

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2008

OBSAH

01. 08. 2008	Z PRAHY DO BRNA ZA NECELOU HODINU? (VRT)	4
02. 08. 2008	VYKOLEJENÉ PENDOLINO PO PŮL ROCE OPĚT JEZDÍ (680.003)	4
04. 08. 2008	ČESKÉ DRÁHY ZAVEDLY NOVOU IN-KARTU S ELEKTRONICKOU PENĚŽENKOU.....	5
04. 08. 2008	DOMAŽLICE MAJÍ OPRAVENÉ NÁDRAŽÍ ZA 46 MILIONŮ, VZNIKLA I NOVÁ ODBAVOVACÍ HALA.....	6
04. 08. 2008	SPADLÉ STROMY PŘERUŠILY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU NA ORLICKOÚSTECKU (ÚSTÍ NAD ORLICÍ - LETOHRAD).....	6
04. 08. 2008	VLAKOVÝ STROJVŮDCI SI STĚŽUJÍ NA ZAROSTLÁ ZNAČENÍ PODÉL TRATÍ ...	6
06. 08. 2008	PROJEKTY NA MÍSTĚ MASARYKOVA NÁDRAŽÍ MŮŽOU STÁT AŽ 24 MILIARD.	7
06. 08. 2008	PRAHA BUDE MÍT OD PROSINCE PŘÍMÉ VLAKOVÉ SPOJENÍ DO BĚLEHRADU	7
07. 08. 2008	FINANČNÍK BAKALA KOUPILO DOPRAVNÍ FIRMU VIAMONT CARGO	8
07. 08. 2008	ČESKÉ DRÁHY: MASARYKOVO NÁDRAŽÍ ZRUŠIT NEJDE	8
07. 08. 2008	ZŘÍČENÝ SLOUP UZAVŘEL HALU PRAŽSKÉHO MASARYKOVA NÁDRAŽÍ.....	9
08. 08. 2008	LOKOMOTIVA PRO TŘETÍ TISÍCILETÍ (ŠKODA 109E)	9
08. 08. 2008	NOVÉ PŘEPRAVY V REŽII ČD CARGA (HEŘMANŮV MĚSTEC - LETIŠTĚ PRAHA)	11
08. 08. 2008	V KROMĚŘÍŽI SE MODERNIZUJE.....	11
08. 08. 2008	MEGANÁVĚS SE PŘEDVEDL V LOVOSICÍCH (VOZY SDGGMRSS).....	12
08. 08. 2008	ETCS NA JEDNOTKY ICE 3.....	13
08. 08. 2008	PŘED RYCHLÍK SE VE STUDÉNCI ZŘÍTIL MOST, SEDM LIDÍ ZEMŘELO (EC 108 COMENIUS).....	13
08. 08. 2008	INFORMACE O NASAZENÍ PENDOLINA NA BRNĚNSKÉ EXPRESY ON-LINE NA WEBU	15
08. 08. 2008	VLAKOVÉ NEŠTĚSTÍ U STUDÉNKY: OBJEVIL SE NOVÝ MOŽNÝ VINÍK.....	16
08. 08. 2008	VE STUDÉNCI BYLY ZAHÁJENY ODKLÍZECÍ PRÁCE.....	17
09. 08. 2008	ODSTRAŇOVÁNÍ NÁSLEDKŮ NEHODY (STUDÉNKA, EC 108 COMENIUS)	17
10. 08. 2008	PROVOZ PO PÁTEČNÍ NEHODĚ VE STANICI STUDENKA BYL DNES V 0:05 ČÁSTEČNĚ OBNOVEN	18
10. 08. 2008	PROČ VOLÁTE V SOBOTU? PTAL SE ŠÉF DRÁŽNÍHO ÚŘADU (STUDÉNKA, EC 108 COMENIUS)	18
10. 08. 2008	OKAMŽITĚ ZAČNE VYPLÁCENÍ ODŠKODNĚHO CESTUJÍCÍM EC 108.....	19
11. 08. 2008	VE STUDÉNCI UŽ MOHOU JEZDIT VLAKY PO DVOU Z PĚTI KOLEJÍ.....	19
11. 08. 2008	DĚLNÍCI NA STAVBĚ VE STUDÉNCI ÚDAJNĚ HOLDOVALI ALKOHOLU	20
11. 08. 2008	PODEZŘENÍ: MUŽ V ČELE STAVBY VE STUDÉNCI CHYBOVAL UŽ DŘÍV	20
11. 08. 2008	MINISTR ŘEBÍČEK CHYSTÁ ZPRÁVU O NEŠTĚSTÍ VE STUDÉNCI.....	21
11. 08. 2008	ÚČET ZA VLAKOVÉ NEŠTĚSTÍ U STUDÉNKY: STOVKY MILIONŮ (EC 108, LOKOMOTIVA 151.018).....	21
11. 08. 2008	STATISTIKA TELEFONÁTŮ PRO ODŠKODNĚNÍ A VLIVŮ NA DOPRAVU NEHODY EC 108	22
12. 08. 2008	JAK VZNIKÁ OBUTÍ PRO NEJRYCHLEJŠÍ LOKOMOTIVU SVĚTA. FOTOREPORTÁŽ (DVOJKOLÍ BONATRANS).....	23

12. 08. 2008	POLICIE: PÁD MOSTU ZŘEJMĚ ZAVINILA ŠPATNÁ STATIKA (STUDÉNKA).....	25
12. 08. 2008	STROJVEDOUČÍ REAGOVAL VÝTEČNĚ, ŘÍKÁ NEUSAR O STUDÉNCI	26
12. 08. 2008	NOVÝ VLAKOVÝ TUNEL NA SLOVENSKO BUDE DOKONČEN ZA DVA ROKY (MOSTY U JABLUNKOVA).....	26
12. 08. 2008	OSLAVY VÝTOPNY ZDICE (16. SRPNA 2008)	27
12. 08. 2008	NA ZŘÍCENÍ MOSTU U STUDÉNKY MOHLA NĚST PODÍL I TŘETÍ FIRMA	28
13. 08. 2008	STUDÉNKA PO NEŠTĚSTÍ: MOST ODSTRANĚN, PENDOLINO NEJEZDÍ.....	29
13. 08. 2008	VŠECHNY KOLEJE VE STUDÉNCI BUDOU V PONDĚLÍ PRŮJEZDNÉ.....	30
13. 08. 2008	STUDÉNKA: KONTROLA DEN PŘED NEŠTĚSTÍM PROBĚHLA HLADCE.....	30
13. 08. 2008	PROJEKTANT ZŘÍCENÉHO MOSTU: DRÁHY NECHTĚLY O SNÍŽENÍ RYCHLOSTI ANI SLYŠET	32
14. 08. 2008	V ČESKU SE PLÁNUJE VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE (VRT, DONAU-MOLDAU BAHN)	32
14. 08. 2008	OBNOVA PROVOZU PO NEHODĚ VE STUDÉNCI BUDE TRVAT MINIMÁLNĚ TÝDEN.....	33
14. 08. 2008	STAVEBNÍ FIRMY VE STUDÉNCI: JEDNA ODMÍTLA OMEZENÍ PROVOZU NA TRATI, PRACOVNÍKY DRUHÉ ZATKLA POLICIE	33
14. 08. 2008	LIBERECKÝ KRAJ CHCE S POMOCÍ EVROPSKÝCH FONDŮ ZLEPŠIT ŽELEZNICI	34
15. 08. 2008	DĚLNÍCI VE STUDÉNCI PRŮ SPĚCHALI, ABY STIHLI ZAČÁTEK OLYMPIÁDY. 35	
15. 08. 2008	ČESKÝM DRAHÁM NARŮSTÁ ZTRÁTA, KOMPENZACI CHTĚJÍ PO KRAJÍCH .. 35	
15. 08. 2008	PENDOLINO BY MĚLO STUDÉNKOU OPĚT PROJÍZDĚT OD PONDĚLÍ.....	36
15. 08. 2008	VLAKY HIGHJET BUDE STUDENT AGENCY PROVOZOVAT ZE SLOVENSKA .. 36	
15. 08. 2008	POLICIE OBVINILA DVA INŽENÝRY. PRŮ VĚDĚLI O ZÁVADĚ MOSTU U STUDÉNKY	37
15. 08. 2008	ŽELEZNICI NA PŘEROVSKU ŘÍDÍ NEJNOVĚJŠÍ DISPEČERSKÉ CENTRUM.....	38
16. 08. 2008	HAVÁRIE VE STUDÉNCI: FIRMA PŘIZNALA PORUŠENÍ SMLOUVY S KRAJEM	38
17. 08. 2008	MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ZASKOČILO ÚŘEDNÍKY ÚSTECKÉHO KRAJE (TRAŤ DĚČÍN - OLDŘICHOV U D.).....	39
17. 08. 2008	RYCHLOST ČESKÝCH VLAKŮ SE ZA 15 LET ZVÝŠILA O 30 KM/H.....	40
17. 08. 2008	PŘES STUDÉNKU UŽ ZASE JEZDÍ PENDOLINO	40
17. 08. 2008	BOŽKOVA ŠLAPACÍ DREŽÍNA Z ROKU 1825 VYJELA OPĚT NA KOLEJE.....	41
18. 08. 2008	EKONOMICKÁ ZTRÁTA DRAH PO STUDÉNCI PŮJDE KE 200 MILIONŮM.....	41
18. 08. 2008	NEHODU U STUDÉNKY JSME NEZAVINILI, TVRDÍ OBVINĚNÍ INŽENÝŘI.....	41
19. 08. 2008	PODÍVEJTE SE, JAK SE KOUPE LEGENDÁRNÍ ORIENT EXPRESS.....	42
19. 08. 2008	STAVEBNÍ FIRMA NABÍZÍ POZŮSTALÝM ZE STUDÉNKY ČTVRT MILIONU.....	44
20. 08. 2008	ŽELEZNIČÁŘI DO ROKA VYMĚNÍ NEJVYŠŠÍ MOST V JIHMORAVSKÉM KRAJI (ZNOJMO).....	44
20. 08. 2008	BURSÍK ŽÁDÁ O POMOC VEŘEJNÉ DOPRAVĚ, ŘEBÍČEK VÁHÁ	45
21. 08. 2008	MODERNÍ VLAKY Z ČESKOBUDĚJOVICKA DO RAKOUSKA	45
21. 08. 2008	POSLEDNÍ DNY VÍTKOVSKÉ TRATI.....	46
21. 08. 2008	ČESKO-SLOVENSKÉ ŽELEZNIČNÍ CARGO BUDE SKORO NEJVĚTŠÍ V EVROPĚ	47
22. 08. 2008	V PORTUGALSKU VYKOLEJIL OBLÍBENÝ TURISTICKÝ VLAK.....	47

24. 08. 2008	NA PODMINOVANÉ TRATI V GRUZII VYBUCHL VLAK S PALIVEM	47
25. 08. 2008	TAKTO BUDE VYPADAT PRAHA BEZ `MASARYČKY`	48
26. 08. 2008	ZLODĚJI ODNESLI Z MUZEA VE STUDÉNCE UNIKÁTNÍ MODEL Y VLAKŮ	48
27. 08. 2008	NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ V PRAZE HOŘELO, ŠKODA JE 1,5 MILIONU KORUN ..	49
27. 08. 2008	LIDÉ PODEPISUJÍ PETICI ZA ZÁCHRANU MASARYKOVA NÁDRAŽÍ, ZŘEJMĚ ZBYTEČNĚ	49
27. 08. 2008	PARNÍM VLAKEM NA LOUČENÍ S PRÁZDNINAMI DO CHYŠE.....	50
27. 08. 2008	JÍZDNÍ DOBA VLAKŮ SE ZKRÁTÍ, AUTA VŠAK ZŮSTANOU RYCHLEJŠÍ	50
28. 08. 2008	DRÁHY CHTĚJÍ CHRÁNIT PASAŽÉRY. NOČNÍ VLAK PROTO NESTAVÍ	51
28. 08. 2008	SKONČILA REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ V LUHAČOVICÍCH, V PONDĚLÍ SE OTEVŘE CESTUJÍCÍM	52
28. 08. 2008	100 LET TRATI NEMOTICE – KORYČANY (7. ZÁŘÍ 2008).....	52
28. 08. 2008	LUXUSNÍ VLAK SADDÁMA HUSAJNA ZAČNE VOZIT BĚŽNÉ CESTUJÍCÍ	53
28. 08. 2008	REKONSTRUKCE PŘEROVSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU BUDE STÁT TŘI MILIARDY	54
28. 08. 2008	OD PONDĚLÍ NEBUDOU JEZDIT VLAKY MEZI HLAVNÍM NÁDRAŽÍM A VYSOČANY	54
29. 08. 2008	NEŠTĚSTÍ VE STUDÉNCE: INSPEKCE NEVÍ, KDO HLÍDAL KORIDOR	54
29. 08. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: DOZ KARLOVY VARY DOLNÍ NÁDRAŽÍ – POTŮČKY....	56
29. 08. 2008	ZAHAJUJEME ZKUŠEBNÍ PROVOZ NOVÉHO SPOJENÍ	56
29. 08. 2008	PARNÍ VLAK DO IVANČIC A OSLAVAN (13. ZÁŘÍ 2008)	57
31. 08. 2008	PŘED 140 LETY DORAZILA PARNÍ ŽELEZNICE NA JIH ČECH.....	58
31. 08. 2008	PO NOVÉ ŽELEZNICI POD VÍTKOVEM SE V PONDĚLÍ SVEZOU PRVNÍ CESTUJÍCÍ.....	59
31. 08. 2008	KOZÍ DRÁHA NEMÁ STÁLE VYHRÁNO (DĚČÍN HL.N. - OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	60

01. 08. 2008 Z Prahy do Brna za necelou hodinu? (VRT)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/23978-z-prahy-do-brna-za-necelou-hodinu/>)

Brno - Ministerstvo dopravy se vrací k jedné ze svých vizí moderního cestování. Oprášilo projekt zvaný "vrtka", tedy vysokorychlostní trať, a navrhlo konečnou trasu. Z Prahy do Brna by se tak po kolejích mohl cestující dostat za necelou hodinu. Až třisetkilometrovou rychlostí v hodině by tu vlaky měly jezdit do roku 2020.

Z Brna do Prahy za padesát pět minut, do Jihlavy za slabou půlhodinku - tak vypadá představa moderního cestování podle ministerstva dopravy. "Vysokorychlostní vlaky jsou bezpečné i při rychlosti nad 300 km za hodinu. Zároveň jsou vysokorychlostní vlaky devětkrát méně náročné na energii než letadla a zhruba čtyřikrát než auta. To znamená, že ty důvody jsou ekonomické, ekologické i dopravní," shrnuje přednosti projektu náměstek ministra dopravy Petr Šlegr.

Podobné nadšení ale rozhodně nesdílejí některé obce na Vysočině a jižní Moravě, kudy nová trať podle plánů povede. Například v Pouzdřanech nebo Popicích na Břeclavsku rychlovlaky odříznou část obce, koleje totiž budou kvůli bezpečnosti ohraničené vysokým plotem. "I stávající koridor by se dal více využívat i pro vyšší rychlosti. Například v roce 2006 se vytvořil rychlostní rekord s pendolínem asi 225 km za hodinu," tvrdí starosta Popic Josef Urbánek.

Naopak na rychlovlaky se těší vedení jihomoravské metropole. Brno se tak totiž stane významným dopravním uzlem. "Město Brno tím získá kvalitní a rychlé spojení s okolními evropskými metropolemi, to znamená s Prahou, Vídní a Varšavou. Také to je pozitivní pro letiště, které na tento dopravní systém bude napojeno," těší se náměstek brněnského primátora Martin Ander.

Vysokorychlostní trasy propojí Českou republiku od východu na západ, a to z Ostravy přes Brno, Jihlavu a Prahu až do německých Drážďan. Na jih zase povedou trasy na Vídeň, Linz a Regensburg. Konkrétní trasy jsou pro jižní Moravu a Čechy už rozhodnuté, Vysočinu ještě čekají drobné úpravy. Stavba koridoru vyjde asi na tři sta miliard korun. Ministerstvo věří, že pro projekt získá i podporu z evropských fondů. Stavět by se mělo začít v roce 2014.

02. 08. 2008 Vykolejené pendolino po půl roce opět jezdí (680.003)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/24104-vykolejene-pendolino-po-pul-roce-opet-jezdi/>)

Praha - Po více než půlroční opravě se na trať vrátilo pendolino, které 1. prosince vykolejilo v pražských Dolních Počernicích. Včerejší zkušební jízda ukázala, že vysokorychlostní vlak je po kompletní opravě podvozků zcela v pořádku. V provozu je tak zase všech sedm českých pendolín.

Před osmi měsíci vykolejil kvůli poškozené kolejnici rychlovlak Pendolino s číslem 003. Mimo koleje se dostaly všechny vagony soupravy, která jela zhruba stokilometrovou rychlostí. Oprava vlaku stála 45 milionů.

Rozsah oprav na pendolinu komentoval ředitel odboru kolejových vozidel Českých drah Jan Paroubek: "Museli jsme opravit prakticky všechny podvozky celé soupravy. Došlo k poškození kol, brzdových kotoučů, ložisek a magnetické brzdy. Bylo potřeba podvozek celý rozebrat. Největším problémem byly dodávky náhradních dílů, dodací termíny těchto dílů se pohybují okolo dvanácti měsíců."

Své první cestující odvezl rychlovlak po půl sedmé ráno z Prahy do Brna. Pendolina jakožto spoje SuperCity zajišťují spojení i do Ostravy, Bratislavy a Vídně. "Dnes jezdíme do Ostravy z Prahy za tři hodiny a čtyři minuty. Před pěti lety byl nejrychlejší vlak za necelé čtyři hodiny," uvedl úspěchy vlaku mluvčí drah Ondřej Kubala.

Už v roce 1976 byl na trase Řím - Ancona do provozu nasazen první vlak typu Pendolino. Nyní jezdí v dalších devíti evropských zemích, v Česku od roku 2004.

Téměř za měsíc budou mít česká pendolina na svých tachometrech milion najetých kilometrů. Od jejich zavedení do pravidelného provozu v roce 2005 je ale provází problémy. Do cíle nedojely v lednu 2006 tři pendolina kvůli poruše softwaru. O dva týdny později zaznamenala poruchu i poslední souprava rychlovlaku, přičemž na vině byla stejná závada jako předtím.

04. 08. 2008 České dráhy zavedly novou In-kartu s elektronickou peněženkou

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

Od srpna je možné žádat o speciální In-kartu, která funguje jako elektronická peněženka. Stojí na 3 roky jen 100 Kč a prvních deset tisíc zákazníků dostane při vkladu více než 1000 Kč tuto stokorunu od Českých drah zpět a bude mít kartu zadarmo.

Elektronickou peněženkou můžete nakupovat jízdenky ve 20 automatech nové generace v 9 stanicích po celé republice a nemusíte vůbec k pokladně. Zaplatit elektronickou peněženkou je možné i u průvodčích ve vlaku nebo na více než dvou stovkách pokladnách v celé ČR. V ostatních pokladnách bude platba elektronickou peněženkou možná během příštího roku, až skončí zkušební období projektu.

Tato nová In-karta je bez jakýchkoliv slev, bude ale velmi užitečná pro rodiče, kteří posílají své děti vlakem do školy. „Rodiče dětem kartu nabijí, ty si pak budou kupovat jízdenky za žákovské jízdné v automatu a nemusí u sebe nosit hotovost pro každou cestu,“ říká Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. „Stejně tak je možné elektronickou peněženkou koupit jízdenku na vybraných pokladnách a z neobsazených stanic také u průvodčího ve vlaku. Když rodiče požádají o tuto kartu teď, budou ji mít pro děti vystavenou právě k začátku školního roku.“

Elektronická peněženka i na klasické In-kartě/Rail plus

Už půl roku fungují v pilotním projektu elektronické peněženky na klasické In-karty/Rail plus, které využívá více než třetina zákazníků Českých drah. Cestující si na ni může vložit peníze a nakupovat jízdenky v automatech, na vybraných pokladnách i u průvodčích ve vlacích. Součástí těchto In-kart je aplikace na slevu, automaticky tak zákazník platí nižší tarif, na který má nárok. Tedy například na In-kartu s aplikací In-zákazník zákaznické jízdné se slevou 25 %, s aplikací In-junior jízdné se slevou 50 % atd.

Prodejní automaty nové generace

Na jaře se začaly objevovat na českých nádražích nové automaty, které fungují právě na elektronickou peněženku. Aktuálně jsou v Ostravě (hlavní i svinovské nádraží), Brně, Olomouci, Přerově, Prostějově, Pardubicích a v Praze (na hlavním a holešovickém nádraží).

Ve třetím čtvrtletí se objeví v Břeclavi, Plzni, Hradci Králové, České Třebové a ve stanici Praha Masarykovo nádraží. Ještě letos začne v Olomouci a v Brně testovací provoz automatů, které budou přijímat i mince a do konce roku by měly přibýt i automaty, kde bude možné platit bankovní platební kartou.

„Vlastní nákup jízdenek je pak velmi snadný,“ dodává Ludka Hnulíková. „Stačí dát In-kartu na označené místo a dále se řídit pokyny na obrazovce. Automat se ovládá pomocí dotykové obrazovky.“

Automat navíc umožňuje vyzvednutí jízdenky eLiška zakoupené předem prostřednictvím internetu v eShopu ČD na adrese www.eshop.cd.cz a v den odjezdu také nákup jízdenky eLiška přímo v automatu. Kromě toho cestující v automatu získá informace o své In-kartě, například druh zakoupené aplikace s dobou její platnosti, zůstatek peněz v elektronické peněžence nebo přehled posledních transakcí.

www.inkarta.cz

Všechny podrobné informace jsou na uvedené webové adrese v záložce „elektronická peněženka“. Na těchto stránkách najdete i mapu stanic, kde je možné In-kartu dobít hotovostí, na kterých pokladnách je možné platit elektronickou peněženkou a všechny další informace o této nejvyužívanější kartě u Českých drah.

Jak požádat o In-kartu

U pokladny přímo na nádraží vyzvednout a odevzdat vyplněnou žádost.

Na internetu stáhnout žádost a na pokladně ji vyplněnou odevzdat.

Na internetu v eShopu na <http://www.eshop.cd.cz/> objednat In-kartu, zaplatit a vložit do systému fotografii elektronicky.

Karta bude vyrobena do 3 až 4 týdnů.

04. 08. 2008 Domažlice mají opravené nádraží za 46 milionů, vznikla i nová odbavovací hala

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

Cestujícím dnes začalo sloužit po dvouleté rekonstrukci opravené domažlické nádraží. Jde především o úplně novou odbavovací halu s moderním sociálním zařízením pro zákazníky, ale také plošinu pro vozíčkáře, moderní digitální tabule s odjezdy vlaků i nový staniční rozhlas.

„V celé stanici je nový kamerový systém, opravou prošla fasáda, střecha i vnitřní prostory pro zaměstnance ČD a budova má kompletní zateplení,“ vypočítává ředitel Regionální správy majetku ČD Jiří Stuna. „Právě kamerový systém výrazně zvýší bezpečnost na celém nádraží. Nemonitoruje jen dění v nové hale, ale i venku před stanicí.“

Rekonstrukce domažlického nádraží je společný projekt Českých drah a Správy železniční dopravní cesty, na nákladech 46 milionů korun se podílely obě společnosti. Odbavovací hala a kancelářské prostory patří Českým drahám, prostřední budova s technologickým zařízením, kde jsou výpravčí, je SŽDC.

„V přízemí prostřední technologické budovy je perónní výpravčí, který vypravuje na nástupištích vlaky, v prvním patře pak hlavní výpravčí. Je tu umístěna technologie zabezpečovacího zařízení pro stanici Domažlice, dálkové zabezpečení pro výhybnu Radonice na trati do Plzně a dálkové ovládání odbočky Pasečnice, kde se trať dělí na směry do České Kubice a do Klenčí pod Čerchovem a dále do Tachova,“ vysvětlil podrobněji za SŽDC Václav Šťastný, ředitel Stavební správy Plzeň. Budova, kde byly původně umístěny pokladny, by měla sloužit komerčním účelům.

Domažlické nádraží bez bariér

V rámci rekonstrukce se nezapomnělo ani na hendikepované cestující na vozíku. Z chodníku před nádražím vede na úroveň nástupišť a pokladen nová elektrická schodišťová plošina, ve stanici jsou bezbariérové toalety a nastoupit do vlaku pomůže speciální mobilní plošina, kterou přistaví zaměstnanci Českých drah přímo k vlaku.

„Vozíčkáře přepravíme z Domažlic vlakem všemi směry. Do Tachova a do Klatov jedou každý den navíc speciální nízkopodlažní soupravy Regionova, které jsou přímo pro vozíčkáře upraveny i se sociálním zařízením,“ dodává Vladimír Kostelný, zástupce ČD pro Plzeňský kraj.

04. 08. 2008 Spadlé stromy přerušily železniční dopravu na Orlickoústecku (Ústí nad Orlicí - Letohrad)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/24253-spadle-stromy-prerusily-zeleznicni-dopravu-na-orlickoustecku/>)

Hnátnice - Dopravu na železniční trati z Ústí nad Orlicí do Letohradu dnes odpoledne přerušily stromy skácené silným větrem. Kmeny spadly do trolejového vedení, jejich odstranění bude trvat až do večera, řekl to ředitel krajského centra osobní dopavy Českých drah v Pardubicích Michal Štěpán. Hasiči museli odstraňovat stromy i na dalších místech.

"Od 14:30 mezi Ústím a Letohradem nejezdíme. U Hnátnice se stromy zamotaly do troleje, proto je zavedena náhradní autobusová doprava, která zřejmě potrvá až do 20:00," uvedl Štěpán.

Vichřice podle něj netrvala déle než několik minut. Osobní vlak před spadlými kmeny stihl zastavit, jinde v Pardubickém kraji podobné problémy na železnici nevznikly.

Podle operačního důstojníka krajských hasičů musely být v okrese odstraněny také dva stromy spadlé na budovy, jeden na automobil a několik dalších na silnicích. Žádná zranění hasiči nevidovali.

04. 08. 2008 Vlakový strojvůdci si stěžují na zarostlá značení podél tratí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/24273-vlakovy-strojvudci-si-stezuji-na-zarostla-znaceni-podel-trati/>)

Praha - Vlakový strojvůdci si stěžují na přerostlou zeleň podél tratí. Na mnoha místech v Česku kvůli ní nevidí s dostatečným předstihem na cedule nebo dokonce semaforech. Od začátku července do dneška

bylo například jenom za pražské depo podáno 24 podnětů na značení, které nebylo úplně přehledné. Údržbu od Českých drah nedávno převzala Správa dopravní a železniční cesty. Problém podle ní vážný není.

Anna Kodysová ze Správy dopravní a železniční cesty (SŽDC) připouští, že především regionální tratě zarostlé jsou, ale tím, že se dvakrát ročně prohlíží a závady se ihned odstraní, nevidí v situaci vážný problém. Jednou měsíčně navíc podle ní prochází trať návěstní mistr, který má případné potíže hned řešit.

"Když je rychlostník zarostlý v křoví, tak mi to tak nevadí, ale návěstidlo, podle kterého se musím řídit, to je, jako byste neviděl přes křižovatku do poslední chvíle," uvedl jeden ze strojvůdců. Pokud strojvedoucí nevidí návěstní znak nebo semafor, má podle Kodysové povinnost zastavit.

Federace strojvůdců chce nyní zmapovat všechny tratě v Česku, které mají podle nich se zarůstáním návěstidel problém. Pokud SŽDC okamžitě nesjedná nápravu, chtějí se strojvůdci obrátit na inspektoráty bezpečnosti práce.

"Vyzmeme provozovatele, aby odstranil nedostatek, pokud tak neučiní, můžeme dát drážnímu úřadu podnět pro zahájení správního řízení," uvedl náměstek Drážní inspekce Jan Kučera. Provozovateli hrozí i pokuta nebo odejmutí licence.

06. 08. 2008 Projekty na místě Masarykova nádraží můžou stát až 24 miliard

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/24501-projekty-na-miste-masarykova-nadrazi-muzou-stat-az-24-miliard/>)

Praha - Podle odborníků zabývajících se realitním trhem mohou na místě pražského Masarykova nádraží vyrůst luxusní byty, kanceláře a obchodní prostory. Náklady projektů v této atraktivní lokalitě by mohly dosáhnout až 24 miliard korun. Pražští radní v úterý schválili změny územního plánu, které umožňují, aby na místě dnešního Masarykova nádraží vyrostlo nové městské centrum.

Změny územního plánu musí ještě schválit zastupitelstvo, o zrušení nádraží může rozhodnout jen ministerstvo dopravy.

Atraktivita pozemků na Masarykově nádraží spočívá podle realitního odborníka Martina Kanterse především v tom, že jde o jedno z posledních míst v centru Prahy, které je vhodné pro developerskou výstavbu.

Masarykovo nádraží Revitalizace nádraží se má ujmout developerská firma ING Real Estate Development, která je součástí mezinárodní finanční skupiny ING. Odborníci proto neočekávají, že by v tomto případě nastaly problémy s financováním, kterým v současnosti čelí některé jiné developerské projekty. "Pokud je pravda, že developerem této lokality bude společnost ING Real Estate, tento developer jistě nebude mít finanční problémy, většinou využívá vlastních peněz ze skupiny ING," uvedl Šťastník.

Po zrušení Masarykova nádraží by muselo Hlavní projít zásadní přestavbou

V případě, že bude nejstarší nádraží v Praze zrušeno, musí dojít k velké přestavbě Hlavního nádraží. Podle děkana dopravní fakulty ČVUT Petra Moose by musely vlaky na Hlavním nádraží jezdit v několika patrech. Správa železniční dopravní cesty však s tímto přesunem zejména z finančních důvodů nepočítá.

Pokud k přeměně Masarykova nádraží na bytovou, kancelářskou a obchodní lokalitu dojde, zařadí se vedle dalších současných velkých developerských projektů plánovaných v metropoli na pozemcích kolem železnic. Mezi ně patří plánovaná výstavba v okolí nádraží Bubny, na nákladovém nádraží Žižkov nebo okolo Smíchovského nádraží. Rozlohou se těmto projektům v širším centru Prahy vyrovná ještě projekt nového obytného a administrativního komplexu na Rohanském ostrově.

06. 08. 2008 Praha bude mít od prosince přímé vlakové spojení do Bělehradu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/24512-praha-bude-mit-od-prosince-prime-vlakove-spojzeni-do-belehradu/>)

Praha - Z Prahy do Bělehradu bude od prosince jezdit přímý vlakový spoj. Do srbské metropole bude cestující dopravovat vlak EuroCity Avala. Jde o jednu z novinek připravovaného jízdního řádu, kterou dnes představily České dráhy, které zveřejnily další změny týkající se především mezinárodní dopravy.

Například dva večerní vlaky kategorie EuroCity z Německa budou od prosince jezdit až do Brna; dosud končí v Praze - Holešovicích. Další spoje EuroCity zavedou dráhy také na trase mezi Prahou, Brnem a Vídní. "Mezi Prahou a Brnem tak pojedou každou hodinu komfortní vlaky EuroCity," řekla ředitelka odboru osobní dopavy ČD Lud'ka Hnulíková.

Mezi další změny patří nové noční vlaky EuroNight Budapešť - Praha - Berlín a Praha - Košice. Ty budou mít cestou v době nočního klidu minimum zastávek.

