vysokorychlostní vlaková souprava. AGV znamená že jde o vysokorychlostní motorový vlak, tedy vlak bez lokomotivy. AGV nemá silnou lokomotivu vpředu nebo vzadu, ale využívá motory umístěné v podvozcích pod vlakem. Souprava může mít od sedmi do 14 vozů.

Cena se pohybuje kolem 726 milionů korun

Podle technika Françoise 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.

04. 07. 2008 Air France - KLM plánuje přesun na železnici

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=609939>)

Paříž - Aerolinky Air France-KLM hlásí přesun na železnici. Hlavním důvodem jsou rostoucí ceny pohonných hmot.

Spolu s francouzskou společností Veolia Transport chce letecký dopravce provozovat vysokorychlostní železniční spojení mezi pařížským letištěm Charlese de Gaulla a většinou evropských velkoměst.

Informaci přinesla většina britských a francouzských médií s tím, že nejde o nový nápad, ale dlouho plánovanou strategii.

O celé věci obě společnosti jednají už více než čtyři roky, píše noviny.

Francouzské listy Les Echos a La Tribune dodávají, že s plánovaným spuštěním železničního spojení omezí Air France-KLM od letošní zimy počet leteckých spojení mezi evropskými městy.

04. 07. 2008 Starostové neprosadili zachování trati z Děčína do Oldřichova a Duchova

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/20882-starostove-neprosadili-zachovani-trati-z-decina-do-oldrichova-a-duchcova/>)

Teplice - Správa železniční a dopravní cesty nevyhověla starostům obcí z Děčínska, Ústecka a Teplicka, kteří prosazovali zachování tratě podél Krušných hor. Starostové jsou přesvědčeni, že úřady trať ruší úmyslně, aby na jejím místě mohl vzniknout dálniční přivaděč.

Kraj si na trase dopravu neobjednal kvůli velké ztrátovosti, starostové si proto sami zaplatili víkendové spoje a chtěli je provozovat. Jenže Správa železniční a dopravní cesty teď provoz na většině trati zakázala s tím, že je už od roku 2006 ve špatném stavu. "Odborníci nyní zkoumají, zda tato trať do budoucna je či není postradatelná," vysvětluje Anna Kodysová ze SŽDC.

Starostové obviňují úřady z toho, že chtějí trať zlikvidovat. S využitím současného drážního tělesa totiž počítá jedna z variant přivaděče z Děčína k dálnici D8. Podle Správy železniční a dopravní cesty jde ale o technický stav trati, nikoli o budoucnost koridoru. "My nehodnotíme, jestli v trase má nebo nemá jít přivaděč," dodává Kodysová.

Klíčové bude slovo ministerstva životního prostředí. Stanovisko k posudku vlivu na životní prostředí měli úředníci vydat už před měsícem, zatím ale mlčí. Za průtahy už ministerstvo kritizoval i ombudsman Otakar Motejl. Podle starostů jde jen o zdržovací taktiku.

Ministerstvo životního prostředí ale tvrdí, že nemá všechny potřebné dokumenty. "Ministerstvo čeká na zaplacení studie, po zaplacení teprve můžeme vydat stanovisko," informovala mluvčí ministerstva životního prostředí Jarmila Krejsová.

Starostové boj za záchranu trati nevzdávají. Už v sobotu vypraví jednu historickou soupravu. Pojede ale jen několikakilometrovou trasu z Děčína do Jílového.

04. 07. 2008 Dráhy chtějí od prosince zrychlit spojení Praha – Kladno

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/20906-drahy-chteji-od-prosince-zrychlit-spojzeni-praha-kladno/>)

Praha - Od prosince by mohlo být vlakové spojení mezi Prahou a Kladnem rychlejší. České dráhy plánují zavedení takzvané taktové dopravy, kdy by mezi oběma městy jezdil rychlý spoj každou hodinu vždy ve stejnou minutu. Se stejnou frekvencí by jezdily také osobní vlaky. Oznámil to dne mluvčí drah Ondřej Kubala.

Změnami ovšem musí odsouhlasit město Praha, Středočeský kraj a ministerstvo dopravy, které železniční dopravu v rámci objednávky veřejné služby dotují. Podle zástupce organizátora pražské veřejné dopravy ROPID Jiřího Prokela by železnice nabyla na důležitosti jako "páteří dopravní systém v regionu".

Náměstek střeďočekšského hejtmana pro dopravu Karel Vyšehradský řekl, že kraj v současnosti záměr Českých drah analyzuje. "Musíme to zhodnotit. Samozřejmě to bude znamenat zlepšení, otázkou je, kolik to bude stát," uvedl.

Navrhované změny souvisejí s chystaným obnovením zašlé slávy trati Praha - Kladno - Rakovník. Kromě rychlých spojů z metropole do Kladna chtějí dráhy zvýšit frekvenci rychlíků Praha - Rakovník, které by od prosince mohly jezdit v dvouhodinovém taktu. Na trasu hodlá firma nasadit zcela nové motorové vlaky.

Většinu osobních vlaků by vozily jednotky Regionova, což jsou modernizované staré "motoráky", pro rychlíky chtějí dráhy nakoupit úplně nové vozy. Nejčastěji se hovoří o jednotkách Desiro od firmy Siemens. Žádný tendr však podnik dosud nevypsal. "Zatím je to jen úvaha, záleží na objednatelích," řekl Kubala.

To je důvod, proč dráhy o novinkách většinou hovoří v podmiňovacím způsobu. Osobní a spěšné vlaky totiž dotuje město Praha a Střeďočekšský kraj, rychlíky pak ministerstvo dopravy. Vyšší náklady by byly spojeny především s novými soupravami, které mají větší odpisy.

Současné železniční spojení Praha - Kladno se obecně považuje za nedostačující. Z Kladna do Prahy denně dojíždí za prací 24.000 lidí, spojení přitom většinou zajišťují osobní vlaky, které jedou 30kilometrovou trasu téměř hodinu. Situaci by měla zlepšit chystaná rychlodráha z centra Prahy přes letiště v Ruzyni do Kladna, po které by se mohli první cestující svézt koncem roku 2013.

04. 07. 2008 Sasko rozhodlo: Projekt magnetického vlaku nepohřbíme (Transrapid)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=609994>)

Drážďany - Vývoj vlaku využívajícího k pohybu magnetickou levitaci bude pokračovat. Saské ministerstvo definitivně schválilo nové bezpečnostní předpisy, které byly hlavní podmínkou pro obnovení vývoje.

Informoval o tom deník Focus.de.

Nové bezpečnostní předpisy jsou daleko přísnější než ty staré. Například úplně vylučují možnost, že by se do testovacích souprav dostal někdo jiný, než vývojáři a technici.

"K první testovací jízdě by mohlo dojít již během měsíce," řekla mluvčí společnosti IABG, provozovatele trati.

Společnost patří firmám Siemens a ThyssenKrupp. Siemens však v tomto roce rozhodl, že se již na vývoji vlaku nechce dál podílet, takže se společnosti dohodly, že ThyssenKrupp podíl Siemensu převezme. Stane se tak k 1. říjnu tohoto roku.

Ministerstvo tak rozhodlo necelé dva roky po tragické dopravní nehodě z 22. září 2006. Testovací souprava tehdy narazila do jiného vozu, který na trati někdo "zapomněl". Nehoda si vyžádala životy 23 lidí.

Od té doby měl testování "maglevu", jak se této technologii také přezdívá, červenou kartu.

07. 07. 2008 Přijel rychlík místo pendolina? ČD musí vrátit peníze

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=609946>)

Příplatek za Super city žádejte u pokladny zpět.

Praha/Olomouc - České dráhy prodávají jízdné s příplatkem za vlak Supercity, kterým není pendolino.

Redakci Aktuálně.cz se přihlásil zákazník, který koupil lístek na pendolino s desetidenním předstihem v Praze Holešovicích.

"Sobotní cesta do Olomouce byla v pořádku. Při návratu téhož dne však pendolino nahradil běžný rychlík," uvedl cestující. Za jízdenku na pendolino přitom zaplatil pět set osm korun a to je o 200 korun více, než je běžné jízdné.

Protože cestoval s manželkou, přišla je jízdenka o 400 korun dráž. Luxusní službu, která je vlajkovou lodí Českých drah, však nedostali.

"Rozhodnutí o sobotní náhradě pendolina jsou operativní, rozhodne se o nich většinou ve středu, kdy informujeme prodejce jízdenek, veřejnost prostřednictvím internetu a infolinky," uvedl mluvčí Český drah Ondřej Kubala.

Cestujícím, kteří si lístek koupili v předstihu, však může varování z webu drah uniknout. Jasno nemusí mít ani v tom, zda mohou žádat vrácení "pendolínového" příplatku.

Neplatíte za službu, která není

V sobotu 28. června upozornily dráhy své cestující na olomouckém hlavním nádraží pouze na to, že pendolino vystřídá běžný vlak. "O vrácení příplatku se nikdo nezmínil," uvedl cestující.

Ne všichni zaměstnanci drah totiž o možnosti vrácení příplatku věděli.

"Průvodčí vlaku jsem žádal o vrácení příplatku za místenku, či informaci, kde mi vykompenzují finanční rozdíl. Odpověděla, že ona mi peníze nevrátí, ať to zkusím v cílové zastávce, že prý však nepochodím."

Mluvčí Českých drah Kubala připustil, že dráhy udělaly chybu. "Cestující narazili na našeho zaměstnance, který nebyl dobře informovaný," uvedl.

Příplatek za místo je opodstatněný komfortem cesty v pednolinu.

"Venku bylo horko, náhradní vlak neměl klimatizaci. Rozdíl šestimístního kupé v rychlíku a dvojsedačky v pendolinu, stejně tak hlučnosti, jsou značné," popsal cestu zákazník Českých drah.

"Peníze mi nakonec vrátili, ale až v pokladně v Praze Holešovicích. Kdybych se však sám nezeptal, nikdo z Českých drah mi tuto možnost nenabídnul," dodává cestující.

České dráhy: Peníze vrátíme

"Na vrácení příplatku či adekvátní výměnu spoje má cestující právo," komentoval situaci Kubala.

Důvodem výměny soupravy pendolino za rychlík jsou podle drah postupné opravy rychlovlaků nezbytné po ujetí sedmi set tisíc kilometrů. Výměnou je zasažen méně vytižený sobotní spoj z Prahy do Ostravy v 13:23 a zpět v 17:20.

Mluvčí drah zároveň uvedl, že nenastanou-li výjimečné události jako střet pendolina s vozidlem či osobu, proběhne výměna pendolin o prvním červencovém víkendu naposled.

Kolize a poruchy se však pendolinu nevyhýbají.

Zdražují, i slevy

České dráhy nabízejí zákaznické jízdné a prodej levnějších jízdenek přes internet.

Z Brna do Prahy se tak ještě v prosinci loňského roku při troše štěstí při koupi zákaznické tzv. Šťastné eLišky cestovat za pětatřicet korun, ne nadlouho.

Již v dubnu stejná jízdenka přišla na sedmdesát korun a od poloviny června zaplatí cestující sto pět korun. Tyto slevy jsou však dostupné pouze držitelům zákaznických IN-Karet. Zlevněné jízdné tak využívají čtyři procenta cestujících.

Loni využilo k přepravě vlaku zhruba 182 miliónů cestujících, o milión více než předloni. Hospodaření ČD skončilo poprvé v jejich novodobé historii ziskem padesáti dvou miliónů korun.

Proč nepřijelo pendolino?

- 1 pendolino je stále v opravě po loňské nehodě u Horních Počernic
- po ujetí 700 tisíc km čeká pendolino 40 denní "vyvazovací oprava"
- zbylá pendolina si občas vyžadají noční, či několikadenní, servis
- ČD objednaly 10 souprav, miliardu spolka neúspěšná výroba v ČKD. Náhradní výrobce dodal 7 souprav za 3,5 miliardy

Dva roky Pendolina: Dráhy tají, zda a kolik vydělalo

07. 07. 2008 O více než 200 % vzrostl prodej jízdenek na internetu, v 1. pololetí jich koupili lidé přes 170 tisíc

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_200procentni_narust_prodeje_prez_internet)

Zatímco v prvním pololetí 2007 se prodalo přes internet necelých 55 tisíc jízdních dokladů, letos jich bylo za prvních šest měsíců už přes 170 tisíc. Objem prodaných jízdenek je tak více než trojnásobný a tento trend bude podle odhadů nadále pokračovat. Obliba tzv. eTiketů tak neustále roste, eShop ČD nabízí jízdenky na více než 500 spojů denně.