Vlak EuroCity Jóže Plečnik, který dosud jezdí z Prahy do Lublaně, odbočí v rakouském Linci do Salcburku, kde skončí. Po rekonstrukci a elektrizaci tratě Letohrad - Lichkov dráhy obnoví přímé spojení Prahy, Hradce Králové a polské Vratislavi.

O ostatních novinkách v jízdním řádu chtějí dráhy informovat na tiskové konferenci na přelomu listopadu a prosince. Generální ředitel drah Petr Žaluda nevyločil, že s novým grafikonem přijde i zdražení jízdného. Důvodem by mohla být rostoucí cena elektřiny a nafty.

Jízdní řád letos poprvé místo Českých drah sestavuje Správa železniční dopravní cesty. Změna souvisí s liberalizací trhu; má zajistit rovný přístup na železnici všem dopravcům. Ti musejí předat SŽDC všechny své požadavky do 8. září.

07. 08. 2008 Finančník Bakala koupil dopravní firmu Viamont Cargo

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/financnik-bakala-koupil-dopravni-firmu-viamont-cargo-p0j-eko-doprava.asp?c=A080807_164034_eko-doprava_ven)

Finančník Zdeněk Bakala koupil dopravní společnost Viamont Cargo, která ještě loni zčásti patřila i ministru dopravy Aleši Řebíčkovi. Firmu přebírá OKD Doprava, která patří do Bakalovy skupiny RPG Industries.

Informaci MF DNES potvrdil mluvčí RPG Vladimír Bystrov, cenu transakce nezveřejnil.

RPG Industries vlastní (prostřednictvím firmy New World Resources) v Česku především důlní společnost OKD, která těží uhlí na severní Moravě. Převzetím Viamontu získá nové možnosti, protože tento železniční dopravce se mimo jiné specializuje i na dopravu uhlí.

"Rozvoj železniční nákladní dopravy považujeme za jednu ze strategických aktivit, které se hodláme věnovat, a možnost akvizice Viamontu Cargo velmi vítáme," sdělil generální ředitel společnosti OKD Doprava Attila Boros.

OKD Doprava je druhou největší železniční dopravní firmou v České republice. Za loňský rok utržila 3,3 miliardy korun a vykázala hrubý zisk 254 milionů korun.

Transakci musí schválit Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, její dokončení se očekává v posledním letošním čtvrtletí.

07. 08. 2008 České dráhy: Masarykovo nádraží zrušit nejde

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/24676-ceske-drahy-masarykovo-nadrazi-zrusit-nejde/>)

Praha - Hlavní město možná čekají výrazné stavební úpravy. Radní v úterý schválili změny územního plánu, které umožní na místě dnešních kolejí stavět a místo nádraží vybudovat nové městské centrum. Uvolnily by se tak jedny z posledních lukrativních parcel v centru metropole, o které mají developeri zájem už desítky let. S krokem magistrátu ale nesouhlasí ministerstvo dopravy ani České dráhy. Na něco podobného podle nich tratě v metropoli rozhodně nejsou připraveny.

"Není možné zrušit Masarykovo nádraží, protože vlaky není kam odklonit," řekly ČD. Fungující model pražské dopravy bez Masarykova nádraží si v současné době nedokáže představit ani ministerstvo dopravy.

Vedle rychlodráhy na ruzyňské letišti je totiž nádraží spojeno s několika dalšími projekty. Probíhající stavba pod vrchem Vítkov má železničními tunely propojit všechna velká pražská nádraží. "V loňském roce jsme do modernizace investovali 335 milionů korun," uvedla Anna Kodysová ze Správy železničních dopravních cest.

Místo dvou malých nádraží jedno velké?

Dvě nádraží v historickém centru Prahy nemají podle radnice smysl. Ztrátu jednoho z nich by mohlo vyřešit například vybudování několikapatrového hlavního nádraží nebo dalších tratí pod Prahou.

Takový projekt ale může být podle mluvčího ČD Petra Šťáhlavského otázkou dlouhodobého vývoje v řádu desítek let. Návrh rady ještě musí v září schválit pražští zastupitelé. Rozhodnutí o ukončení provozu závisí na ministerstvu dopravy. To sice s rušením nádraží počítá, ale v delším časovém horizontu.

Masarykovo nádraží "Masarykovo nádraží je hlavové nádraží, nikoliv průjezdné, což je trochu atypické. Všechna evropská města se snaží koncentrovat železniční dopravu do jednoho průjezdného nádraží. Finále je skutečně o tom, že tam bude obchodní centrum, moderní rozvojová zóna. V tom jsme všichni ve shodě," vysvětluje náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek. Dodává ale, že v tuto chvíli musí Masarykovo nádraží zůstat na svém místě.

Moderní koncept - nádraží v centru

Rušit nádraží v centru města nedoporučila podle děkana dopravní fakulty ČVUT Petra Moose ani Dopravní komise hl. m. Prahy. "Udržet železniční stanici v centru města je moderní koncept. Cestující z regionů jinak opět začnou jezdit do Prahy svými osobními vozy," řekl ve Studiu ČT24. Možností by podle něj bylo skloubit nádraží s rozvojovými plochami, které jsou nad ním. V evropských městech jsou takové stanice kulturními a komerčními centry.

07. 08. 2008 Zřícený sloup uzavřel halu pražského Masarykova nádraží

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zriceny-sloup-uzavrel-halu-prazskeho-masarykova-nadrazi-pmn-praha.asp?c=A080807_204910_praha_lpo)

Ve čtvrtek v podvečer spadl v odbavovací hale pražského Masarykova nádraží jeden ze sloupů, který podpírá střešní konstrukci. Nikomu se nic nestalo, hala ale byla v noci kvůli předpovědi bouřek a silného větru uzavřena. Vlaky ráno vyjely bez omezení.

"Masarykovo nádraží bylo v provozu po čtvrté hodině ráno, kdy jezdí první vlaky," sdělil iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Nehoda podle něj odjezdy vlaků neovlivnila, cestující mohli přicházet ze strany od metra přímo na nástupiště.

Železné sloupy podpírají historické trámové dvorany budovy z roku 1845 kvůli jejímu zchátralému stavu na šesti místech. Uvolněný sloup dopadl do míst, kde se běžně pohybují cestující.

Dráhy povolaly na místo firmu, která při práci použila vysouvací plošinu. Kolem osmé hodiny večer se podařilo dostat sloup zpět na místo. Hasiči ale doporučili pro jistotu uzavřít odbavovací halu, protože meteorologové očekávali v noci bouřky a silný vítr.

Pražští radní shodou okolností jen před pár dny schválili změnu územního plánu, která umožní výstavbu v místě dnešních kolejí. Požádaly o ni samy České dráhy, protože chtějí nádraží přestavět a zmodernizovat. Záhy se ale začalo mluvit o plánech nádraží zrušit a postavit místo něj nové městské centrum.

České dráhy ale něco takového zatím vylučují. "Rozhodně nádraží nechceme zrušit bez náhrady," ujišťuje mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

08. 08. 2008 Lokomotiva pro třetí tisíciletí (Škoda 109E)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_30loko.htm)

Lokomotiva ŠKODA 109 E, kterou představila veřejnosti společnost ŠKODA TRANSPORTATION 24. července 2008, je určena pro vozbu vlaků nejvyšší priority, kde uplatní svůj vysoký výkon, maximální rychlost a schopnost provozu ve více napájecích systémech. Tvar a barevné řešení lokomotivy byly navrženy ve spolupráci se studiem Porsche Design.

Lokomotiva 109E bude homologována v šesti evropských státech. Odpovídá nově zaváděným evropským normám TSI, hlavně v odolnosti proti čelnímu nárazu a 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.

Nová lokomotiva bude vozit vlaky osobní přepravy na tratích koridorů v České republice, Německu, Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. V těchto zemích umožní plynule přejíždět území s rozdílnými napájecími systémy. Bez časových ztrát tak projede trasu například z Berlína přes Prahu až do Vídně. Právě na těchto tratích spojujících Českou republiku s Německem a Rakouskem se předpokládají největší výkony nové lokomotivy.

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

Novinkou je, že lokomotiva Š 109E může vlak nejen vést (táhnout), ale i tlačit. Lokomotiva tedy může být zařazena na konci vlaku a dá se ovládat z řídicího vozu na opačném konci soupravy. Tam je stanoviště strojvedoucího, který lokomotivu ovládá dálkově.

České dráhy takové vozy zatím ještě nemají, ale postupně se jimi vybaví. Tato možnost manipulace se soupravami jistě zaujme zákazníky i v jiných zemích, a to nejen státní železniční společnosti, ale i soukromé přepravce.

Náročný vývoj a zkoušky

ŠKODA TRANSPORTATION zvítězila ve výběrovém řízení na dodávku dvaceti třísystémových lokomotiv pro České dráhy v roce 2004. Vítězství v tomto tendru znamenalo pro Škodovku návrat k tradičnímu produktu: k elektrické lokomotivě, avšak moderní koncepce pro třetí tisíciletí. Vývoj a výroba se uskutečnily ve spolupráci se zákazníkem, s Českými drahami.

Lokomotiva Š 109E prošla prvními úspěšnými testy už v prosinci 2006. Skelet vozu absolvoval statickou zkoušku podle evropských předpisů TSI. V konstrukci nové lokomotivy se uplatnilo několik ojedinělých konstrukčních řešení chráněných evropskými patenty.

Konstrukce skříně 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. Obdobným způsobem je navrženo i upevnění pluhu před lokomotivou. 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.

Při výrobě lokomotivy se uplatnily moderní materiály – například vláknové kompozity podobné těm, jaké používají u vozů Formule 1. Výrazně zlepšují jízdní vlastnosti vozidla a snižují namáhání tratí. Brzdy jsou vybaveny hliníkovými kotouči, tak jako u současných špičkových soutěžních automobilů.

Nová lokomotiva splňuje ty nejpřísnější bezpečnostní limity, například v protipožární ochraně. Na stroji jsou instalována požární čidla a účinná aktivní hasicí zařízení, stěna mezi kabinou a strojovnou při zkoušce odolala požáru po dobu celých patnácti minut.

Pohon lokomotivy zahrnuje čtyři trakční motory, dvě měničové skříně a trakční transformátor. Jeho návrh obsahuje originální technická řešení. Čtyři zcela nové asynchronní motory ze sesterské společnosti ŠKODA ELECTRIC s vinutím do dvojité hvězdy poskytují jmenovitý výkon 6,4 MW (maximální 7,2 MW), umožňující lokomotivě 109 E bezpečně dosáhnout rychlosti 200 km/h při komerčním provozu.

Náročnost výroby nového stroje lze doložit dvěma číselnými údaji: lokomotiva ŠKODA 109E obsahuje třicet kilometrů kabelů a více než deset tisíc elektrických spojů a spojení.

Technika zajistí bezpečnou jízdu

Pracoviště pro strojvůdce na obou stranách vozu odpovídá současným požadavkům na bezpečnou, rychlou a spolehlivou přepravu. Počítačové řízení lokomotivy 109 E umožňuje ve spolupráci se systémy CRV a AVV vícenásobné vedení vlaku z jednoho stanoviště lokomotivy, popřípadě z řídicího vozu vlakové soupravy.

Pracoviště strojvedoucího na lokomotivě Š 109E bylo v průběhu vývoje představeno 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. Jejich reakce byly vesměs kladné, pracoviště se jim líbilo. Součástí vybavení je i umyvadlo s tekoucí vodou, mikrovlnná trouba a chladnička, skříň na osobní věci a oděvy.

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.

Při konstrukci lokomotivy se počítalo s uplatněním nově vyvíjeného jednotného evropského zabezpečovacího systému ETCS, který nahradí dosavadní národní zabezpečovací systémy. Jde o velmi složitý automatický systém, který sbírá informace o stavu tratě a sleduje signály z kolejových obvodů. Nezareaguje-li strojvedoucí včas, zasáhne tento systém.

Základ nové modulární řady

Velké investice do vývoje nové lokomotivy se nám vyplatily. Opět patříme mezi špičkové evropské výrobce. 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 výše uvedeným výkonem podle vlastního know-how. A to je jeden z hlavních důvodů, možná ten nejdůležitější, proč jsme se do nesnadného vývoje pustili. Vytvořili jsme základní stavební kámen zcela nové modulární řady produktů, kterou budeme v příštích letech dále rozvíjet, říká Tomáš Krsek, generální ředitel společnosti ŠKODA TRANSPORTATION.

Další modely nové lokomotivy budou vyrobeny a zkonstruovány podle přání zákazníků. Novou výrobní řadu označují ve Škodovce jako ŠKODA 109E, České dráhy ji ale budou označovat jako řadu 380. Toto číselné označení (380 XXX) bude uvedeno na tabulce umístěné na těchto nových lokomotivách v majetku ČD. Výrobce uvažuje i o výstižném obchodním názvu lokomotivy Š 109E.

08. 08. 2008 Nové přepravy v režii ČD Carga (Heřmanův Městec - Letiště Praha)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_30carg.htm)

V oblasti přeprav zásilek chemických produktů panuje mezi dopravci ostrá konkurence. O to cennější je zahájení nové přepravy v režii akciové společnosti ČD Cargo právě v této komoditě od 15. července letošního roku.

Konkrétně jde o návozy leteckého paliva kategorie JET-A1 ze skladů Správy státních hmotných rezerv v Kostelci u Heřmanova Městce (trati Přelouč–Prachovice) na vlečku Letiště Praha, která je na síť SŽDC napojena ve stanici Středokluky.



Až do současné doby bylo toto palivo do Středokluk dováženo výhradně přímo od jeho producentů z jejich rafinérií, ať už z českých nebo zahraničních (většinou německých). Tyto přepravy samozřejmě potvrzují i nadále a budou stále dominantní. Ale toto zásobování ze skladů SSHR k nim vytváří zajímavou alternativu.

Ucelené vlaky o třinácti kotlových vozech budou zatím vedeny s frekvencí dvakrát měsíčně, a to v trase Kostelec u Heřmanova Městce–Přelouč–Kolín–Praha Smíchov–Hostivice–Středokluky. Toto trasování tak mimo jiné potvrzuje význam uzlu Praha-Smíchov a zejména jeho tzv. Společného nádraží i pro dnešní nákladní dopravu. Tento význam zůstane Smíchovu i po chystané razantní rekonstrukci, k níž by mělo dojít po roce 2010. I pak zůstane zachována možnost průjezdu nákladních vlaků v trati Praha-Vyšehrad–Hostivice včetně možnosti úvratí Praha-Radotín – Praha-Smíchov – Hostivice.

08. 08. 2008 V Kroměříži se modernizuje

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_30krom.htm)

Modernizace železniční sítě v České republice zahrnuje také mnohé železniční stanice. Další z nich je Kroměříž, kde právě probíhají stavební práce, které se dotknou nejen vnější podoby, ale také budoucího provozu stanice.

Cílem stavby je modernizovat stanici pro současné potřeby železniční dopravy a zároveň tak, aby se stala příjemnou vstupní branou do tohoto krásného historického města, řekl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jan Komárek.

Během modernizace bude rekonstruováno kolejiště, a to koleje číslo 1, 2, 3, 5 a 7 v celkové délce 3001 metrů. Bude také sanován železniční spodek včetně nového odvodnění, položeny nové koleje a výhybky. Mezi kolejemi 1 a 5, na místě části zrušené koleje číslo 3, bude vybudováno nové dělené oboustranné nástupiště, dlouhé 250 a široké 6,14 metru.

Cestujícím budou sloužit nejen dva nové přístřešky, ale i nové informační zařízení a osvětlení. Pro vlaky ve směru na Zborovice vyroste nové vnější nástupiště, dlouhé devadesát a široké tři a půl metru. Nástupní hrany obou nástupišť budou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, což umožní pohodlný nástup a výstup cestujících. Rekonstruováno bude dvacet dva výhybek, z nichž šestnáct bude vybaveno elektrickým ohřevem výměn. Protihluková stěna přispěje ke snížení hluku v oblasti bytové zástavby. Ve výpravní budově budou stavebně upraveny technologické místnosti.

Modernizace se týká také technologie. Stanice získá moderní zabezpečovací zařízení a elektronické stavědlo, obsluhované z jednotného obslužného pracoviště. Budou vyměněna čtyři původní přejezdová zabezpečovací zařízení za nová elektronická a také traťové zabezpečovací zařízení v úsecích Kroměříž–Hulín a Kroměříž–Kojetín za nové automatické hradlo typu AH. Veškerá zabezpečovací zařízení jsou třetí – nejmodernější kategorie, tedy s vlastní diagnostikou a přenosem provozních stavů na obslužné pracoviště a na pracoviště údržby.

Stávající osvětlení celé stanice bude rekonstruováno a doplněno novou osvětlovací věží na hulínském zhlaví, bude vyměněn stávající dieselagregát náhradního napájení železniční stanice za nový s výkonem 30 kVA a rekonstrukcí projde i trafostanice. Stavbaři položí nový sdělovací traťový kabel a místní kabely a vymění telefonní ústřednu za novou digitální.

V souladu s požadavky města Kroměříže, Policie ČR a Hasičské záchranné služby bude nově uspořádáno kolejiště tak, aby posunující drážní vozidla co nejméně vjížděla do obvodu železničního přejezdu ve frekventované Hulínské ulici a blokovala tak silniční provoz. Modernizace si zejména při práci přílehlých v traťových úsecích vyžádá několik výluk železničního provozu, během nichž budou modernizovány i další přejezdy. Přepravu cestujících zajistí náhradní autobusová doprava.

Investorem modernizace, která si vyžádá finance ve výši 444 mil. Kč, je státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Celý projekt byl zařazen do Operačního programu Doprava na léta 2007 až 2013. Stavba je financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a bude spolufinancována z Fondu soudržnosti EU.

Projekt byl zpracován firmou MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s., a zhotovitelem je sdružení firem Tchas, Tomi-remont a Signalbau. Realizace stavby je plánována od května 2008 do června 2009. Díky modernizaci se nejen zvýší bezpečnost a komfort dopravy, ale sníží se také počet pracovníků nezbytných pro provoz.

08. 08. 2008 Meganávěs se předvedl v Lovosicích (vozy Sdggmrss)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_30nave.htm)

V lovosickém kontejnerovém terminálu jsme se v pondělí 21. července díky pozvání firmy Bohemiacombi seznámili s novým typem návěsu a zároveň i novým speciálním vagonem pro tento návěs.

Toho dne si objednal jistý automobilový dopravce, disponující novým typem tzv. meganávěsu, ukázkové naložení a přepravu po železnici. Proto byl v Německu zajištěn speciální nový vagon, resp. dvojče, řady Sdggmrss pro přepravu meganávěsů, aby mohl být vyzkoušen celý přepravní řetězec silnice/železnice/silnice z Lovosic do Duisburgu a přímo k adresátovi. Nakládka v Lovosicích proběhla vzorně.



Tzv. meganávěsy mají na klasickém půdorysu nástavbu, umožňující větší nakládkový objem. Zatímco dosavadní návěsy disponovaly 80 m³, meganávěsy mají objem 100 m³. Jak je to možné? Jsou totiž o něco vyšší než dosavadní, ale směrem dolů: mají menší průměr kol.

Pro nakládku do dosud používaných železničních vozů je tam ale komplikace. Při položení do běžného kapsového vagonu nelze ze skříně sejmout kleštiny jeřábu. Vádí tomu vysoká postranice vagonu. Proto byly zkonstruovány vagony se sníženou postranicí; zatím jich je v Evropě v provozu jen několik desítek. Nic ale nebrání tomu, pokud bude o tuto kombinovanou přepravu zájem, aby se jich objednalo víc, podle potřeby.

Systém kombinované přepravy silnice–železnice v podobě, jakou na českém trhu prosazuje operátor Bohemiacombi, je založen na zákaznickém principu. Silniční dopravce si sám organizuje přepravu v celém přepravním řetězci od výrobce až po příjemce zboží. Na železničním úseku silniční dopravci využívají služeb neutrálního železničního operátora vlaku, který pro ně není konkurencí, nýbrž dodavatelem železničního úseku přepravní cesty. Silniční dopravce tak může část svých přeprav přesunout ze silniční infrastruktury na železniční. Po dvou a půl letech provozu linky se tímto způsobem týdně přesouvá ze silnice na železnici mezi Lovosicemi a Německem už více než 350 kamionových jízd a zájem silničních dopravců o tuto službu postupně roste.

Pro naši železnici nehrozí případným rozšířením meganávěsů žádná komplikace. Jak řekl jednatel Bohemiacombi Vladimír Fišer, jde pouze o to, mít zákazníky věřící tomuto systému. Vozy už se seženou...

08. 08. 2008 ETCS na jednotky ICE 3

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_30etcs.htm)

Německé železnice DB AG uzavřely s koncernem Alstom smlouvu na vyzbrojení 10 vysokorychlostních jednotek ICE 3 řady 406 mobilní částí evropského řídicího a zabezpečovacího systému ETCS.

Hodnota této smlouvy činí přibližně 350 milionů korun (cca 14 mil. EUR) a součástí smlouvy je i opce na vybavení tímto zařízením dalších 7 jednotek téže řady.

Zařízení bude vyrobeno v belgickém závodě koncernu Alstom v Charleroi a vlastní instalace a integrace systému ETCS do jednotek ICE 3 proběhne v dílnách DB AG společně pracovníky koncernu a německých železnic.

Jednotky ICE 3 německých železnic zajíždí již dnes v mezinárodní přepravě na území řady států a např. spoje z Frankfurtu/M jsou nasazeny v relacích do Amsterdamu, Bruselu a Paříže. Pro zabezpečení spolehlivé jízdy těchto jednotek na území všech železničních správ musí být instalováno až devět národních systémů vlakových zabezpečovačů.

Jako jeden z prostředků celoevropské interoperability je nyní stále častěji nasazován systém ETCS, který by měl interoperabilní provoz výhledově zajistit na všech hlavních evropských železničních koridorech. To je i případ výše uvedených jednotek ICE 3 řady 406, které by měly být provozovány na belgickém území na vysokorychlostní trati L3 mezi Kolínem nad Rýnem a Bruselom od června 2009 pod dohledem systému ETCS úrovně 2.

08. 08. 2008 Před rychlík se ve Studénce zřítíl most, sedm lidí zemřelo (EC 108 Comenius)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/pred-rychlik-se-ve-studence-zritil-most-sedm-lidi-zemrelo-pmi-/krimi.asp?c=A080808_105155_krimi_jan)

Vlak EuroCity havaroval ve Studénce na Novojičínsku. Před soupravu jedoucí rychlostí více než 120 kilometrů v hodině se zřítíla část nového mostu, který stavebníci vysouvali přes trať. Šest lidí zemřelo při nehodě, sedmý v nemocnici. Ošetřeno bylo na 70 lidí.

Vlak EC 108 Comenius mířící z polského Krakova přes Ostravu do Prahy havaroval kolem půl jedenácté dopoledne.

"Strojvedoucí vypověděl, že si při průjezdu stanicí rychlostí asi 135 kilometrů v hodině všiml, že mostní konstrukce se před ním zhoupla a začala padat. Použil rychlobrzdu a schoval se ve strojovně. Za šest vteřin došlo k nárazu při rychlosti zhruba 120 km/h," uvedl Kučera. - čtete Do vlaku už nikdy nenastoupím, řekl po nehodě strojvedoucí

Také svědkyně nehody tvrdí, že most spadl před vlak, který do něj poté najel. "Jsem tu na brigádě a stála jsem asi dvě stě metrů od nehody. Najednou se ozvala rána a most spadl, za okamžik do něj narazil vlak," řekla Irena Pavelková z nedalekého Bílovce.

"Je to masakr," hlásil z místa redaktor MF DNES. "Lokomotiva se otočila do protisměru a zničeny jsou první vagony, ze kterých záchranáři okénky vyprošťují cestující. Na místě jsou stovky záchranářů. Neustále odlétají a přilétají vrtulníky," popisoval situaci.

Zemřeli tři muži a čtyři ženy. Šest obětí si nehoda vyžádala ihned, sedmý muž zemřel odpoledne v Novojičínské nemocnici. "Jednalo se o mladého muže z Ukrajiny," uvedla mluvčí nemocnice Simona Součková.

V Novojičínské nemocnici, kam bylo převezeno osm zraněných, bojuje ještě o život mladý muž ze Slovenska, který má amputovanou nohu v bérce a ztratil množství krve.

Ředitele nemocnice zlobí, že se o nehodě dozvěděl až z médií. Pokud by měl informace dříve, mohl se lépe připravit a reagovat adekvátně na dotazy, kterými nemocnici zahrnuli příbuzní cestujících.

Ihned po nehodě bylo ošetřeno celkem 65 lidí. Převládali Češi, ale mezi zraněnými bylo i jedenáct Poláků, dva Slováci, dva Francouzi a jeden Ukrajinec.



Zraněné přepravilo dvacet sanitek a vrtulníky do všech nemocnic v dosahu - v Ostravě, Novém Jičíně, Frýdku-Místku, Opavě, Bílovci, Olomouci a Valašském Meziříčí.

Ještě odpoledne na místě zasahovali záchranáři. Krátce po čtvrt na tři vyprostili jednu z obětí, o hodinu později další. Do Studénky byly povolány těžké vyprošťovací jeřáby. Předpokládá se, že se trať podaří uvolnit až zítra.

V kritickém stavu je také osmiletá dívka. Policie nezná její totožnost. Nikdo se zatím neozval, že ji postrádá. Doklady u sebe nemá celá řada zraněných.

V městské i fakultní nemocnici v Ostravě spustili traumatologický plán. "Znamená to, že chystáme režim, který nám umožní zvládnout velký nápor pacientů," uvedla mluvčí městské nemocnice Anna Vidiševská. Nemocnice se obávaly nedostatku krve a sháněly proto dárce.

Městská nemocnice v Ostravě přijala celkem 25 pacientů, dva byli těžce zranění. "Byli v dost velkém šoku," uvedla mluvčí nemocnice Anna Vidiševská. Ředitel nemocnice František Jurek oznámil, že nemocnice nebude za tyto pacienty vybírat regulační poplatky.

Fakultní nemocnice přijala 22 zraněných, z toho tři vážně. "Ozvala se rána a potom jsem spadla pod sedačku. Museli mně pomoci ven tři lidé," líčila osmašedesátiletá Olga Válková z Karviné, jíž v nemocnici ošetřili poraněnou hlavu a pořezané ruce. "Bylo to hrozné, všude se ozýval nárek a křik. Už nikdy nepojedu vlakem," dodala.

"Svolal jsem krajský krizový štáb a bezpečnostní radu, všechny nemocnice jsou v pohotovosti," informoval hejtman Moravskoslezského kraje Evžen Tošenovský. Hned jak se o neštěstí dozvěděl, vyjel do Studénky. "Něco podobného jsem viděl jen ve filmech. Je to strašné, prostě hrozné."

Na sever Moravy dorazili rovněž premiér Mirek Topolánek, vicepremiér Jiří Čunek a ministr dopravy Aleš Řebíček. Krátce po šestnácté hodině si prohlédli místo nehody. Z Polska, odkud vlak vyjžděl, přijel za zraněnými předseda vlády Donald Tusk. Mezi mrtvými je i jeden Polák.

Po prohlídce zasedala přímo u nehody bezpečnostní rada. Jednání se zúčastní i polský premiér. Za souhlasu Topolánka to rozhodl hejtman Tošenovský.

Soustrast pozůstalým vyjádřil předseda ČSSD Jiří Paroubek, který zároveň pochválil práci záchranářů: "Oceňuji velké nasazení záchranářů ze všech složek záchranného systému při odstraňování následků této nehody."

Ministerstvo vnitra poskytlo zasaženým neštěstí psychologickou pomoc, byly zřízeny i krizové linky. Operátoři mluví česky i polsky. Na telefonní čísla zavolalo již pět stovek příbuzných, které zajímal osud jejich blízkých.

Cestující: Všichni najednou letěli přes sedačky

"Měli jsme štěstí. Byli jsme na pivu v jídelním voze, který je vzadu. Najednou se ozvaly dvě rány a všichni letěli přes sedačky. Nikdo nevěděl, co se děje," popsal nehodu z pohledu cestujícího sedmatřicetiletý Janusz Recman z Albrechtic.

Tragédii zaznamenali i na blízké čerpací stanici. "Slyšeli jsme ránu, za chvíli k nám od kolejí přišli první zranění. Mluvili o masakru," popsala iDNES.cz okolnosti obsluha stanice.

Most byl opravován kvůli špatnému stavu

Most z roku 1961 vede na okraji Studénky nad železničním koridorem a s jeho opravou se začalo letos v dubnu. Důvodem rekonstrukce byl velmi špatný stav mostní konstrukce, což prokázala odborná prohlídka. Stavbu platí krajský úřad, stavebníci měli skončit do konce října.

Most opravuje stavební společnost ODS - Dopravní stavby Ostrava. Její pracovníci před nehodou s konstrukcí manipulovali.

Generální ředitel Tomáš Vítek přijel na místo neštěstí. "Jsem v šoku, neumím zatím říct, co se vlastně stalo, kde se stala chyba," konstatoval. Firma je podle něj proti takovým událostem pojištěná.

"K nehodě došlo při přípravě na zasunutí ocelové konstrukce. Podle prvních zjištění mohla být příčinou uvolnění porucha na sbíhacím zařízení, takzvaných lisech. Přesné příčiny jsou zatím ale stále předmětem šetření," uvedl mluvčí společnosti Dan Šabík.



Nehoda se stala na jednom z nejvytíženějších železničních úseků v České republice. Odstraňování následků potrvá dlouhé hodiny. Vlaky nabírají zpoždění, která už po poledni šla do desítek minut. Dráhy odklánějí alespoň dálkové spoje po objízdných trasách.

Nejtragičtější železniční nehody

- 118 obětí - 11. listopadu 1960 - Dosud největší železniční neštěstí v historii českých zemí zapříčinila srážka osobního vlaku s plně obsazeným motorovým vlakem u Stéblové na Pardubicku. Nehoda si vyžádala 118 obětí, zhruba sto osob utrpělo zranění.
- 103 obětí - 24. prosince 1953 - Při srážce rychlíku a osobního vlaku u stanice Šakvice na trati Brno - Břeclav zahynulo 103 lidí a 83 utrpělo zranění.
- 34 obětí - 21. prosince 1950 - U Podivína na Břeclavsku se na přejezdu srazil rychlík s autobusem ČSAD; zahynulo 34 osob, 56 utrpělo zranění.
- 31 obětí - 11. prosince 1970 - Při srážce expresu s vykolejenými vagony u stanice Řikonín u Tišnova na Brněnsku zemřelo 31 lidí, 18 bylo zraněno.
- 23 obětí - 28. července 1969 - Srážka osobního vlaku s autobusem ČSAD na chráněném železničním přejezdu v obci Bezděčín u Mladé Boleslavi stála život 23 osob, 29 lidí utrpělo zranění.
- 19 obětí - 24. června 1995 - Osobní motorový vlak se srazil se čtyřmi nákladními vagony u obce Krouna na trati mezi Poličkou a Skutčí na Chrudimsku. Nehodu nepřežilo 19 lidí a čtyři utrpěli zranění.
- 14 obětí - 21. září 1965 - Srážka nákladního vlaku s osobním vlakem na zastávce Praha-Hloubětín si vyžádala 14 mrtvých a 70 zraněných.
- 14 obětí - 25. srpna 1990 - Osobní vlak se střetl s manipulační soupravou u obce Spálov na Semilsku. Nehoda si vyžádala 14 mrtvých a 32 zraněných.
- 11 obětí - 23. února 1970 - Nedaleko Valašského Meziříčí se srazil osobní vlak s lokomotivou – 11 mrtvých a 15 zraněných.