Přes 60 % všech prodaných internetových jízdenek tvoří eLišky, tedy jízdenky za 140 Kč, na které můžete za tuto cenu cestovat mezi libovolnými krajskými městy v ČR, například i z Karlových Varů do Ostravy.

„Nežádanější jsou na internetu hned po eLiškách jízdenky a rezervace na pendolina a vlaky EuroCity a InterCity,“ říká Luďka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „V internetovém obchodě mohou lidé požádat také o vydání In-Karty. Tuto nabídku využívá přes 100 klientů měsíčně.“

„Pozadu nezůstávají ani jízdenky do zahraničí. Od ledna prodáváme levné eTikety do Německa, které díky posilující koruně neustále zlevňují. Od začátku roku jich cestující nakoupili skoro dvanáct set,“ doplňuje Luďka Hnulíková. „Očekáváme, že jízdenek do ciziny prodáme ve 2. pololetí mnohem více. Od července se totiž seznam zemí, do kterých je možné cestovat s elektronickou jízdenkou, rozšířil o Rakousko a Maďarsko. Nově nabízíme také výhodné jízdenky do nočních vlaků na Slovensko.“

Při nákupu přes internet má cestující zdarma rezervaci místa a vůbec nemusí k pokladně. Jízdenku si doma nebo v práci vytiskne z e-mailu a nastoupí rovnou do vlaku.

07. 07. 2008 Z Trutnova lze po šedesáti letech opět jezdit do Polska vlakem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/21184-z-trutnova-lze-po-sedesati-letech-opet-jezdit-do-polska-vlakem/>)

Trutnov - Zhruba po šedesáti letech začaly z Trutnova jezdit vlaky do Polska. Během tohoto víkendu spustí Dopravní společnost Viamont pravidelnou dopravu z Trutnova do polských měst Lubawka, Jelení Hora a Lwówek Slaski. Zatím budou přes hranice jezdit tři páry vlaků, a to o sobotách a nedělích. Využívat by je měli zejména turisté. Sdělil to dnes Jan Ivanko z Viamontu.

Od konce druhé světové války jezdí z Trutnova do Polska přes hraniční přechod v Královci jen nákladní doprava. Viamont provoz přes hranice obnovil poté, co nyní převzal po Českých drahách provoz na trati z Trutnova do Královce a Žacléře. "Do Žacléře, který má s Trutnovem rychlejší spojení autobusem, již vlaky nezajíždějí. Trať jsme protáhli do Polska," uvádí dále Ivanko.

Na financování nákladů se podílejí hradecké hejtmanství a polské Dolnoslezské vojvodství. Zatím je provoz s polskou stranou dohodnutý po dobu prázdnin, o jeho dalším pokračování a případném rozšíření i na všední dny se bude podle Ivanka jednat. "Ve všední dny by spoje mohli využívat zejména Poláci cestující na Trutnovsko za prací," řekl Pavel Matouš z krajské společnosti Oredo, jež v hradeckém kraji organizuje dopravní obslužnost.

První vlak z Trutnova vyjíždí v 09:31 a Jelení Hoře je v 11:16. Druhý vlak z Trutnova vyrazí po poledni a končí v Lubawce za hranicemi. Třetí spoj vyjíždí v 17:51 a po třech hodinách jízdy končí v městě Lwówek Slaski, který leží asi 30 kilometrů od Jelení Hory. Z Polských měst do Trutnova vlaky vyjíždějí v 06:29, 12:53 a 14:14.

08. 07. 2008 Železniční koridor z Plzně do Řezna povede přes Domažlice či Rozvadov

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-25898580-001000_d-zeleznicni-koridor-z-plzne-do-rezna-povede-pres-domazlice-ci-rozvadov)

Nová trať, kde by vlaky jezdily 160 až 200 km/h, by podle Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) zrychlila cestu z Plzně do Mnichova na polovinu.

Nový železniční koridor z Plzně do německého Řezna, jehož stavbu mají jako svou dopravní prioritu Plzeňský kraj i Bavorsko, má jasnější podobu. Česká část III. odbočného koridoru povede buď přes Domažlice, nebo podél dálnice D5 na Rozvadov.

Začít stavět by se měl po roce 2016, kdy bude hotový celý III. koridor Praha - Plzeň - Cheb, který má stát 55 miliard korun.

"Obě země chtějí také zjednodušit cestování z Prahy do Mnichova. Nyní trvá 6,5 hodiny se čtyřmi přestupy. Cesta po odbočném koridoru by byla bez přestupů a trvala by tři až 3,5 hodiny," řekl krajský radní pro dopravu Jaroš.

Češi chtějí mít do roku 2016 stavební povolení. Němci zatím nic nepřipravují. "Řezno, Schwandorf i Furth im Wald ale chtějí koridor moc. Vyvíjejí tlak na zemskou i spolkovou vládu," uvedl Jaroš. Nová pracovní skupina českého ministerstva dopravy už s městy jednala.

"Pokud se stavby prosadí, tak jejich začátek vidím mezi lety 2020 až 2025," uvedl šéf SŽDC Komárek.

Nejvíce se zatím diskutuje o tom, že by se vybudovala trať Plzeň - Česká Kubice - Furth im Wald, byla by dvoukolejná a uzpůsobena na rychlost 200 km/hod. Podle Komárka by se rozdělila na stavby: Plzeň - Stod, Stod - Domažlice a Domažlice - státní hranice.

"Nejrealnější je zatím první úsek do Stoda, kde by se měla také trať dostat novou podobu. Plzeňský kraj by chtěl zachovat současnou stopu pro regionální dopravu," řekl Komárek.

Před Stodem by trať buď odbočila směrem k D5, nebo by vedla podél současné trati do Domažlic a České Kubice, kterou nyní SŽDC opravuje za 170 milionů korun podle parametrů EU.

"Je navrhovaná ve dvoukolejně i jednokolejně variantě," dodal František Čížek z plzeňské SŽDC. Nejnákladnější stavbou bude tunel z ČR do Německa. Němci zatím neřekli, kudy by měla trať přes hranici vést. Ministerstvo, kraj a SŽDC chtějí na významnou spojnici peníze EU. Více než 70 kilometrů v ČR by mělo stát nejméně 13 miliard korun.

08. 07. 2008 Vlaky do Benešova už nebudou končit kvůli výlukám ve Strančicích, pojedou až do Čerčan

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

Vlaky na trati Praha – Benešov, které musely kvůli stavbám a rekonstrukcím Správy železniční dopravní cesty končit už ve Strančicích nebo Senohrabech, jezdí ode dneška až do Čerčan. Stavební práce se posunuly mezi Čerčany a Benešov. S tím začal platit jednodušší jízdní řád, který navyšuje počet vlaků mezi Strančicemi a Čerčany.

Pokud jeli cestující do včerejška osobním vlakem z Prahy do Čerčan nebo Benešova, často museli ve Strančicích nebo Senohrabech přestupovat kvůli stavbám na rychlík. Ode dneška je cestování mnohem jednodušší, v úseku Praha – Čerčany jezdí už všechny osobní vlaky, tedy i ty, které dříve končily právě např. ve Strančicích. Stavební práce teď Správa železniční dopravní cesty přesune mezi Čerčany a Benešov, dopad pro zákazníky Českých drah tak bude mnohem menší.

„Předešlá etapa výluk se dotýkala velkého počtu cestujících z Mnichovic, Mirošovic, Senohrab a Pyšel. Ode dneška mohou jet tito lidé všemi osobními vlaky,“ říká Alois Kašpar, zástupce ČD pro Prahu a Středočeský kraj.

Až do Čerčan nově pojedou vlaky, které odjíždějí z Prahy hl.n. ve 4:45, 5:45, 6:45, 12:45, 14:45, 15:45, 16:45, 17:45 a 18:45. „Cestující do Benešova mohou z Čerčan pokračovat rychlíky, které tu budou mimořádně zastavovat,“ vysvětluje Alois Kašpar. Vlak z Prahy hl.n. ve 13:45 dojede v sobotu, neděli a svátky až do Benešova, v pracovní dny bude končit v Čerčanech, kde bude zajištěn přestup na rychlík.

Vlaky z Benešova do Prahy s odjezdy v 6:07, 7:07, 8:07, 14:07, 15:07, 16:07, 17:07 a 18:07 budou začínat v Čerčanech, nikoliv jako dřív až v Senohrabech nebo Strančicích. „Také z Benešova mohou cestující použít rychlíky. Zastaví mimořádně v Čerčanech a zajistí tak přípoj na tyto zkrácené osobní vlaky,“ uzavírá Alois Kašpar.

Přesný výlukový jízdní řád je na internetu: <http://www.cdmail.cz/gvd/k221vyluka02.pdf>. K dispozici je zákazníkům 24 hodin denně ve čtyřech jazycích i Kontaktní centrum ČD, tel.: 840 112 113, mail: info@cd.cz.

09. 07. 2008 Rychlíky Praha - Brno se v pátek vrátí na obvyklou trasu (Praha - Kolín)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/21367-rychliky-praha-brno-se-v-patek-vrati-na-obvyklou-trasu/>)

Praha - Mezi Prahou a Brnem se v pátek vrátí rychlíky na svou obvyklou trasu a přestanou jezdit z hlavního města do Kolína odklonem. Od 5. dubna rychlíky projížděly přes Nymburk, protože v Kolíně byl příjezd přímo od Prahy zablokován kvůli opravám kolejí, informovaly České dráhy.

"Spolu s průjezdem přes kolínské nádraží Správa železniční dopravní cesty znovu zprovoznila nově zrekonstruované nástupiště číslo tři," uvedl Petr Pošta z tiskového oddělení ČD. Cesta rychlíkem Praha - Havlíčkův Brod - Brno by se tak měla zhruba o čtvrt hodiny zkrátit.

Pošta zároveň upozornil na výluky, která je nyní na hlavní koridorové trati Praha - Česká Třebová - Brno, kudy jezdí vlaky EuroCity a pendolina. Kvůli pracím na koridoru je od 7. do 10. července snížena kapacita trati mezi stanicemi Velim a Kolín. Některé dálkové vlaky proto jedou odklonem a místo některých regionálních vlaků dopravují cestující náhradní autobusy.

Výluky jsou v posledních měsících na železnici častým jevem. Důvodem je především výstavba koridorů a modernizace nádraží. Se zpožděními se potýkají například cestující na trase Praha - České Budějovice nebo Plzeň - Cheb.

09. 07. 2008 Za první půlrok vyjely na tratě vlaky za více než miliardu korun

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/za-prvni-pulrok-vyjely-na-trate-vlak-za-vice-nej-miliardu-koron-pxo-eko-doprava.asp?c=A080709_121344_eko-doprava_pin)

České dráhy se snaží o zlepšení kvality vlaků. Od ledna začalo na českých tratích jezdit patnáct souprav Regionov, tři nové vlaky CityElefant a čtyři řídicí vozy pro motorové rychlíky. Celkem dráhy za tyto novinky zaplatily 1,1 miliardy korun. Za letošní rok chtějí investovat celkem 3,6 miliardy korun.

Nejvíce peněz je potřeba pro patrovou klimatizovanou soupravu CityElefant. Jedna stojí 200 milionů korun. Cestující se jimi mohou svézt především v Praze, ve Středočeském a Pardubickém kraji a na Ostravsku. České dráhy chtějí do konce roku vypravit dalších pět.

Regionov by letos mělo vyjet ještě 14. Tyto vlaky jsou nejrozšířenějšími vozy v České republice, jezdí v každém kraji. Dvouvozová souprava stojí 21 milionů, třívozová 37 milionů. Celkem jich mají České dráhy už 61.

Nejméně peněz dají České dráhy za řídicí vozy řady 954, které jsou určeny pro motorové rychlíky. K vidění jsou především v Jihomoravském a Královéhradeckém kraji. Jeden vůz stojí 19 milionů korun, do konce roku České dráhy nasadí ještě další dva. Celkem jich bude osmnáct.

Do konce roku chtějí dráhy uvést do provozu ještě rekonstruované vozy první a druhé třídy (řady Aee, Apee, Bee, Bpee), ve kterých bude klimatizace a nové sociální zařízení. Celkem jde o 13 vozů první a 27 vozů druhé třídy.