08. 08. 2008 Informace o nasazení pendolina na brněnské expresy on-line na webu

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

Od července nasazují České dráhy soupravu pendolino na některé brněnské expresy. Od pondělí do soboty jezdí na spojích v 6:33 a 14:33 z Prahy a v 10:43 a 18:43 z Brna, cena je stejná jako v běžném vlaku. Na internetu je nově on-line tabulka, kde cestující poznají, jestli na daném expresu opravdu pendolino jede.

Všichni mohou vyzkoušet nejrychlejší český vlak za cenu standardního expresu. Nasazení soupravy není garantované, dispečer ale dávají na internet on-line informaci o tom, jestli pendolino na expresech jede nebo ne. Informace se zobrazují přímo na stránky www.cd.cz/praha-brno, každý, kdo se chce svěřit tímto pendolinem za cenu normálního expresu, si dopředu může ověřit, jestli pendolino jede.

Expresy, na kterých se pendolino objevuje, jedou i nadále podle standardního jízdního řádu, podle kterého jezdí už od začátku roku. Tarif je stejný jako u běžného expresu. Nebude tu nabídka služeb jako ve vlacích SuperCity, a proto nemusí zákazníci v těchto pendolinech platit ani povinnou rezervaci.

Informace o nasazení pendolina nabízí 24 hodin denně také Kontaktní centrum ČD na lince 840 112 113.

Do Brna pendolinem za 175 Kč a méně

Při nákupu jízdenky den dopředu zaplatíte za cestu Praha – Brno 175 Kč, bez jakýchkoliv průkazů na slevy a podobně. Tuto cenu garantujeme každému.

Držitelé In-karty/Rail plus (cca třetina všech cestujících v ČR) mohou využít internetovou jízdenku eLiška za 140 Kč (nákup na <http://www.eshop.cd.cz/>). Šťastná eLiška koupená v den odjezdu je ještě levnější, stojí 105 Kč (podrobnosti www.cd.cz/eliska).

Na www.cd.cz/praha-brno je přehledná tabulka s nasazením jednotlivých druhů souprav. Ovládají ji on-line dispečer ČD, pokud pendolino nepojede, objeví se u expresu místo pendolina klasický vůz.

Proč nejede pendolino na brněnských expresech každý den?

„V současné době máme v záloze jednu soupravu rychlovlaku pendolino,“ říká ředitel Odboru kolejových vozidel Jan Paroubek. „Místo abychom ji nechali stát bez užitku v depu, bude mimořádně

jezdit místo klasických vlaků právě na expresech mezi Prahou a Brnem. U souprav, které zajišťují vlaky SuperCity z Prahy do Ostravy, Vídně a Bratislavy, musíme ale dělat pravidelné kontroly a údržbu, některé jednotky najely už skoro milion kilometrů. V takovém případě třeba jeden den na expresu do Brna pendolino nepojede, protože nahradí některou z kontrolovaných souprav na SuperCity.“

U dálnice D1 také potkáte pendolino

„Nová kampaň má dva cíle,“ říká ředitel Odboru marketingu Aleš Ondrůj. „Upozornit na mimořádné pendolino na expresech za cenu 175 Kč při nákupu jízdenky den předem a umožnit tak co nejvíce cestujícím zážitek z jízdy moderním vlakem s naklápečí technikou. Zároveň ale upozorňujeme na pouze mimořádné negarantované nasazení vlaku a na podmínky, které jsou odlišné od vlaků SuperCity, kde jsou pendolina v pravidelném provozu s kompletním servisem a povinnou rezervací místa.“ Kampaň také říká, kde a jak získat informace o jízdě soupravy pendolino na expresech.

S kampaní se setkáte na dálnici mezi Prahou a Brnem, u pražské magistrály i přímo v centru Brna na autobusovém nádraží u hotelu Grand. Hostesky budou u autobusových nádraží v Praze i Brně rozdávat letáky se všemi informacemi o mimořádném pendolinu.

08. 08. 2008 Vlakové neštěstí u Studénky: Objevil se nový možný viník

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070930-26279140-002000_d-vlakove-nestesti-u-studenky-objevil-se-novy-mozny-vinik)

Kdo zavinil nejhorší vlakovou nehodu v Česku od roku 1995? Redakce HN vypátrala firmu, o které se dosud nemluvalo, ale přitom mohla mít v případě rozhodující roli.

České dráhy nebo stavební firma ODS-Dopravní stavby Ostrava? O těchto dvou společnostech se hovoří v souvislosti s nejhorší vlakovou nehodou v Česku za posledních 13 let, ke které došlo v pátek v 10:30 ve Studénce na Novojičínsku. Vlak EuroCity Comenius jedoucí stotřicetikilometrovou rychlostí tu narazil do spadlého silničního nadjezdu. Bilance je tragická: Sedm lidí zahynulo, 67 je zraněných.



Drážní inspekce vypověděla, že strojvedoucí Českých drah udělal pro záchranu cestujících vše, co mohl, a dráhy proto za nehodu nemohou. Samotné České dráhy pak za pravděpodobného viníka označily firmu ODS-Dopravní stavby Ostrava, která budovala inkriminovaný most. Redakci HN se ale podařilo získat jméno ještě jedné firmy, na kterou může padnout podezření.

K neštěstí došlo při vysouvání mostní konstrukce, která vede nad železniční tratí. Most sice opravuje společnost ODS Dopravní stavby, manipulaci s mostem pro ni ale subdodavatelsky prováděla firmy BÖGL a KRÝSL.

"Je to firma, která před časem pohltila jednu z divizí Hutních montáží Ostrava, má tedy lidi zkušené v manipulování s mostními konstrukcemi, kteří tyto operace běžně dělají," řekl HN odborník z branže, detailně informovaný o okolnostech havárie, který si nepřeje být jmenován.

"Je to informace celkem správná," řekl serveru iHNed.cz spolumajitel firmy BÖGL a KRÝSL Josef Krýsl k tomu, zda se jeho společnost podílela na stavbě. Na následný přímý dotaz, zda firma cítí vinu na neštěstí, Krýsl reagoval: "To asi dnes nikdo nedokáže říct. Ale v době, kdy se to stalo, tam žádné naše práce neprobíhaly."

I v sobotu se přitom na místě podle zjištění reportérky HN objevovaly spekulace, že s mostní konstrukcí někdo v inkriminované době "hýbal".

Policisté v sobotu vyslechli jak hlavního stavbyvedoucího subdodavatelské firmy BÖGL a KRÝSL, tak hlavního dodavatele stavby ODS - Dopravní stavby Ostrava.

Selhání hydrauliky nebo technika, vypověděl zdroj

Zdroj, který si nepřál být jmenován, HN popsal, jak k celé události mohlo dojít. Stavbaři most před opravou sňali z původního místa, očistili ho a na ocelových podpěrách jej údajně vraceli zpět. Při jedné z fází vysouvání mostu, který váží několik set tun, se jeho konstrukce zřítíla. "Mohlo se stát, že selhala hydraulika, na které most spočíval, a část podpěry se o několik centimetrů posunula, takže z ní mostní konstrukce sjela. Také se to ale mohlo stát vinou obsluhy - technik mohl dát chybný pokyn nebo obsluhující dělník prostě udělal chybný úkon a podpěru nechtěně naklonil, takže z ní most sjel," řekl zdroj.

Samotné podpěry podle něj selhat nemohly, protože udržely most při jeho snímání ještě před čištěním, kdy byl tedy mnohem těžší, vada tedy byla zřejmě v hydraulice zařízení. Podle zdroje u každého pohybu mostu při vysouvání má být přítomna drážní inspekce. "Havárie se ale stala před tím, než samotný manévr vysouvání začal, takže drážní inspektoři ještě na místě nebyli," upřesnil zdroj HN.

Havárie podobného typu je podle něj zcela mimořádná. "Dělám v oboru přes 40 let, ale podobný malér jsem nezažil ani o něm neslyšel," řekl expert.

08. 08. 2008 Ve Studénce byly zahájeny odklízecí práce

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

Záchranné práce po dnešní tragické nehodě vlaku EuroCity Comenius byly ukončeny a v 19.53 hod. byly zahájeny odklízecí práce poškozeného vlaku, který do spadlé mostní konstrukce najel. Pro železničáře půjde o náročnou práci. Bude nutné odklidit trosky téměř 90 tun těžké expresní lokomotivy, dvou velmi vážně poškozených vozů a dalších dvou vykolejených vozů. Vozidla jsou do sebe navíc částečně zaklíněna. Dále bude nutné odklidit velkou mostní konstrukci, která se zřítila těsně před přijíždějící vlak.

Na místo přijely dva nehodové vlaky a tři speciální drážní jeřáby. Mezi nimi je i největší drážní jeřáb EDK 1000, který má nosnost až 125 tun. Při odstraňování poškozených vozů bude využit i speciální vyprošťovací tank železničních hasičů. Technici budou na odklizení trosek pracovat celou noc. V současné době, s ohledem na zahájení odklízecích prací, však zatím nemůžeme stanovit předpokládaný termín obnovení provozu. První výhled na obnovení provozu by mohl být znám v průběhu zítřejšího dne.

Železniční doprava bude i v následujících dnech zajištěna podobným způsobem jako po vzniku nehody. Vlaky z Prahy do Polska jedou odklonem z Olomouce přes Krnov do Ostravy, vlaky z Rakouska do Polska jedou odklonem z Hranic na Moravě přes Valašské Meziříčí a Frýdek-Místek do Ostravy. Vlaky na Slovensko jedou odklonem z Hranic na Moravě na hraniční přechod Horní Lideč a dále do Žilily mimo Ostravu a zastávky na severní Moravě. Vnitrostátní vlaky z Prahy a Brna do Ostravy jsou ukončeny ve stanici Suchdol nad Odrou a dále na Ostravu je zajištěna náhradní doprava autobusy.

09. 08. 2008 Odstraňování následků nehody (Studénka, EC 108 Comenius)

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

Včera večer byly zahájeny odklízecí práce zřícené mostní konstrukce a havarovaného vlaku EuroCity. Na žádost kriminální policie, která případ vyšetřuje, se zatím tyto práce nemohly dotýkat právě zřícené konstrukce mostu a vozidel, která jsou v přímém kontaktu s ní. Předpokládáme, že policie dovolí odstranění těchto trosek po zajištění skutečností nutných k objasnění nehody.

Během nočních hodin tak byla odstraněna zadní část vlaku, která zůstala bez zjevného poškození na trati. Byly také odstraněny některé nákladní vozy v místě nehody, které nebyly v kontaktu s mostní konstrukcí. Druhý vůz soupravy, který byl za zřícenou konstrukcí mostu, byl odtažen speciálním vyprošťovacím tankem železničních hasičů na bok železniční pláň. Proběhly také další přípravné práce, jako je odstranění trakčního vedení, na kterém se pracovalo celou noc. V současné době jsou k další práci připraveni drážní technici a veškerá speciální technika, včetně největšího kolejového jeřábu v České republice, který uzvedne až 125 tun, či speciálního vyprošťovacího tanku drážních hasičů. O rozměrech a náročnosti odstraňování následků hovoří i fakt, že v noci byla požádána o pomoc Armáda ČR, která na místo vyslala druhý speciální vyprošťovací tank. I ten je připraven na místě.

V současné době již několik hodin komplikuje práce na místě nehody vytrvalý déšť.

Železniční provoz

Železniční provoz je organizován podobně jako včera. Mezinárodní vlaky do Polska jedou odklony buď z Olomouce přes Krnov do Ostravy nebo z Hranic na Moravě přes Valašské Meziříčí a Frýdek-Místek do Ostravy. Cestující by měly počítat s přibližně 2 hodinovým zdržením na cestě.

Vlaky na Slovensko jedou odklonem ze stanice Hranice na Morave do Horní Lidče a Žiliny mimo Ostravu.

Vnitrostátní vlaky do Ostravy jsou ukončeny ve stanici Suchdol nad Odrou a dále do Ostravy je zajištěna náhradní autobusová doprava. Toto opatření se týká také vlaků SC Pendolino. Regionální vlaky jsou nahrazeny v úseku Suchdol nad Odrou a Studénka autobusy, mezi Studénkou a Bohumínem je v provozu kyvadlová vlaková doprava. Na náhradní dopravu je nasazeno 22 autobusů.

Prosíme cestující o pochopení a o trpělivost v souvislosti s možným zdržením při cestách v oblasti tohoto železničního neštěstí.

Podle informací Policie ČR si mohou cestující nebo příbuzní vyzvednout zajištěné věci z vlaku v budově OR PČR Nový Jičín (Svatopluka Čecha 11). Přímo na tomto místě se budou věci vydávat od pondělí, každý den od 7:15 do 15 hodin. Je možná také individuální domluva s policisty na telefonním čísle +420 974 735 111.

Předpokládáme, že přerušení provozu bude trvat po celý víkend, tedy včetně nedělního odpoledne a vyloučit nelze trvání výluky až do počátku nadcházejícího týdne.

Se všemi dotazy se na nás prosím obračejte na níže uvedeném mobilním telefonu, případně přímo na místě ve Studénce.

10. 08. 2008 Provoz po páteční nehodě ve stanici Studénka byl dnes v 0:05 částečně obnoven

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

Dnes v 0:05 hod se podařilo usjízdnit trať ve stanici Studénka. Vlaky jezdí zatím po jedné koleji, v místě odstraňování následků nehody je rychlost snížena na 30 km/h a místem vozí všechny vlaky dieselové lokomotivy, protože ještě není obnoveno trolejové vedení.

Na trati Přerov – Ostrava projíždí Studénkou všechny vlaky EuroCity, InterCity, rychlíky i osobní vlaky. Pendolina končí v Suchdole nad Odrou a cestující do Ostravy odvezou náhradní autobusy. Důvodem je složitější připojování souprav Pendolino k dieselovým lokomotivám, které je časově náročnější a částečně by brzdilo ostatní dopravu.

Prvním vlakem s cestujícími, který místem nehody projel, byl krátce před druhou hodinou v noci rychlík Chopin z Vídně do Varšavy.

V těchto chvílích probíhá na místě odklizení posledního železničního vozu, který je stále ještě na zřícené mostní konstrukci a hned potom budou následovat práce na odtažení lokomotivy.

Následně začne na místě pracovat specializovaná stavební firma, která bude likvidovat železobetonovou konstrukci mostu, který spadl v pátek dopoledne přímo před jedoucím vlakem EuroCity.

10. 08. 2008 Proč voláte v sobotu? Ptal se šéf drážního úřadu (Studénka, EC 108 Comenius)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=613250>)

Studénka - Sedm cestujících našlo v pátek smrt v troskách expresu Českých drah za okolností, pro které se v České republice jen těžko hledá srovnání.

Na železničním koridoru postaveném za desítky státních miliard se čtyři sta pasažérů mezinárodního expresu vřítilo do místa, kde právě na koleje dopadl rozestavěný silniční most. Vlak jel rychlostí téměř 140 kilometrů v hodině.

Na zakázku Moravskoslezského hejtmanství stavěla most společnost Ostravské dopravní stavby. "Samozřejmě, že je to odpovědnost stavební společnosti, která tam pracovala. Bylo to jejich staveniště," uvedl v rozhovoru pro Aktuálně.cz hejtman Evžen Tošenovský.

Ale kdo měl soukromou společnost hlídat, aby neohrozila stovky cestujících ve vlcích pod stavbou? Jednou z klíčových institucí, které mají k tragédii co říci je Drážní úřad.

Ten v prostředí železnic funguje obdobně jako stavební úřad na normálních stavbách a Společnosti Dopravní stavby Ostrava tedy musel dát ke stavbě patřičná povolení.

Dvacet čtyři hodin po neštěstí proto Aktuálně.cz požádalo ředitele Drážního úřadu Pavla Kodyma o odpovědi na několik otázek. Například: "Jakou roli hraje Drážní úřad v neštěstí u Studénky? Kontrolovali jste průběh stavby?"

Zavolejte v pondělí ráno

Odpověď byla nečekaná. Zatímco stovky záchranářů, policistů, železničářů a dalších lidí pracují ve Studénce od pátku téměř nepřetržitě, ředitel Drážního úřadu Pavel Kodym upozornil, že je víkend a že se o pracovních záležitostech nehodlá bavit.

"Já teď nejsem v pracovní době, zavolejte v pondělí ráno," prohlásil do mobilního telefonu v sobotu odpoledne ředitel Kodym.

Drážní úřad přitom nejenže znal celou projektovou dokumentaci stavby včetně jejího harmonogramu, ale dokonce mohl zkontrolovat, zda souhlasí skutečné dění na stavbě s tím, co firma plánovala a ohlásila.

Šéf Drážního úřadu může odpovědět, jak takové kontroly probíhají a zda jeho podřízení nějaké prováděli na stavbě mostu u Studénky. Čas na vysvětlení, kdo a jak stavaře v blízkosti trati hlídá, si však Pavel Kodym v sobotu neudělal.

O Studénce prý stejně nic neví a hovor ukončil slovy: "Ne, neumluvíte mne, nezlobte se."

Rekonstrukci mostu silnice 1. třídy do Studénky si u Ostravských dopravních staveb objednal Moravskoslezský kraj. Na stavbě se pracovalo od letošního jara a svědci vypověděli, že tam panoval nebývalý nepořádek.

"Nejednou jsem viděl dělníky, jak šli na stavbu podnapilí přímo z hospody," sdělil pro Aktuálně.cz David Šimíček ze Studénky. "Z mostu dolů padalo kde co. Kusy betonu, desky. Žádné ochranné sítě jako na jiných stavbách jsem tam nikdy neviděl," uvedl muž.

10. 08. 2008 Okamžitě začne vyplácení odškodného cestujícím EC 108

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

České dráhy jsou připraveny začít bezodkladně vyplácen odškodnění pozůstalým, zraněným i ostatním účastníkům železničního neštěstí ve Studénce.

O víkendu vznikl speciální tým, který bude mít na starosti, aby bylo odškodnění vyplaceno jak nejrychleji to bude možné.

Od pondělního rána bude fungovat speciální telefonní linka 97 22 11111 (97 22 a pět jedniček), prosíme všechny zraněné, pozůstalé i ty, kteří utrpěli materiální újmu, aby se ozvali právě na toto číslo. Odborníci jim poradí jak dále postupovat.

Odškodnění budou vyplácet České dráhy co nejrychleji, v případě pozůstalých bude naši snahou odškodnit je do dvou týdnů.

Pozůstalí dostanou každý 240 tisíc korun, pro celou rodinu tak bude odškodnění v řádu statisiců. Zároveň České dráhy uhradí náklady spojené s léčením, bolestné i materiální škody.

11. 08. 2008 Ve Studénce už mohou jezdit vlaky po dvou z pěti kolejí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/24951-ve-studence-uz-mohou-jezdit-vlaky-po-dvou-z-peti-koleji/>)

Praha/Studénka - Ve Studénce na Novojičínsku byla o půlnoci na dnešek obnovena doprava na druhé z celkem pěti kolejí, uvedla Anna Kodysová ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Provoz na první koleji byl obnoven v noci na neděli. V pátek se tam zřítil silniční most přímo na koleje. Vzápětí do něj narazil vlak EuroCity. Nehoda poškodila celou soupravu, zejména pak první čtyři vagóny. Srážka si vyžádala sedm mrtvých a sedmdesát zraněných.

Od rána funguje speciální linka na telefonním čísle 9722 111 11. Tam mohou všichni pozůstalí, zranění nebo každý, komu při nehodě vznikla jakákoliv materiální škoda, žádat o odškodnění.

Soupravy kolem trosek táhnou dieselové lokomotivy, protože trolejové vedení stále nebylo opraveno. Na trase je snížena rychlost na 30 km/h na přibližně sto metrech. Vlaky tak podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly mohou nabrat až dvacetiminutové zpoždění. Vlaky Supercity Pendolino jedoucí

z Prahy skončí už v Suchdole nad Odrou, dále je pro cestující připravena náhradní autobusová doprava.

"Naši pracovníci dále odstraňují škody a počítáme s tím, že budeme opravovat i ty ostatní koleje, ale jsme závislí na tom, jak se podaří zhotovitelské firmě odstranit tu mostní konstrukci. Ta stále leží přes dvě koleje a zatím od nich nemáme informaci, kdy ji odstraní," dodala Kodysová.

Studénkou na Novojičínsku už projíždí skoro všechny spoje. Trať přitom měla být uzavřena až na pět dní. Místem, kde v pátek narazil rychlík EuroCity do spadlé mostní konstrukce, projel první vlak v neděli brzy ráno.

Policisté i nadále pokračují v objasňování příčin nehody. Vyslechnout musí stovky lidí. Vyšetřování tak bude trvat týdny až měsíce. Viníkovi hrozí trest odnětí svobody od jednoho do pěti let.

11. 08. 2008 Dělníci na stavbě ve Studénce údajně holdovali alkoholu

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/delnici-na-stavbe-ve-studence-udajne-holdovali-alkoholu-pjd-domaci.asp?c=A080811_112046_domaci_jba)

Dělníci opravující most ve Studénce, který v pátek způsobil železniční neštěstí, zřejmě často pili alkoholické nápoje. Vyplývá to z výpovědí lidí, kteří bydlí v okolí. Příčiny nehody se stále vyšetřují.

Například nájemníci z domu na okraji Studénky řekli, že jejich děti za stavebními dělníky chodily pro železný odpad kvůli sběru. K vidění tam bylo nejen pití piva, ale i tvrdého alkoholu, informoval deník Právo.



"Můj devítiletý syn tam občas chodil, ti dělníci mu občas dali i bonbón. Několikrát nám doma řekl, že u nich viděl flašku s vodkou. Prý to schovávali před šéfy v autě. Myslím, že syn by nelhal," citoval list ženu, která v domě žije.

"Viděl jsem to na vlastní oči. Jednou jsem tam jednoho dělníka viděl i opilého," uvedl syn. Stejně zážitky má i další nájemník: "Já osobně jsem neviděl tvrdý alkohol, ale pivo se tam pilo, to jsem viděl na vlastní oči."

Společnosti, které dělníky zaměstnávaly, tato tvrzení odmítají. "To je naprostý nesmysl. Něco takového je absolutně vyloučeno," řekla Právu mluvčí firmy Bögl a Krýsl. Podobně odpověděl i mluvčí ODS-DSO Dan Šablík.

Vyšetřování tragédie, při které zahynulo několik lidí a desítky se jich zranily, zatím pokračuje. Není tedy zřejmé, zda při zřícení mostu na trať sehrál roli alkohol v krvi dělníků.

11. 08. 2008 Podezření: Muž v čele stavby ve Studénce chyboval už dřív

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070910-26332360-002000_d-podezreni-muz-v-cele-stavby-ve-studence-chyboval-uz-driv)

Opravu mostu ve Studénce řídil člověk, který už v minulosti údajně jednal nezodpovědně při obdobné stavbě v Bratislavě. Ten to ale odmítá.

Zatímco policie vyšetřuje, kdo je odpovědný za páteční zřícení silničního mostu u Studénky a havárii rychlíku, při níž zemřelo sedm lidí, na veřejnost se dostávají další podrobnosti o okolnostech této zakázky.

Podle informací ze společnosti Hutní montáže Ostrava, kde dříve pracovala část týmu firmy Bögl a Krýsl - dodavatele prací na zříceném mostě u Studénky - celou operaci řídil muž, který měl už v minulosti problém s nedodržením technologického postupu, schváleného pro jinou stavbu.

Opravu mostu pro společnost ODS Dopravní stavby Ostrava subdodavatelsky zajišťovala právě firma Bögl a Krýsl. "Ředitel ostravského závodu firmy Bögl a Krýsl, která most ve Studénce opravuje, Ing. Miroslav Kovalík, musel společnost Hutní montáže opustit na počátku roku 2006, a to pro nespokojenost vedení s jeho prací. Spolu s Miroslavem Kovalíkem bylo přinuceno odejít z Hutních montáží dalších 14 osob, z toho 3 techničtí pracovníci," informovala mluvčí Hutních montáží Eva Kijonková.

Jak HN upřesnil zdroj z Hutních montáží, bylo důvodem Kovalíkova odchodu z firmy pochybení při stavbě mostu Apollo v Bratislavě v roce 2005. "Inženýr Kovalík, který byl v té době odpovědný za stavbu tohoto mostu, porušil dohodnuté technologické postupy při montáži během takzvaného zaplavení mostu, což způsobilo Hutním montážím ztrátu více jak 50 milionů korun," řekl HN zdroj.

"Most v Bratislavě měl být tehdy otočen přes řeku metodou použití "bazénu", nikoli přenesením přes pontony, jak to udělal pan Kovalík. Pro svůj postup, který byl technologicky náročnější i nákladnější, neměl žádný souhlas," dodává informátor.

Kovalík: Zvažují právní kroky

Sám Miroslav Kovalík situaci popisuje naprosto opačně. Z firmy Hutní montáže odešel po pěti letech ke konkurenci a firma mu to prý dodnes nemůže zapomenout. K výpovědi se tehdy přidalo dalších osmnáct lidí z jeho týmu, kterým konkurenční Bögl a Krýsl nabídli výrazně lepší podmínky.

Most v Bratislavě podle něj naopak byl chloubou Hutních montáží. Svým obchodním partnerům po skončení stavby rozdávaly CD se záznamem osazení mostu, při němž byla použita inovační technologie vytvořená právě Kovalíkovým týmem.

Jediný problém, který Hutní motnáže s bratislavským mostem měly, byly vysoké náklady na stavbu a techniku. Část nakoupené techniky podle Kovalíka na žádné z dalších staveb Hutní montáže nevyužily.

"To že přišli s tímto nepravdivým tvrzením právě v této chvíli, považuji za nešťastné. Zvažuji právní kroky," říká Kovalík.

11. 08. 2008 Ministr Řebíček chystá zprávu o neštěstí ve Studénce

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=613395>)

Praha - Řebíček chce vlastní zprávu o železničním neštěstí u Studénky. V pondělí dopoledne svolal speciální pracovní skupinu, která má dát souhrnnou informaci vládě a poslancům.

Na rozdíl od vyšetřování policie nehledá přímé viníky, ale klade si za cíl bez emocí postavit vedle sebe holá fakta, která neštěstí předcházela.

Ta by následně měla být vodítkem k zodpovězení otázek, zda k tragedii vedla systémová chyba, nebo se jednalo o pochybení jednotlivce, nebo byla srážka vlaku s troskami mostu náhodou, které nešlo zabránit.

V neposlední řadě by Řebíčková zpráva měla nástítnit, jak v řešení případu Studénky v dalších dnech pokračovat.

"Neklademe si za cíl vytvořit obdobou vyšetřovacího spisu. Zpráva má podat ucelenou informaci, co se ve Studénce skutečně stalo" informoval mluvčí ministerstva dopravy Jakub Ptačinský.

Ze zprávy by pak podle něj mělo být možné vyčíst, zda společnost Dopravní stavby Ostrava měla patřičná stavební povolení, jestli se mohla do nehody promítnout rychlost, kterou po trati vlaky během stavby jezdily, a podobně.

Kromě ministerských úředníků se na ní budou podílet odborníci z drážního úřadu, drážní inspekce, Správy železniční dopravní cesty a Českých drah. Každá z dotčených institucí v nejbližších dnech dodá informace o své roli v souvislosti s nehodou a jak na ni bude reagovat.

"Například České dráhy byly vyzvány, aby sdělily, jak odškodní oběti, drážní úřad, aby prošetřil jednotlivá řízení, která stavbu provázela, Správa železniční dopravní cesty, aby sdělila míru poškození trati a drážní inspekce bude informovat o postupu vyšetřování události," vyjmenoval Ptačinský.

V pondělí zatím jen došlo k rozdělení úkolů. Hlavou skupiny bude Řebíčkův náměstek pro drážní a veřejnou dopravu Vojtěch Kocourek. Výsledky by měly být známé do 20. srpna, kdy je chce ministr předložit vládě.

Vlakové neštěstí u Studénky si vyžádalo sedm obětí. Záchranáři ošetřili téměř sedmdesát raněných. Mnozí dosud leží v okolních nemocnicích. Jedná se o nejvážnější nehodu na dráze za posledních třináct let.

11. 08. 2008 Účet za vlakové neštěstí u Studénky: stovky milionů (EC 108, lokomotiva 151.018)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ucet-za-vlakove-nesesti-u-studenky-stovky-milionu-fhx-ekonomika.asp?c=A080811_171408_ekonomika_vem)

Stovky milionů korun bude stát páteční tragická nehoda ve Studénce, kde rychlíková souprava narazila do spadlé mostní konstrukce. Celkové škody na dráze dosáhnou podle prvních odhadů

zhruba 136 milionů korun. Další miliony dostanou pozůstalí obětí a zranění. Kdo za nehodu může, se zatím vyšetřuje.

I když na viníka ještě nikdo neukázal, právě na jeho účet nakonec půjdou zřejmě všechny škody. "Hlavní zodpovědnost nese obvykle u staveb tohoto typu generální dodavatel," uvedl pro MF DNES pražský advokát Gabriel Achour z advokátní kanceláře Glatzová & Co.



Hlavním dodavatelem je v tomto případě společnost ODS – Dopravní stavby Ostrava. Ta si na opravu mostu najala firmu Bögl & Krýsl.

Generální ředitel ODS Tomáš Vítek v pátek na místě neštěstí uvedl, že firma je proti takovým událostem pojištěna. Na co všechno se pojištění vztahuje, ale společnost nesdělila. "Detaily o pojistce jsou naše obchodní tajemství," sdělil v pondělí MF DNES mediální zástupce firmy Dan Šabík.

České dráhy odhadují škody na majetku zhruba na 120 milionů korun. Po nehodě zřejmě budou muset úplně vyřadit lokomotivu a tři vagony. "Vagony i lokomotiva byly úplně zničené," řekl iDNES.cz Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah. Poškozené podle něj mohou být i další vagony.

Část vlaku je na odpis

Zničené vozy byly modernizované a upravené pro provoz vlaků EuroCity. Podle Šťáhlavského je dráhy v budoucnu zřejmě nahradí zcela novými. "To vyjde řádově na 300 milionů korun," uvedl. Dráhy chtějí škody na majetku vymáhat po viníkovi nehody. Ta se ale teprve vyšetřuje.

Vedle Českých drah vznikla asi desetimilionová škoda Správě železniční dopravní cesty. Dalších šest milionů firmě Traťová strojní stanice (TSS), která se zabývá údržbou trati.

"TSS je naší dceřinou firmou, ale hospodaří samostatně," vysvětlil Šťáhlavský.

Dráhy po nehodě odškodní pozůstalé obětí i zraněné. Podle zákona má každý přímý pozůstalý, tedy manžel, manželka, děti, rodiče i partner či partnerka, nárok na 240 tisíc korun. Sourozenci pak na 175 tisíc.

Jde o náhradu škody, na kterou má podle zákona nárok každý v případě, že někdo zaviní smrt jeho blízkého. Neznamena to tedy, že se pozůstalí nemohou soudit o další odškodnění.

Léčba zraněných půjde do milionů

"Tím, že poškození bez ničeho dalšího přijmou tuto částku, se nijak nevzdávají dalších zákonných nároků," uvedl pro iDNES.cz partner právní kanceláře Weinhold Legal Milan Polák.

To potvrzuje i právník Alexandr Kocián, který zastupuje pozůstalé a poškozené autobusové tragédie u Nažidel. "Jde o zákonný nárok," potvrdil.

Dráhy zároveň zaplatí náklady spojené s léčením, bolestné i materiální škody. To půjde podle Šťáhlavského do milionů. "Bude záležet na zdravotním stavu každého jedince. Odškodnění budou vyplácet České dráhy co nejrychleji, v případě pozůstalých bude naši snahou odškodnit je do dvou týdnů," dodal.

Dráhy jsou pro případ hromadných nehod pojištěny u České pojišťovny. "Máme to od začátku pod drobnohledem. Teď záleží na dalším vývoji, jak se budou hlásit poškození," uvedl mluvčí pojišťovny Václav Bálek. Žádné bližší informace nesdělil.

11. 08. 2008 Statistika telefonátů pro odškodnění a vlivů na dopravu nehody EC 108

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nehoda_ec_108_statistika_telefonatu_a_vlivu)

Od rána se na speciální linku, kam volají lidé po pátečním železničním neštěstí ve Studénce kvůli odškodnění, ozvalo 33 lidí. Nejvíce žádostí je od zraněných, České dráhy na speciální lince kontaktovali ale už také pozůstalí i lidé, kteří mají materiální škodu.

Vedle Čechů nás kontaktovali také občané Slovenska, Francie i Ukrajiny. Větší počet kontaktních telefonátů na této lince očekáváme v dalších dnech. Postižení se mohou obracet na České dráhy také písemně na adresu České dráhy, Generální ředitelství, právní odbor, Nábř. L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1.

Odškodnění vyplácí bezprostředně po nehodě České dráhy. Je naše zákonná i morální povinnost, postarat se o své cestující. Jakmile určí nezávislé orgány viníka, budou po něm ČD požadovat náhrady veškerých škod.

Dopady nehody do víkendové dopravy

V důsledku nehody byla trať od pátečních 10:30 až do půlnoci se soboty na neděli ve Studénce zcela uzavřena. Dopad do železniční dopravy byl následující:

- Odkloněno 14 dálkových vlaků mezi Prahou a Slovenskem přes Vsetín, Horní Lideč a Púchov
- Odkloněno 13 dálkových vlaků po regionální trati Valašské Meziříčí - Frenštát pod Radhoštěm - Ostrava
- Odkloněno 8 dálkových spojů po regionální trati Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava.
- Zpožděno 60 vlaků EuroCity
- Zpožděno 67 rychlíků
- Odřeknuto 57 vlaků (především v regionální dopravě)

Po odklonových trasách projelo podle informací společnosti ČD Cargo také 59 nákladních vlaků.

Odpovědnost za nehodu

Podle Českých drah je příčinou zřícení mostní konstrukce na trať přímo před jedoucím vlak. Kdo konkrétně, či která konkrétní společnost nese za tento pád odpovědnost, musí určit nezávislé státní orgány.

12. 08. 2008 Jak vzniká obutí pro nejrychlejší lokomotivu světa. Fotoreportáž (dvojkolí Bonatrans)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/jak-vznika-obuti-pro-nejrychlejsi-lokomotivu-sveta-fotoreportaz-1ck-/tec_reportaze.asp?c=A080622_221359_tec_reportaze_rja)

Nejrychlejší sériová lokomotiva, vlaky v Tibetu, vozy projíždějící Eurotunelem či americký Amtrak mají společné jedno - obutí z Česka. Podívejte se, jak se pro ně i další odběratele rodí železniční dvojkolí.

V Česku se pro nejrychlejší vlaky na světě vyrábí ledacos. Tři příklady. Nejrychlejší sériová lokomotiva má české dvojkolí, nejrychlejší expres s cestujícími má české dveře a nejrychlejší vlak na kolech má český pantograf. Mapa zemí, ve kterých jezdí vlaky s "obutím" z Česka, připomíná Baťovy mapy za první republiky.

"Díky kolům z bohumínského Bonatransu mohou nahrávat filharmonici v polské Varšavě i v době provozu metra s vozy od Alstomu na tamní modré lince. Původní dvojkolí byla natolik hlučná, že se mohlo natáčet pouze v době noční výluky," dozvídáme se od techniků v konstrukční kanceláři. A to na lince jezdily také tišší ruské soupravy 81-71, které nejen Pražanům připadají jako velmi hlučné.

Siemens Europrinter ES 64U4 při překonání rekordu. Podle kabiny se také stroji říká Taurus. Stroj má dvojkolí z Bonatransu v Bohumíně. Ze 180 tisíc vyrobených dvojkolí skončí v ČR jen 6 % roční produkce.

Teprve letos, téměř dva roky po překonání rychlostního rekordu pro sériové lokomotivy, se světil novinářům Jan Maj z pražské společnosti SKV: "Při překonání rychlostního rekordu pro lokomotivy způsobovaly největší starosti technikům odstředivé síly na rotujících částech pohonu. Šlo o to, aby se otáčivé součásti v rotorech motorů neroztrhly odstředivými silami."

Jak se vyrábí železniční kola nejen pro nejrychlejší lokomotivu

Bonatrans v Bohumíně ve Slezsku má dvě části. Starou, fotogenickou, ve které vznikla řada působivých fotografií. Zanedlouho zcela zanikne a bude přebudována na továrnu 21. století. Druhá část je moderní, čistá, nefotogenická. Továrny 21. století mají počítači řízené stroje za bílými ploty ukryté v bílé skřini. Pokud se ocitnete za plotem, senzory zastaví linku.

Správně bychom měli říci, že lokomotivy a vagony mají dvojkolí, která se liší konstrukcí. Na počátku jsou požadavky zákazníka a legislativa země odběratele. Zákazník má na výběr z tradičního



sortimentu, který obsahuje více než 400 odlišných designů kol. Pokud si klient nevybere, konstruktéři vyvinou další na základě vlastních matematických modelů a zkušeností.

I tak přijde nakonec na řadu empirický výzkum, jen náklady na vývoj jsou nižší. Při testech dojde k takzvanému lámání chleba na brzdě stolici, pokud se jedná o kola brzděná špalíkovou brzdou a dvojkolí musí bez úhony vydržet extrémní tepelné namáhání. Součástí dalších testů je únavová zkouška, kde se speciálními metodami simulují stárnutí a provozní mechanické zatížení kol nebo náprav.

Prostě se v Bohumíně věnují všemu od vývoje a realizace obyčejných dvojkolí až po hnací dvojkolí s kotoučovými brzdami pro nejrychlejší lokomotivu na světě. Zvláštní specialitou jsou dvojkolí pro kolejovou dopravu ve městě, tedy pro tramvaje a metro.

Kulatina pro výrobu kol. Vstupním materiálem pro kola a obruče je kontinuálně litá vakuovaná ocel požadovaných jakostí. Polotovar se jmenuje kontislitek.

Veškerý materiál je evidován a testován. Na jeho kvalitě závisí bezpečnost železniční dopravy. Zkuste si vzpomenout na nehodu způsobenou prasknutím obruče železničního kola v německém Eschede. Systém řízení jakosti je důsledný.

Každé vyráběné kolo je během průchodu celou výrobní linkou jednoznačně identifikováno a lze zpětně dohledat přesná data o způsobu zpracování každého jednotlivého kola, něco jako rodný list ke každému výrobku.

Jednotlivé kontislitky jsou na přesných pilách automaticky děleny na špalky. Práci provádí kotoučová pila. Budoucí kolo vzniká s minimem odpadu.

Poté jsou špalky ohřívány v peci na požadovanou tvářecí teplotu (pecní atmosféra je kolem 1 300 °C).

Celý proces ohřevu je řízen automatickým počítačovým systémem pro zajištění optimálního rovnoměrného ohřevu pro každou velikost špalku a druh materiálu.

Ohřáté špalky jsou odkujněny a zformovány na hlavním kovací lise. A po tváření za tepla vzniká zárodek kola, který musí vychladnout. Všimněte si okují na povrchu výkovku - vznikají oxidací železa a musí se odstranit.

Pak ještě následuje vystřížení díry v náboji na děrovacím lise a pak se linka dělí na válcovnu kol a válcovnu obručí. Kola putují dále k válcování desky a věnce kola a poslední operací tváření za tepla je prohýbání, tj. formování desky kola spolu s ražením identifikačních znaků za tepla. Následuje ještě kontrolní operace v podobě laserového proměření rozměrů kola v tomto teplém stavu.

Kalení povrchu kol

Tepelné zpracování stále není u konce. Kolo musí mít různé vlastnosti v různých místech, musí být pružné i tvrdé. Bohužel platí, že tvrdost je vykoupena snížením pružnosti. Proto se kalí pouze plocha kola, která se pohybuje po koleji. Tzv. věnec kola je v provozu vlaků postupně opotřebován, několikrát reprofilován, než dojde k jeho zužití na limitní hranici, kdy se musí kolo vyměnit za nové. Standardní tloušťka materiálu na věnci kola pro opotřebenění je kolem 30 mm. Tato tloušťka se "sjedne" po ujetí asi jednoho milionu kilometrů.

Nejprve je na řadě ohřev na kalicí teplotu cca 850 °C v tunelové peci. Poté se kolo manipulačním ramenem jeřábku dá na vlastní kalicí automat. Kalení provádí kalicí automat pouze po obvodu věnce kola.

Po kalení následuje řízené ochlazování – tzv. popouštění - na teplotu kolem 500 °C v další tunelové peci. Celý proces zušlechťení kola trvá



kolem 9 h.

Po vychladnutí se polotovary upravují. Na levé fotografii vidíte vpravo kolo po tvářeni, vlevo po obrobení.

Na pravém záběru vidíte "zátiší" obrobených kol. Obrábění probíhá v moderních provozech, které nejsou fotogenické.

Z pohledu návštěvníka se kola pohybují na dopravnících za bílým plotem a jezdí do bílých, tiše šumících krabic, ve kterých probíhají technologické operace obrábění.

Výroba nápravy dvojkolí

I když jsem ve strojírenství viděl ledacos, vůbec jsem netušil, že hřídele železničních dvojkolí se správně nazývají nápravy. Jsou výsledkem poctivé "kovářské práce" a dalších strojírenských procesů.

Surovina se nakupuje v hutích celého světa s důrazem na kvalitu, stejně jako u kol. Nejprve se vstupní materiál ohřeje na tvářecí teplotu podobnou jako u kol v krokové ohřívací peci. Poté se vyková ve speciálně tvarovaných kovadlech budoucí náprava.

Po vykování nápravy se nakonec plamenem uříznou konce a opět jako u kol proběhne proces tepelného zpracování materiálu, tedy vylepšení mechanických a strukturních parametrů dané oceli.

Poté se polotovary soustruží a upravují moderními strojírenskými metodami. Bohužel technologické procesy není možné fotografovat - až na jedinou výjimku se vše děje za již zmíněným bílým plotem v bílých krabicích. Nakonec hotová náprava skončí ve skladu. I zde platí, že lze dohledat veškeré údaje o zrodu nápravy. Nakonec se na nápravu nalisují kola.

Dvojkolí před lakováním. V této chvíli má každé dvojkolí za sebou i nedestruktivní testování, které má za úkol odhalit materiálové poruchy.

Povrchové úpravy se dělají podle požadavků zákazníka - od volby technologického postupu až po typ použitého nátěru i výsledný odstín.

Jak vypadá tramvajové kolo?

Tramvajová kola obsahují nejméně dvě části oddělené pryží pro tlumení hluku a vibrací.

PS:

1. TGV není nejrychlejší vlak na světě. Je asi o 6 km/h pomalejší než ten opravdu nejrychlejší, o tom ale někdy příště.
2. TGV není lokomotiva.



12. 08. 2008 Policie: pád mostu zřejmě zavinila špatná statika (Studénka)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/147015-police-pad-mostu-zrejme-zavinila-spatna-statika.html>)

Technické nedostatky při rekonstrukci silničního mostu a při jeho statickém zabezpečení jsou nejspíš hlavní příčinou pátečního neštěstí na železničním koridoru ve Studénce. Zpočátku se kromě toho mluvilo také o selhání lidského faktoru, případně o možné vadě materiálu.

Verze o nedostatečném zabezpečení statiky se ale policii nakonec jeví jako nejvíce pravděpodobná, i když se nedá vyloučit, že může jít o také souběh několika příčin.

"Hlavní verze je technická, a to nedostatečná statická konstrukce, která podpírala ten most," řekl České televizi šéf policejního vyšetřovacího týmu Jiří Jícha. Pak ovšem s novináři odmítl kvůli časového zaneprázdnění komunikovat a odkázal na tiskovou mluvčí.

Ta řekla, že k případu se policie blíže vyjádří až v úterý. "Bud' svoláme tiskovou konferenci nebo zveřejníme oficiální tiskovou zprávu k vyšetřování," řekla mluvčí Miroslava Michálová Šálková. Nicméně dodala, že na odpověď k přesné příčině zřícení mostu si bude muset veřejnost ještě nějakou dobu počkat.

Firma: Probíhající práce nebylo nutné drahám hlásit

Generálním dodavatelem rekonstrukce je firma ODS - Dopravní stavby Ostrava, ale na samotné posunování mostní konstrukce si firma najala společnost Bögl a Krýsl. Most z roku 1961 se nejprve letos na jaře odsunul ze železničního koridoru a nyní se postupně po pohyblivých pilířích zasouval zpátky. Podobným způsobem se v republice opravuje celá řada mostů.

Mluvčí ODS - Dopravních staveb Ostrava Dan Šabík ale práce, které na mostě probíhaly, označil za ty, které firma nebyla povinná hlásit Českým drahám.

"Prováděla se tam kontrola jednotlivých součástí, kontroloval se tlak v hydraulice, jestli jsou správně nastavené jeřáby a podobně," řekl Šabík. Na připomínku, že Jiří Krýsl, ředitel firmy Bögl a Krýsl popsal Právu o víkendu "přípravné práce" zcela jinak, pouze řekl, že se nebude vyjadřovat k tomu, co na mostě dělala subdodavatelská firma. "Za naši firmu tam byl pouze stavbyvedoucí a jeden pracovník a ti měli za úkol kontrolní záležitosti," dodal.

Znalec: Nechápu, proč neinformovali dráhy

Podle soudního znalce, který nechtěl být v souvislosti s touto kauzou jmenován, sice není možné učinit jednoznačné závěry na základě dostupných novinových zpráv, nicméně považuje za zcela jasnou věc, že před zřícením byla statika mostu totálně narušená. Nyní se podle něj musí zjistit, proč tomu tak bylo.

"Oni sice tvrdí, že tam probíhaly nějaké přípravné práce, ale vždyť ty přípravné práce jsou mnohdy stejně důležité jako posun mostních konstrukcí. Vše musí být stejně pečlivě naplánováno a zkontrolováno," řekl.

"Nejde mi do hlavy, že tam tak důležitou práci dělali bez vědomí Českých drah a za plného provozu," dodal znalec.

12. 08. 2008 Strojvedoucí reagoval výtečně, říká Neusar o Studénce

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=613381&online>)

Praha - V pátek 8. srpna narazil rychlík EuroCity jedoucí z Krakova do Prahy ve Studénce u Nového Jičína do zříceného mostu. Stavba z roku 1961 procházela od dubna rozsáhlou rekonstrukcí. Přesto tudy vlaky směly jezdit 140kilometrovou rychlostí.

Zemřelo sedm lidí, dalších téměř sedmdesát utrpělo zranění.

Duchapřítomný strojvedoucí dokázal na poslední chvíli vlak zpomalit ze 135 km/h na devadesát. "Reagoval výtečně," ocenil jeho práci mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar, který v online rozhovoru rozmlouval se čtenáři Aktuálně.cz.

Řeč přišla i na to, zda pád mostu nemohl vibracemi způsobit právě mezistátní rychlík. "Vlak brzdil na vzdálenost 452 metrů - a s pádem mostu jeho jízda proto s největší pravděpodobností nijak nesouvisí," odmítl Neusar spekulace.

Příčiny tragédie se podle něj stále šetří. "Proč konstrukce spadla, to zatím nevíme. Rozhodně ale nebylo úmyslem stavební firmy, aby se konstrukce dostala do tzv. "průjezdného průřezu", nebo dokonce spadla na trať," vysvětlil mluvčí. "Že se tak následně stalo, je už věc druhá," dodal.

12. 08. 2008 Nový vlakový tunel na Slovensko bude dokončen za dva roky (Mosty u Jablunkova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/25097-novy-vlakovy-tunel-na-slovensko-bude-dokoncen-za-dva-roky/>)

Mosty u Jablunkova (Frýdeckomístecko) - Dvojkolejný železniční tunel na Slovensko, který budují v Mostech u Jablunkova na Frýdeckomístecku, bude dokončen za dva roky. Stavba bude stát tři čtvrtě miliardy korun. Tunel o délce 612 metrů je součástí stavby železničního koridoru od Bystřice nad Olší až po státní hranici se Slovenskem, která si vyžádá více než čtyři miliardy korun. Celá stavba bude dokončena v roce 2011, řekl po prohlídce stavby ředitel realizačního týmu Josef Mravec, který má celou stavbu na starosti.

Na trati v Mostech u Jablunkova jsou nyní dva jednokolejné tunely. Novější tunel z roku 1917 se nyní přestavuje na dvojkolejný. Ten druhý, vybudovaný již v 1870, využívají vlaky na hlavní železniční trati Praha-Ostrava-Žilina-Košice.

Stavebníci začali hloubit nový tunel v polovině letošního dubna. Zatím jsou v jedné šestině jeho plánované délky. "Starý jednokolejný tunel rozšiřujeme na jednu stranu zhruba o dvě třetiny. Zatímco původní tunel měl šířku a výšku 5,5 metru na 6,5 metru, my razíme 13 metrů šířku a 12 metrů výšku," vysvětlil hlavní stavbyvedoucí Petr Středula.

Ražba tunelu zatím kvůli složitým geologickým podmínkám postupuje pomalu. "Děláme metr až metr a půl denně. Po zhruba 300 metrech se to ale má zlepšit a počítáme, že se pak dostaneme na dva a půl až tři metry denně," uvedl Středula. Na stavbě tunelu pracuje nepřetržitě 35 lidí. Na vlastní ražbě se v nepřetržitém provozu střídá 20 lidí.

V novém tunelu bude vlak projíždět rychlostí až 140 kilometrů za hodinu, zatímco staré tunely byly projektovány na rychlost 80 kilometrů. Čtyři podobné tunely lemují trať mezi Českou Třebovou a Zábřehem na Moravě, pendolino jimi podle Středuly projíždí rychlostí 160 km/h.

Za dvoukolejný tunel, na jehož stavbě se podílí sdružení firem OHL ŽS Brno, Subterra a Firesta, stát zaplatí přibližně 750 milionů korun. Tunel je součástí stavby železničního koridoru od Bystřice nad Olší až po státní hranici se Slovenskem, která si vyžádá více než čtyři miliardy korun. Celá stavba má být dokončena v roce 2011.

Podle Mravce se plánuje rozšíření stavby o dva biokoridory pro velké savce, což by celkové ukončení stavby posunulo v řádech měsíců. Nový tunel se bude uvádět do provozu současně s přestavbou železniční stanice Mosty u Jablunkova, kde se počítá s postupným zprovozněním dvou kolejí. Starý tunel, který vlaky přestanou využívat, by se měl v roce 2010 zčásti zasypat a zčásti bude sloužit jako úniková štola.

12. 08. 2008 Oslavy výtopny Zdice (16. srpna 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=59654>)

16. srpna 2008 v prostorách bývalého depa Zdice dnešního Muzea železniční a silniční historické techniky.

Už v sobotu 16. srpna 2008 proběhnou oslavy 80 let od položení základního kamene Výtopny Zdice s jízdou parních vlaků na trati Praha – Zdice – Plzeň a Zdice – Březnice doprovázený II. Setkáním historických vozidel ve Výtopně Zdice a dalším doprovodným programem.

Těžištěm oslav bude samotné depo ve Zdicích, mezi nejzajímavější části programu určitě patří jízdy parních vlaků z Plzně a Prahy, které ze Zdic zvládnou ještě cestu do Příbrami a Březnice, respektive do Ločovic (více v jízdním řádu pod textem).

V depu proběhne II. setkání železniční a silniční historické techniky, kterého se mohou zúčastnit i zájemci s vlastními historickými "miláčky". Kromě toho bude v areálu jezdit model parní lokomotivy v měřítku 1:8, ke shlédnutí bude připraveno modelové kolejiště a výstava fotografií dopravní techniky fotografa Radima Říhy. Po okolí Zdic podnikne vyhlídkovou jízdu historický autobus RTO.

V areálu bude zajištěn doprovodný program, občerstvení a prodej upomínkových předmětů.

Jízdní řády zvláštních parních vlaků:

"Šlechtična" 475.111

7:35 Plzeň hl.n. 19:21

7:51 Chrast u Plzně 19:10

8:05 Rokycany 19:01

8:16 Holoubkov 18:53

8:24 Kařízek 18:48

8:30 Zbiroh 18:44

8:53 Hořovice 18:34

8:58 Praskolesy 18:30

9:01 Stašov 18:27

9:60 (přij.) Zdice (odj.) 18:25

13:03 (odj.) Zdice (přij.) 13:54

13:07 Králův Dvůr-Popovice 13:51

13:09 Králův Dvůr 13:49

13:18 Beroun 13:45

9:52 Zdice 13:03

10:06 Lochovice 12:53

10:15 Jince 12:29

10:22 Bratkovice 12:22

10:35 Příbram 12:14

10:45 Milín 11:59

10:52 Tochovice 11:51

10:58 Březnice 11:42

"Dvoustovka" 213.902

8:04 Praha-Smíchov 17:10

8:45 Karlštejn 16:30

9:00 Beroun 16:15

9:04 Králův Dvůr 16:06

9:08 Králův Dvůr-Popovice 16:04

9:12 Zdice 16:00

13:30 Zdice 14:23

13:38 Lochovice 14:15

Předprodej jízdenek je možný na tel. čísle 777 209 817. Při zakoupení jízdenek v předprodeji je zdarma poskytnuta i místenka.

Nejlépe se k nám dostanete po dálnici D5 Praha - Plzeň (exit 28) nebo vlakem do žst. Zdice.

12. 08. 2008 Na zřícení mostu u Studénky mohla nést podíl i třetí firma

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-26372950-002000_d-na-zriceni-mostu-u-studenky-mohla-nest-podil-i-treti-firma)

Vyšetřování páteční tragédie, při níž vlak EuroCity narazil do zříceného mostu, odhalilo, že na opravě mostu před nehodou pracovala ještě třetí stavební firma.

Podle informací televize Nova počet firem, které pracovaly před tragickou nehodou na rekonstrukci mostu je vyšší. Po firmách Dopravní stavby Ostava (ODS) a Bögl & Krýsl se měla účastnit i firma Katanreb. Zaměstnanec třetí firmy měl při zřícení konstrukce mostu přijít o nohu, případem se zabývá Inspektorát bezpečnosti práce v Ostravě.

Pracovník firmy byl převezen do novojičínské nemocnice s vážným poraněním nohy, kde mu lékaři nakonec museli amputovat chodidlo. Inspektorát případ řeší jako pracovní úraz při porušení bezpečnostních předpisů. "Budeme zjišťovat, zda pracovník použil ochranné pomůcky, jestli byl kvalifikovaný a prošel školením o bezpečnosti práce," sdělila vedoucí inspektorka Václava Kociánová.

Majitel firmy Katanreb Josef Bernaťák připustil, že jeho dělníci opravdu na místě pracovali. Tvrdí ale, že jeho dělníci dělali na mostě jen práce, které nesouvisely se statikou mostu. "Měli čistit bednění," uvedl Bernaťák.

Do 60 dní bude vše vyšetřeno

Inspektorát bezpečnosti práce v Ostravě má na vyřešení případu lhůtu 60 dní. Je ale velice pravděpodobné, že se lhůta ještě prodlouží. Pokud jedné z firem prokáže vina, hrozí jí za porušení předpisů až dvoumilionová pokuta.

Mluvčí novojičínské policie ale popírá, že by měla nějaké informace o třetí firmě, která by zde pracovala. Pouze potvrdila, že se při nehodě zranili někteří stavební dělníci. V době nehody se u opravovaného mostu měli pohybovat i pracovníci firmy Bögl & Krýsl, ta měla na starosti dodávky kovové konstrukce. I její dělníci utrpěli při zřícení mostu zranění.

Ve věci se začalo hovořit i o podezření, že se na rekonstrukci mostu podíleli i nelegálně najatí dělníci z ciziny.

"Slyšela jsem o tom. Nemůžeme to ale nyní potvrdit ani vyvrátit," řekla Kociánová. Dodala, že pokud se inspektor o něčem podobném dozví, kontaktuje pak příslušný Úřad práce, který podobné záležitosti řeší.

Vyšetřování nehody pokračuje. Policie zajistila celou ocelovou mostní konstrukci, která se zřítla okamžik před příjezdem rychlíku, a vlak poté do ní naboural. Jako nejpravděpodobnější verze se kriminalistům zatím stále jeví špatné statické zajištění stavby mostu. Zabývají se ale i technickou závadou a možností, že selhal některý z pracovníků.

Nejtragičtější nehoda za 15 let

Nehodu, která je považována za nejtragičtější od roku 1993, zapříčinilo zřícení mostní konstrukce, jen pár sekund před tím než trasou projel mezinárodní rychlík na trase Krakov - Praha. Při nehodě zemřelo šest lidí. Sedmá oběť zemřela v nemocnici.

Pátý den od tragické havárie vlaku zůstává v péči nemocnic ještě 22 zraněných. Od soboty mohlo být propuštěno jedenáct lidí, poranění ostatních však byla těžší. V kritickém stavu je i nadále mladík, o jehož život bojují lékaři v novojičínské nemocnici. Ve velmi vážném stavu stále zůstávají tři lidé v ostravské fakultní nemocnici.

"Příbuzní už mohou začít zařizovat pohřby a těla si vyzvednout," řekla ČTK mluvčí novojičínské policie Miroslava Michálková Šálková. Dodala, že dosud pohřbení zemřelých cestujících bránily procesní úkoly, které policisté museli vykonat. U každé z obětí bylo totiž nutné určit přesnou příčinu smrti.

O odškodnění za tragickou nehodu se zatím do dnešních 13:00 přihlásilo 46 lidí. České dráhy začaly přijímat žádosti v pondělí ráno. Kromě Čechů kontaktovali dráhy také občané Slovenska, Francie i Ukrajiny.

13. 08. 2008 Studénka po neštěstí: Most odstraněn, pendolino nejedí

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=613579>)

Studénka - Most, který se v pátek ve Studénce zřítla na železniční trať těsně před projíždějícím rychlíkem, v němž zemřelo sedm lidí a asi sedmdesát jich bylo zraněno, je již z kolejí odklizen.

Vlaky ale stále jezdí omezenou rychlostí pouze po dvou kolejích a soupravy SuperCity Pendolino v úseku poškozeném nehodou nadále nejedí.

"Mostní konstrukci se podařilo odklidit ráno před sedmou hodinou. V kolejišti ještě ale zůstalo velké množství betonu a výztuže, které budou muset dělníci během dne odstranit," uvedla Anna Kodysová ze Správy železniční a dopravní cesty.

Teprve až budou koleje úplně volné, ukáže se, jak jsou poškozené a jak náročné budou opravy. "Po předání kolejiště od zhotovitele, který ještě minimálně celý den a noc bude odvázet vybouraný materiál (beton, ocel), dojde k postupnému zprovoznování dalších kolejí," informovala Anna Kodysová.

Nejdříve koleje, potom dráty

Po obnovení kolejového svršku začne Správa železniční a dopravní cesty opravovat trolejové vedení tak, aby mohla obnovit elektrický provoz. "Netroufám si říct, jak dlouho to ještě potrvá. Práce probíhají intenzivně. Hrubý odhad je čtyři dny," doplnila Kodysová.

"Rychlík Pendolino zatím v úseku mezi Suchdolem nad Odrou a Ostravou stále nejedí. Pro cestující je zajištěna náhradní autobusová doprava. Lidé musí počítat se zpožděním kolem šedesáti minut," uvedl mluvčí Český drah Petr Štáhlavský.

Dráhy Pendolina vypravují s tím, že ve směru z Prahy končí v Suchdolu nad Odrou, z Ostravy lidé nastupují do autobusů.

Ostatní osobní vlaky, které železničáři mezi Studénkou a Suchdolem nad Odrou přepojují na dieslové lokomotivy, mají zpoždění zhruba kolem dvaceti až třiceti minut.

"Například rychlík EuroCity Comenius z Krakova do Prahy dnes projel s pětatřicetiminutovým zpožděním, rychlík z Bohumína do Brna byl zpožděn o sedmáct minut," řekl Štáhlavský.

13. 08. 2008 Všechny koleje ve Studénce budou v pondělí průjezdné

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-26395680-002000_d-vsechny-koleje-ve-studence-budou-v-pondeli-prujezdne)

Pravděpodobně už v pondělí budou ve Studénce na Novojičínsku vlaky jezdit po všech pěti kolejích.

Ještě během středy by z kolejíště, kde v pátek při srážce vlaku se zříceným mostem zemřelo sedm lidí a desítky byly zraněny, mohly zmizet všechny ocelové i betonové trosky.

Ve čtvrtek kolem poledne vedení společnosti ODS Dopravní stavby Ostrava trať předá Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). Její pracovníci pak budou potřebovat přibližně čtyři dny na opravu kolejíště a trolejového vedení. "Jde ale o hrubý odhad," řekla mluvčí SŽDC Anna Kodysová.

V současné době vlaky používají dvě koleje. Další tři jsou od nehody neprůjezdné. Původně měla být trať zbavena trosk až v pátek. Mluvčí ODS-DSO Dan Šabík řekl, že se práce podařilo urychlit.

"Úplně bychom měli skončit asi v noci. Čekám jen na to, až nám to technici z místa potvrdí," řekl. Odstraněny by podle něj měly být zřícené ocelové i betonové konstrukce. Také betonové úlomky, které se válí v kolejíšti. Oficiální stanovisko firma vydá odpoledne.

Zatím neznají rozsah škod

Pokud vše půjde podle plánu dvě koleje by pracovníci SŽDC měli převzít ve čtvrtek okolo 07:00. Poslední pak po poledni. "Přesný plán obnovy je nyní těžké stanovit. Neznáme rozsah škod, které spadlá mostní konstrukce způsobila," řekla Kodysová. Dodala, že už ve čtvrtek bezprostředně po předání začne oprava kolejíště.

"Po obnovení kolejového svršku se začne opravovat trolejové vedení tak, aby se mohl zahájit elektrický provoz. Netroufám si říci, kolik dní to potrvá, práce probíhají intenzivně a hrubý předpoklad je čtyři dny," vysvětlila.

V současné době místem tragické srážky vlaky jezdí s pomocí dieselových lokomotiv po dvou kolejích. Po trati zatím nejezdí pendolina. To působí problémy řadě cestujícím, kteří využívají náhradní autobusovou dopravu.

"Řidiči bloudí a neznají cestu do Suchdolu nad Odrou. Několikrát jsme se vraceli a kvůli chaosu řada lidí nestihla pendolino v 07:20. České dráhy náhradní dopravu nezvládají," řekla jedna z nespokojených cestujících.

Po nehodě, která je označována za nejtragičtější za posledních 15 let, zůstává v nemocnicích 18 lidí. V kritickém stavu je nadále mladík, o jehož život bojují lékaři v novojičínské nemocnici. Ve vážném stavu jsou i tři lidé v ostravské fakultní nemocnici, mezi nimi devítiletá dívka.

13. 08. 2008 Studénka: Kontrola den před neštěstím proběhla hladce

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=613642>)

Studénka - Proč spadl nedostavěný most ve Studénce? Hlavní policejní verze zní: špatná statika nosné konstrukce. Otázka, kterou se nyní tým kriminalistů intenzivně zabývá, je, proč bylo statické zabezpečení nedostatečné.