09. 07. 2008 CZ LOKO zmodernizuje 30 lokomotiv pro ČD Cargo (753)

Zdroj: ČD Cargo, a. s. (<http://www.cdcargo.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-515/>)

Akciová společnost CZ LOKO se stala vítězem tendru na obnovu 30 dieselových lokomotiv řady 753 známých pod přezdívkou „Brejlovec“, který na počátku dubna vypsala společnost ČD Cargo, a. s. Smlouvu na zakázku za téměř miliardu korun dnes v České Třebové podepsali generální ředitelé CZ LOKO Josef Bárta a ČD Cargo Josef Bazala. Kontrakt, který má striktně nastavené termíny a skončí v roce 2010, financuje ING Leasing.

Podle Josefa Bazaly zastaralé lokomotivy dnes patří k největším problémům ČD Cargo. Proto firma pracuje na tom, aby nahradila některá méně hospodárná a poruchová starší hnací vozidla.

Lokomotivy řady 753, které v 70. letech vyrábělo někdejší ČKD, projdou celkovou modernizací, kdy vše nad hlavním rámem bude nové. Jde například o motor-alternátor, pomocné pohony, chlazení, kabiny strojvedoucího či řízení lokomotivy.

Společnost CZ LOKO už před několika lety dva tyto stroje pro České dráhy pod označením 755 zmodernizovala jako prototypy. „Brejlovce“ a také další typy lokomotiv si u ní nechaly už zrekonstruovat i privátní domácí a zahraniční dopravci.

Obnova dieselových lokomotiv je součástí ambiciózního plánu ČD Cargo, které hodlá na obnovu vozového parku během dvou let vynaložit tři miliardy Kč. Rekonstruované stroje mají v provozu vydržet dalších 15 až 20 let.

Následně jsou v plánu i modernizace lokomotiv elektrických. ČD Cargo vlastní zhruba 900 lokomotiv a 28 tisíc vagonů. Do masivních investic se firma pustila po osamostatnění v prosinci 2007, kdy se stala dceřinou společností Českých drah.

„Pro nás jde o strategickou zakázku, která se i díky opakovaným postupům stane páteří naší výroby. Přinese stabilizaci na několik let dopředu a umožní další rozvoj. Kapacitně jsme na její zvládnutí připraveni,“ uvedl Josef Bárta.

Nabídka včetně příloh měla na 700 stran a její součástí byla řada příloh včetně financování prostřednictvím ING Leasing, technických podmínek a harmonogramů. „Splnit zadávací podmínky bylo velmi náročné,“ řekl Josef Bárta. Podle smlouvy CZ LOKO ještě letos zmodernizuje pět, v dalším roce 13 a konečně během roku 2010 zbyvajících 12 lokomotiv.

Společnost CZ LOKO má vedle České Třebové provozy v Nymburce a Jihlavě, kde dohromady zaměstnává téměř 600 lidí. Z nich je na 120 techniků, konstruktérů a projektantů. Její loňské tržby se přiblížily jedné miliardě a letos se očekává asi patnáctiprocentní růst. Zhruba třetinu tržeb přitom zajišťují zahraniční zakázky.

10. 07. 2008 Mezi Heřmanicemi a Frýdlantem povede úzkokolejka i cyklostezka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/21565-mezi-hermanicemi-a-frydlantem-povede-uzkokolejka-i-cyklostezka/>)

Frýdlant v Čechách - Úzkokolejná trať Frýdlant - Heřmanice se stala cílem hned dvou projektů a kvůli tomu i jádrem sporu. Spolek Frýdlantské okresní dráhy chce obnovit její provoz. Obec Heřmanice by tam radši viděla cyklostezku. Podle Libereckého kraje mají dostat šanci oba projekty.

Necelých 76 let vozil cestující mezi Frýdlantem a Heřmanicemi vlak. Konec provozu na jedenáctikilometrové trati přišel nečekaně. "13. ledna 1976 jel poslední vlak, ale s tím, že když vyrážel, tak ještě ani nevěděli, že jsou posledním vlakem. To rozhodnutí přišlo velice rychle," vysvětluje člen spolku Frýdlantské okresní dráhy Jiří Kořínek.

Historie úzkokolejky je dobře zmapován v železničním muzeu. Spolek Frýdlantské okresní dráhy by ale rád obnovil skutečný provoz. A to se příliš nezamlouvá v Heřmanicích, což byla kdysi cílové stanici. Obec by ráda zarostlou dráhu změnila na cyklostezku. "My si myslíme, že cyklostezka přiláká více lidí," říká starosta Heřmanic Vladimír Stříbrný (NEZ).

To členové spolku odmítají. Úzkokolejka se podle nich nedá s cyklostezkou vůbec srovnávat. Heřmanice se ale nevzdávají. Trať by podle nich mohla fungovat jen na úseku dvou kilometrů, zbytek by byl pro kola. Obec usiluje také o pozemky podél tratě a nádražní budovy.

Krajský úřad teď podpořil oba projekty rozhádaných stran. Pokud dopadnou jednání se Správou železničních cest o převodu majetku, bude jedna část tratě sloužit pro vlak, druhá pro kola.

Trať z Frýdlantu do Heřmanic je jednou z úzkorozchodných tratí u nás. Její obnovu odhaduje spolek na 40 milionů korun.

11. 07. 2008 Jeden kilometr rychlotrati může Česko stát 300 až 600 milionů korun

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jeden-kilometr-rychlotrati-muze-cesko-stat-300-az-600-milionu-korun-pxq-eko-doprava.asp?c=A080711_122525_eko-doprava_pin)

Zhruba za osm let by cesta vlakem z Prahy do Brna mohla trvat necelou hodinu. Počítá s tím ministerstvo dopravy, které plánuje zprovoznit přes 1000 kilometrů vysokorychlostních tratí. Cena za jeden kilometr by se měla pohybovat mezi 300 až 600 miliony korun.

Celková částka lze ale těžko vyčíslit. Podle údajů ministerstva se nově postaví 700 až 800 kilometrů nových tratí. Další 400 bude modernizovaných. "Investiční náklady na kilometr jsou dány typem terénu," uvedl náměstek ministra dopravy Petr Šlegr. Úseky v rovině vyjdou levněji než ty v kopcovitém terénu, kde je vyšší podíl mostů nebo tunelů.

Podle Šlegra je ale cena za jeden kilometr rychlotrati srovnatelná s kilometrem dálnice. "Nejedná se o stavby, které by se z tohoto pohledu vymykaly náročnosti investic do dopravní struktury, které jsou realizovány již v současnosti," uvedl.

Problémy s investicemi se nepředpokládají

Také ministr dopravy Aleš Řebíček předpovídá dobrý průběh investic. "Problémy s investicemi mohou vzniknout u jakéhokoli projektu, ale u takto nadnárodního je nepředpokládám. Peníze jsou vždy jen otázkou priorit a tento typ projektu ve chvíli, kdy se přiblíží realizace, jistě bude mít prioritu docela vysokou," uvedl Řebíček.

"Evropa je na nohou, poptávka po rychlém spojení bude narůstat a nebe má také nějakou konečnou kapacitu. Proto se už dnes přemýšlí o nových možnostech," vysvětlil důležitost rychlotratí Řebíček.

Česko je závislé na evropských konceptech

Podle ministra jsou vysokorychlostní tratě nadnárodní projekt. Napojují se na obdobné tratě v zahraničí. "Jako takový ho je jistě třeba brát vážně, ale stejně tak je třeba počítat s tím, že to není záležitost třeba příštích pěti let," uvedl ministr dopravy Aleš Řebíček.

"S realizací tratí počítá ministerstvo v období po dokončení v současnosti čtyř tranzitních železničních koridorů, což má být kolem roku 2016," dodává Petr Šlegr.

Souvislost rychlotratí v Česku s plány v ostatních zemích zdůrazňuje také děkan dopravní fakulty ČVUT Petr Moos. "Naše území je tak malé, že vysokorychlostní trať musí být součástí evropské sítě. Ministerstvo to má dobře naplánované," uvedl. Tvrdí, že tratě není možné budovat nezávisle na evropských konceptech.

Vlaky pojedou i 360 kilometrů v hodině

Rychlost se na nových tratích bude zvyšovat postupně. V připravovaném tunelu z Prahy do Berouna bude možné jet rychlostí až 300 kilometrů v hodině. "Speciální tratě na rychlost až 360 kilometrů v hodině přicházejí v úvahu zejména v úseku mezi Drážďanami, Prahou, Brnem a Ostravou," uvedl Šlegr.

Nejprve na vhodných modernizovaných úsecích pojedou zhruba 200 km/h, rychlost zvýší, až budou k dispozici vhodné dlouhé úseky nových tratí.

To naznačuje způsob, jak budou nové tratě vznikat. Vysokorychlostní železniční systém nebude sestaven pouze ze speciálních vysokorychlostních tratí. V méně zatížených úsecích budou využity tratě konvenční železniční sítě, modernizované na vyšší rychlosti.

Novostavby se objeví především v úsecích, kde se na současné tratě další vlaky "nevejdou", tedy zejména v příměstských úsecích.

Jízdenka za tisíce

Někteří se už se nyní hrozí toho, kolik cesta vlakem bude stát. Ministerstvo ani odborníci tyto obavy však vyvrátit nemohou. Ceny se budou pohybovat v řádech tisíců a přiblíží se letecké dopravě.

"Bude to alternativa k leteckému spojení mezi evropskými městy. Protihodnotou bude vyšší komfort, odpadne cesta na letiště a podobně. Je to konkurence letecké dopravě, takže i cena musí být volená v této podobě," uvedl Petr Moos.

V Česku se testuje AGV

Na českých kolejích už se konkurence pro letadla projíždí zhruba jeden měsíc. Až do září se na zkušební dráze nedaleko Cerhenic u Kolína testuje francouzský rychlovlak AGV.

11. 07. 2008 Německé dráhy musely dočasně vyřadit z provozu šedesát expresních vlaků (ICE 3)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/21683-nemecke-drahy-musely-docasne-vyradit-z-provozu-sedesat-expresnich-vlaku/>)

Berlín - Dnes bylo v Německu zrušeno zhruba 80 spojů, které zajišťovalo více než 60 expresních vlakových souprav ICE-3. Ty německé dráhy dočasně stáhly z provozu kvůli technickým kontrolám. Ve většině spolkových zemí přitom jsou školní prázdniny a dnešek je údajně jedním z dopravně nejhektičtějších dnů v roce. Přezkoumání technického stavu téměř všech vlaků nejnovější generace ICE, která je výkvětem německé železniční technologie a kterou má koncern Deutsche Bahn (DB) k dispozici, si vynutila středěční nehoda jednoho z nich.

Rozsáhlé výpadky dnes mimo jiné dolehly na spoje mezi Frankfurtem nad Mohanem a Bruselům, švýcarskou Basilejí a nizozemským Amsterdamem a mezi Mnichovem a Dortmundem.

Opatření si vyžádala nehoda jednoho z expresních vlaků, jenž ve středu vykolejil bezprostředně po vyjetí z nádraží v Kolíně nad Rýnem. Příčinou nehody byla vadná náprava vlaku. Podle německých médií přitom existuje podezření, že kola nebo náprava byly poškozeny delší dobu, neboť cestující prý upozorňovali na podivné zvuky už ve Frankfurtu, odkud souprava vyjížděla.

Přes zdánlivou podobnost technické závady prý nynější případ nelze srovnávat s katastrofou u městečka Eschede před deseti lety, kdy při vykolejení ICE zemřelo 101 osob, a další desítky cestujících utrpěly zranění. Tehdy bylo příčinou poškození jednoho z kol soupravy. Experti upozorňují, že tehdy vlak vykolejil kvůli prasknutí pružně uložené obruče, což je technologie, která se už nepoužívá. Navíc jsou soupravy pravidelně podrobovány ultrazvukovým zkouškám, a to bez nutnosti kola demontovat.

Podle expertů Deutsche Bahn budou výpadky a zpoždění trvat do počátku příštího týdne. Staženo přitom bylo 61 z celkem 67 vlaků třetí generace ICE. Jen šest jich do depa nemuselo, neboť byly důkladněji prověřeny teprve nedávno. Cestující tak zatím musí vzít zavděk náhradními a pomalejšími spoji, nebo zvolit jiný druh dopravy.