"Buď to někdo špatně propočítal, anebo to někdo špatně postavil," řekl Aktuálně.cz odborník na dopravní stavby, který si však nepřeje vzhledem k závažnosti případu, na němž pracují i jeho kolegové, zveřejnit jméno.

"Statické zabezpečení dělal hlavní dodavatel: společnost ODS - Dopravní stavby Ostrava," uvedl šéf ostravského závodu Bogl a Krýsl Miroslav Kovalík. Jeho firma měla na starosti zasunutí zrekonstruovaného mostu na pilíře.

"Ano, naše společnost dělala projekt na vyztužení části mostu. Nebráníme se odpovědnosti. Statiku však mohla ovlivnit spousta různých faktorů. Co bylo spouštěcím mechanismem stále nevíme. Pořád jsou to jen hypotézy, pracují na tom odborníci, dělají se složité analýzy, nepředbíhejme," reagoval mluvčí Dopravních staveb Ostrava Dan Šabík.

"Policie neopustila ani další verze, ale narušená statika nosné konstrukce je hlavní vyšetřovací verzí," potvrdila dnes mluvčí novojičínské policie Miroslava Šálková-Michálková. Zda byl špatný projekt, nebo stavba, ale odmítla říct a uvedla, že to nemůže rozvádět i z taktických důvodů. "Nemůžeme předčasně odkývat karty, chceme, aby vyšetřování bylo perfektní."

Policisté studují dokumentaci, která souvisí se stavbou, vyslýchají odpovědné osoby firem, které se na ni podílely. Pokračují výslechy cestujících, znalci dělají odborné posudky. "Zjišťujeme okolnosti a zabýváme se všemi aspekty, které mohly ovlivnit pád mostní konstrukce na železniční trať," shrnula policejní mluvčí.

Vyšetřoval: Mám zákaz mluvit

Vyšetřovatel Jiří Jícha, který v úterý večer České televizi řekl, že most zřejmě jistilo málo podpěr, dnes odmítl mluvit.

"Právě jsem dostal striktní zákaz mluvit s médii. Státní zastupitelství nařídilo, aby informace dávala pouze tisková mluvčí," odmítl vyšetřovatel otázky Aktuálně.cz.

Šéfka Krajského státního zastupitelství v Ostravě Zlataše Andělová potvrdila, že státní zástupce Aleš Kopal, který dozoruje vyšetřování, to opravdu nařídil. "On je pánem přípravného řízení, chce mít informace, které o případu vycházejí, pod kontrolou. Vydal pokyn, aby je dávala pouze tisková mluvčí po dohodě s ním," uvedla Andělová.

Kontrolní den proběhl hladce

Ať byl špatný projekt nebo jeho provedení, hlavní dodavatel stavby ani žádný z kontrolních orgánů si až do poslední chvíle nevšiml, že by něco nebylo v pořádku.

Poslední kontrolní den, který organizoval Krajský úřad Moravskoslezského kraje jako investor stavby, proběhl ve čtvrtek, pouhý den před tragédií. Nikdo neshledal žádné nedostatky.

"Kontrolní den za účasti zástupců společnosti ODS - Dopravní stavby Ostravy, krajské správy silnic a krajského úřadu byl na stavbě ve Studénce 7. srpna. Po prohlídce byl proveden zápis do stavebního deníku o tom, které práce byly dokončeny, na čem se pracuje, jaký je plán," sdělila mluvčí moravskoslezského krajského úřadu Barbora Odstrčilíková.

Potvrdila, že účastníci kontrolního dne neshledali žádné nedostatky a rovněž nezjistili, že by něco bránilo připravovanému zasunutí mostu.

Rychlíky jezdily plnou rychlostí

Kromě toho, že stavba pravděpodobně nebyla staticky dobře zabezpečena, je zásadní to, že práce probíhaly za plného provozu bez omezení rychlosti. Rychlík Comenius narazil do spadlé konstrukce rychlostí více než 135 kilometrů v hodině. Kdyby byla omezena rychlost, následky mohly být méně závažné.

Mluvčí Českých drah Ondřej Kubala k tomu uvedl, že dráhy nebyly toho dne o nutnosti jakýchkoliv bezpečnostních opatření v souvislosti se stavbou informovány.

Také ředitel Správy železniční a dopravní sítě Jan Komárek už dříve Aktuálně.cz sdělil, že ani pracovníky správy, kteří měli jindy při práci na stavbě dozor a pak pomocí vysílačky koordinovali stavební činnost s pohybem vlaků, osudný pátek nikdo o dozor nežádal.

Mluvčí společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava Dan Šabík to opakovaně vysvětlil tím, že probíhaly jen přípravné práce, které měly až večer vrcholit zasouváním konstrukce. Šabík připustil, že most se zřítíl dříve, než firma stačila o dozor při nasouvání mostu požádat.

"Přípravné práce jsou ty, které předcházejí samotné manipulaci s mostem. Trvají několikanásobně déle. Je potřeba například připravit dráhu na zasouvání, natáhnout speciální kabely, zkontrolovat stroje a podobně," vysvětloval Šabík.

Nehoda ve Studénce si vyžádala sedm obětí, záchranáři ošetřili dalších asi sedmdesát zraněných, mnozí jsou ještě v nemocnicích. Jde o nejzávažnější neštěstí na dráze za posledních třináct let. Dne 20. srpna se havárií a odpovědností za ni bude zabývat vláda.

13. 08. 2008 Projektant zříčeného mostu: Dráhy nechtěly o snížení rychlosti ani slyšet

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/25259-projektant-zriceneho-mostu-drahy-nechtely-o-snizeni-rychlosti-ani-slyset/>)

Praha - České Dráhy dál tvrdí, že bezpečnost zříčeného mostu u Studénky byla zajištěná. Do stavebního povolení totiž prosadily podmínku, podle které dělníci nikdy a nijak nezasáhnou do prostoru mezi kolejemi a trakčním vedením. Podle vyjádření projektanta stavby ale samy dráhy odmítaly jakékoli snížení rychlosti či výluky.

Česká televize dnes jako vůbec první médium mluvila s projektantem zříčeného mostu, který sice nechce před kamerou zveřejnit svoji identitu, souhlasil se zveřejněním své výpovědi v textové podobě. Podle jeho tvrzení České dráhy nesouhlasily s možností výluky nebo jiným rychlostním omezením.

Projektant stavby:

"Při povolování stavby to bylo velice náročné s dráhou. Pro dráhu v té době jakékoliv ústupky, výluky, zpomalení byly v podstatě nepřijatelná záležitost."

"My bychom byli radši, kdybychom tu bezpečnost zajistili nějakým zpomalením a nějakými výlukami, ale na tohle nechtěly dráhy přistupovat."

Naopak ještě v pátek to byly České dráhy, které si stěžovaly, že nemohly a trati snížit rychlost. "České dráhy vůbec netušily, že tady má být snížená rychlost. Nám o tom nikdo neřekl," uvedl tehdy mluvčí ČD Ondřej Kubala. Proti tomu ale hovoří výpověď projektanta.

Za každé zpomalení nebo výluky se draze platí

"Pokud by tyto věci byly zapracovány, tak by to samozřejmě znamenalo zvýšení nákladů na stavbu, protože jakákoliv výluka se pro ČD platí," upozornil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Například omezení rychlosti ze 140 km na 50 km v hodině by investora vyšlo každou hodinu na 31 tisíc korun. Celkově by se tak cena mostu zvýšila o miliony. Stavba ale podle ČD nesměla ohrozit cestující, nesměla zasáhnout profil dráhy a vedení.

K zastavení vlaků nedocházelo, pouze se při průjezdech vlaků zastavovaly práce nad tratí. Projekt tedy nepožadoval výluky ani zpomalení pro manipulaci s mostem, naopak paradoxně na upevnění zábradlí to předepisoval. Stavební povolení také vůbec neřešilo, co mají stavbaři o své činnosti na mostě sdělovat železničářům. Kdyby se tak povolením dělníci řídili doslova, tak vlastník dráhy vůbec neví, co se který den nad kolejemi chystá.

Přitom i strojvůdce přiznává, že kdyby měl jet pomaleji, zabrzdil by. "Musel bych jet asi 70 až 80 km/h. To už by se dalo zastavit," uvedl Jiří Šindelář. Takto ale museli umírat lidé. Po havárii zatím s žádostí o odškodnění kontaktovalo České dráhy 74 příbuzných obětí a zraněných.

14. 08. 2008 V Česku se plánuje vysokorychlostní železnice (VRT, Donau-Moldau Bahn)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/25291-v-cesku-se-planuje-vysokorychlostni-zeleznice/>)

Praha - Česko plánuje výstavbu vysokorychlostních tratí v délce osmi set kilometrů. Vláda bude návrh projednávat v září. Podle Hospodářských novin má na projektu svůj zájem i Německo, které by rádo propojilo svoje koleje s českými. Vlaky by jezdily rychlostí až 300 kilometrů v hodině. Cena projektu se odhaduje na 300 miliard korun. Provoz na trati by mohl začít už za 4 roky.

První úsek vysokorychlostní železnice by měl být mezi Prahou, Plzní a německým Řeznem, odkud koleje povedou dále do Mnichova.

Vagony budou jezdit dvousetkilometrovou, případně více než třisetkilometrovou rychlostí s výjimkou úseku u Plzně zřejmě až po roce 2016. Počítá se s propojením všech větších měst. Nové tratě by měly vést mimo jiné z Liberce do Hradce Králové nebo z Českých Budějovic do Jihlavy, uvádějí Hospodářské noviny.

Zrychlení dopravy na vysokorychlostní železnici bude znatelné, například cesta z Brna do Českých Budějovic bude místo nynějších čtyř hodin trvat jen sto deset minut, z Prahy do Brna se dostanete za necelou hodinu.

14. 08. 2008 Obnova provozu po nehodě ve Studénce bude trvat minimálně týden

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/25306-obnova-provozu-po-nehode-ve-studence-bude-trvat-minimalne-tyden/>)

Studénka (Novojičínsko) - Kolejiště ve Studénce na Novojičínsku je po zřícení mostu a srážce s vlakem v podstatně horším stavu, než se čekalo. Jeho oprava a obnovení trakčního vedení potrvá proto výrazně déle. "Předpokládáme, že práce na úplném obnovení provozu potrvají ještě týden," řekla mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Anna Kodysová. Podle odhadů ze středy měl být provoz obnoven už v pondělí.

Trat' a kolejiště dnes ráno převzali technici SŽDC kolem sedmé hodiny. "Prohlídkou jsme zjistili, že je v horším stavu, než se původně očekávalo. Proto jsme posunuli i odhad zprovoznění tratě," vysvětlila Kodysová.

Do dnešního rána na místě tragické nehody, která si vyžádala sedm lidských životů, pracovali dělníci, kteří z místa odstraňovali zbytky zřícené ocelové a betonové konstrukce. Demoliční práce prováděla firma ODS - Dopravní stavby Ostrava.

Na místě se pracovalo v nepřetržitém provozu. K bourání dělníci používali velkokapacitní bagry se speciálními bouracími kladivy a hydraulickými nůžkami na stříhání ocelové konstrukce. Odklízecí práce nepřetržitě koordinoval vždy jeden technik společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava. Neustále byl na místě i zástupce SŽDC.

V současné době místem tragické srážky vlaky jezdí s pomocí dieselových lokomotiv po dvou kolejích. Po trati zatím nejede pendolina. To působí problémy řadě cestujícím, kteří využívají náhradní autobusovou dopravu. Podle Kodysové pendolina tratí budou jezdit až po úplném zprovoznění trati. "Není možné, abychom trakční vedení obnovili nad jednou tratí," vysvětlila.

14. 08. 2008 Stavební firmy ve Studénce: Jedna odmítla omezení provozu na trati, pracovníky druhé zatkla policie

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/25313-stavebni-firmy-ve-studence-jedna-odmitla-omezeni-provozu-na-trati-pracovniky-druhe-zatkla-policie/>)

Novojičínsko - Dva muže z firmy Bögl & Krýsl, která se podílela na opravě mostní konstrukce v místě železniční tragédie u Studénky, zatkla ve středu večer policie. "Je to náš vedoucí projektu a připravává zakázky. Jsou to dlouholetí zaměstnanci, kteří postavili řadu mostů," potvrdil ředitel ostravské divize Bögl & Krýsl Miroslav Kovalík. Ta byla subdodavatelem společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava. Podle právní analýzy smluv nese plnou odpovědnost právě ona, tvrdí Moravskoslezský kraj, který je zadavatelem stavby. Česká televize zjistila, že firma odmítla v místě opravy omezení provozu, aby ušetřila.

K zatčení obou mužů nechtějí kriminalisté poskytovat zatím žádné informace ani prozradit, zda si oba zadrženi už vyslechli obvinění. Železniční nehodu vyšetřovala policie jako obecné ohrožení a případní viníci si mohou za mřížemi odsedět až deset let.

Tři firmy a horký brambor

Co bylo příčinou neštěstí a kdo ho zavinil, není stále jasné. České dráhy krátce po neštěstí ukázaly prstem na společnost ODS - Dopravní stavby Ostrava, která most stavěla. Dráhy tvrdí, že je vůbec neinformovala o probíhajících stavebních pracích, takže jim neměly možnost přizpůsobit provoz na trati.

"Naše stavební firma to dělá, ale montáž ocelové konstrukce provádí firma Bögl & Krýsl," reagoval generální ředitel Dopravních staveb Ostrava Tomáš Vítek. ODS zakázku za více než 26 milionů vyhrála, jako subdodavatele si najala právě tuto česko-německou firmu.

Na stavbě se podílela ještě třetí firma - ostravská Katanreb. Její majitel tvrdí, že jeho dělníci na stavbě dělali jen podřadné práce, které se statikou mostu nespojují. "Firma nám nebo naši subdodavatelské firmě dodávala pomocné pracovníky," potvrzuje i tiskový mluvčí ODS Dan Šabík. Objevily se i spekulace, že na opravě pracovali nelegální cizinci.

Černého Petra má firma ODS, kraj nechce, aby na stavbě dál pokračovala

Moravskoslezský kraj, zadavatel stavby, uvedl, že z analýzy právních vztahů vyplývá, že plnou zodpovědnost nese ODS. Hejtmán Evžen Tošenovský vyjádřil přání, aby v rekonstrukci mostu společnost už dále nepokračovala, minimálně z morálních důvodů.

"My cítíme zodpovědnost za nehodu, kdo za ní může, to ale potvrdí, nebo vyvrátí vyšetřování Police ČR."

"Naše firma navrhne do 20. srpna plán, jak bychom dále postupovali. Naše stanovisko je jednoznačné: Chtěli bychom ten most dokončit, i když to ve stanoveném termínu nebude možné," řekl České televizi tiskový mluvčí Dan Šabík. Roli viníka se brání - kdo může za nehodu ukážou podle něho až závěry policejního vyšetřování.

Vinou nedodržení termínu dokončení a profinancování obnosu by mohl Moravskoslezský kraj přijít o dotace, které na stavbu mostu získal od Evropské unie. Ta financovala až 85 procent. "Žádnou podobnou stavbu z fondu EU nepotkala taková nehoda," nedokáže vývoj situace odhadnout Tošenovský. Vlakovým neštěstím se má příští středu zabývat také vláda.

ČT: Dopravní stavby odmítly výluky na trati, aby ušetřily

Česká televize zjistila, že případné omezené provozu na železnici, které mohlo následky pádu mostu zmírnit, původně požadoval nejen projektant, ale později ho doporučili i České dráhy. Firma Dopravní stavby Ostrava ale výluky odmítla zaplatit.

"Jak České dráhy, tak projektant uvažovali o tom, že v místě budou při stavbách výluky. Nicméně poté, co jsem provedli ocenění omezení dopravy, tak už se Dopravní stavby Ostrava nikdy neozvaly a o žádné výluky nepožádaly," uvedl mluvčí železnic Ondřej Kubala. Firma ODS o něčem takovém podle vyjádření svého mluvčího ale neví.

Poslední závěry vyšetřovatelů: Na vině byla statika

Odklizení trosek po vlakové nehodě "Stále se domníváme, že statická konstrukce, která podpírala most, nebyla v pořádku," řekl nedávno České televizi vyšetřovatel Jiří Jícha, co pokládají za nejpravděpodobnější příčinu neštěstí. Zabývají se ale podle jeho slov také ostatními možnostmi - že tragédii zavinila technická závada nebo selhání některého z pracovníků.

14. 08. 2008 Liberecký kraj chce s pomocí evropských fondů zlepšit železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/25348-liberecky-kraj-chce-s-pomoci-evropskych-fondu-zlepsit-zeleznici/>)

Liberec - Liberecký kraj chce s pomocí evropských fondů financovat modernizaci a rozvoj železniční dopravy v regionu. Zapojil se proto do evropského projektu, jehož cílem je právě rozvoj železniční osobní dopravy. V současné době je do něj zapojeno na 14 regionů z Německa, Itálie, Česka a Polska. Zájem připojit se mají i Slováci a Rakušané, řekl dnes Petr Prokeš, ředitel společnosti Korid LK, která je koordinátorem veřejné dopravy v Libereckém kraji.

Libereckým krajem vede přes 460 kilometrů tratí. Přestože je železniční síť v kraji velmi hustá, chybí jí napojení na hlavní koridory. "Celý kraj včetně stotisícového Liberce postrádá hlavně kvalitní, rychlé a pohodlné železniční spojení s okolními významnými aglomeracemi," řekl dnes radní pro dopravu Vladimír Richter. Žádná z tratí v kraji navíc není elektrifikována a svými parametry a standardy často odpovídají 19. století, ve kterém vznikly.

Evropský projekt, jehož celkové náklady se odhadují na 3,5 milionu eur (přes 80 mil.Kč), by měl zmapovat současnou situaci v zapojených regionech a ukázat, kde je především třeba investovat. "Zpracování studie, která jen v Libereckém kraji přijde na 100.000 eur (asi 2,3 mil.Kč), je základní podmínkou pro čerpání dotací z evropských fondů právě na modernizaci železniční dopravy a zlepšení souvisejících služeb," vysvětlil Prokeš. Cílem kraje je podle něj zajistit rychlé a pohodlné cestování, tím přilákat více cestujících a odlehčit přetíženým silnicím.

Rozvoj železniční dopravy je pro Liberecký kraj jednou z priorit. Už před osmi lety proto spolu s Českými drahami a dalšími partnery připravil projekt Regiotram Nisa. Integrovaný dopravní systém počítal s kombinovaným provozem lehkých vlakových souprav na železničních a tramvajových tratích. Řešení mělo v budoucnu zajistit rychlé spojení po Libereckém kraji a také do německé Žitavy a polské Jelení Hory. Projekt ale nezáskal podporu ministerstva dopravy, byl rozdělen a postupně se realizují jen některé jeho části.

Ve společném evropském projektu tak vidí kraj další možnost, jak získat peníze na modernizaci železniční dopravy. Už v minulých letech se přitom do železnice poměrně dost investovalo, stále to však nestačí. V posledních čtyřech letech se do železnice v kraji dalo přes 660 milionů korun. Peníze šly na opravy nádražních budov, rekonstrukce mostů i zabezpečení. Velkou slabinou regionu stále zůstává špatné spojení směrem na Prahu i do sousedních krajů.

15. 08. 2008 Dělníci ve Studénce prý spěchali, aby stihli začátek olympiády

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/147308-delnici-ve-studence-pry-spechali-aby-stihli-zacatek-olympiady.html>)

Za tragickým nárazem rychlíku EuroCity do zřícené mostní konstrukce, po kterém minulý pátek zahynulo sedm lidí a dalších sedm desítek bylo zraněno, údajně stojí spěch dělníků, kteří nechtěli v televizi propásnout odpolední přímý přenos ze slavnostního zahájení letních olympijských her v Pekingu. Právu to řekl zdroj blízký stavební firmě Bögl a Krýsl.

Policie už začátkem týdne potvrdila, že se most pravděpodobně zřítíl kvůli špatné statice nebo jiným technickým problémům při opravě mostu nad železničním koridorem. Podle informací Práva, které ale policie nepotvrdila, došlo ke zřícení mostu údajně kvůli tomu, že stavbaři chybně zvedli lisy, které podíraly ocelovou konstrukci mostu.

"Dělníci zvedali krajní lisy, aby se most mohl usadit. Zvedli je však takovým způsobem, že jejich tlak nebyl stejný po celé délce. Tím se zvýšil v jednom místě, zdeformovala se spodní držící pásnice, most se naklonil a začal se sesouvat," vylíčil Právu člověk, který je seznámen s celým případem.

V souvislosti s páteční tragédií na železniční trati ve Studénce zadržela policie ve středu večer dva vysoce postavené zaměstnance stavební firmy Bögl a Krýsl. Jde o inženýry, kteří byli zodpovědní za pohyb mostní konstrukce nad železničním koridorem.

Posunovat se mělo až v pátek večer

Podle informací Práva chtěli dělníci práci na opravě mostu urychlit, aby odpoledne mohli vidět zahájení olympijských her. Měli začít pracovat na stavbě neplánovaně už v pátek dopoledne, i když o tom nikdo nevěděl. Konstrukce mostu se totiž měla vysouvat až v pátek večer.

"O práci neřekli ani generálnímu dodavateli, firmě ODS. Kvůli tomu ani nepožádali o žádnou výluku nebo zpomalení rychlosti na dráze," řekl Právu člověk blízký stavební firmě.

Ve stavebním deníku prý nebyla žádná informace, že by se na stavbě mělo v pátek dopoledne něco dělat. "Myslím, že o tom nevěděl ani ředitel Krýsl," podotkl zdroj.

Taková věc nejde urychlit, nesouhlasí Kovalík

Vedoucí ostravského závodu firmy Miroslav Kovalík ale takové informace rezolutně popřel. "Je opravdu hloupost tvrdit něco takového. Ten most patřil ke stavbám, kde prostě nic neurychlíte," řekl.

Most se v pátek zřítíl na trať a po šesti sekundách do něj narazil mezinárodní rychlík. Zahynulo sedm lidí a dalších 70 bylo zraněno.

15. 08. 2008 Českým drahám narůstá ztráta, kompenzaci chtějí po krajích

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/25412-ceskym-draham-narusta-ztrata-kompenciaci-chteji-po-krajich/>)

Praha - České dráhy chtějí, aby jim kraje daly další peníze na krytí ztrát z provozování některých železničních spojů. Důvodem žádosti je zvýšení nákladů na železniční dopravu, za kterým stojí především skokové zvýšení cen pohonných hmot. Vedení krajů ale jakékoliv další platby odmítá. Informaci přinesl deník E15.

"Příčinou je skokové zdražování pohonných hmot a energií," zdůvodnil požadavek mluvčí drah Ondřej Kubala. Firma své propočty předložila krajům a chce, aby peníze doplatily. Dráhy mají s většinou regionů smlouvy o krytí ztrát až do roku 2010, ve kterých jsou zakotveny pevné částky zvýšené maximálně o inflační vlivy.

S jak vysokými ztrátami letos a příští rok musí dráhy počítat, lze jen odhadovat. Podnik údaje nechce zveřejnit s tím, že jde o pracovní materiál. U řady krajů však propad přesahuje 100 milionů korun. Jeden z největších propadů hlásí Jihomoravský kraj. "Pro příští rok vyčíslily dráhy ztráty

na 1,027 miliardy korun," upřesnil tamní zastupitel pro dopravu Jaroslav Pospíšil. Oproti letošnému roku to představuje 109 procentní nárůst.

Například v Libereckém kraji ale s vyšší úhradou ztrát zřejmě dráhy neuspějí. "Převyšují o desítky milionů smluvní taxi, ale my máme uzavřené smlouvy až do roku 2011," podtrhl mluvčí kraje Jiří Langer. U Karlovarského kraje neplánovaný propad činí 50 milionů korun. Ani jeden z krajů nemá takové příjmy, aby mohl drahám bez problémů uhradit jejich požadavky pro příští rok.

Aby mohly kraje požadavkům Český drah vyhovět, musel by jim pomoci stát. V případě, že se tak nestane, pocítí to cestující. "Pokud budou dráhy na svých požadavcích trvat, bude nutno omezit rozsah regionální železniční dopravy," uzavřel Petr Šedivý z odboru dopravy Krajského úřadu Jihočeského kraje.

Osobní železniční doprava v České republice je nesmírně ztrátová. Do červených čísel se firma dostává každý rok a ztráty se kumulují. Za dobu od založení Českých drah v roce 2003 do 30. června 2006 dosáhla celková ztráta podniku z osobní dopravy 10 764 milionů korun.

15. 08. 2008 Pendolino by mělo Studénkou opět projíždět od pondělí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/25421-pendolino-by-melo-studenkou-opet-projizdet-od-pondeli/>)

Studénka (Novojičínsko) - S největší pravděpodobností bude od pondělního rána Studénkou na Novojičínsku opět projíždět nejluxusnější vlak Českých drah SC Pedolino. Osmidenní výluku zavinila před týdnem kolize mezinárodního rychlíku se zřícenou mostní konstrukcí. V pondělí ráno by trať už měla být znovu elektrifikovaná, informovali železničáři.

V úterý večer by podle Správy železniční dopravní cesty měly být odstraněny všechny následky kolize a vše po technické stránce uvedeno do původního stavu.

"Předpokládáme, že v neděli večer bude možný provoz na dvou z pěti kolejí elektrickou trakcí. Na jedné s omezenou rychlostí na 50 kilometrů v hodině, na další pak bez omezení," řekl vrchní přednosta Správy dopravní cesty Ostrava Jaroslav Adamec. "Pokud bude trakční vedení připraveno v neděli večer, pondělní první Pendolino vyjede v 5:20 z Ostravy," reagoval Petr Šťáhlavský z tiskového odboru ČD. Dosud Pendolina z Ostravy nejezdila, cestu z Prahy do Slezska končila v Suchdolu.

Podle Svobody by ještě dnes technici SŽDC měli zprůjezdnit další kolej, po které by soupravy převážely motorové lokomotivy. Celkem by pak už fungovaly koleje tři. "Na dvou by měl být večer provoz bez omezení, na poslední zprovozněné počítáme se sníženou rychlostí," vysvětlil přednosta. Dodal, že další dvě koleje by technici měli připravit během soboty a v neděli pak u dvou kolejí znovu natáhnout trakční vedení.

Informace o plném obnovení provozu na trati mezi Ostravou a Olomoucí se v posledních dnech rozcházely. Vše souviselo s tím, že nebylo zcela zřejmé, jak moc je trať poškozena. Podle prvních informací mělo být vše uvedeno do původního stavu už v pondělí. Čtvrteční vyjádření techniků SŽDC tento termín posunulo až na druhou polovinu příštího týdne. "Po odklizení trosků se ukázalo, že jedna kolej je téměř nepoškozena a stačí jen natáhnout troleje," vysvětlil urychlení Svoboda.

Dodal, že zájmem SŽDC bylo provoz obnovit co nejrychleji. "Chceme, aby se lidem vrátila důvěra v železnici. Naším cílem je, aby byl provoz plynulý už v době nedělní a pondělní špičky, kdy pojedou řada lidí ze severu Moravy za prací na Prahu a do Čech," vysvětlil přednosta.

Provoz na trati minulý týden v pátek zastavila srážka mezinárodního rychlíku Comenius se zříceným mostem. Při nehodě zemřelo 7 lidí a 70 se zranilo. Policie ve středu zatkla dva inženýry, kteří stavbu měli na starost. Nehoda je označována za nejtragičtější za posledních 15 let. V nemocnicích je stále 14 lidí.

15. 08. 2008 Vlaky HighJet bude Student Agency provozovat ze Slovenska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/25439-vlaky-highjet-bude-student-agency-provozovat-ze-slovenska/>)

Praha - V Česku neuspěli, přesto český trh obslouží. Dopravce Student Agency připravuje rozjezd svého ambiciózního plánu na silnou konkurenci Českým drahám. ředitel agentury Roman Jančura nevěří českému podnikatelskému klimatu v oblasti dopravy na železnici a tak své vlaky usídí

na Slovensku. Jančura si připsal i další úspěch. Během jednání v České republice při příležitosti jejího předsednictví v Evropské unii budou politiky vozit autobusy právě Student Agency.

Žluté vlaky vyjedou ze Slovenska

Student Agency dnes také zveřejnila podrobnosti o chystaném nasazení vlaků HighJet. V Česku se je chystá provozovat prostřednictvím stejnojmenné firmy, kterou chce SA založit na Slovensku. Jančura se pro tento krok údajně rozhodl z obav před ochranou plánovaných miliardových investic. Z jednání české vlády a hlavně ministerstva dopravy cítí náznaky, že se stát bude snažit vstupu SA do železnice bránit.

Původně Jančura hrozil, že plánované investice přesune do okolních zemí, zatím ale v zahraničí založí jen dceřinou firmu. Zahraniční podnik má podle něj větší šanci uchránit své investice v Česku než domácí společnost.

Jančura dlouhodobě obviňuje vládu kvůli tomu, že brání vstupu konkurence na železnici a že nedovoleně podporuje dominantního hráče na trhu - České dráhy. Naposledy šlo o záměr vlády převést z Českých drah na státní Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) majetek za 12 miliard korun. Ještě v dubnu přitom novela zákona o Českých drahách počítala s tím, že majetek ČD bude převeden za celkem 400 milionů korun.

Student Agency vyhrála i zakázku na "eurobusy"

Úřad vlády uvedl, že zakázku sice firma vyhrála, ale zatím s ní vláda neuzavřela smlouvu. Její detaily obě strany teprve dolaďují, řekla mluvčí vicepremiéra pro EU Michaela Jelínková.

Podle majitele Student Agency Radima Jančury pronajme brněnská firma státu celkem dvacet autobusů. Sedmáct z nich pak budou zcela nové vozy, které mají být vyrobeny do konce letošního roku. Firma tak nebude muset stahovat autobusy z běžných linek. Autobusy by podle jeho slov firma nakoupila i bez zakázky pro úřad vlády, stalo by se tak ale nejspíš až před začátkem sezony, na jaře příštího roku.

Předsednickou funkci Evropské unie převezme Česko od Francie na začátku příštího roku, počátkem července ji předá Švédsku.

15. 08. 2008 Policie obvinila dva inženýry. Prý věděli o závadě mostu u Studénky

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/policie-obvinila-dva-inzenyry-pry-vedeli-o-zavade-mostu-u-studenky-1fo-/domaci.asp?c=A080815_172124_domaci_lf)

Policie obvinila dva inženýry kvůli železničnímu neštěstí ve Studénce na Novojičínsku. Věděli prý o statické závadě mostu. Za obecné ohrožení jim hrozí až 10 let. Vedení firmy trvá na tom, že její lidé nepochybili.

Obvinění čelí dva vedoucí zaměstnanci společnosti Bögl&Krýsl, kteří byli zodpovědní za posun mostní konstrukce a bezpečnost práce při tomto posunu.

Policie je zadržela ve středu, od té doby je vyslýchala a dnes krátce před 17. hodinou jim předala obvinění. Oba budou vyšetřováni na svobodě, policie neshledala důvody pro uvalení vazby.

Vyšetřovatelům pomohly fotografie, které získala od místního občana. Pořídil si je již několik dní před nehodou. Už tehdy byly na konstrukci patrné známky statického poškození.

Na pojezdovém vozíku ze 6. srpna je vidět ohnutá horní část. Firma jen přivařila podpěru, ale statiku konstrukce nepřeměřila.