Vlaky třetí řady ICE, které vyrábějí firmy Bombardier a Siemens, byly v Německu nasazeny do provozu v roce 1999. Starší stroje ICE 1 byly uvedeny do běžného provozu v roce 1991 a ICE 2 v roce 1996.

Německé dráhy dnes shodou okolností potkala ještě jedna nepříjemnost. Regionální vlak mezi západoněmeckými obcemi Bensheim a Lorsch se ráno vřítel do stáda ovcí. Na místě zůstalo ležet 52 mrtvých zvířat. Cestujícím ani posádce se kromě utrpěného šoku nic nestalo a vlak byl jen lehce poškozen.

Jde přitom už o druhý vážný incident tohoto druhu v poslední době. Koncem dubna vykolejil poblíž města Fulda v centrální části země v rychlosti 200 kilometrů za hodinu rychlík ICE rovněž po střetu se stádem ovcí. Nehoda si vyžádala nejen desítky uhynulých zvířat, která se zatoulala do ústí železničního tunelu, ale také přes 20 zraněných mezi cestujícími.

12. 07. 2008 Vlaky mezi Ostravou a Přerovem zastavily spadané stromy

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-25958740-002000_d-vlaky-mezí-ostravou-a-prerovem-zastavily-spadane-stromy)

V důsledku silné bouře odřízly popadané stromy na 2,5 hodiny vlaky na trase mezi Ostravou a Přerovem. Při události nebyl nikdo zraněn.

Silný vítr shodil v sobotu kolem půl šesté večer na úseku trati mezi Ostravou a Přerovem několik stromů. Provoz je zatím přerušen, na kolejích zůstalo odříznuto osm dálkových vlaků. Hasiči a pracovníci drah podle mluvčího ČD Ondřeje Kubaly obnovily po 20:00 provoz na jedné koleji.

Popadané stromy poničily podle trolejové vedení v úseku mezi Studénkou a Jistebníkem. Při nehodě se nikdo nezranil. "V době události naštěstí úsekem neprojížděly vlaky. Nikomu se nic nestalo. Na odstranění stromů pracují hasiči, pak nastoupí technika na opravu trolejí," řekl mluvčí.

Provozu na jedné koleji bránily jen popadané stromy. "Zprovoznění druhé bude trvat déle, protože bylo poničeno trolejové vedení," uvedl mluvčí. "První vlak se rozjel v 19:50," dodal Kubala.

Mluvčí moravskoslezských hasičů Petr Kúdela ČTK řekl, že nejsilněji bouřka postihla především Ostravsko a Novojičínsko. Kromě odstraňování spadlých kmenů na železnici u Jistebníku hasiči v souvislosti s počasím vyjeli asi k deseti případům. "Jednalo se například o čerpání vody z výtahové šachty či odstranění uvolněných tašek v Ostravě," řekl Kúdela.

13. 07. 2008 Oprava trati do Ostravy se protáhla, plně průjezdná byla až ráno

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/144862-oprava-trati-do-ostravy-se-protahla-plne-prujezdna-byla-az-rano.html>)

Až v neděli ráno těsně před pátou hodinou se podařilo zprůjezdnat druhou kolej na železniční trati z Ostravy do Hranic. Technici očekávali, že trolej opraví do sobotní půlnoci. Na trati byl v sobotu večer na dvě hodiny zcela přerušen provoz, když na ní napadaly po bouři stromy.

"Původně jsme čekali, že trolej bude opravena okolo půlnoci. Byla ale poškozena mnohem více, než se předpokládalo. Proto práce trvaly tak dlouho," řekl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Dodal, že provoz na trati to ale nijak neovlivnilo. "V té době je tak slabý, že jízda po jedné koleji žádné dopravní komplikace nepůsobí," vysvětlil.

Popadané stromy poničily trolejové vedení v úseku mezi Studénkou a Jistebníkem okolo 17:30. "V době události naštěstí úsekem neprojížděly vlaky. Nikomu se nic nestalo," řekl mluvčí.

Zpoždění způsobené přerušením provozu mělo devět dálkových spojů, se pohybovalo mezi 20 až 150 minutami. Největší zpoždění nabralo pendolino mířící z Ostravy do Prahy.

13. 07. 2008 Spadlý strom přerušil provoz na hlavní trati na Slovensko (Mosty u Jablunkova)

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-25963760-002000_d-spady-strom-prerusil-provoz-na-hlavni-trati-na-slovensko)

Nedaleko Mostů u Jablunkova spadl kvůli silné bouři na hlavní železniční tah na Slovensko strom, provoz byl na hodinu a půl přerušen.

Bouře zastavila asi na hodinu a půl provoz na hlavní železniční trati na Slovensko. Nedaleko Mostů u Jablunkova museli hasiči odstraňovat z kolejí spadlý strom. Provoz byl přerušen v 19:05. "Vlaky mohly na trať opět vyjet ve 20:40," řekl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Zpoždění postihlo cestující rychlíku z Bohumína do Žiliny.

Podobná nehoda zastavila vlaky na této trati už v sobotu večer, kdy popadané stromy poničily trolejové vedení v úseku mezi Studénkou a Jistebníkem. Zastavila devět vlaků, v nichž cestovalo několik stovek lidí. Spoje mohly projíždět jen po jedné koleji.

Zpoždění se pohybovalo od 20 do 150 minut. Největší zpoždění nabralo pendolino mířící z Ostravy do Prahy.

Obě koleje se podařilo zprovoznit v neděli okolo 05:00.

14. 07. 2008 V Maďarsku ukončili stávkou na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/21840-v-madarsku-ukoncili-stavku-na-zeleznici/>)

Praha/Budapešť - Maďarský železniční odborový svaz VDSZSZ přerušil dnes dopoledne v jedenáct hodin plánovanou neomezenou stávkou, která začala o půlnoci. Důvodem byla nízká účast ve stávce. Stávka se projevila i mimo území země a narušila provoz mezinárodních rychlíků.

Stávka nyní pokračuje pouze ve čtyřech župách na severovýchodě země - Szabolcz-Szarmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Jász-Nagykon-Szolnok a Borsod-Abaúj-Zemplén.

Podle informací železniční společnosti MÁV dnes i přes stávkou vyjela většina spojů. Do práce nastoupilo 98 procent železničářů. Nádraží v Budapešti odbavila všechny spoje. Doprava byla ochromena ve čtyřech oblastech na severovýchodě.

Stávka v Maďarsku způsobila problémy také železničářům v Česku a na Slovensku. Některé mezinárodní vlaky podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly ukončily provoz na Slovensku, některé jely do Maďarska, avšak dopředu nebylo jisté, které vlaky to budou. Slovenské železnice musely několik vlaků zrušit.

Železničáři chtějí vyšší mzdy

VDSZSZ podle mluvčího železniční společnosti MÁV Tibora Sigulinszkihoi nadále trvá na zvýšení mezd o deset procent a vyplacení odměny 250 000 forintů (asi 24 tisíc korun) pro každého pracovníka na železnici z privatizačních příjmů z prodeje divize pro nákladní železniční dopravu.

Železniční společnost tento požadavek považuje za nesplnitelný. Jednání mezi odbory a vedením MÁV se mají obnovit v úterý, napsala APA.

Maďarští železničáři zastavili provoz na tratích již několikrát v prosinci, únoru a dubnu. České vlaky proto musely začínat i končit na Slovensku - v Bratislavě nebo ve Štúrovu. Nejdelší omezení dopravy znamenala únorová stávka, která se protáhla na čtyři dny.

14. 07. 2008 Výpravčí není zodpovědný za nehodu vlaku, rozhodl soud (Vraňany)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/soudy-a-pravo/clanek.phtml?id=610808>)

Mělník - Výpravčí z Vraňan na Mělnicku není zodpovědný za srážku vlaku s autem, která se odehrála na železničním přejezdu poblíž jeho stanice. Podle mělnického okresního soudu dostal výpravčí od policie nepřesnou výstražnou informaci.

Ladislava Tomka tehdy policie požádala, aby zastavil provoz na trati, kde na přejezdu stálo zaklíněné Audi. Výpravčí ale popisu inkriminovaného místa neporozuměl správně a uzavřel pro vlaky jinou trať.

Přestože šlo ve skutečnosti o pojistný podvod, za nějž už byli jeho viníci odsouzeni, musel výpravčí čelit obžalobě, která ho vinila z trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti.

Mělnická soudkyně Lenka Mrázková ale rozhodla, že z policejních instrukcí nebylo zcela zřejmé, o jakou jde trať.

Výpravčímu Tomkovi také pomohla výpověď Tamary Zuzkové z generálního ředitelství Českých drah, která má mimo jiné na starosti předpisy pro výpravčí.

Podle jejího vysvětlení se výpravčí nedopustil žádného prohřešku proti řádům, když se policistů nezeptal na další podrobnosti k případu. Tento argument přijala i soudkyně.

Obžaloba se proti osvobozujícímu rozsudku na místě odvolala.

15. 07. 2008 ČD Cargo bude šetřit, propustí přes 300 lidí

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=610966>)

Praha - Dopravní společnost ČD Cargo propustí z úsporných důvodů přes 300 svých zaměstnanců. Firma tak rozhodla na základě personálního auditu, který si nechala zpracovat.

S odvoláním na ředitele odboru marketingu a komunikace Karla Větrovce to uvedl server financninoviny.cz.

Asi 200 zaměstnanců z provozu a 120 úředníků dostane výpověď ještě tento měsíc, budou přitom mít nárok na tříměsíční odstupné a další sociální zvýhodnění.

Počet zaměstnanců společnosti ČD Cargo klesne na 11,5 tisíce. I České dráhy, mateřská firma Carga, letos propouštějí, během prvních pěti měsíců dva tisíce zaměstnanců. Propouštění je důsledkem modernizace tratí a zavádění nových technologií.

15. 07. 2008 Nákup vlakových jízdenek přes telefon může být pro zákazníky rizikové

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/22087-nakup-vlakovych-jizdenek-pres-telefon-muze-byt-pro-zakazniky-rizikovy/>)

Praha - Od začátku prázdnin narostl Českým drahám prodej jízdenek přes telefon skoro o 150 procent. Úspěch produktu Teletiket přičítají sezónnímu zrušení stokorunového poplatku. Úřad pro ochranu osobních údajů, ale tento způsob prodeje považuje za rizikový, byť není v rozporu se zákonem. Zákazník při nákupu jízdenky musí telefonicky sdělit celé jméno, číslo občanského průkazu nebo zákaznické karty a také uvést údaje o své platební kartě.

Operátor požaduje čtyři důležité údaje, které obsahuje běžná platební karta. Je to jméno držitele, datum do kdy platí, šestnáctimístné číslo karty a především bezpečnostní CVV kód. "Jakmile někdo zná číslo vaší karty, vaše jméno, datum expirace a ten bezpečnostní kód na druhé straně, tak může provést nákup vaším jménem," vysvětluje rizika výkonný ředitel asociace pro elektronickou komerci Jan Vetyška.

Před přepojením na operátora dává hlasový automat zákazníkům ČD možnost seznámit se s podmínkami prodeje, které tak musí odsouhlasit. Díky tomuto opatření služba zákon neporušuje. A podle prohlášení drah jsou navíc operátoři, kterým zákazník vše o platební kartě diktuje, dostatečně hlídáni. "Operátor si v tento okamžik tyto údaje nesmí zapisovat na žádný papírek, ani do telefonu. Může pouze dávat údaje do počítače a průběžně odesílat," tvrdí mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Podle odborníků může být takovýto nákup přes telefon rizikovější, než nákup přes internet. Internetový obchodník nezná údaje o čísle karty, do takto použité platební karty vidí pouze banka.

Úřad pro ochranu osobních údajů teď chce prodej přes telefon znovu prověřit. Přestože dráhy tvrdí, že jsou první mezi novými zeměmi Unie, které takto prodávají, nejsou v Česku se službou jediné, podobně prodávají letenky například české aerolinky.

16. 07. 2008 ČD dostaly za zneužití dominance pokutu 270 milionů

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149590-25991100-001000_d-cd-dostaly-za-zneuuziti-dominance-pokutu-270-milionu)

Nákladní doprava Českých drah se podle antimonopolního úřadu těší dominantnímu postavení. Pokuta patří mezi nejvyšší v historii úřadu.

České dráhy (ČD) mají zaplatit za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě pokutu 270 milionů korun. Rozhodl o tom Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Jde o jednu z nejvyšších pokut v historii úřadu. Verdikt zatím není pravomocný, firma se proti němu může odvolat.

Antimonopolní úřad ve svém rozhodnutí zvážil i to, že dráhy vlastní stát, a půjde tak jen o přesun peněz z jedné kapsy do druhé. Na státní podnik si u úřadu stěžoval jeden slovenský konkurent, České dráhy podle něj zvýhodňovaly některé zákazníky, a tak si je vázaly ke dlouhodobé spolupráci. Podle Slováků jsou takové techniky 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, a to v letech 2003 až 2007. "Tam by nemělo být co řešit," uvedl k porušení zákona Pecina. O výši pokuty se úřad radil i s Evropskou komisí, která se případem také zabývala.

Pokutu nedostane ČD Cargo, ale ČD

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 ČD. "Nemůžeme pokutovat firmu, která je nástupcem drah. To by si pak každý hříšník mohl založit nástupnickou společnost, a případné sankce se tak vyhnout," podotkl Pecina.

V minulosti podnik od antimonopolního úřadu dostal několik sankcí v souhrnné výši ve stovkách tisíc Kč za chybná výběrová řízení. Nyní například prověřuje sporné pronájmy desítek českých vlakových nádraží. Narušení hospodářské soutěže ale ještě nepokutoval.

18. 07. 2008 O víkendu se do rychlíků vrátí restaurační vozy (Urblick)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove+centrum/tiskove+zpravy/tzp+navrat+restauracnich+vozu+do+rychliku>)

Od víkendu se začnou na vybrané vnitrostátní rychlíky vracet restaurační vozy, jejichž provoz do konce června zajišťovala společnost Urblick. Poté co firma ukončila činnost, podařilo se velmi rychle Českým drahám dohodnout s jejími subdodavateli, a restaurační vozy se tak vrací do provozu.

Restaurační vozy se znovu objeví v 16 expresech a rychlících postupně mezi 18. a 23. červencem. Budou jezdit především na trasách Praha – Bohumín, Praha – Zlín, Praha – Vsetín, Praha – Veselí nad Moravou a Praha – Luhačovice. Nově vzniklá společnost zastřešující bývalé subdodavatele firmy Urblick naváže na dosavadní úroveň servisu v těchto vozech, který byl známý především nízkou cenovou úrovní.

Na těchto rychlících bude zajištěn gastronomický servis ve velkých klasických restauračních vozech, které umožňují poskytovat komplexní nabídku jídel a nápojů od drobného občerstvení po hlavní jídla.

Vlaky se znovu zařazenými jídelními vozy:

- R 422 Cassovia v úseku Bohumín – Praha hl.n.
- R 423 Cassovia v úseku Praha hl.n. – Bohumín
- Ex 520 v úseku Zlín střed – Praha hl.n.
- Ex 521 v úseku Praha hl.n. – Zlín střed

- Ex 522 Mojmír v úseku Veselí nad Moravou – Praha hl.n.
- Ex 523 Mojmír v úseku Praha hl.n. – Luhačovice
- R 620 Matalík v úseku Vsetín – Praha hl.n.
- R 621 Matalík v úseku Praha hl.n. – Vsetín
- R 702 v úseku Luhačovice – Praha hl.n.
- R 703 v úseku Praha – Veselí nad Moravou
- R 704 Galán v úseku Luhačovice – Praha hl.n.
- R 705 Galán v úseku Praha hl.n. – Luhačovice
- R 706 Hradišťan v úseku Luhačovice – Praha hl.n.
- R 707 Hradišťan v úseku Praha hl.n. – Luhačovice
- R 928 v úseku Přerov – Luhačovice
- R 929 v úseku Luhačovice – Přerov

Provoz restauračních vozů v rychlících byl přerušen ve druhé polovině června kvůli ukončení aktivit společnosti Urblik v této podnikatelské oblasti. Společnost využívala restaurační vozy vyrobené pro mezinárodní vlaky ČSD v tehdejších východoněmeckých vagónkách.

Gastronomické služby ve vlacích Českých drah dnes zajišťuje především společnost Jídelní a lůžkové vozy a v mezinárodních spojích i podniky zahraničních železnic, např. polský WARS či maďarská Utasellátto. Restauriční či bistro vozy jsou v současné době zařazeny ve více než 70 vnitrostátních a mezistátních vlacích Českých drah.

18. 07. 2008 U Říčan se ráno kvůli poruše zastavily vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/22409-u-rican-se-rano-kvuli-poruse-zastavily-vlakyl/>)

Praha - V Říčanech u Prahy ráno nejezdily vlaky. Kvůli poruše zabezpečovacího zařízení došlo k výpadku v napájení výhybek. Zhruba od 4:30 musel být provoz na tři hodiny zcela přerušen, poté další dvě hodiny jezdily vlaky jen omezeně, uvedla Anna Kodysová ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC).

Podle mluvčího drah Ondřeje Kubaly se zastavily osobní vlaky i rychlíky. Zpoždění nabral také mezinárodní expres Jože Plečnik, který jezdí z Prahy do slovinské Lublaně. Cestující museli na zprovoznění trati čekat ve vlacích. Náhradní autobusy přijely na místo až těsně před obnovením provozu a stačily odvézt cestující jediného vlaku.

"My jsme nedostali od techniků SŽDC žádný výhled, kdy s prací skončí," vysvětlil to Kubala. Podle něj tak nebylo jasné, jak dlouho bude výluka trvat a zda budou autobusy potřeba. Navíc v ranní špičce je údajně velmi složité rychle sehnat volné autobusy.

Porucha v Říčanech je jednou z prvních, které musela řešit přímo SŽDC. Až do konce června se totiž o koleje staraly dráhy. Od 1. července převzala v rámci liberalizace železničního trhu péči o tratě SŽDC. Ke stejnému datu přešlo od drah k SŽDC zhruba 10 000 zaměstnanců.

20. 07. 2008 O stavbě trati Bezručice - Teplá může rozhodnout studie

Zdroj: Plzeň.cz (<http://zpravodajstvi.plzen.cz/clanky/O-stavbe-trati-Bezrucice-Tepla-muze-rozhodnout-studie-4613>)

O projektu nové železniční tratě Bezručice - Teplá, o jejíž vybudování usiluje na Tachovsku už několik let občanské sdružení i obec Bezručice, by měla rozhodnout územně-technická studie. Na své náklady ji nechává zpracovávat stát, do podzimu má být hotová. Uvedl to Marek Plochý ze sdružení Plzeňská dráha. To včera na trati Bezručice - Kokašice uspořádalo jízdy historického parního vlaku na podporu projektu.

"S vybudováním trati počítají územní plány Plzeňského i Karlovarského kraje. Stavba třináctikilometrového úseku by propojila přímo obě krajská města, doba jízdy by byla asi 1,5 hodiny," uvedl. Cesta vlakem z Plzně do Karlových Varů je dnes možná jen přes Mariánské lázně nebo Cheb, s jedním přestupem trvá přibližně 2,5 hodiny.

Zastánci nového spojení si od vybudování trati slibují vznik nejkratšího propojení krajských měst, vylepšení základní dopravní obslužnosti, rozvoj turistického ruchu. Podle starosty Bezdržic s necelou tisícovkou obyvatel Jana Soulka by mohla zlepšit dostupnost a dojíždění za prací. "Objevili se zájemci i mezi firmami, které by služby železnice využily," uvedl Soulek.

Územně-technickou studii zpracovává Správa železniční a dopravní cesty. Odpověďet by měla například také na otázku, kolik by nová trať stála. Náklady se mají pohybovat v jednotkách miliard korun. Na studii by navázala projektová dokumentace, která umožní začít shánět peníze i z evropských zdrojů. Prosazení trati je podle sdružení i otázkou politického lobbingu.

První iniciativy o prodloužení úseku do Teplé se objevily už ve 20. letech minulého století. Snažila se jí prosadit i skupina podnikatelů z oblasti těsně po revoluci. Milovníci železnice návrh znovuoživil v roce 2001, od té doby sdružení pořádá na lokální trati Přovany - Bezdržice pravidelné akce i brigády. Předloni si připomnělo 105 let existence trati.

21. 07. 2008 Plzeňská Škoda zbrojí před útokem (Poll a 109E)

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-26035650-001000_d-plzenska-skoda-zbroji-pred-utokem)

V září představí svou dlouho očekávanou lokomotivu. Akvizicí poloviny českého výrobce elektronických systémů Poll získala Škoda nové odborníky.

Plzeňská Škoda temnou budoucnost nečeká. Naopak. Pokračuje v řadě akvizicí, kterými si upevňuje svou pozici pro další expanzi. Škoda se navíc brzy chystá představit svou novou tramvaj a také dlouho očekávanou elektrickou lokomotivu.

"Když je euro za 23 korun, nemají české firmy jinou možnost než nabízet ke svým produktům co nejvyšší přidanou hodnotu," vysvětloval generální ředitel společnosti Škoda Transportation Tomáš Krsek, proč minulý týden koupila jeho společnost padesátiprocentní podíl v pražské firmě Poll.

Nejsou lidi, koupíme je

Ta vyrábí elektronické systémy a vyvíjí k nim vlastní software. Mezi její produkty patří například systém akcelerace modernizovaných pražských tramvají. Právě to se Škodovce může v nejbližších letech hodit.

"V současnosti je velmi těžké sehnat zkušené odborníky. Náborem zaměstnanců to jde. Ale je to opravdu zdoluhavě. Akvizicí Pollu jsme rázem získali tým tvořený více než třiceti zkušenými pracovníky," dodal Krsek.

Hodnotu transakce odmítly obě strany komentovat. Společnost Poll ale pro ilustraci dosahuje tržeb kolem 50 milionů korun ročně. Při ziskovosti 10 až 15 procent. Dosud patřila firma Poll dvěma jednatelům Vladimíru Lizákovi a Petru Lacigovi. Každý vlastnil padesátiprocentní podíl, nově mají každý čtvrtinu společnosti.

Škoda získává převzetím nové kapacity ve vývoji a výrobě elektronických systémů. Poll pak možnost dalšího rozvoje. "Získali jsme silného partnera, který umožní další rozvoj firmy," míní jednatel firmy Poll Petr Laciga s tím, že již delší dobu pociťovali, že bez takového spojení se na trhu v budoucnosti neudrží. V oboru není firma neznámá. Dodává zejména pro francouzskou společnost Cegelec.

České systémy jsou nejen v tramvajích, lokomotivách a trolejbusích v českých městech. Ale také v Rusku, Maďarsku, Polsku, Švýcarsku, Litvě, na Ukrajině a Slovensku. V Turecku jsou pak systémy pro řízení dopravy v dálničních tunelech, které Poll dodával jako subdodavatel společnosti Eltodo.

Škoda Transportation však touto akvizicí končit nechce. Před třemi lety koupila výrobce vlaků ČKD Vagonka, letos pak šumperského výrobce Parsnova. Tomáš Krsek potvrdil, že nyní jedná o převzetí dalších dvou společností. Jedna z nich pak má být v zahraničí. Pravděpodobně půjde o společnost, která má Škodovce pomoci dostat se k zakázkám na tamním trhu.

Lokomotiva čeká za dveřmi

Škoda také již brzy představí svou dlouho očekávanou elektrickou lokomotivu 109E. Už bylo na čase, vývoj se zpozdil a na české železnice se mezitím dostala konkurenční lokomotiva Taurus od společnosti Siemens.

"Už existuje a testujeme ji a brzy s ní seznámíme i veřejnost," potvrdil Tomáš Krsek. Nejpozději by se lokomotiva měla představit v září na berlínském veletrhu InnoTrans.

Těchto lokomotiv si České dráhy již dříve objednaly dvacet kusů za více než dvě miliardy korun. Vývoj se opozdil zejména kvůli změnám v zadání. Aby karoserie splňovala požadavky vysokorychlostních tratí, musela firma kompletně přepracovat design i použité technologie.

"První lokomotivy očekáváme do konce roku," potvrzuje tiskový mluvčí drah Ondřej Kubala. Právě tato lokomotiva otevírá Škodovce dveře do dalších oblastí trhu kolejových vozidel. Jen co ji bude koncern mít k dispozici, začne ji podle Krška nabízet i na dalších trzích.