"Podařilo se tak prokázat, že odpovědní lidé na této stavbě nesou odpovědnost za nehodu. Bylo jim známo, že na uvedené stavbě se vyskytuje závada a přesto mostní konstrukci nezajistili," zdůvodnil šéf vyšetřovatelů Jiří Jícha.

"Měli stavbu zastavit a staticky prověřit. To neudělali a závadu se, jak dokazují fotografie, snažili pouze opravit," dodal Jícha. Podle vyšetřovatelů byla statika mostu byla porušená již dva dny před neštěstím a obvinění pracovníci o tom věděli. Snímky si totiž sami nafotili a poslali společnosti ODS - Dopravní stavby Ostravy, která si je najala.

Policisté dnes nevyloučili, že padnou ještě další obvinění. Týkat by se mohla vedení společnosti ODS - Dopravní stavby Ostrava, která o problémech údajně ze zasláných fotografií věděla.



"Jsem z toho v šoku. Stále trváme na tom, že jsme nic nezavinili. Ještě podrobně neznáme důvody stíhání, na našem vyjádření nemám co měnit," reagoval jednatel stavební společnosti Bögl a Krýsl Josef Krýsl.

"Zatím neznáme úplně do detailů obsah obvinění. Každopádně trváme na tom, že si nejsme vědomi nějakého jejich zavinění," řekl ČTK mluvčí společnosti Bögl & Krýsl Jan Nováček.

Firma si teď podle něj nechá vypracovat znalecké posudky, které potvrdí nebo vyloučí případnou míru zavinění obou zaměstnanců. "Necháme si udělat znalecké posudky statiků a dalších odborníků, podle toho, jak si to vyžádá situace," dodal.

Nehoda se stala přesně před týdnem. Před vlak EC 108 Comenius mířící z polského Krakova přes Ostravu do Prahy se zřítila část mostu. Vlak jel při nárazu rychlostí 120 kilometrů v hodině. Při nehodě zemřelo sedm lidí, více než šedesát dalších bylo zraněno. Škoda byla předběžně odhadnuta na 176 milionů korun.

Česko-německou společnost Bögl & Krýsl si jako subdodavatele najala společnost ODS, která vyhrála výběrové řízení na zakázku v hodnotě přesahující 26 milionů. Tu vyhlásil majitel mostu Moravskoslezský kraj.

15. 08. 2008 Železnici na Přerovsku řídí nejnovější dispečerské centrum

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/25471-zeleznici-na-prerovsku-ridi-nejnovejsi-dispecerske-centrum/>)

Přerov - Zaměstnanci nového centrálního dispečerského stanoviště v Přerově zvládnou práci za desítky lidí v patnácti železničních stanicích. Osm zaměstnanců v jedné místnosti má k dispozici obří obrazovku, na které jsou zobrazeny tratě mezi Přerovem a Břeclaví. Mohou tak ovládat pohyb všech vlaků na trati.



Z jednoho místa se dá najednou ovládat patnáct železničních stanic. "Největší výhodou je v tom, že provoz na trati řídíte klikáním myši. Na počítači, můžete přehazovat výhybky vzdálené 70 km nebo postavit vlakovou cestu na 15 kilometrů dopředu. Nad vším je dokonalý přehled," říká mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Počítače zobrazují i výhledovou dopravní situaci a dispečeré tak mohou efektivněji řídit i předvídat provoz na trati. Do dispečerského pracoviště jsou pak svedeny i záznamy z bezpečnostních kamer na jednotlivých nádražích na trati a dohlížejí na ně dvě operátorky. Ty zároveň obsluhují staniční rozhlas. Do systému zatím nejsou zapojena velká nádraží v Přerově a Břeclavi.

Centrum dálkového provozu obsahuje dvě pracoviště. Řízení železničního provozu a pracoviště dohledu nad zabezpečovacím zařízením a nad infrastrukturou. Ve stejné budově, ale ve vedlejší místnosti, se už připravuje stejné řídicí středisko pro úsek mezi Přerovem a Ostravou. V provozu bude v příštím roce.

16. 08. 2008 Havárie ve Studénce: Firma přiznala porušení smlouvy s krajem

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/147417-havarie-ve-studence-firma-priznala-poruseni-smlouvy-s-krajem.html>)

Společnost ODS - Dopravní stavby Ostrava přiznala, že porušila smlouvu s Moravskoslezským krajem, který ji poskytl zakázku na opravu mostu ve Studénce. Ten se minulý týden zřítil. Do trosek najel mezinárodní rychlík, zemřelo sedm lidí.



Smlouva na základě finančních limitů definovala, jak může dodavatel zakázku rozdělit mezi subdodavatele. To stavební firma nedodržela, připustil její mluvčí Dan Šabík.

Podle smlouvy mezi firmou a Moravskoslezským krajem neměl podíl činnosti subdodavatelů na stavbě překročit 1,9 procenta celkového finančního objemu stavby. Podíl společnosti Bögl & Krýsl, která se na opravě podílela a policie v pátek obvinila dva její zaměstnance, měl tedy činit asi půl miliónu korun. Ve skutečnosti se však jednalo o zakázku za 1,6 miliónu korun.

"Je pravda, že tento parametr smlouvy nebyl dodržen. Na bezpečnost stavby to ale nemá vliv," řekl Šabík. Dodal, že investor byla ale o změně dodavatele ústně informován a dokonce obě strany o této problematice jednaly. Kraj to ale popírá. "O subdodavateli jsme nevěděli. Firma Bögl & Krýsl nikde nefigurovala," řekla mluvčí hejtmanství Barbora Odstrčilíková.

Hejtman Evžen Tošenovský ve čtvrtek naznačil, že podle jeho názoru by stavbu měla dokončit jiná společnost. Právníci kraje už analyzovali smlouvy, aby zjistili, zda je možné od nich odstoupit. Možnost, že by nedodržení tohoto bodu smlouvy bylo pro případné odstoupení od závazku klíčové, Šabík nechtěl komentovat. "Nechci předjímat. V našem zájmu je stavbu dokončit a to co nejrychleji," řekl.

Původní termín se stihnout nedá

Původní termín do konce září se po tragické nehodě stihnout nedá. Generální ředitel ODS - DSO Tomáš Vítek se na jednání s Tošenovským zavázal, že do konce srpna předloží další harmonogram prací. "Pracujeme na tom. Termín, kdy bychom mohli opravu dokončit, budeme ale znát právě až koncem srpna," řekl mluvčí.

Podle něj vedení společnosti zatím ani neví, kdo ze zaměstnanců ještě před nehodou dostal od kolegů z firmy Bögl & Krýsl fotografie, na kterých je znatelné výrazné statické poškození konstrukce. Tento fakt zveřejnila v pátek policie. Podle vyšetřovatelů si pracovníci subdodavatele vady nafotili a poslali je ODS - DSO. "Zatím se nám nepodařilo zjistit, jak se u nás s fotografiemi naložilo. Víc asi budeme vědět v pondělí," řekl Šabík.

Policie v pátek obvinila v souvislosti s železničním neštěstím ve Studénce dva inženýry firmy Bögl & Krýsl, kteří měli na starost posuny konstrukce mostu nad tratí při jeho opravě. Příčinou neštěstí byla porucha statického zabezpečení mostu, který se 8. srpna zřítil do kolejiště. Následně do něj narazil mezinárodní rychlík. Při nehodě sedm lidí zemřelo a 63 se zranilo. Škoda dosáhne nejméně nejméně 176 miliónů korun.

Zástupce ředitele ostravské pobočky a vedoucí projektu Oldřich Magnusek a vedoucí technického úseku Zdeněk Malý podle kriminalistů nesou přímou odpovědnost za tragédii. Údajně věděli o poruše statiky mostu a neučinili dostatečná bezpečnostní opatření, která mohla zabránit zřícení mostu do kolejiště. Policie zjistila, že statika mostu byla porušena již dva dny před neštěstím. Muži jsou obviněni z obecného ohrožení, hrozí jim až deset let vězení.

17. 08. 2008 Ministerstvo životního prostředí zaskočilo úředníky Ústeckého kraje (trať Děčín - Oldřichov u D.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/25583-ministerstvo-zivotniho-prostredi-zaskocilo-uredniky-usteckeho-kraje/>)

Severní Čechy - Ministerstvo životního prostředí zřejmě zachránilo železniční trať z Děčína do Oldřichova u Duchcova. Smetlo totiž ze stolu variantu, která počítala s tím, že by po stávajících kolejích vedl dálniční přivaděč. Jenže ani tak nemá tzv. Kozí dráha zcela vyhráno, krajský úřad totiž nepočítá s tím, že by na ni znovu objednal vlaky.

Na dálniční přivaděč vedený po kolejích zapomeňte, vzkázalo úřadům v Ústeckém kraji ministerstvo životního prostředí, jehož mluvčí Jakub Kašpar prohlásil, že ministerstvo považuje tuto trať za perspektivní. Stanovisko ministerstva zaskočilo hlavně krajský úřad, který teď bude hledat pro přivaděč novou variantu. Na poplach bijí hlavně v Děčíně, bez dálničního přivaděče tady kolabuje doprava, centrem města se valí stovky kamionů. Radní Ústeckého kraje pro dopravu Milan Franc (ODS) předpokládá, že nejbližší zasedání rady kraje se touto otázkou bude zabývat. Primátor Děčína Vladislav Raška (ODS), který byl pověřen hledáním řešení, je přesvědčený, že stanovisko ministerstva v podstatě zakonzervovává současnou situaci.

Starostové, kteří už přes rok bojují za záchranu trati místně zvanou Kozí dráha, považují stanovisko ministerstva za své vítězství. Věří, že vlaky se na trať vrátí. Jenže hlavní slovo bude mít krajský úřad, ten však stále opakuje: my s obnovením dopravy nepočítáme. Podle starosty Telnice Jaroslava Doubravy (KSČM) by byla nejideálnější varianta ta původní, která přinášela dopravní obslužnost pro školy, zaměstnavatele a podobně. Radní pro dopravu Milan Franc však trvá na svém: "Ústecký kraj schválil dlouhodobou koncepci rozvoje železniční dopravy a v této koncepci s objednáním dopravy na této trati nepočítáme."

Trať mezitím stále chátrá, podle Správy železniční a dopravní cesty jsou některé části už v havarijním stavu a navíc se jí pokusili rozkrást zloději kovů.

17. 08. 2008 Rychlost českých vlaků se za 15 let zvýšila o 30 km/h

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/25588-rychlost-ceskych-vlaku-se-za-15-let-zvysila-o-30-km-h/>)

Praha - Průměrná rychlost nejrychlejších českých vlaků se za posledních 15 let zvýšila o 30 kilometrů v hodině. Nejrychlejším spojem je Pendolino z Prahy do Ostravy, jehož průměrná rychlost činí 111 km/h, před počátkem výstavby koridorů v roce 1993 přitom nejrychlejší expresy jezdily v průměru 80 km/h.

Nejrychleji jezdí vlaky na českých kolejích 160 kilometrů za hodinu. Je to maximální povolená rychlost na zmodernizovaných tratích. Oproti vžitému názoru jí nedosahují pouze pendolina, ale i vlaky kategorie EuroCity a některé rychlíky.

Stošedesátkou mohou strojvůdci jet například mezi Prahou a Chocní, z Brna do Břeclavi či z Přerova směrem na Ostravu. Rychlost až 160 km/h je povolena i na některých traťových úsecích z Prahy do Děčína. Průměrná rychlost je však nižší, protože se do ní započítává i brzdění, rozjezdy a stání ve stanicích.

Cílem jsou rychlosti západních vlaků

Přes mnohá zlepšení ale česká železnice stále zaostává za vlakovými velmocemi západní Evropy. Patří mezi ně především Německo, Francie a Španělsko. Vysokorychlostní vlaky zde jezdí až 300 kilometrů v hodině, přičemž průměrná rychlost se pohybuje nad hranicí 200 km/h.

Příčinou zaostávání je podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského potřeba hledat v dobách socialismu. "Na tehdejší československé železnici se upřednostňovaly rekordní výkony nákladní dopravy a rychlost osobních souprav stagnovala," řekl Šťáhlavský. Maximální povolená rychlost na české železnici byla v 80. letech 120 km/h.

Přitom před válkou patřily české vlaky k průkopníkům rychlé jízdy. Největší legendou je expres Slovenská strela, který dráhy zavedly už v roce 1936 jako rychlé spojení Bratislavy, Brna a Prahy. Za tím účelem si pořídily dva speciálně vyrobené motorové vozy řady M 290.0 od kopřivnické Tatry, které dosahovaly maximální rychlost 130 km/h a průměrné rychlosti na trase přes 90 km/h.

Do budoucna by se ale mělo zaostávání za světem zmenšovat. Ministerstvo dopravy plánuje výstavbu vysokorychlostních tratí, na kterých by mohly vlaky jezdit rychlostí vyšší než 250 kilometrů v hodině. Při takové rychlosti je téměř nemožné se kochat krajinou.

Detailně prozkoumat okolí tratě naopak mohou pasažéři rychlíku Bezdrev z Českých Budějovic do Mostu. Jde o nejpomalejší český rychlík, jeho průměrná rychlost nedosahuje ani 50 km/h.

17. 08. 2008 Přes Studénku už zase jezdí Pendolino

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/25598-pres-studenku-uz-zase-jezdi-pendolino/>)

Studénka (Novojičínsko) - Studénkou na Novojičínsku už zase projíždějí nejluxusnější vlaky Českých drah SC Pendolino, které jsou závislé na trolejích. Ty na trati minulý týden zničily trosky zříceného mostu a rychlíky na trase Praha - Ostrava končily v Suchdolu nad Odrou. Jako první projel úsekem spoj, který z hlavního města vyjel po paté hodině odpolední. Následovaly ho i večerní spoje v půl osmé z Ostravy a devět z Prahy. V provozu je od neděle také všech pět kolejí, i když některé s omezeným provozem. Opravy stály téměř deset milionů korun.

Kritickým úsekem, kde se mezinárodní rychlík Comenius srazil s mostem a sedm lidí zemřelo, budou vlaky jezdit omezenou rychlostí. "Na dvou hlavních kolejích, po kterých jezdí i expresy, bude platit rychlost 50 kilometrů v hodině. Do kolejí se po nehodě hodně zasahovalo a musíme počkat až se usadí," vysvětlila mluvčí Správy železniční dopravní cesty Anna Kodysová.

Dodala, že tento stav by v úseku měl platit asi dva týdny. "Pokud vše bude v pořádku, rychlost zvýšíme na 120 kilometrů v hodině. Původní rychlost 140 kilometrů za hodinu by tam měla být povolena na přelomu října a listopadu," vysvětlila.

Dnes také končí některá dočasná opatření ve vlakovém provozu. "Soupravy nyní mohou jet s elektrickou lokomotivou, tím se u většiny spojů zrychlí provoz a minimalizují zpoždění, která byla v uplynulých dnech způsobena připojováním motorových lokomotiv a jejich nižší rychlostí," vysvětlil mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

17. 08. 2008 Božkova šlapací drezína z roku 1825 vyjela opět na koleje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/25609-bozkova-slapaci-drezina-z-roku-1825-vyjela-opet-na-koleje/>)

Kerschbaum/Rakousko - Čeští mechanici se opět vyznamenali v tom dobrém slova smyslu. Na koleje koněspřežky v Rakousku znovu vyjela replika mechanického vozu českého vynálezce Josef Božka. Šlapací stroj, předchůdce lokomotiv, který stál na počátku železniční dopravy, se na dráze objevil po 183 letech a opět u toho byli čeští konstruktéři, kteří repliku sami vyrobili.



Technik se dvakrát pořádně zapřel do speciálních šlapadel a mechanický vůz se vůbec poprvé rozjíždí po kolejích, zvládne i mírné stoupání. Změna rytmu slouží zároveň jako účinná brzda, pokud šlapajícím dojdou síly, rozjetý vůz si přibrzdí cestující sami. Božkova šlapací drezína vznikla roku 1825, sloužila jako inspekční vůz stavitele koněspřežné železnice Františka Antonína Gerstnera. Jeden z tvůrců repliky Václav Zahrádka zná i pikantnější podrobnosti: "Když se na tomto stroji stavitel Gerstner vracel z jedné inspekční jízdy, zastavila jej banda individuí a dožadovala se na něm výplaty."

Nyní, po 183 letech, oprášila původní projekt šestice nadšenců. Na přesné replice pracovala rok, vůz je odpružený, nejnáročnější byla výroba kol. Václav Zahrádka dodal, že na voze je použita finta zalomené zadní hřídele, obsluha nesmí zastavit v dolní nebo horní poloze. Tvůrci se nechali významem koněspřežky inspirovat natolik, že stroj přizpůsobili jejímu rozchodu 1106 milimetrů. Spolupracovník Národního technického muzea v Praze Karel Zeithammer podotkl, že vše je dílem lidí, kteří to dělali ve volném čase a mnohdy za obrovských finančních útrap.

Původní železnice ale zbyla už jen u našich jižních sousedů, proto testy probíhají tam. V Rakousku zůstane vůz ještě měsíc, v polovině září jej dopraví jeho majitelé do Českých Budějovic, kde bude mít českou premiéru.

18. 08. 2008 Ekonomická ztráta drah po Studénce půjde ke 200 milionům

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/25679-ekonomicka-ztrata-drah-po-studence-pujde-ke-200-milionum/>)

Studénka/Praha - Už více než týden staré neštěstí ještě nedovolilo zcela sečíst škody. Dnes byla v úseku u Studénky plně zprovozněna doprava. Závěrečný účet na sebe nechá ale čekat ještě několik měsíců. Jisté je, že 120 milionů stojí odpis poškozeného vlaku, 1,5 milionu musely České dráhy vynaložit na poskytnutí náhradní autobusové dopravy v poškozeném úseku tratě. Dále jsou kromě reputace drah poškozeny i další subjekty, o přímých aktérech a obětech nehody nemluvě.

Týden po nehodě sečetly České dráhy první závěrku škod. Ve Studiu ČT24 ji představil mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. "I přesto, že jsou dráhy pojištěny, budeme škodu vymáhat," uvedl. Stejně tak se zřejmě zachovají Správa železniční a dopravní cesty, společnost ČSS, která přišla o některé své odstavené nákladní vagóny v místě neštěstí a ČD Cargo, která musela odklánět svou dopravu z koridoru. "Nemusí jít přímo o žalobu," nabídl i jiné cesty domožení se práva Šťáhlavský. "Hranice škod se může zastavit někde u 200 tisíc korun," dodal.

Provoz na trati minulý týden v pátek zastavila srážka mezinárodního rychlíku Comenius se zříceným mostem. Ten na zakázku Moravskoslezského kraje opravovala společnost ODS - Dopravní stavby Ostrava. Policie ve středu zatkla a v pátek pak i z obecného ohrožení obvinila dva inženýry, kteří stavbu měli na starost. Neštěstí si vyžádalo 7 životů a desítky zraněných.

18. 08. 2008 Nehodu u Studénky jsme nezavinili, tvrdí obvinění inženýři

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nehodu-u-studenky-jsume-nezavinili-tvrdi-obvineni-inzenyri-po5-/krimi.asp?c=A080818_171821_krimi_pje)

Dva obvinění zaměstnanci firmy Bogl a Krýsl, Zdeněk Malý a Oldřich Magnusek, poskytli MF DNES vyjádření ke svému obvinění. "Vinu ve smyslu obvinění, tak jak jej policie sdělila, rozhodně necítíme," tvrdí.

"Komponenty, které byly v médiích prezentovány jako příčina havárie a důkaz našeho obvinění, již v době havárie nebyly v podpůrné konstrukci zabudovány a byly vyměněny dva dny před neštěstím. Fotografie, která byla v médiích ukázána, byla z doby výměny těchto komponentů," hájí se.

Konstrukce tedy byla podle nich den před událostí zabezpečena a stabilní. "Proto si žádné naše pochybení nepřipouštíme. Neustále nám probíhají hlavou veškeré varianty možných příčin, ale čím dál víc nás tyto úvahy utvrzují v tom, že jsme havárii nezavinili," říkají.

Policie je ale o vině dvojice stavbařů, kteří patří mezi zkušené odborníky, přesvědčena.

"Podařilo se tak prokázat, že odpovědní lidé na této stavbě nesou odpovědnost za nehodu. Bylo jim známo, že se na stavbě vyskytuje závada, a přesto mostní konstrukci nezajistili," řekl už dříve šéf vyšetřovacího týmu Jiří Jícha.

"Měli stavbu zastavit a staticky prověřit. To neudělali a závadu se, jak dokazují fotografie, snažili pouze opravit," dodal.

"Nyní prožíváme určitě nejtěžší období v našem profesním i osobním životě. Cítíme bolest za zmařené životy a zraněné, to nás bude hodně dlouho trápit. Věříme však, že obvinění budou nakonec stažena a že policie na základě dalších šetření a odborných posudků zjistí skutečnou příčinu havárie a potvrdí se tím naše nevina," doufají inženýři.

Obviněný stavař Zdeněk Malý popisuje okamžiky zatčení a to, co prožil v policejní cele.

"Byl to hrozný šok, zatčení jsem v žádném případě nečekal. Den před zatčením jsem svědomitě vypovídal na policii, vůbec jsem nečekal, že by nás mohli obvinít. Ty dva dny strávené ve vazbě byla velice tvrdá zkušenost. V jednom kuse jsem musel myslet na tu havárii, proč se to stalo, na ty lidi ve vlaku...", popsal Malý MF DNES.

Policie obvinila dva inženýry 15. srpna, podle ní prý věděli o statické závadě mostu. Pokud se oběma mužům podaří vinu prokázat, hrozí jim až desetiletý trest. Vedení firmy však trvá na tom, že její zaměstnanci nepochybili.

19. 08. 2008 Podívejte se, jak se koupe legendární Orient Express

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/podivejte-se-jak-se-koupe-legendarni-orient-express-fhv-tec-reportaze.asp?c=A080706_100621_tec_reportaze_rja)

Auto, které právě vyjelo z myčky, působí vedle právě naleštěného Orient Expressu ušmudlaně. Legendu na kolejích stejně jako jiné vlaky čistí nová myčka v Praze. Byli jsme se podívat.

Když stojíte před Orient Expressem, vidíte se na jeho tmavém, extrémně kvalitním a naleštěném laku jako v zrcadle už z dálky. I proto jsou jeho vozy "noční můrou" fotografa - bílá střecha a lesknoucí se tmavě modrý nebo černý lak.

Osádka soupravy je zvyklá mýt vozy ručně. Pokud vozy umyje myčka stejně jako personál Orient Expressu, je to pro myčku ocenění kvality. A právě taková je nově v pražském DKV, kde probíhá servis a čištění vlaků. Myje vše, od vozů motoráků a osobáků až po pendolina. Nové myčce navíc přibyla referenční zakázka - Orient Express.

Souprava vozů tak dlouhá, že se tak tak vešla na nejdelsí nástupiště hlavního nádraží. Podívejte se na schůdky posledního vozu. U hrany nástupiště jsou pouze jedny. Umýt najednou, bez rozpojení tak dlouhý vlak ze 17 vozů je "maturitou" pro obsluhu jakékoliv myčky.

Jak se v Praze myjí vlaky

"Největším problémem bylo umístění všech technologií do stísněných prostorů Depa kolejových vozidel (DKV)," začal rozhovor Ing. Václav Jann ze společnosti SUDOP PRAHA, a. s., který byl hlavním inženýrem projektu (HIP) nové myčky včetně sanitárních kolejí. "České dráhy potřebovaly novou myčku vmístech, kde byla stará, dále potřebovaly modernizovat sanitární koleje," doplnil projektant. "V místě navíc nejsou možné přímé koleje, nová myčka musela být nakonec o 30 metrů delší než původní. Přesto se nám povedl malý zázrak, vyprojektovali jsme přímou kolej přes mycí tunel o délce 133 metrů," dokončil inženýr své úvodní povídání. Před vlastním rozhovorem začal provádět inspekci



komplexu. Zajímal se o vše, co souvisí s provozem myčky, o každý detail z provozu, opotřebení, aby získal cenné zkušenosti.

Při vjezdu do haly myčky je v úseku 7,5 m umístěn rám s tryskami, které slouží k nástřiku studené vody k ochlazení vozů, nebo teplé vody k ohřátí vozů s teplotou pod bodem mrazu.

Při mytí souprav pracuje myčka jako průjezdná. Posun mytých vozů zajišťuje potahové zařízení, které vidíte mezi kolejnicemi. Tvoří ho posunovací vozík, vlečený nekonečným lanem a ovládaný ovládacím lanem. Tento systém umožňuje pohyb kolejového vozidla oběma směry. Potahové zařízení je zde použito z několika důvodů, především proto, že v tunelu myčky není trolejové vedení, a dále potahové zařízení zajišťuje konstantní rychlost pohybu soupravy v myčce rychlostí cca 0,15 m/s.

V dalším úseku, který je dlouhý 40 m, je nainstalován pojízdný portálový mycí stroj s roztečí pojízděcí koleje 4 200 mm. Při mytí stojícího vozu mycí rám automaticky pojíždí, nastřikuje mycí prostředky, čistí pomocí mycích kartáčů a na závěr oplachuje umytý vůz. Tento portálový mycí stroj umožňuje automatické mytí vozidel různých tvarů, čelních ploch, střech, bočních stěn a oblast zástěr. Celý proces mytí je řízen automatem.

Při mytí souprav pracuje myčka jako průjezdná. Při vjezdu do myčky je souprava rovněž ochlazována nebo ohřívána dle potřeby. Při průjezdu mycím rámem jsou myty boky, čelní plochy a oblast zástěr. Po průjezdu mycím rámem projíždí souprava dvěma páry pevných mycích kartáčů, které umožňují mytí i šikmých skosení horních partií, boků a spodních šikmých ploch skříní.

Po průjezdu pevnými mycími kartáči vjíždí souprava do zóny nástřiku vosku. Vosk leští další kartáče. Poté ještě následuje konečný oplach. Nakonec, před výjezdem z haly, projíždí souprava dvěma páry mohutných ofukovacích zařízení, které zajistí osušení soupravy před výjezdem.

Technologické zázemí myčky

Voda pro mytí je v nové myčce hospodárně recyklována. Zařízení pro recyklaci vody (dále jen ZRV) je rozděleno na tři části.

V první části je zachytávána voda z chlazení nebo ohřevu vagonů. Tato voda slouží pouze k ochlazení vagonů při vysokých letních teplotách a nebo ohřevu vagonů v zimě při teplotách pod bodem mrazu. Po odstranění mechanických nečistot v sedimentačních zařízeních a filtru bude bez dalších úprav opět použita pro ohřev nebo ochlazení vozů.

Ve třetí části je sbírána voda z oplachů již umytých vozů. Tato relativně čistá voda je čerpána přes filtrační zařízení zpět do zásobníků provozní vody. Z těchto zásobníků je voda čerpána do mycí linky. Filtrační zařízení jsou regenerována zpětným tokem vody, popřípadě vzduchem z dmychadla a proplachová voda je zavedena zpět do čistícího cyklu do druhé části.

Ve druhé části je zachytávána voda z mytí vozů, která je znečištěná nečistotami z vozů a chemikáliemi, které tyto nečistoty uvolňují. Tato voda je vedena přes sedimentační zařízení do sběrné nádrže, odkud je přečerpávána do čířícího zařízení.

Filtrační koláče z kalolisu (na fotografii) jsou shromažďovány v kontejneru a likvidovány smluvním partnerem, který má oprávnění k nakládání s nebezpečnými odpady. Voda z kalolisu je odváděna do druhé části ZRV, kde je opět zařazena do čistícího procesu.

Provoz ZRV je zcela automatický s tím, že případné poruchy jsou signalizovány. Obsluha zařízení spočívá v občasné kontrole, doplnění chemikálií a obsluze kalolisu. Provozní voda je doplňovaná z vodovodu pitnou vodou. Pro snížení spotřeby pitné vody je z celého objektu sváděna dešťová voda přes hrubou filtraci do sběrné nádrže dešťové vody. Z této nádrže je čerpána přes provozní filtrační zařízení podle potřeby do provozu.

Obsluha řídí mycí proces pomocí počítače. Právě probíhající technologický proces sleduje prostřednictvím kamer.

Sanitární koleje

Před vlastním mytím vnějšího pláště vozů v myčce se provádí zbrojení a čištění na sanitárních kolejích, které se nacházejí mezi stávajícími halami č. 512 a 518 na západní straně myčky. Na pracovních plochách sanitárních kolejí dochází zejména k likvidaci odpadu z odpadkových košů, čištění interiéru vozů, doplnění vody do zásobníků pro umývárny.



Produkty z WC kontejnerů se vypouštějí touto hadicí. Do přestavby vše probíhalo přímo mezi koleje.

Když jsme opouštěli novou myčku v DKV Praha, proběhl poslední rozhovor Ing. V. Janna se zaměstnanci ČD. Shodli se, že konečně, po mnoha umytých vagonů, byla smyta letitá špína z vozů.



19. 08. 2008 Stavební firma nabízí pozůstalým ze Studénky čtvrt milionu

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070910-26527250-002000_d-stavebni-firma-nabizi-pozustalym-ze-studenky-ctvrt-milionu)

Bez ohledu na to, jak dopadne vyšetřování tragické železniční nehody, rozhodla se stavební společnost ODS – Dopravní stavby Ostrava vyplatit rodinám obětí čtvrt milionu korun.

Hlavní dodavatel stavebních prací na rekonstruovaném silničním mostu ve Studénce ODS - Dopravní stavby Ostrava hodlá odškodnit pozůstalé po obětech tragické nehody z 8. srpna, při které zemřelo po pádu mostu do kolejiště 7 lidí. Každé z těchto rodin je podnik připraven vyplatit částku 250 tisíc korun.

Podle Dana Šabíka za gentury Bison a Rose, která stavební firmu zastupuje, cítí ostravská společnost jako morální povinnost pomoci rodinám obětí a zraněným v jejich tíživé situaci. "Rozhodla se jim proto poskytnout jednorázovou finanční pomoc, aniž by předjíkala výsledky vyšetřování," řekl iHNed.cz

Celkem tedy firma rozdává minimálně jeden a tři čtvrtě milionu korun. "Příspěvek 250 tisíc bude vyplacen každé rodině, tedy sedmkrát," řekl Šabík s tím, že satisfakce se dočkají také cestující, kteří utrpěli zranění. "Výše příspěvku zraněným bude stanovena individuálně podle charakteru a rozsahu zranění s přihlédnutím k možným trvalým následkům," vysvětlil.

Společnost z toho důvodu od středy spustí speciální telefonní linku 844 02 02 02, kam se mohou pozůstalí obracet. "Poté co pozůstalí a zranění zanechají operátorkám své jméno a adresu, budou je kontaktovat odborníci a dořeší s nimi vyplacení finanční pomoci," dodal Šabík.

Linka je k dispozici každý den včetně víkendů od 7 do 20 hodin. Mimo tuto dobu lze zanechat vzkaz na záznamníku.

20. 08. 2008 Železničáři do roka vymění nejvyšší most v Jihomoravském kraji (Znojmo)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/25879-zeleznicari-do-roka-vymeni-nejvyssi-most-v-jihomoravskem-kraji/>)

Znojmo - Rozsáhlá oprava čeká nejvyšší železniční most v Jihomoravském kraji, který u Znojma překlenuje řeku Dyji. Dvě stě metrů dlouhou a devětačtyřicet metrů vysokou mostní konstrukci dělníci vysunou z pilířů na přelomu září a října. Práce potvrzují zhruba šest týdnů, potom se začne nasouvat most nový, což potrvá až do dubna příštího roku, řekl stavbyvedoucí Antonín Sněťák. Oprava mostu je součástí modernizace a elektrifikace tratě Znojmo-Šatov, která přijde na 1,2 miliardy korun.