Podobné to je i u připravované tramvaje ForCity, na kterou nyní čeká nejen pražský dopravní podnik, ale i lidé v Rize.

21. 07. 2008 Vlak s jaderným palivem dorazil do Temelína bez potíží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/22704-vlak-s-jadernym-palivem-dorazil-do-temelina-bez-potizi/>)

Temelín - Ostře střežený vlak přivezl dnes odpoledne do Jaderné elektrárny Temelín další pravidelnou zásilku jaderného paliva. Zhruba 25 tun uranu je určeno pro výměnu jedné čtvrtiny palivových souborů v prvním bloku. Odstávka začne tento pátek a potrvá 75 dní.

"Transport doprovázený standardními bezpečnostními opatřeními se obešel bez jakýchkoli problémů. Do areálu elektrárny přijel krátce před 16:00," uvedl mluvčí elektrárny Marek Sviták.

"Všechno, co mělo být splněno, bylo splněno, hejtman byl informován. Osobně jsem byl přítomen v řídicím štábu policie," uvedl tajemník krajské bezpečnostní rady Aleš Boňatovský. Podle mluvčího temelínské elektrárny jsou informace o převozu jaderného paliva ve světě běžně utajenou informací a české jaderné elektrárny v tom nejsou výjimkou.

Střežený transport jezdí dvakrát do roka

Transport radioaktivního materiálu vždy doprovází zosílená bezpečnostní opatření. Vlak nesmí podle předpisů nikde zastavit a má přednost před všemi spoji. Utajovanou soupravu o několika vagoncích s nákladem překrytým modrými a šedými plachtami a označeným žlutočernými symboly radioaktivního materiálu hlídají během cesty policisté, nad vlakem létá policejní vrtulník.

Jaderné palivo se do Temelína vozí běžně dvakrát ročně. Poslední zásilka paliva dorazila do Temelína 10. ledna. Největší česká elektrárna potřebuje ke svému provozu jednou ročně nahradit zhruba čtvrtinu palivových souborů na obou blocích. V reaktoru je celkem 92 tun uranu ve 163 souborech.

21. 07. 2008 Siemens v Praze možná skončí, odboráři hrozí stávkou

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/siemens-v-praze-mozna-skonci-odborari-hrozi-stavkou-f9n-ekoakcie.asp?c=A080721_145131_ekoakcie_fih)

Německý koncern Siemens možná zavře jeden ze svých podniků v České republice. O práci by tak přišlo okolo tisíce lidí. Informovala o tom agentura DPA. Pražský závod se zaměřuje na výrobu souprav pro železnici a metro. Odboráři společnosti Siemens kolejová vozidla v reakci na možné uzavření podniku vyhlásili stávkovou pohotovost.

Německá agentura DPA se odvolává na zdroje z centrály společnosti Siemens v Mnichově. V úvahu by přý připadalo zavření nebo prodej pražského podniku.

"Nemohu to potvrdit, protože rozhodnutí nepadlo. Je to tak, že divize mobility společnosti Siemens, která vyrábí především kolejová vozidla, zhruba před 14 dny oznámila, že celosvětově propustí 2 500 zaměstnanců," uvedl mluvčí české pobočky společnosti Siemens Petr Sedláček.

Propouštění by se mělo týkat 700 zaměstnanců v administrativě a 1 800 ve výrobě. "Hlavním důvodem jsou přebytečné kapacity, které Siemens má," doplnil mluvčí. Definitivní rozhodnutí o tom, jakých podniků by se propouštění týkalo, by mělo padnout v polovině tohoto týdne. V Evropě má Siemens šest výrobních závodů.

Odboráři společnosti Siemens kolejová vozidla vyhlásili stávkovou pohotovost. Důvodem je právě možné uzavření pražského závodu. Potvrdil to předseda odborového svazu Kovo Josef Středula.

Siemens je druhým největším exportérem v České republice. Zaměstnává zde 12 tisíc lidí.

22. 07. 2008 Obyvatelé Lokte si stěžují na hlučný vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/22906-obyvatele-lokte-si-stezuji-na-hlucny-vlak/>)

Sokolov - Před pěti lety obnovily České dráhy provoz na kilometrovém úseku mezi hlavním nádražím a stanicí Loket předměstí. Spoj využívá minimum cestujících. Vlaky, které tam projedou asi šestnáctkrát za den, podle místních obyvatel zbytečně ruší.

Obyvatelé Lokte si stěžují na to, že vlak, který projíždí okolo jejich domů, pokaždé několikrát zahouká a považují to za zbytečné. Jenže strojvůdci musí dodržovat bezpečnostní předpisy. "Vlak musí houkat celkem čtyřikrát, před místy jako je tunel, most a železniční přejezd," vysvětluje Anna Kodysová, Správa železniční dopravní cesty.

Úsek leží na někdejší železnici mezi Loktem a Horním Slavkovem. Provoz na této sedmikilometrové trati zrušily jako ztrátový České dráhy v roce 1997. Dnes je kolejiště zarostlé, drážní zařízení zčásti rozkradené a zčásti zdevastované. Především v pětitisícovém Horním Slavkově se s tím dodnes nesmířili. Zprovoznění loketského úseku se v regionu pokládá za příslib obnovení celé železnice.

Správa železniční dopravní cesty teď projednává s krajem s městem a s hospodářskou radou, jestli dojde k obnovení železnice mezi Horním Slavkovem a Loktem. Podle některých odhadů by realizace stavby přišla na 300 milionů korun. Skeptici říkají, že je to velmi strážlivý odhad.

23. 07. 2008 Siemens se stáhne z pražského závodu

Zdroj: Siemens (<http://www.siemens.cz/siemjet/cz/home/press/releases/new/Main/49571.jet>)

Siemens má v úmyslu nově seskupit evropské výrobní aktivity, aby podpořil svou dlouhodobou konkurenceschopnost. Jak již dříve divize Mobility (součást sektoru Industry) oznámila, sníží počet svých zaměstnanců ve výrobě a konstrukci celosvětově o zhruba 1.800. Restrukturalizace se dotkne i 700 míst v administrativě a dalších nevýrobních oblastech. Součástí tohoto procesu je proto i rozhodnutí, že se Siemens nejpozději ke konci září roku 2009 stáhne z pražského výrobního závodu Siemens Kolejová vozidla. Prodej závodu je preferovanou možností.

„Nové uspořádání je nutné k tomu, abychom odstranili nadbytečné kapacity a tím dlouhodobě zvýšili svou konkurenceschopnost,“ řekl Hans-Jörg Grundmann, CEO divize Mobility. Nevyloučil ani možnost prodeje pražského výrobce: „Máme v Praze vzdělané a zkušené odborníky a dokážeme si představit, že tento závod prodáme solidní společnosti.“ Hlavní příčinou přebytečných kapacit je zvyšující se podíl zákazníků v zemích s rychle rostoucími trhy, jako např. Čína. Tyto země přitom stále silněji požadují zapojení lokálních firem při realizaci zakázek.

Výroba kolejových vozidel se bude nadále koncentrovat do tří kompetenčních center: v německém Krefeldu-Uerdingenu se budou vyrábět vozidla z hliníku, ve Vídni z oceli a v Mnichově se i nadále budou vyrábět lokomotivy.

„Siemens zůstává se svými více než 11.000 zaměstnanci jednou z největších firem v České republice. Dostojíme samozřejmě všem dodavatelským závazkům, které vůči zákazníkům máme. Věřím, že probíhající restrukturalizace nám umožní nabídnout zákazníkům prvotřídní produkty za ještě lepších podmínek,“ řekl Pavel Kafka, generální ředitel a reprezentant Siemens v České republice.

Siemens patří mezi největší globální elektrotechnické a elektronické koncerny. Společnost zaměstnává zhruba 400.000 odborníků, kteří vyvíjejí a vyrábějí produkty, navrhují a instalují komplexní řešení na míru dle požadavků zákazníků a nabízejí širokou paletu služeb dle jejich individuálních potřeb. Siemens nabízí svým zákazníkům ve 190 zemích inovativní technologie a komplexní know-how. Společnost byla založena před 160 lety a působí v oblastech informace a komunikace, automatizace a pohony, energetika, doprava, zdravotnictví a osvětlení. V obchodním roce 2006/2007 (skončil 30. září 2007) společnost Siemens dosáhla tržeb 72,4 miliard EUR a čistého zisku 3,9 miliardy EUR.

Zastoupení společnosti Siemens v České republice bylo obnoveno v roce 1990. V současné době patří Siemens s více než 12.500 zaměstnanci mezi největší zaměstnavatele v ČR. V obchodním roce 2006/2007 vykázala skupina podniků Siemens v České republice obrát téměř 68,8 miliard Kč. Siemens v České republice působí v těchto hlavních oblastech: automatizace a řízení, doprava, energetika, informace a komunikace, osvětlení a zdravotnictví.

Více informací najdete na internetových adresách www.siemens.com a www.siemens.cz.

23. 07. 2008 Nové UNESCO památky - Rétská železnice přes průsmyky Albula a Bernina

Zdroj: iHNed.cz (http://cestovani.ihned.cz/115-26061670-288620-0-171330-008000_d-64)

Probojovat se do světové elity památek není vůbec jednoduché. Podívejte se komu se to podařilo letos.

Rétská železnice přes průsmyky Albula a Bernina (Švýcarsko a Itálie)

Tato historická dopravní stavba spojuje dvě železnice přes švýcarské Alpy. Provoz na první z nich, přes Albulu, byl zahájen v roce 1904. Na 67 kilometrů dlouhé trase vzniklo 42 tunelů a 144 viaduktů a mostů. Druhá železnice, přes horský masiv Bernina, překonává obtížný horský terén 13 tunely a 52 přemostěními. Železnice, které díky jedinečným technickým a architektonickým řešením spojily na začátku 20. století do té doby izolované horské vesnice v Centrálních Alpách, měly výrazný socioekonomický dopad na život tehdejších obyvatel.



24. 07. 2008 Dráhy míří do světa médií, spustí internetovou televizi

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=611769>)

Praha - Mediální scéna bude brzy bohatší o další televizi. České dráhy spouští vlastní vysílání na internetu.

Od srpna si budou moci návštěvníci drážního webu kliknout na obrazovku, která jim nabídne dokumenty o dráze a propagační materiály společnosti.

Nabídce by měl vévodit dokumentární cyklus Život na kolejích vysílaný už dříve Českou televizí. Návštěvník webu si může vybrat i jeden z třinácti krátkých filmů představující železnici v regionech.

Německý vzor

Plány drah s novým projektem jsou zatím spíše skromné. Ale nevylučují v případě úspěchu internetového portálu jeho další expanzi, například na trh kabelových televizí.

"Zatím jde skutečně jen o portál, na kterém si lidé budou moci přehrát příspěvky o železnici, nejde tedy o televizi v pravém slova smyslu. Je předčasné předjímat další vývoj, ale možná jednou budeme hledat inspiraci u oblíbené německé Bahn TV," říká manažer komunikace ČD Radek Joklík.

"Stránky www.cd.cz navštíví každý den 15 - 16 000 lidí, portál www.ceskedrahy.cz asi 1500 - 1600 lidí. Kdyby se každý z nich podíval, co nového nabízíme na TV portálu, byl by to pro začátek pěkný výsledek," přeje si Joklík.

Bez posil a velkých nákladů

Na tvorbě televizního portálu se budou podílet především lidé z odboru komunikace drah, žádné nové posily do mediálního týmu podnik neplánuje.

Náklady na zřízení a provoz televize pak podle ČD nepřekročí standardní sumu na provozování běžného portálu.

Příspěť jim mohou i příjmy z reklamy, o jejímž umístění do vysílání televize dráhy uvažují.

24. 07. 2008 Nová lokomotiva Škoda může jet rychlostí 200 kilometrů v hodině (109E)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nova-lokomotiva-skoda-muze-jet-rychlosti-200-kilometru-v-hodine-p70-eko-doprava.asp?c=A080724_154515_eko-doprava_pin)

První nová lokomotiva Š 109E, vyvinutá a vyrobená ve společnosti Škoda Transportation, vyjela dnes dopoledne na kolej plzeňského závodu ke zkušebním jízdám. České dráhy si objednaly celkem 20 kusů nové lokomotivy za téměř 2,5 miliardy korun.

Jde o první českou lokomotivu ČD pro komerční provoz na středoevropských tratích s rychlostí až 200 kilometrů v hodině.