Dlouho plánovaná výluka potrvá více než rok. Vlastní usazení mostu předpokládá Správa železniční dopravní cesty na polovinu příštího roku, modernizace celé tratě má skončit v listopadu.

Most nad údolím řeky Dyje na jihozápadním okraji Znojma zmizí nejdříve koncem září, už v těchto dnech ale v jeho okolí pracují desítky lidí. "Je tu spousta práce. Musíme především spojit a zesílit kamenné pilíře mostu, které by jinak mohly spadnout. Aby se mohla konstrukce vysunout, je také třeba odstranit staré násypy," řekl Sněťák.

Modernizace trati Znojmo-Šatov, která je součástí mezinárodní trasy Znojmo-Retz-Vídeň, začala před dvěma měsíci. Dělníci vytrhali koleje od Znojma až do příhraničního Šatova a připravili uchycení pro sloupy s elektrickou trakcí. Elektrifikace umožní spojení Znojma s Vídní elektrickými vlaky. Dosud museli lidé jezdit motorovým vlakem do Šatova a tam přesehnout na elektrický vlak jedoucí do Rakouska.

Takzvaný šatovský most byl postaven na konci 60. let 19. století, první vlak po něm přešel 1. listopadu 1871. Původní železnou nýtovanou konstrukci, jež byla označena za památkově chráněnou, nahradila v roce 1922 provizorní mostní konstrukce. Po té ale mohly motorové vlaky jezdit maximální rychlostí

pouze 30 kilometrů za hodinu. Po novém mostu budou moci jezdit vlaky až osmdesátikilometrovou rychlostí.

20. 08. 2008 Bursík žádá o pomoc veřejné dopravě, Řebíček váhá

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/politika/clanek.phtml?id=614243>)

Praha - Analýza ministra dopravy Aleše Řebíčka (ODS) odhalila, že cestovat veřejnými prostředky se nevyplácí a nevyplatí se to ani v roce 2016.

Jeho kolega ze životního prostředí Martin Bursík (SZ) proto žádá, aby vláda změnila plán dopravních investic ve prospěch osobní dopravy a naopak více podporovala především železnici. Řebíček to však nemá v úmyslu.

Konflikt hrozil na nadcházející schůzi vlády, která měla analýzu a její důsledky pro dopravní investice projednat. Nakonec Řebíček slíbil, že svou zprávu stáhne. Ministři tak získají čas, aby našli kompromis.

Vlakem jedině pomalu

Jenom ten, kdo má dost času, využije dnes vlak k cestám z Prahy do Liberce, Zlína, nebo Karlových Varů, případně z Brna do Českých Budějovic, Plzně či Olomouce. Ve vlaku totiž stráví proti cestě autem dvojnásobnou dobu. Nic se na tom nezmění ani za osm let, i když během té doby vláda utratí za nové dopravní cesty stovky miliard korun.

Takový výsledek přináší analýza, kterou pro ministerstvo dopravy připravilo Centrum dopravního výzkumu. Analýzu si vláda vyžádala loni v září. Podle jejího výsledku měla změnit plán dopravních staveb v příštích letech.

Ministr Řebíček vládě analýzu skutečně předkládá, žádné zásadní změny v investicích však podle něho nejsou nutné. Doporučil pouze přijmout nezávazné usnesení, podle kterých jeho ministerstvo "využije výsledky analýzy při dalším plánování".

Podle Bursíka by se však měla dopravní strategie změnit. Vláda by podle něho měla podpořit takové investice, které by pomohly železnici konkurovat individuální dopravě na silnici.

Nadchází bitva o miliardy

Spor o dopravní analýzu je přitom jen předehrou k vážnější diskusi o tom, do jakých konkrétních dopravních staveb se budou v příštích letech investovat vládní a evropské peníze.

Vládní investice postupují podle tzv. Harmonogramu dopravní infrastruktury, který vznikl ještě za premiéra Miloše Zemana a od té doby se průběžně aktualizuje. Jde o výčet jednotlivých úseků silnic a železnic, ke kterým jsou přiřazeny finanční částky na investice v několika příštích letech.

Plány dosavadních vlád dávaly přednost výstavbě nových čtyřproudových silnic, podle Zelených je třeba víc investovat do železnice a do obchvatů měst. Řebíček oproti tomu tvrdí, že důležitější jsou opravy silnic, které jsou dnes často v havarijním stavu.

Nejvyšší kontrolní úřad varuje

Experti v čele s prezidentem NKÚ Františkem Dohnalem přitom varují, že stavět podle harmonogramu se nemusí vyplatit. Nikdo totiž dosud nezjišťoval, jaké dopravní stavby nejvíc pomohou ekonomickému rozvoji země, ani jaké nejméně škodí životnímu prostředí.

Právě analýzou o dojezdových časech na silnici a železnici chtěla vláda nahradit podrobnější studii, požadovanou NKÚ.

Zelení dnes žádají, aby se alespoň podle jejich výsledků změnil harmonogram dopravních staveb na příští rok. Řebíček zatím harmonogram rozeslal ostatním ministrům k připomínkám a vláda by o něm měla rozhodnout v září.

21. 08. 2008 Moderní vlaky z Českobudějovicka do Rakouska

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_32rako.htm)

Regionální operační program (ROP) by mohl podpořit pořízení několika nových dvousystémových kolejových vozidel pro osobní dopravu mezi Jihočeským krajem a Horním Rakouskem. Tuto ideu prezentovaly České dráhy dne 30. července.

Dráhy nyní upravují předložený návrh dle připomínek zástupců kraje a připravují se zaslat podkladové materiály, zejména pak ty k ekonomickým výstupům, z nichž by bylo možno posoudit výstupy u jednotlivých variant, včetně porovnání se stávajícím stavem. Rámcově byl navržen jízdní řád, který počítá zatím se dvěma „příměstskými“ linkami:

- Strakonice/Písek–Č. Budějovice–Č. Velenice (–Gmünd)
- Jindřichův Hradec–Č. Budějovice– Horní Dvořiště (–Linz)

Spornými body jsou zatím náklady na jeden vlkm (u těchto vlaků by šlo o navýšení úhrady prokazatelné ztráty), výše alokovaných prostředků v oblasti podpory ROP ohledně návrhů ČD na pořízení vozidel a délka smluvního zajištění (nutné je uzavření smlouvy nejméně na 15 let). Na kraji nyní je, aby zaujalo stanovisko k tomuto návrhu.

Další jednání proběhne počátkem roku 2009. České dráhy uvažují o podání žádosti do tzv. 5. výzvy ROP, jež má být vyhlášena v březnu příštího roku.

21. 08. 2008 Poslední dny vítkovské trati

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_32trat.htm)

Dny existence jednokolejné trati mezi hlavním nádražím v Praze a Balabenkou jsou sečteny. Poslední vlaky po této dříve velmi zatížené trati vyjedou počátkem září. Věnujme této krátké, ale strategicky důležité spojnici malou vzpomínku.



Historie trati vedoucí po úbočí památného vrchu Vítkova se začala psát v říjnu 1869, kdy byl předložen první návrh na stavbu. Ten ale Žižkov rozhodně odmítl, protože dráha měla vést přes obě jeho významná náměstí. Druhý návrh z května 1870 zase počítal s vedením dráhy severním svahem Vítkova. Ani ten přijat nebyl.

Teprve v září téhož roku došlo k dohodě. Trasování bylo vedeno jižním úbočím kopce. Trať tunelem o délce 285 metrů prošla do Libně, kde přemostila dráhu Praha–Olomouc a vysokým náspem přešla údolí Rokytky směrem k první stanici ve Vysočanech. Trať stavěla společnost Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy ve vlastní režii, coby poslední úsek spojovací dráhy z Prahy do Neratovic. Stavba žižkovského tunelu byla svěřena podnikateli Ing. Františku Rzihovi.

Na tunelu, na němž práce začaly už v listopadu 1870, došlo k největším problémům ve stavbě. Kvůli sesouvání svahů u portálů tunelů se protáhly na rok a půl. Ražba tunelu ve tvaru písmene S totiž nemohla být vedena od vstupních portálů, ale musely se vyrazit svislé šachty vedoucí na dno tunelu a odtud byly raženy boční štoly. Z těchto důvodů bylo odloženo zahájení provozu o půl roku – až na podzim 1872. Tunel byl dokončen v květnu 1872, ale vozila se ještě zemina z odkopávek na hlavním nádraží na stavbu vysokého náspu přes Rokytku, kde byl stavěn most. Tento most po dokončení začal praskat, musel být nakonec zbořen a postaven znovu, kvalitněji. Zajímavé je, že Vítkovský tunel byl postaven s profilem pro položení dvou kolejí. Druhá kolej nikdy položena nebyla, a to i přes silný provoz. Dnes je kolej uložena uprostřed tunelové trouby tak, aby se zmírnily oblouky v tunelu. Po pozdějších rekonstrukcích se délka tunelu zvětšila na 303 metry.

A jak se vyvíjel provoz? Po zahájení provozu 28. 10. 1872 zde jezdily tři páry vlaků, dva osobní a jeden smíšený. Později četnost spojení narůstala. Od května 1926 byla otevřena výhybna Vítkov a krátká spojka do Libně horního nádraží. Elektrizace trati se uskutečnila o dva roky později. Ve výhybně Vítkov byla zprovozněna světelná návěstidla typu ESP, jedna z prvních na ČSD. Po výstavbě nákladních spojek a žižkovského nákladového nádraží začaly být pod Vítkovem spíše výjimkou nákladní vlaky. Zato osobní dálková doprava tudy proudila (a proudí) dnem i nocí. V 90. letech 20. století sem opět kromě dálkových vlaků na východ i sever země začaly zajíždět vlaky od Turnova. S postupným zaváděním moderních technologií byly výhybna Vítkov i odbočka Rokytka (na trati do Prahy-Holešovic) ovládnuty dálkově.

Po dostavbě rychlého a kapacitního Nového spojení stará trať zanikne. Co na jejím místě vznikne, to ponechme budoucnosti. Kromě cyklostezky či tramvajové trati se objevil třeba i návrh Ing. arch. Vlasty Šilarové na zřízení železničního muzea přímo v tunelu.

Kolik vlaků Žižkovem projelo a kolik cestujících se tudy svezlo, už asi nikdo nespočítá. Rychlé vlaky proletí Novým spojením a viadukt nad „Koněvkou“, stejně jako dunění vlaků pod pavlačemi žižkovských činžáků utichne.

21. 08. 2008 Česko-slovenské železniční Cargo bude skoro největší v Evropě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/26043-cesko-slovenske-zeleznicni-cargo-bude-skoro-nejvetsi-v-evrope/>)

Praha - Němci vozí po železnici náklad v objemu přes 300 milionů tun. Polská PKP jim šlape na paty a pomáhat jim v tom bude i společný podnik Českých a Slovenských drah, resp. jejich Cargo divizí. Zatím každá samostatně převážela 90 a 50 milionů tun materiálu a zboží. Po dnešním setkání Mirka Topolánka a Roberta Fica, premiérů dvou sousedních zemí, dostali jejich dopravní ministři mandát k postupu sloučení železničních dopravců. ČD Cargo a Cargo Slovakia budou mít v koncernu rovnocenný podíl.

Oba premiéři se dohodli na základních zásadách vzniku společného podniku, o kterém se mluví již několik měsíců. "Jednou z nich je zásada rovnocenného partnerství, tedy paritního zastoupení ve všech orgánech společnosti," řekl Fico. Podle něj je zájmem obou zemí vytvoření silného podniku, který by byl v Evropě konkurenceschopný.

Jak Fico dodal, jedině silný podnik může garantovat nejen výkony, ale také sociální smír a zaměstnanost. Premiér Topolánek doplnil, že ministři dopravy obou zemí Aleš Řebíček a Ľubomír Vážny dostali svolení, aby vytvoření společného podniku podle dohodnutých zásad připravili. "V této chvíli mají oba ministři od nás tento mandát," řekl Topolánek.

Záměr spojit obě společnosti oznámil Řebíček už koncem loňského října. Podle něj bude nový podnik konkurenceschopnější na liberalizovaném evropském trhu a zvýší se i jeho hodnota při případné privatizaci. O té se však premiéři dnes nezmínili. Čeští dopravní odborníci s fúzí většinou souhlasí.

22. 08. 2008 V Portugalsku vykolejil oblíbený turistický vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/26161-v-portugalsku-vykolejil-oblibeny-turisticky-vlak/>)

Lisabon - Jedna oběť na životě a dalších 25 zraněných, to je bilance pátečního vykolejení vlaku na severovýchodě Portugalska. Jde o regionální vlak, kterým v létě cestuje mnoho turistů. Podle portugalských zdrojů ale v okamžiku nehody ve vlaku byli s největší pravděpodobností pouze Portugalci. Ze zraněných je deset osob ve vážném stavu, uvedla portugalská Civilní garda. Na místě neštěstí, které je těžko přístupné, zasahovaly čtyři vrtulníky, četné sanitky a stovka hasičů.

Z 25 zraněných je deset osob ve vážném stavu. Odpoledne už byly všichni cestující z vlaku vyproštěni. Záchranáři mluví o štěstí, že se vlak "opřel" o svah a že se nepřevrátil na druhou stranu, do hlubokého strázu.

V Portugalsku při vykolejení vlaku... Vlak, v němž cestovalo 47 osob, vykolejil poblíž města Mirandela. Na této trase obvykle cestuje mnoho turistů, poněvadž vede podél řeky Tua a je z ní nádherný výhled na vinařský kraj kolem řeky Douro.

Podle záchranářů z města Bragança způsobila vykolejení vlaku exploze v prvním vagonu. Po výbuchu a nehodě se několika lidem podařilo z vlaku vystoupit a dojít pěšky do nejbližší stanice.

Podle starosty Mirandely Josého Silvana strojvůdce uvedl, že slyšel explozi těsně před vykolejením. Příčina nehody se vyšetřuje. Dokud nebude stanovena, je provoz na trati zastaven.



24. 08. 2008 Na podminované trati v Gruzii vybuchl vlak s palivem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/26251-na-podminovane-trati-v-gruzii-vybuchl-vlak-s-palivem/>)

Tbilisi - Západně od gruzínského Gori vybuchl nákladní vlak plný ropy. Část hlavní železniční trati z východu na západ země byla zřejmě podminovaná. "Podle předběžných informací vybuchl vlak převážející palivo na železniční trati, která podle nás byla podminovaná," řekl mluvčí gruzínského ministerstva vnitra Šota Utiašvili.

Záchranářům se údajně podařilo od vlaku oddělit 19 vagónů tak, aby je nezachvátil oheň. Přesný rozsah škod ani počet případných obětí zatím není znám.



25. 08. 2008 Takto bude vypadat Praha bez `Masaryčky`

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=614538>)

Praha - Praha plánuje likvidaci Masarykova nádraží.

Radní si proto nechali vypracovat podkladovou studii, podle které by měly být objekty a ulice v nově vznikající lokalitě umístěny.

V prvních fázích přestavby budou zbourány objekty v severní části Masarykova nádraží, tedy stavby podél ulice Na Florenci.

Při nové výstavbě se bude již počítat s tím, že dojde k propojení ulic Na Florenci a Pernerova a zároveň Opletalova a Na Florenci. Ulice Opletalova bude vybíhat i do území dnešního kolejiště.



Ulice, nebo náměstí?

Od hlavní budovy Masarykova nádraží by měla proudit pěší zóna, na které se počítá i s výsadbou stromů.

Podél této široké ulice, kterou někteří architekti označují za náměstí, by mělo vzniknout nové administrativně-obchodní centrum. Zcela zastavěna by tak byla strana ulice Na Florenci.

S výstavbou se počítá i ve spodní části ulice Hybernská. Tedy v návaznosti na budovu České pošty.

Historické centrum Prahy by se mělo v místě kolejiště probíhajícího pod magistrálou propojit se Žižkovem a Karlínem.

Kolejiště od Negrelliho viaduktu bude v podzemí směřovat do prostoru Hlavního nádraží.

Na uvolněném místě po železniční trati se počítá nejen se stavbou nových domů, ale i se zachováním památkově chráněných staveb.

Autobusové nádraží na Florenci by mělo být zachováno.

"Jeho rozsah se ale zmenší díky jeho novému provozní uspořádání," uvádí se ve studii.

26. 08. 2008 Zloději odnesli z muzea ve Studénce unikátní modely vlaků

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zloději-odnesli-z-muzea-ve-studence-unikatni-modely-vlaku-p3w-/zajimavosti.asp?c=A080826_114507_zajimavosti_itu)

Vagonářské muzeum ve Studénce na Novojičínsku prožívá nejčernější okamžiky své téměř padesátileté historie. Minulý týden expozici vykradli zatím neznámí zloději, kteří pobrali vzácné modely vlaků, přičemž škoda po jejich drancování vyletěla k půl milionu korun.



"Cítím se hrozně, vypadá to, jakoby zloději šli najisto. Jistě moc dobře věděli, co kradou, protože vzali to nejčinnější a ničeho jiného se nedotkli," povzdychl si vedoucí muzea Martin Šmída.

Muzeum se kvůli mimořádné události uzavřelo veřejnosti a první návštěvníci dovnitř vstoupí zřejmě až v úterý 2. září.

"Nyní zvažujeme, jak ukradenou část expozice alespoň částečně nahradíme, snad termín stihneme," řekla Renáta Novotná, ředitelka Městského kulturního střediska, které muzeum provozuje.

Expozice zabírá tři podlaží nového zámku v Panské ulici. Pachatelé se do objektu dostali zadním vchodem a uvnitř vypáčili dalších deset dveří.

"Z vitrín i z volného prostoru odcizili patnáct modelů kolejových vozidel za 459 tisíc korun, ukradli také dvacetitisícovou provozní zálohu," řekla novojičínská policejní mluvčí Miroslava Michálková Šálková s tím, že škodu navýšilo i poničené zařízení za desítky tisíc korun.

Zloději ukradli například všechny modely vlaků z obřího modelu železnice, která byla zvláště pro děti největší atrakcí muzea.

Z ukradených modelů odborníci považují za nejčinnější model parní lokomotivy Olmütz s tendrem, která v srpnu 1845 přivezla první vlak z Olomouce do Prahy.

"Obrovská hodnota ukradených exponátů spočívala i v tom, že jde o ucelenou sbírku, která je opravdu jen velmi obtížně nahraditelná," řekl vedoucí muzea Šmída.

Lup je neprodejný

Modely vlaků, vagonů a dalších kolejových vozidel snad nejsou ztraceny. Jak upozornil vedoucí muzea Martin Šmída, všechny modely z lupy jsou totiž neprodejný. Jde o jedinečnou ruční práci, přičemž cena každého z modelů se počítá nejméně na desítky tisíc korun.

"Sběratelů železničních modelů i nadšenců pro vše, co je spojené se železnicí, je opravdu hodně a určitě by nám dali vědět, kdyby něco podezřelého viděli či zaslechli," neztrácí naději Šmída.

Muzeum ve Studénce

Vzniklo v roce 1961 a návštěvníkům nabízí tři předsálí a šest výstavních sálů.

Právě ve Studénce nevzniklo náhodou. Ve městě až do roku 2002 působila známá vagonka. Jenže výroba osobních vagonů se přestěhovala do Ostravy a produkci nákladních vagonů americký Thrall car přemístil do Rumunsku. Muzeum, které od roku 2003 spravuje město, tak zůstává poslední vzpomínkou na slavné časy továrny.

27. 08. 2008 Na Hlavním nádraží v Praze hořelo, škoda je 1,5 milionu korun

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/26544-na-hlavnim-nadrazi-v-praze-horelo-skoda-je-1-5-milionu-korun/>)

Praha - V areálu pražského hlavního nádraží vypukl v úterý před 23. hodinou požár. Na překladišti nádraží plameny zcela zničily budovu bývalého skladu a jeden automobil. Další dvě vozidla a střechu vedlejší budovy oheň poškodil. Pravděpodobnou příčinou vzniku ohně je prý úmyslné zapálení. Hasičům se oheň podařilo úplně zlikvidovat až v pozdních nočních hodinách a ve vyšetřování budou pokračovat ráno. Při požáru se nikdo nezranil, škoda je 1,5 milionu korun.

"Když jsme dorazili na místo, šlehalo z budovy dvacetimetrové plameny. Sloup dýmu byl viditelný na velkou dálku," řekl dispečer.

Oheň hasiči lokalizovali po 40 minutách, ale budovu překladiště se jim už zachránit nepodařilo. Shořel taky stavební materiál, který v ní byl uskladněný. Nešlo ale o nebezpečné látky, cestující na nádraží nijak ohrožení nebyli a podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly nebyl provoz na nádraží nijak omezen.

Kvůli podezření, že se v budově zdržoval bezdomovec, hasiči trosky důkladně prohledali. "To místo se potom procházelo, jestli se tam někdo nenašel, zatím jsme tam nikoho neobjevili," uvedl velitel zásahu Josef Křen.

27. 08. 2008 Lidé podepisují petici za záchranu Masarykova nádraží, zřejmě zbytečně

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/26619-lide-podepisuji-petici-za-zachranu-masarykova-nadrazi-zrejme-zbytecne/>)

Praha - Středočeští starostové na protest proti rušení Masarykova nádraží organizují petici - tu zatím podepsaly desítky lidí. Organizátoři potřebují alespoň tisíc podpisů, pak se jí totiž bude muset zabývat pražské zastupitelstvo. Starostům hlavně vadí, že by se obyvatelé Středočeského kraje bez Masarykova nádraží dostali vlakem jen na periferii, protože kapacita hlavního nádraží bude příliš malá. Obavy jsou ale zřejmě zbytečné, ke zrušení nádraží má dojít až tehdy, když budou koleje propojené na Hlavní nádraží.

Starostové netrvají na zachování nádraží - v případě, že by se našlo vhodné řešení, změně by se obce nebránily. "Chceme, aby se železniční dopravě ve středních Čechách věnovala větší pozornost, v budoucnu by mohla být zásadní pro dojíždění Středočechů do Prahy," říká starostka Chýně Věra Kovářová. Starostové prý touto peticí neříkají Nebourejte nám nádraží, chtějí spíše radní přimět, aby dopravu v Praze naplánovali tak, aby kapacitně vyhovovala třeba za dvacet let.

Praha už s Masarykovým nádražím v příštích letech nepočítá, radní schválili záměr na změnu územního plánu, který umožňuje na místě dnešních kolejí stavět. S jeho rušením souhlasí také někteří opoziční zastupitelé. A "Masaryčka" není jediná, změny asi čekají i Nákladové nádraží Žižkov a nádraží Praha-Smíchov. Ty ale ještě musí schválit pražské zastupitelstvo, o ukončení provozu by pak rozhodovalo ministerstvo dopravy.

Nádraží se zbourá a přesune o kus dál

I v případě Masarykova nádraží bude mít konečně slovo Správa železniční dopravní cesty a ministerstvo dopravy. Ani jeden z úřadů zatím se zrušením nádraží nepočítá, jde totiž o nejvytíženější stanici městských a příměstských spojů a denně tudy projde třicet tisíc cestujících.

Radní pro oblast územního rozvoje Martin Langmajer ale upozornil, že Praha neuvažuje o zrušení Masarykova nádraží bez náhrady, ale o vytvoření centrálního dopravního terminálu spolu s hlavním nádražím, kterým by vlaky mohly projíždět. Toto Masarykovo nádraží nyní neumožňuje, protože kolejiště končí přímo v odbavovací hale. Nádraží by se tak de facto posunulo o kus dál a stala by se z něj zastávka Masarykova.

Navíc radní schválili jen změnu územního plánu, v příštích 10-15 letech se nádraží rušit nebude. "Nedošlo k úplnému pochopení těch záměrů, co na Masarykově nádraží se chystá," myslí si Anna Kodysová ze Správy železniční dopravní cesty.

27. 08. 2008 Parním vlakem na loučení s prázdninami do Chyše

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove centrum/tiskove zpravy/tzp_parnim vlakem na loucení s prazdninami do chyse)

V sobotu 30. srpna vypraví Železniční muzeum Českých drah v Lužné u Rakovníka historický vlak, který povede parní lokomotiva zvaná „Čtyřkolák“. Výlet je symbolickým rozloučením s prázdninami a konečnou stanicí bude obec Chyše, kde si zájemci prohlédnou zámek nebo se občerství v zámeckém pivovaru.

„Poslední prázdninový výlet mohou cestující spojit také s návštěvou železničního muzea v Lužné u Rakovníka, které je otevřeno již od půl desáté,“ říká František Kaplan, vedoucí muzea. „Muzeum patří k největším svého druhu v republice a k vidění jsou tady převážně parní lokomotivy. Loni prošlo jeho branami na 32 tisíc návštěvníků.“

Parní vlak bude odjíždět z Lužné u Rakovníka v 11:18 a do Chyše přijede 9 minut po 13. hodině. Předprodej jízdenek bude zahájen v 9:30 v pokladně Železničního muzea.

tam	Parním vlakem na loučení s prázdninami	zpět
11:18	Lužná u Rakovníka	18:09
11:33	Rakovník	17:56
11:49	Senomaty	17:30
12:01	Pšovlky	17:20
12:10	Oráčov	17:10
12:22	Jesenice	16:58
12:42	Blatno u J.	16:37
12:54	Lubenec	16:26
13:09	Chyše	16:10

27. 08. 2008 Jízdní doba vlaků se zkrátí, auta však zůstanou rychlejší

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/26612-jizdni-doba-vlaku-se-zkrati-auta-vsak-zustanou-rychlejsi/>)

Praha - Díky modernizaci tratí se do roku 2016 zkrátí jízdní doba vlaků na trasách mezi Prahou a krajskými městy ve většině případů až o desítky minut. Jak ale vyplývá z analýzy ministerstva dopravy (MD), kterou dnes projedná vláda, místo nejrychlejšího dopravního prostředku si na většině tras z Prahy zachová automobil.

Největší rozdíl oproti dnešku zaznamenají Jihočeši. Zatímco dnes jede nejrychlejší vlak z Prahy do Českých Budějovic dvě hodiny a 40 minut, za osm let by to mělo být o 45 minut méně. O 35 minut rychleji budou doma také Plzeňané.

Naopak zlepšení vlakového spojení se nedočkají občané Karlovarského kraje a Liberecka, jízdní doba na trasách Praha - Jihlava a Praha - Zlín se změní jen minimálně. Do Zlína a Karlových Varů naopak

díky výstavbě silnic a dálnic výrazně navýší časový náskok automobily. Ve Zlíně budou automobilisté rychleji o hodinu a 50 minut, ve Varech o hodinu a 15 minut.

Vlaky jsou na tom ještě hůře při srovnání takzvané cestovní doby. To je doba, kterou cestující potřebuje k tomu, aby se dostal takřka jak ode dveří ke dveřím. Kromě jízdní doby vlaku se tak do ní započítává i cesta městskou dopravou na nádraží. U automobilů je jízdní a cestovní doba stejná.

MD v analýze rozdělilo trasy z Prahy do krajských měst do třech kategorií podle cestovních dob vlaku a automobilu v roce 2016. Nejhorší dopadly vlaky do Jihlavy, Karlových Varů, Liberce a Zlína, u kterých má MD poznámku, že cesta vlakem bude ve srovnání s autem "zcela nezajímavá". Naopak do Pardubic, Ostravy a Olomouce bude cesta vlakem a MHD srovnatelná s automobilem. U ostatních měst je poznámka MD "ještě únosné".

Špatná zůstane ovšem situace na železnici mezi jednotlivými krajskými městy. Tam je většina tratí v kategorii "zcela nezajímavé".

Výstavba dopravní infrastruktury se řídí harmonogramem, který loni v září schválila vláda. Harmonogram zahrnuje projekty, u kterých se počítá se zahájením stavby nejpozději do roku 2016.

Mezi priority patří například dostavba dálnice D8 přes České středohoří, dálnice D1 směrem na severní Moravu, obchvat Prahy nebo dálnice D3 do jižních Čech. V železniční dopravě jsou to především koridory do Českých Budějovic a Plzně a modernizace železničních uzlů v Praze a Brně.

28. 08. 2008 Dráhy chtějí chránit pasažéry. Noční vlak proto nestaví

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=614886>)

Vsetín - České dráhy brzy nahradí mezinárodní noční rychlík z Prahy do Košic vlakem, který nikde nestaví. Dokonce ani v osmadvacetitisícovém Vsetíně.

Dráhy i ministerstvo chtějí zavedením vlaku EuroNight chránit cestující před zloději a zrychlit dopravu. Vlak vyjede z Prahy a zastaví až na Slovensku.

Lidé z Valašska tak koncem roku zřejmě přijdou o první ranní a poslední večerní rychlík do hlavního města.

"Spoj Šírava by měl být podle nového jízdního řádu nahrazen rychlíkem EuroNight Slovakia. To by znamenalo, že celý náš region by jej nemohl využít. Dráhy by měly citlivě zvážit, kde je možné zastávky vypustit," uvedla vsetínská starostka Květoslava Othová.

Rychlík je od slova rychle

"Rychlík je od slova rychle," komentoval chystané rušení zastávek tiskový mluvčí ministerstva dopravy Karel Hanzelka. "Jde nám i o větší bezpečnost cestujících. Čím více zastávek, tím větší riziko, že nastoupí zloděj. Již jsme se setkali s případy okrádání spících cestujících různými mafiemi," dodal.

Na bezpečnost ve vlacích bdí policie. "Policisté mají na rozdíl od vlakové čety možnost legitimovat cestující. Jako akciová společnost však policii nemůžeme úkolovat. Dokonce ani nemáme rozpis, kdy a v jakých spojích policisté budou," sdělil tiskový mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

"Každá krajská policejní správa - s výjimkou jediné - má Oddělení doprovodu vlaků, jehož policisté jsou nasazováni do rizikových spojů. Ty jsou vyhodnoceny na základě statistiky a spolupráce s dráhami," sdělila mluvčí Policejního prezidia Veronika Benediktová.

"Cestující koupí lístku nicméně uzavírá s dopravcem smlouvu. Dopravce je bez ohledu na Policii ČR povinen zajistit bezpečnost," dodala.

To, zda je možné zvýšit bezpečnost cestujících přítomností policejní hlídky ve vlaku, Hanzelka nekomentoval.

Rychlost a bezpečí. Ale jen mezinárodně

"Zvyšování komfortu na nočních spojích je dnes celoevropským trendem. Vlak přes noc nezastavuje, cestující nejsou rušeni a jsou v bezpečí," uvedl mluvčí drah.

"Argument ministerstva dopravy, že ruší spoj kvůli zvýšení bezpečnosti je zcestný. Kvůli tomu, aby lidé z Prahy mohli jezdit bezpečně, lidé z Valašska jezdit nebudou?" ohradila se tisková mluvčí vsetínského magistrátu Eva Stejskalová.

Na připomínku, že zrušením spoje se občanům zlínského kraje doprava nezrychlí, reagoval mluvčí Hanzelka překvapivě. "Jiným se zrychlí."

Hlavními důvody pro rušení a nahrazování spojů je zejména malý počet cestujících. "Ve spoji ze Slovenska vystupovalo ve Valašském Meziříčí pět osob a nastoupilo deset," uvedl Hanzelka.

Štáhlavský jeho slova potvrdil. "V hromadné přepravě má přednost kvalita cestování většího množství osob. Tento spoj mnoho lidí ze Vsetína nevyužívá."

"Spoj Šírava byl v Praze v 6:30. V tuto dobu jsou stejně instituce a obchody uzavřené," dodal Hanzelka k důvodům zrušení spoje.