"Vývoj třísystemové lokomotivy probíhal čtyři roky. Nyní začínáme se



zkouškami zaměřenými na jízdní, brzdové a trakční části. Po jejich skončení zamíří lokomotiva Š 109E na vnitřní zkušební okruh ve Velimi u Prahy," uvedl projektový manažer Škoda Transportation Vít Tomrle. Prvními úspěšnými testy prošla lokomotiva již v prosinci 2006.

Při její výrobě byly použity moderní materiály - například vláknové kompozity podobné těm, které se používají u vozů formule 1. Výrazně zlepšují jízdní vlastnosti vozidla a snižují namáhání trati. Brzdy jsou vybaveny hliníkovými kotouči, tak jako u současných špičkových soutěžních vozů.

Na koleje vyjede příští rok

Odborníci a dopravci se s novou lokomotivou seznámí na zářijovém veletrhu dopravní techniky Inno Trans v Berlíně. Veřejnost ji poprvé uvidí začátkem příštího roku, kdy odstartují zkoušky na otevřených tratích.

"Několik prvních lokomotiv plánujeme do běžného provozu nasadit od prosince 2009, kdy je nasadíme na tratích Praha - Vídeň, Praha - Berlín a Praha - Drážďany," uvedl ředitel Kolejového odboru Generálního ředitelství ČD Jan Paroubek.

Maximální výkon lokomotivy je 7,2 MW. "Jsme čtvrtým výrobcem kolejových vozidel na světě, který zvládl technologii elektrické i mechanické části vysoce výkonné lokomotivy s výše uvedeným výkonem podle vlastního know-how," uvedl generální ředitel Škoda Transportation Tomáš Krsek.

"Konstrukční řešení lokomotivy vyhovuje provozu na tratích s přísnými limity rušení, umožňuje dynamické brzdění na všech napájecích systémech a je vhodné k provozu na obloukových tratích," uvedl ředitel Realizace společnosti Škoda Transportation Marek Herbst.

Lokomotiva bude homologována v šesti evropských státech a odpovídá nově zaváděným evropským normám TSI. Hlavně v odolnosti proti čelnímu nárazu do překážky na kolejích.

"Například při nárazu v rychlosti 110 km/h do nákladního vozu s cisternou o váze 15 tun zůstane kolem stroje vůdce nepoškozený a nedeformovaný prostor," popisuje hlavní inženýr projektu Petr Špalek.

Lokomotiva je také připravena pro nový jednotný evropský zabezpečovací systém ETCS. Novinkou je, že lokomotiva Š 109E může vlak nejen táhnout, ale i tlačit, takže může být zařazena na konci vlaku a dá se ovládat z řídicího vozu na opačném konci soupravy.



25. 07. 2008 Vyjela první porevoluční lokomotiva z Plzně. Může být nejrychlejší na světě (109E)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/vyjela-prvni-porevolucni-lokomotiva-z-plzne-muze-byt-nejrychlejsi-na-svete-1vt/tec_reportaze.asp?c=A080724_185102_tec_vesmir_rja)

Lokomotiva ŠKODA 109E má větší výkon, než jaký pohání nejrychlejší lokomotivu světa. Jede rychlostí až 230 kilometrů v hodině. Může být budoucí rekordmankou?

Krasavice v designu Porsche vyjela včera poprvé před novináře na zkušební kolej. Je to první nově vyvinutá lokomotiva v ČR od roku 1989 a jmenuje se ŠKODA 109E. Zároveň se jedná o první lokomotivu ČD pro komerční provoz s rychlostí 200 kilometrů v hodině.

V této chvíli jsou vyrobeny dva prototypy. Třísystémová lokomotiva pro provoz v šesti střeoevropských zemích nejprve projde testováním v areálu Škodovky, poté zamíří na zkušební okruh ve Velimi. Druhý vůz bude vystaven na letošním zářijovém veletrhu dopravní techniky InnoTrans v Berlíně. Tam čeká novou lokomotivu slavnostní evropská premiéra.

Maximální povolená rychlost pro tento stroj bude 230 km/h. Pro jistotu zopakujeme, že v komerčním provozu se počítá "jen" s rychlostí 200 km/h. Nejvyšší výkon lokomotivy je 7,2 MW, běžný je 6,4 MW. Stodevítka má tedy o 800 kW větší maximální výkon, než jaký využívá současná držitelka rekordu pro samostatné lokomotivy (Siemens Taurus ES64U4). Obě lokomotivy spojuje výrobce dvojkolí, nejedna součástka s nápisem Siemens a maximální povolená rychlost. Nabízí se otázka: je to budoucí nejrychlejší lokomotiva světa?



"Lokomotivu tohoto druhu a těchto parametrů umí udělat jen čtyři nebo pět výrobců na světě a my jsme mezi nimi. Škoda je čtvrtým výrobcem kolejových vozidel na světě, který zvládl technologii elektrické i mechanické části vysoce výkonné lokomotivy s vysokým výkonem podle vlastního know-how," uvedl Tomáš Krsek, generální ředitel společnosti ŠKODA TRANSPORTATION. České dráhy ji povedou pod označením 380. ČD objednaly celkem 20 lokomotiv ŠKODA 109E.



Nová lokomotiva bude vozit vlaky osobní přepravy na tratích koridorů v Česku, Německu, Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. V těchto zemích umožní plynule přejíždět území s rozdílnými napájecími systémy, a to se střídavým napětím 25 kV/50 Hz, nebo 15 kV/16,7 Hz, případně se stejnosměrným napětím 3 kV. Bez časových ztrát tak projede trasu například z Berlína přes Prahu až do Vídně. Právě na těchto tratích spojujících Česko s Německem a Rakouskem se předpokládají největší výkony nové lokomotivy.

Lokomotiva je přizpůsobena všem specifikům tratí ve středoevropských zemích, které se mohou dílčím způsobem lišit od podmínek v jiných částech Evropy. ŠKODA 109E vyhovuje provozu na tratích s přísnými limity rušení, umožňuje dynamické brzdění na všech napájecích systémech a je vhodná k provozu na obloukovitých tratích.

Pracoviště pro strojvůdce nebylo možné fotografovat. Součástí jeho vybavení je i umyvadlo s tekoucí vodou, mikrovlnná trouba a chladnička, skříň na osobní věci a oděvy. Dále obsahuje počítačové řízení lokomotivy, které umožňuje ve spolupráci se systémy CRV a AVV vícenásobné vedení vlaku z jednoho stanoviště lokomotivy, popřípadě z řídicího vozu vlakové soupravy. Pro tuzemskou produkci je typický joystick, kterým se ovládá jízda vpřed i zastavování. Toto řešení není uplatněno nikde jinde na světě. Řešení si mašinfírové pochvalují.

Kabina byla v průběhu vývoje představena zástupcům železničních odborových svazů, aby konstruktéři mohli reagovat na jejich zkušenosti a připomínky. Strojvůdci si mohli vyzkoušet simulátor ovládání tohoto pracoviště a výhled z vozu.

Skelet vozu absolvoval statickou zkoušku podle evropských předpisů TSI. V konstrukci nové lokomotivy se uplatnilo několik ojedinělých konstrukčních řešení chráněných evropskými patenty. Konstrukce skříňe lokomotivy je značně odolná čelnímu nárazu do překážky na kolejích.

Součástí kabiny strojvůdce jsou deformační zóny, které mají za úkol pohltit velké množství energie při případné kolizi. Při extrémním nárazu v rychlosti 110 km/h do nákladního vozu s cisternou o váze 15 tun zůstane kolem strojvůdce nepoškozený a nedeformovaný prostor. Navíc je možné lokomotivu relativně jednoduše opravit výměnou deformačních dílů. Obdobným způsobem je navrženo i upevnění pluhu před lokomotivou.

Pohon lokomotivy zajišťují čtyři trakční motory, dvě měničové skříňe a trakční transformátor. Jeho návrh obsahuje originální technická řešení. Nové asynchronní motory jsou ze sesterské společnosti ŠKODA ELECTRIC s vinutím do dvojité hvězdy. Jeden má výkon 1 700 kW. Dohromady disponují jmenovitým výkonem 6,4 MW (maximální 7,2 MW). Podvozek má dvojité odpružení, jehož část vidíte na fotografii.

Zejména u kolejových vozidel platí pravidlo, že se stroj sice může rozjet, ale zastavit musí. Ke zpomalení slouží elektromagnetická brzda, jejíž účinek posilují dva typy brzd. Kotoučové brzy, jejichž kotouč je přimontován přímo na kola dvojkolí (na fotografii), a tradiční špalíkové brzdy. Na záběru vidíte také trysku pískovače.

Při výrobě lokomotivy se uplatnily moderní materiály podobné těm, jaké se používají u vozů formule 1. Zmíněné brzdy jsou vybaveny hliníkovými kotouči, stejně jako u současných špičkových soutěžních automobilů. Jejich využití výrazně zlepšuje jízdní vlastnosti vozidla a snižuje namáhání trati.

Škodovka nechala novináře nahlédnout pod pokličku jen zvenčí. Světlomety obsahují technologie typické pro drahá osobní auta, na první pohled zaujmou vysoce svítivé LED diody. Stodevítka z nich má denní světla, která se mohou změnit na červená koncová.

Lokomotiva 109E bude homologována v šesti evropských státech. Proto obsahuje snímače zabezpečovacích systémů ze zemí, po jejichž kolejích se bude pohybovat. Na fotografiích vidíte zleva snímač německého systému a následuje čidlo pro polskou železniční síť.

Škodovka odpovídá nově zaváděným evropským normám TSI ve vybavení komponenty předepsanými normami TSI. Normy TSI vznikly v EU proto, aby vytvořily jednotný evropský přístup k otázkám bezpečnosti železniční kolejové dopravy při vývoji a výrobě rychlostních elektrických lokomotiv. Je také připravena pro nový jednotný evropský zabezpečovací systém ETCS.

Chybí vám na lokomotivě zrcátka? Součástí vybavení řídicího pracoviště jsou displeje pro čtyři kamery vnějšího kamerového systému a budou zde i monitory zabezpečovacího systému ETCS. Lokomotiva je vybavena zařízením GSM-R, které umožňuje strojvedoucímu komunikaci mezi lokomotivou a depem.

25. 07. 2008 Do Lovosic přijel první vlak z Terstu

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_29lovo.htm)

Ucelený vlak kombinované dopravy z italského Terstu přijel do Lovosic poprvé ve čtvrtek 17. července 2008. Zpočátku půjde o jeden pravidelný odjezd vlaku týdně v každém směru, frekvence vlaků se ale bude postupně zvyšovat, a to v závislosti na míře zájmu zákazníků o tento nový produkt.

První přepravy tvoří prozatím zásilky námořních kontejnerů z přístavu Terst, zároveň je však signalizován i zájem silničních dopravců a speditérů o kontinentální přepravy mezi Itálií a Českou republikou, a to především o přepravy cisternových kontejnerů.

Vlak bude odjíždět podle jízdního řádu z Terstu vždy v pondělí večer a do Lovosic přijede v úterý večer. V opačném směru z Lovosic jsou odjezdy plánovány na středeční večer s příjezdem do Terstu ve čtvrtek večer.

Nabídkou přeprav na přímých vlcích kombinované dopravy mezi Lovosicemi a Terstem rozšiřuje český operátor kombinované dopravy Bohemiakombi svoji dosavadní škálu přepravních nabídek. Bohemiakombi, spol. s r. o., je českým partnerem tohoto evropského projektu, na kterém spolupracuje se svým italským partnerem.

Zavedením uceleného vlaku Lovosice – Terst se dále zvýšil význam nově vybudovaného a ještě dále rozšiřovaného terminálu kombinované dopravy ČD–DUSS v Lovosicích. Lovosice se tak postupně stávají strategicky důležitým uzlem na evropské síti vlaků kombinované dopravy. Zavedením vlaku Lovosice – Terst se zvýšil počet zemí, s nimiž mají Lovosice spojení vlaky kombinované dopravy z osmi na devět a počet napojených terminálů se zvýšil na 37.

25. 07. 2008 Oslavy 125 let místní dráhy Rokycany - Mirošov – Nezvěstice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=59050>)

V sobotu 2. srpna 2008 proběhnou na místní dráze Rokycany - Mirošov - Nezvěstice oslavy jejích 125 let. Dne 1. srpna 1882 byl zahájen provoz na úseku trati z Nezvěstic do Mirošova společností České obchodní dráhy. Přesně o rok později, 1. srpna 1883, byla zahájena doprava na celém úseku z Nezvěstic do Rokycan.

Hlavním lákadlem oslav budou určitě jízdy parních vlaků po této lokálce. V čele zvláštních vlaků sestavených z historických vozů pojedou parní lokomotiva řady 354.195 nazývaná "Všudybylka", kterou doplní historický motorový vůz M 131.1386 "Hurvínek". V rámci doprovodného programu bude v Mirošově přístupný vůz s expozicí o historii místní dráhy, v Nezvěsticích pak bude výstava historické hasičské techniky a výstava o dopravě v Plzeňském kraji.

26. 07. 2008 Na Plzeňsku vykolejil vlak, pod nímž přehodili výhybku (Pňovany)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-plzensku-vykolejil-vlak-pod-nimz-prehodili-vyhybku-p16-/krimi.asp?c=A080726_160112_domaci_jan)

V Pňovanech na Plzeňsku vykolejil vlak s desítkami cestujících. Když přejížděl výhybku, přehodila se. Část soupravy tak vjela na jinou kolej. Nikdo z personálu ani cestujících se nezranil. Doprava na trati byla přerušena. Než se podaří poškozený úsek opravit, budou tu jezdit autobusy.

Nehoda se stala kolem půl druhé, když ze stanice vyjížděl osobní vlak do Plzně. Cestovalo v něm asi padesát pasažérů.

"Na výhybce došlo k jejímu podhození a takzvané vidlicové jízdě. Část vlaku vjela na správnou kolej a jeden z vozů v zadní části soupravy na jinou. Nedošlo ke zranění žádných osob," sdělil iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Výhybka se sama nepřehodí, takže to vypadá, že chyboval některý ze zaměstnanců. "Příčiny se vyšetřují, ale pravděpodobně půjde o lidský činitel," souhlasí Kubala.

Lokomotiva soupravu táhla dvě stě metrů, než zastavila. Vykolejený vagon trať poničil. "Bude potřeba opravit výhybku, vyměnit betonové pražce, poškozeno je jedno návěstidlo," vypočítává mluvčí ČD. Podle Zdeňka Neusara z Drážní inspekce škoda zřejmě přesáhne půl milionu.

Protože se trať v přilehlých úsecích rekonstruuje, žádný vlak tudy neprojde až do chvíle, než se podaří vykolejený vlak odtáhnout a poškozený úsek opravit. To potvrzuje pravděpodobně několik hodin. Do té doby bude jezdit ve směru do Plzně náhradní autobusová doprava.

V opačném směru je trať dlouhodobě vyloučena kvůli zmíněné rekonstrukci, takže autobusy jezdí místo vlaků i tady.

27. 07. 2008 Spadlé troleje blokují dopravu u Pardubic, chytlo od nich pole

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/145911-spadle-troleje-blokuji-dopravu-u-pardubic-chytlo-od-nich-pole.html>)

Železniční koridor na Pardubic blokují popadané troleje. Krátce před polednem spadly v obou směrech. Od nich následně chytlo pole. Oheň hasili přivolaní hasiči. Provoz bude na trati omezen do večerních hodin. Vlaky nabírají velká zpoždění.

"Ve 13. hodin byl obnoven provoz na jedné z kolejí. Na opravě pracujeme. Provoz by měl být naplno obnoven ve večerních hodinách," řekl Novinkám Petr Štáhlavský z Českých drah.

Podle ČD nehodu způsobil rychlík EuroCity projíždějící v úseku mezi Pardubicemi a Přeloučí. "Jde jen o technickou závadu. V místě nejedí náhradní autobusová doprava, vlaky jezdí po jedné koleji," dodal Štáhlavský. Proč troleje spadly, se zatím neví. Na vině by mohlo být i teplé počasí, které roztáhlo dráty.

Mluvčí drážní inspekce Zdeněk Neusar Novinkám řekl, že krátce po nehodě na místě hořela suchá tráva přilehlého pole. Proto tam zasahovali i přivolaní hasiči.

Vlaky mají i hodinová zpoždění

Dráhy nyní řídí v místě provoz na jedné koleji. Vlaky, včetně mezinárodních rychlíků, nabírají zpoždění několik desítek minut. EuroCity z Budapešti do Hamburku se zpozdil dokonce o více než dvě hodiny.

30. 07. 2008 Novinka od Deutsche Bahn: Jízdenky jdou do e-dražby

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=612226>)

Berlín/Praha - Deutsche Bahn vnesly do marketingu dopravních podniků oživení. S internetovou aukční společností eBay se dohodly na speciální akci, ve které na internetu vydraží až milion jízdenek.

Informoval o tom německý zpravodajský server FTD.de. Podle předpokladů se jízdenky prodají do 10. srpna. Část jízdenek se začne dražit od jednoho eura, jiné budou k okamžité koupi za fixní cenu.

Jedinou podmínkou pro použití těchto jízdenek je časově ohraničený termín. Zákazníci je budou muset uplatnit mezi 16. srpnem a 31. říjnem tohoto roku vyjma pátků, kdy je na kolejích pravidelně největší provoz.

Další podmínkou je pak založení konta na aukčním webu eBay. Zaregistrovaní uživatelé si pak mohou vydražit jízdenky buďto na dvě nebo čtyři jízdy. Startovní cena jízdenek se bude odvíjet právě od počtu jízd.

Z jízdenek s fixní cenou si zájemci vyberou mezi vnitrostátními, jež budou k mání za 33 eur (781 Kč), a jízdenkami mezinárodními v ceně 44 eur (1041 Kč). Kromě nich budou v nabídce ještě 10eurové kupony pro kratší jednosměrné cesty.

Německé dráhy pak ještě nabídnou speciální benefiční akce, jejich výtěžek budou směřovat na pomoc Německému svazu tělesně postižených sportovců.

Půjde například o 16denní výlet transsibiřskou magistrálou či speciální osmidenní cestu první třídou po pěti evropských metropolích - Berlíně, Bruselu, Paříži, Londýně a Vídni.

Letní akce ČD: Mladí jezdí za polovic

Zákazníci Českých drah se sice v brzké době podobné akce asi nedočkají, přesto je internetový prodej jízdenek pro dráhy stále důležitějším zdrojem příjmů.

Svědčí o tom fakt, že v prvním pololetí prodaly přes internet 170 tisíc jízdenek, tedy třikrát více než ve stejném období předchozího roku. V současné době si zákazníci na webové pokladně drah mohou zakoupit jízdenku na 500 různých spojů.

Výrazné cenové zvýhodnění cestování pak České dráhy přinesly lidem mladším 26 let. Tarif Léto-26 tak lidem umožňuje získat až 50procentní slevu na jednosměrné i zpáteční jízdenky a až 25procentní slevy na traťové jízdenky.

Akce platí po dobu letních prázdnin, tedy od 1. července do 31. srpna na jízdenky první i druhé třídy. Cestujícím stačí jakýkoli doklad totožnosti, kterým prokážou, že jsou mladší 26 let.

Například jízdenka druhou třídou vlakem typu EuroCity z Prahy do Ústí nad Labem tak tyto cestující vyjde na 66 korun místo 122, první třídou pak na 99 namísto 198 korun.

31. 07. 2008 Z lokomotivy zbyly jen ohořelé trosky (Pňovany)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/obrazem-z-lokomotivy-zbyly-jen-ohorele-trosky-flq-/krimi.asp?c=A080731_084557_krimi_cen)

Plameny šlehající z lokomotivy zastavily hodinu před půlnocí trať Plzeň - Cheb. K požáru došlo za železniční stanicí Pňovany. Strojvedoucí zastavil vlak a poté bylo evakuováno na dvacet cestujících. Hasiči likvidovali oheň a jeho následky do páté hodiny ranní.

Hořícího podvozku lokomotivy si všimli cestující a zavolali policii. Ta okamžitě informovala vlakvedoucího. Ten po dohodě s nadřízenými vlak zastavil asi kilometr za stanicí Pňovany.

"Při dojezdu hasičů byl už z dálky vidět kouř. Lokomotiva vlaku byla celá v plamenech. Místo bylo ale obtížně dostupné, proto byl z Pňovan vypraven zvláštní vlak, ve kterém k místu události dorazili tři profesionální hasiči s dýchací technikou," uvedla mluvčí hasičů plzeňského kraje Alena Marešová.

"Po použití všech dostupných hasicích přístrojů bylo jisté, že se nepodaří požár dostat pod kontrolu. Oheň naopak začal sílit, a proto policisté vyzvali cestující, aby se prozatím odebrali do zadní části vlaku a čekali na další pokyny," uvedla mluvčí plzeňské policie Ilona Týmlová.

Postupně na místo dorazilo několik jednotek hasičů. Ti oddělili hořící lokomotivu s prvním vozem od zbytku vlaku a uhasili ji. Po celou dobu také kropili okolní les, aby se požár nerozšířil.

Oheň byl definitivně uhašen a trať uvolněna v pět hodin ráno. Drážní inspekce odhadla škodu na osm milionů korun. Příčinou vzniku požáru byla pravděpodobně technická závada.



31. 07. 2008 Za smrt ženy dostal výpravčí podmínku (Brandýs nad Orlicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/23831-za-smrt-zeny-dostal-vypravci-podminku/>)

Brandýs nad Orlicí (Orlickoústecko) - Za tragickou nehodu na železnici, při které zemřela dvaadvacetiletá žena, je zodpovědný výpravčí Josef Šilhavý. Ve stanici Brandýs nad Orlicí ji před dvěma lety usmrtil projíždějící rychlík. Okresní soud v Ústí nad Orlicí mu udělil podmíněný trest na osm měsíců se zkušební dobou na dva roky. Verdikt soudu není pravomocný, obhájce obžalovaného se na místě odvolal, informuje krajská příloha Mladé fronty Dnes (MfD).

"Obžalovaný je vinen tím, že jako výpravčí vnější služby nevěnoval dostatečnou pozornost cestujícím opouštějícím kolejíště po odjezdu osobního vlaku, přestože věděl, že se od České Třebové do stanice blíží rychlík. Dále neupozornil prostřednictvím staničního rozhlasu na jeho očekávaný příjezd a nezajistil posyp namrzlých pražcových přechodů," konstatoval samosoudce Jiří Procházka.

Dvaadvacetiletou Libuši Růžičkovou srazil vlak 26. prosince 2006 přímo před očima její dvanáctileté dcery. Matka s dcerou vystoupily v Brandýse z osobního vlaku, který přijel od Chocně. Ze vzdálenější koleje přecházely k nádražní budově po pražcovém přechodu přes bližší kolej. Povrch přechodu byl namrzlý a dívka na něm uklouzla. Její matka položila tašky, které doposud nesla, pomohla dceři vstát a vyvedla ji mimo koleje. Když se ale vrátila do kolejíště pro zavazadla, porazil ji rychlík ze směru od Ústí nad Orlicí, uvedl list.

31. 07. 2008 Dráhy testují první rekonstruovaný vagon z Německa

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-testuji-prvni-rekonstruovany-vagon-z-nemecka-fyr-eko-doprava.asp?c=A080731_143507_eko-doprava_fih)

Vozový park Českých drah by se už brzy mohl dočkat částečného omlazení. Záměr firmy nakoupit stovku starších opravených vozů ze zahraničí za přibližně jednu a čtvrt miliardy dostává stále konkrétnější obrysy.

Přestože ještě není podepsána smlouva mezi českými a německými drahami, na zkušebním okruhu v Cerhenicích se už testuje prototyp rekonstruovaných vozů.

"S výsledky jsme zatím velmi spokojeni, pokud dojde k dohodě, mohli by se těmito vagony svézt cestující už na konci letošního roku," uvedl mluvčí firmy Ondřej Kubala.

Dráhy by rády nasadily modernizované vagony na dálkové vnitrostátní vlaky, především ve směru z Prahy na Moravu.

Vozy jsou delší než klasické rychlíkové vagony, sedačky v kupé nejsou potaženy koženkou, ale látkou, modernizované jsou také toalety. Ty jsou uzavřené, což znamená, že jejich obsah nepadá přímo na koleje, ale do uzavřené nádrže - podobně jako u záchodů v autobusech. Nevýhodou německých vozů je však chybějící klimatizace.