Tento argument vsetínskou starostku Květoslavu Othovou rozesmál. "Nabývám dojmu, že lidem na tomto spoji záleží, využijí jej zejména školáci a pracující. Dalším spojem, který se nabízí, svoje povinnosti stěží stihnou," uvedla starostka.

Linka mezi Prahou a Košicemi je výjimečná i v evropském měřítku. "Tak velké množství nočních vlaků shodné kategorie nikde nejedí. Proto bude jeden z rychlíků nahrazen vlakem Euronight," vysvětlil Štáhlavský.

Spolu proti ministerstvu

Omezení pocítí valašští cestující, projde-li návrh na omezení zastávek, i u některých rychlíků na trase Ostrava - Hranice na Moravě - Brno. Škrty spojů se nelíbí Vsetínu ani Zlínskému kraji, instituce proto spojily síly.

"Se zástupci kraje jsme se dohodli, že společně oficiálně požádáme ministerstvo dopravy o zapracování změn v návrhu jízdního řádu tak, aby k těmto omezením pokud možno vůbec nedošlo," informovala vsetínská starostka Květoslava Othová.

Na stránkách města Vsetína provází osud vlaku Šírava živá diskuze.

"Bez tohoto spoje by se nejpozdější odjezd vlaku z Prahy z času po 22. hodině přesunul na 18:42. Pro mnoho lidí to může znamenat nucený nocleh v Praze. Dále je to ideální spoj z Olomouce z kulturních i jiných akcí s odjezdem po půlnoci," vyjádřil se v internetové diskusi Tomáš Žák.

28. 08. 2008 Skončila rekonstrukce nádraží v Luhačovicích, v pondělí se otevře cestujícím

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

České dráhy dokončily celkovou rekonstrukci výpravní budovy nádraží v Luhačovicích a cestující veřejnost i zaměstnanci ČD si opravené prostory naplno užijí již v měsíci září. Budova byla postavena v roce 1905 a poslední rozsáhlejší oprava proběhla v šedesátých letech minulého století.

Za osm měsíců stavbaři vyměnili okna a dveře, zateplili fasádu a opravili čekárnu i přístřešek pro cestující. Nové je vytápění i rozvody vody a elektřiny. Na fasádu se navíc vrátily původní zdobné prvky, aby vzhled nádraží co nejvíce připomínal stav z počátku 20. století. České dráhy za práce zaplatily 8,5 milionu korun. Příprava stavby a některé práce proběhly už v loňském roce, hlavní část rekonstrukce začala letos v lednu.

„Uvnitř objektu jsme pozměnili vnitřní uspořádání tak, aby kromě provozních místností Českých drah a zázemí pro cestující vzniknul také nový komerční prostor,“ říká Gabriel Jursa, ředitel Regionální správy majetku ČD v Olomouci. „V současnosti hledáme nájemce, který tu bude cestujícím nabízet třeba občerstvení, prodej tiskovin nebo podobné služby.“

České dráhy se snaží do svých nádraží postupně investovat, finanční prostředky jsou ale omezené. „Ještě letos zahájíme například rekonstrukci výpravní budovy v Bojkovicích, stavba by měla být hotová příští rok. Aktuálně také připravujeme opravu nádraží v Holešově a v Bystřici pod Hostýnem,“ uzavírá Gabriel Jursa.

28. 08. 2008 100 let trati Nemotice – Koryčany (7. září 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60570>)

U příležitosti výročí 100 let trati Nemotice – Koryčany ČD, a.s. připravili na den 7.9.2008 jízdy parních vlaků na této trati. Souprava bude sestavena z parní lokomotivy 433.002 a historických vozů 3. tř. s dřevěnými lavicemi. V soupravě bude zařazen bufetový vůz. Kontrola jízdenek proběhne průvodčími v historických uniformách.

Akce se koná 7.9.2008**Program akce:**

V den jízd parních vlaků se uskuteční v Koryčanech tradiční pouť Panny Marie.

Jízdní řád:

9:20	Veselí nad Moravou	15:40
9:34	Bzenec	15:28
9:40	Vracov	15:21
9:47	Vlkoš	15:13
10:00	Kyjov	15:04
10:30	12:30 Nemořice	11:40 14:40
10:50	12:50 Koryčany	11:20 14:05

Ceník:

Zpáteční jízdné z nástupních stanic Veselí nad Moravou – Kyjov 100,- Kč,

Zpáteční jízdné v úseku Nemořice – Koryčany 60,- Kč

Sleva 50 %: děti do 15 let, důchodci a žáci 15 – 26 (po předložení příslušného průkazu, vyjma dětí 6 - 15 let, žáci průkazu pro trať, kudy vlak jede), uživatelé ročních síťových jízdenek ČD.

Slevu 75 %: držitelé průkazů ZTP a ZTP/P a žáci do 15. let (po předložení příslušného průkazu, žáci průkazu pro trať, kudy vlak jede).

Ostatní tarifní ani mimotarifní výhody neplatí.

Pořadatel:

KCOD Brno.

Kontakt:

Bližší informace a předprodej jízdenek v ČD centru Veselí nad Moravou

tel. 972 635 139, e-mail: vnm@cdcentrum.cd.cz. Doproděj zbylých jízdenek přímo u vlaku.

28. 08. 2008 Luxusní vlak Saddáma Husajna začne vozit běžné cestující

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/luxusni-vlak-saddama-husajna-zacne-vozt-bezne-cestujici-pzt-zajimavosti.asp?c=A080828_143916_zahranicni_ip1)

Osobní vlak Saddáma Husajna bude od příštího měsíce vozit běžné cestující mezi Bagdádem a Basrou. Spojení mezi oběma iráckými městy potřebuje posílit. V současné době mezi nimi jezdí pouze jednou denně vlak o třech vagoncích, napsal International Herald Tribune.

Luxusní Husajnova vlaková souprava byla vyrobena ve Francii, má 23 vagonů a tři lokomotivy. Po třicet let byla ukryta na tajném místě v irácké metropoli Bagdádu.

Až nedávno se přesunula na bagdádské hlavní nádraží, kde od září začne vozit Iráčany mezi hlavním městem a Basrou.

Saddám Husajn cestoval svou osobní vlakovou soupravou jen jednou. "Krátko poté, co se stal prezidentem, jel tímto vlakem do Basry," řekl vedoucí vlakové stanice v Basře Khadum Abdul-Wahid.

Luxusní soupravě nechybí lustry, italské závěsy, klimatizace a televizní obrazovky. Některé části vlaku sloužily jako kanceláře, knihovna nebo obývací pokoje.

K občerstvení si mohl Husajn vybrat z několika restaurací. Zatím není jasné, jestli některá drahá příslušenství zůstanou ve vlaku i pro jeho běžný provoz.



28. 08. 2008 Rekonstrukce přerovského železničního uzlu bude stát tři miliardy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/26768-rekonstrukce-prerovskeho-zeleznicniho-uzlu-bude-stat-tri-miliardy/>)

Přerov - Tři miliardy korun půjdou v příštím roce do Přerova na rekonstrukci železničního uzlu. Investor, kterým je Správa železniční dopravní cesty, hodlá pokrýt náklady z fondů Evropské unie. V plánu má opravit tři podjezdy, most i nádraží.

Během první etapy rekonstrukce, která odstartuje v příštím roce, se na rok a půl uzavře podjezd v ulici Kojetínská, v Lověšicích a Mádrův. Ten bude zcela neprůjezdný rok a půl. "Největší zásah bude u mostu přes Bečvu. Místní komunikace pod mostem, který vede za areál Prechezy, bude asi nejvíce postižená touto uzavírkou," vysvětluje Josef Zadina ze Správy železniční dopravní cesty v Olomouci.

Do roku 2012 investor zrekonstruuje celou trať od Horní Moštěnice po Přerov. Po tuto dobu budou vlaky jezdit minimálně po dvou kolejích. Zbrusu nový kabát dostane také zchátralé nádraží, které již léta není pro Přerov dobrou vizitkou.

Nádraží bude přestavěno podle evropských norem. Zastřešení bude pět a půl metru nad temenem kolejí, ale v projektu je zachován jeho původní historický ráz. "Je to památka našich předků a naší snahou je nejen stavět něco supermoderního, ale i zachovat původní ráz," říká projektant Stanislav Vávra.

Až do října budou probíhat úpravy projektu. Na podzim investor zažádá o vydání stavebního povolení a samotné rekonstrukce začnou v březnu 2009.

28. 08. 2008 Od pondělí nebudou jezdit vlaky mezi hlavním nádražím a Vysočany

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/26776-od-pondeli-nebudou-jezdit-vlaky-mezi-hlavnim-nadrazim-a-vysocany/>)

Praha - Od 1. září nebudou jezdit vlaky mezi hlavním nádražím v Praze a nádražím Vysočany. Pracovníci železnice budou postupně zprovozňovat takzvané Nové spojení, které propojí pražská vlaková nádraží. Vlaky z Všetat budou začínat a končit ve Vysočanech, lidé cestující z a do Hradce Králové budou nastupovat a vystupovat na Masarykově nádraží. Informoval o tom Petr Pošta z tiskového oddělení Českých drah.

Vlaky nebudou mezi Vysočany a hlavním nádražím jezdit do 10. září. Cestující mohou mezi stanicemi použít metro, bude v něm platit jízdenka Českých drah. Spoje do Nymburka a Kolína pojedou bez omezení.

V neděli skončí výluka mezi Smíchovem a hlavním nádražím. Od 7. září budou také jezdit vlaky z a do Německa až na hlavní nádraží.

29. 08. 2008 Neštěstí ve Studénce: Inspekce neví, kdo hlídal koridor

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=614780>)

Studénka - Tři týdny od železničního neštěstí ve Studénce nedokáže Drážní inspekce říci, jak jsou rozdány karty mezi hráče, kteří měli dbát na bezpečnost cestujících mezinárodního rychlíku.

Inspektoři vyšetřují, kdo nese odpovědnost za to, že v místě stavby jezdily bez omezení vlaky rychlostí 140 kilometrů v hodině. A také, jak je možné, že nikdo nekontroloval, zda soukromé stavební firmy neohrožují provoz na jednom z nejvytíženějších železničních koridorů v Evropě.

Ani oni však přesně nevědí, jaké kompetence měly České dráhy, jaké Správa železniční a dopravní cesty, za co odpovídá Drážní úřad a za co investor, a také za co stavitel.

Jak potvrdil ministr dopravy Aleš Řebíček, neví to zatím ani on, přestože vládě minulý týden předložil analýzu neštěstí.

"Je to samozřejmě provozovatel trati, kdo odpovídá za to, že bude bezpečná," říká náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Okolnosti nehody ve Studénce jsou však složitější, a tak se k odpovědnosti nikdo dobrovolně nehlásí.

V době schvalování stavby byl totiž provozovatel trati jiný než ve chvíli, kdy most spadl před rozjetý rychlík. Na začátku to byly České dráhy, při havárii Správa železniční a dopravní cesty.

Změna provozovatele nastala 1. července. Správa dopravní cesty, která fungovala jako provozovatel trati pod společností České dráhy, zůstala pouze vlastníkem trati. "Provozovatelem se stala státní organizace Správa železniční a dopravní cesty," upřesnil Kučera.

Měli jsme odpovědnost jen za vlak

České dráhy proto od začátku říkají, že za nic nemohou. "Dne 8. srpna, kdy vlak do mostu narazil, jsme nebyli provozovateli dráhy. Měli jsme odpovědnost jen za vlak," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Když stavební úřad v Bílovci vydal stavební povolení, schvaloval stavbu také Drážní úřad a k podmínkám pro stavitele se vyjadřovali i České dráhy.

"Při stavebním řízení jsme stanovili jasné podmínky, jak se má firma chovat, aby neohrozila bezpečnost trati, kdy má žádat o výluky a podobně," zdůraznil Štáhlavský. "Nejsme však orgánem, který to měl kontrolovat a nemůžeme za to, že stavební firma podmínky neplnila,"

Podobně odmítá odpovědnost také Drážní úřad. "Nemáme povinnost provádět kontrolu stavby a tuto povinnost nemá ani stavební úřad. Ten má pouze právo kontrolovat," sdělil jeho ředitel Pavel Kodým.

A Správa železniční a dopravní cesty, která nepochybně byla provozovatelem trati v době nehody, neměla zase podle závěrů Drážní inspekce povinnost revidovat stavební povolení a jeho podmínky.

Správa železniční a dopravní cesty navíc tvrdí, že nemohla ovlivnit postup stavebních firem a podle své mluvčí Anny Kodysové nic nezanedbala. "Účastníkem stavebního řízení byla Správa dopravní cesty Ostrava, která tehdy patřila pod České dráhy," vysvětlila mluvčí.

"Bez ohledu na to, zda byla tato správa pod křídly Českých drah, nebo pod Správou železniční a dopravní cesty, její povinností bylo kontrolovat, zda stavebník dodržuje podmínky takzvaného souhrnného vyjádření. To jsme opakovaně dělali, naposledy ráno před nehodou," dodala.

Jiné kontrolní povinnosti podle ní Správa železniční a dopravní cesty neměla. "Dle stavebního zákona měl kontrolní povinnost investor, což je kraj, stavebník, tedy Dopravní stavby Ostrava a autorský dozor projektanta."

Ptáte se příliš brzy

Kdo měl tedy stavbu kontrolovat? Kdo měl zajistit, aby soukromé stavební firmy neohrozily bezpečnost na klíčové železniční trati? "Všechno je to ještě v šetření. Jsou to důležité otázky, ale je na ně příliš brzy," tvrdí Jan Kučera z Drážní inspekce, která má za úkol nezávisle a odborně šetřit mimořádné nehody na železnici.

Inspektoři zatím vyslýchají zaměstnance firem a úřadů, zkoumají dokumenty. "Žádné zásadní závěry ještě nemáme, ale jistě se k nim dobereme. Je to mravenčí práce. Něco jiného totiž tvrdí zaměstnanci stavebních firem, něco jiného zaměstnanci Správy železniční a dopravní cesty. Musíme zjistit, kdo lže," popsal situaci.

Rozpory mezi provozovatelem dráhy a stavebními firmami se týkají také výluk na trati ve Studénce. "Pád mostu sice nezpůsobila skutečnost, že na trati nebyla během stavby výluka či snížená rychlost, kdyby tomu však tak bylo, mohly být následky méně závažné," míní Kučera.

Drážní inspekce i ministr dopravy Aleš Řebíček připouští možnost, že vyšetřování nehody ve Studénce může ukázat na špatně nastavený systém.

Budou obvinění další lidé?

"Kdyby se ukázalo, že bylo vše v souladu se zákonem, pak to znamená, že je tam nějaká díra a je potřeba to řešit," připustil Řebíček pro Aktuálně.cz. "Osobně si to ale nemyslím," dodal.

"Odpovědnost zapojených subjektů ale teď nechci komentovat. Od toho je vyšetřování, aby se zjistilo, kdo co měl nebo neměl udělat, kdo koho čím pověřil nebo nepověřil."

Při nehodě ve Studénce zemřelo 8. srpna sedm lidí, asi sedmdesát jich bylo zraněno. Policie zatím obvinila z obecného ohrožení dva inženýry firmy Bögl & Krýsl, která pro hlavního dodavatele stavby - Dopravní stavby Ostrava - zajišťovala vysouvání a zasouvání opraveného mostu nad železniční trať. Jsou podezřelí, že odhalili vážné statické závady a nezajistili zastavení stavby.

Dozorující státní zástupce Aleš Kopal nevyločil, že budou obvinění další lidé.

Investorem stavby za dvacet šest milionů korun je krajský úřad Moravskoslezského kraje, který spolu se správou silnic postup stavby kontroloval.

Poslední kontrolní den tam byl necelých čtyřadvacet hodin před neštěstím. Kontroloři nezjistili žádnou závadu, přestože už o ní firma Bögl & Krýsl věděla. Rovněž hejtmanství odmítá jakékoliv pochybení.

Kdo má černého Petra?

České dráhy: "Nejsme orgánem, který měl kontrolovat, zda stavební firmy dodržují naše podmínky. Nemůžeme za to, že firmy podmínky neplnily."

Drážní úřad: "Nemáme povinnost provádět kontrolu stavby a tuto povinnost nemá ani stavební úřad. Ten má pouze právo kontrolovat."

Správa železniční a dopravní cesty: "Nemohli jsme ovlivnit postup stavebních firem, které stavěly most nad mezinárodním koridorem."

Moravskoslezský kraj: "Na našem odboru jsou sice stavaři, ale nejsou to vyloženě odborníci na statiku a mostní konstrukce."

Krajská správa silnic: "Nedostali jsme od dodavatele stavby žádnou informaci, že je něco v nepořádku."

Ministr dopravy Aleš Řebíček: "Kdyby se ukázalo, že bylo vše v souladu se zákonem, pak to znamená, že je tam nějaká díra a je potřeba to řešit. Osobně si to ale nemyslím."

Drážní inspekce: "Žádné zásadní závěry ještě nemáme, ale jistě se k nim dobereme. Musíme zjistit, kdo lže."

29. 08. 2008 Stavební povolení: DOZ Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080829vyhlaska.pdf>)

29. 08. 2008 Zahajujeme zkušební provoz Nového spojení

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

V pondělí bude zahájen zkušební provoz tzv. Nového spojení, které zásadně mění železniční mapu Prahy. Hlavní město získává zcela nové kolejové propojení mezi centrálními nádražími - Hlavním a Masarykovým nádražím a železničními stanicemi Praha-Libeň, Praha-Holešovice a Praha-Vysočany. „Jedná se o nejvýznamnější železniční projekt na území hlavního města Prahy za posledních 100 let. Díky této investici můžeme propojit národní železniční koridory, výrazně zefektivnit příměstskou dopravu a odlehčit dopravě silniční“ řekl dnes Ing. Jan Komárek, generální ředitel Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC).

Po nově vybudovaných tratích budou moci vlaky mezi centrem a východem a severovýchodem Prahy jezdit rychleji a výrazně se také zvýší kapacita tratí. Nové spojení je velmi důležité i pro rozvoj osobní dopravy v Praze a okolí. „Nové spojení nám umožní převést postupně během několika let většinu dálkových a příměstských vlaků do centra,“ řekl Petr Moravec, náměstek generálního ředitele ČD, a.s. pro osobní dopravu a dodal: „Cestující budou vystupovat buď pár kroků od Václavského náměstí, nebo v těsném sousedství náměstí Republiky a ulice Na Příkopěch.“

Nové spojení zkvalitní nejen železniční, ale také silniční dopravu. „Například zvětšení podjezdové výšky i šířky mostu přes Seifertovu ulici výrazně zvýšilo kapacitu křižovatky „Bulhar“. Zrušení úrovněového přejezdu v ulici Pod plynojemem a jeho nahrazení novou estakádou „Krejčárek“ zase odstranilo nepříjemné čekání u závor,“ doplnil Jan Komárek.

Nové spojení je rozsáhlý soubor 267 stavebních objektů a 44 provozních souborů, z nichž nejznámější jsou dva nové dvoukolejné železniční tunely pod pražským Vítkovem a silniční estakáda Krejčárek. Nově vyrostlo několik železničních mostů, například čtyřkolejná estakáda z hlavního nádraží k Vítkovským tunelům, estakáda „Sluncová“ za tunely a další. Bylo postaveno 2615 m opěrných a zárubních zdí, 2807 protihlukových stěn a bylo položeno více než 27 km kolejí. Nové jsou i moderní sdělovací a zabezpečovací systémy a trakční vedení.

Na přechodu z čtyřkolejné estakády do Vítkovských tunelů byla použita speciální velká kolejnicová dilatační zařízení, která vyrovnávají podélné posuny kolejí a mostních konstrukcí zapříčiněné teplotními změnami. Z hlediska velikosti jsou tato zařízení v České republice zcela unikátní a musela být speciálně pro tuto stavbu navržena a vyrobena. „Celý projekt představuje absolutní špičku v železničním stavitelství. Je to stavba neobyčejně náročná na koordinaci činností, technickou přesnost a dodržování technologické kázně. Postupné uvedení všech kolejí Nového spojení do zkušebního provozu v předstihu by nebylo možné bez velkého nasazení všech členů sdružení, kteří se na stavbě podílí,“ uvedl Jan Mitlöhner ze společnosti Skanska DS.

Investorem stavby za více než 9 miliard korun je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Zhotovitelem je sdružení Pražské spojení, jehož členy jsou Skanska DS a.s. (vedoucí sdružení), Stavby silnic a železnic, a.s., Metrostav a.s., Subterra a.s. Projekt vypracoval SUDOP PRAHA a finanční prostředky poskytl stát prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury.

Nové spojení vstoupí do zkušebního provozu 1. září 2008 dva roky před plánovaným termínem. Nebude to najednou v celé jeho délce, ale postupně, a to od 1. září jednokolejně jižním tunelem mezi hlavním nádražím a Holešovicemi a dvoukolejně severním tunelem mezi hlavním nádražím a Libní. Od 10. září začne fungovat dvoukolejně propojení hlavního nádraží a Holešovic a dvoukolejně propojení hlavního nádraží - Vysočany. Jako poslední vstoupí do provozu 1. října dvoukolejně propojení Masarykovo nádraží a Vysočan.

Během zkušebního provozu se s Novým spojením budou seznamovat výpravčí, dispečeři a strojvedoucí tak, aby od prosincové změny jízdního řádu mohlo Nové spojení sloužit v plném rozsahu. „Už na konci srpna se s novými tratěmi podrobně seznámili první strojvedoucí a dispečeři,“ řekl Petr Moravec a dodal: „Tito lidé pak budou pomáhat dalším kolegům. Například u strojvedoucích je nutná velmi dobrá znalost tratě. Proto pro tento úsek postupně zacvičíme několik stovek strojvedoucích z celé České republiky, ale také ze Slovenska nebo z Německa,“ doplnil Moravec.

1. září 2008 rovněž skončí dvouměsíční výluka, během níž byly opraveny koleje a trolejové vedení ve Vínohradském tunelu a bude obnoven provoz mezi hlavním a smíchovským nádražím. Vzhledem k další probíhající rekonstrukci ale bude na hlavním nádraží až do konce listopadu fungovat pouze severní podchod a nástupiště 3, 4, 5, 6 a 7. Od prosince pak budou v provozu všechna nástupiště a všechny tři podchody. První změny přinese Nové spojení cestujícím s novým jízdním řádem platným od 14. prosince letošního roku. Díky Novému spojení se zrychlí doprava na lince S2 z Masarykova nádraží do Vysočan a dále do Polabí. V pracovní dny zvažují České dráhy také prodloužit některé spoje - linky S9 ze Strančic přes hlavní nádraží až do Vysočan.

Základní údaje:

Název: Nové spojení Praha hl. n., Masarykovo n. – Libeň, Vysočany, Holešovice

Investor: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Zhotovitel: Sdružení Pražské spojení – Skanska DS a.s. (vedoucí sdružení), Stavby silnic a železnic, a.s., Metrostav a.s., Subterra a.s.

Projektant: SUDOP PRAHA a.s.

Doba výstavby

Podle smlouvy: červenec 2004 - září 2010

Reálně: červenec 2004 – červen 2009

Zkušební provoz: od 1.9.2008

Uvedení do provozu: prosinec 2008

Další informace podají:

Anna Kodysová

Ředitelka kanceláře generálního ředitele

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

E-mail: kodysova@szdc.cz

Leoš Verner

Oddělení vnějších vztahů

Skanska DS a.s.

E-mail: leos.verner@skanska.cz

29. 08. 2008 Parní vlak do Ivančic a Oslavan (13. září 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60619>)

Dne 13. září připravily ČD, a. s. jízdu parního vlaku z Brna hl.n. do Oslavan a z Oslavan do Moravského Krumlova a zpět. Jízda se uskuteční v rámci Oslavanských historických slavností a Dnů Evropského dědictví v Ivančicích. Ve vlaku bude zařazen vůz pro přepravu jízdních kol.

Návštěvníci se mohou vydat na projížďku nádherným krajem údolí řek Oslavy a Jihlavy. V regionu jsou 4 tématické okružní cyklostezky: Templářská, Energetická, Pivovarská a Hornická.

Akce se koná: 13.9.2008

Program akce:

Ivančice – Dny Evropského dědictví:

Expozice Alfonse Muchy a Vladimíra Menšíka, otevřeny ivančické památky.

Zámek Oslavany – Historické slavnosti:

Historický průvod s králem Přemyslem Otakarem I., rytířský turnaj, dobové tržiště, kejklíři, muzikanti, „dětský park“. Otevřeno Muzeum hornictví a energetiky, Hasičské muzeum.

31. 08. 2008 Před 140 lety dorazila parní železnice na jih Čech

Zdroj: iHNed.cz (<http://digiweb.ihned.cz/c1-26887680-pred-140-lety-dorazila-parni-zeleznice-na-jih-cech>)

Jižní Čechy se sice mohou chlubit první železnici v kontinentální Evropě, kterou byla koněspřežka z Českých Budějovic do Lince, avšak když v polovině 19. století začaly české a moravské kraje brázdit první parní lokomotivy, jih Čech stál dlouho stranou.

Teprve až zájem největšího pozemkového vlastníka v kraji Jana Adolfa II. ze Schwarzenbergu umožnil, aby se plánovaná stavba stala realitou. První vlaky po železniční trati spojující České Budějovice s Plzní vyjely před 140 lety, 1. září 1868.

Tato jihočeská železnice se stala první etapou budované Dráhy císaře Františka Josefa (Kaiser Franz Josef-Bahn - KFJB), která měla spojit Vídeň se západočeskými lázeňskými městy a napojit se na německé železnice v Chebu. Ty pak umožnily dopravu zboží do přístavů Hamburg a Brémy. Záměrem však bylo nejen vybudovat spojení Vídeň - Cheb, ale souběžně i druhé spojení Prahy s Vídní. Jelikož stát preferoval železnici do Chebu, která lépe korespondovala s obchodními i politickými zájmy monarchie v Bavorsku a Sasku, byl v roce 1865 schválen zákon, který stanovil dráhu do Chebu jako hlavní a trať do Prahy jako vedlejší.

Kníže Schwarzenberg, pokrokový správce rozsáhlého rodového majetku, jehož hospodářské reformy pozvedly zaostalé jižní Čechy v prosperující oblast, založil pro stavbu železnice konsorcium. Jeho členy se stali představitelé dalších šlechtických rodů, ale i například zástupce společnosti Vojtěcha Lanny, jednoho z nejvýznamnějších podnikatelů své doby, či Rothchildovy vídeňské banky.

Peníze pak nová společnost pojmenovaná C&k privilegovaná dráha císaře Františka Josefa získala úpisem akcií, o které byl velký zájem. Ten povzbudil především stát, který společnosti slíbil daňové prázdny a poskytl bezúročnou zálohu na stavbu. Také ekonomické hledisko mluvilo pro stavbu - kromě významného impulzu pro rozvoj průmyslu v jižních Čechách a dolním Rakousku dráha znamenala hlavně spojení s rozvíjející se plzeňskou uhelnou pávní a možnost exportu tamního uhlí.

Vlastní stavba byla svěřena společností Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů, tedy firmám, které stály u většiny velkých dopravních projektů té doby i za rozvojem českého a moravského hutnictví. Za Lannovu společnost byl přizván stavitel železnic Jan Schebek. Ten předtím působil ve službách bratří Kleinů, pro které budoval stovky kilometrů drah od Itálie po Rumunsko.

Práce probíhaly i na dnešní poměry velmi rychle. Poté, co byla v roce 1868, tedy necelé dva roky po zadání stavebním firmám, zprovozněna 136 km dlouhá první etapa z Českých Budějovic do Plzně, následoval 135 km dlouhý úsek z Eggenburgu do Českých Budějovic (1869), úsek z Vídně do Eggenburgu v délce 79 km (1870) a v roce 1872 i 106 km dlouhý úsek mezi Chebem a Plzní.

Trať z Českých Velenic (Gmündu) přes Třeboň, Tábor a Benešov do Prahy společnost dokončila v roce 1871. Součástí byla i výstavba zcela nového pražského nádraží - nádraží císaře Františka Josefa, dnešního hlavního nádraží. Kvůli problémům na stavbu mostu v Čerčanech a tunelu v Praze byla trať dána do provozu ve dvou etapách - 143 km z Gmündu do Čerčan v září 1871, čtyřicetkilometrový úsek do Prahy až v prosinci téhož roku.

Během pouhých šesti let tak stavební firmy stihly vybudovat více než 600 kilometrů železnic, které výrazně podpořily průmyslový rozvoj jihozápadních Čech. Navíc ještě v roce 1872 se KFJB rozrostla o rakouskou odbočku z Absdorfu do Kremže a o dva roky později propojila obě jihočeské větve dráhy železnice z Českých Budějovic do Veselí nad Lužnicí.

Tak jako většina velkých staveb ani tato nebyla zcela bezproblémová. Někteří vlastníci pozemků si stěžovali na chování stavebních firem, které se mnohdy neobtěžovaly půdu řádně vykoupit. Také

kvalita práce nebyla vždy stoprocentní, šetřilo se hlavně na mostech, z nichž se některé musely po několika letech opravovat nebo postavit znovu. Velké spory provázelo vytyčení trasy železnice. Jihočeský Písek tak například marně usiloval o přiblížení dráhy k městu, o trasu na pražské větvi vedla spor města Votice a Sedlčany, bitvu o nádraží svedly posázavské obce Čerčany a Pyšely.

31. 08. 2008 Po nové železnici pod Vítkovem se v pondělí svezou první cestující

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/po-nove-zeleznici-pod-vitkovem-se-v-pondeli-svezou-prvni-cestujici-1pd/eko-doprava.asp?c=A080831_143658_eko-doprava_vem)

Po nově vybudované železniční trati pod pražským Vítkovem začnou v pondělí 1. září jezdit první vlaky s cestujícími. Tato křižovatka mezi hlavním, Masarykovým a libeňským nádražím - nazvaná Nové spojení - výrazně zjednoduší a zrychlí cestování po železnici v Praze i celé zemi.

"Jedná se o nejvýznamnější železniční projekt na území hlavního města Prahy za posledních sto let. Díky této investici můžeme propojit národní železniční koridory, výrazně zefektivnit příměstskou dopravu a odlehčit dopravě silniční" řekl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jan Komárek.

Stavba, jejímž investorem je SŽDC, přišla na devět miliard korun.

Dosud spojovala Hlavní nádraží se všemi tratěmi z východu a severu Česka jediná kolej vedoucí tunelem pod vrchem Vítkov. Teď tu povedou tři dvoukolejné tratě do Holešovic, Vysočan a Libně.

Nové spojení začnou dráhy využívat postupně. Od 1. září bude zahájen zkušební provoz na jedné koleji jižním tunelem mezi Hlavním nádražím a Holešovicemi a dvoukolejně severním tunelem mezi hlavním nádražím a Libní.

Od 10. září začne fungovat dvoukolejné propojení Hlavního nádraží a Holešovic a dvoukolejné propojení Hlavní nádraží - Vysočany.

Posledním úsekem bude dvoukolejové propojení Masarykova nádraží a Vysočan. Na ten vlaky vyjedou 1. října.

První vlak pojedje do Lysé

Prvním spojem s cestujícími, který by po novém železničním uzlu měl v pondělí projet, bude osobní vlak do Lysé nad Labem a Nymburku. Ten vyjede z hlavního nádraží ve 4:21. Jako druhý pojedje ve 4:51 vlak do Lysé nad Labem, Nymburka, Poděbrad a Kolína. Jako třetí v 5:00 spoj EuroCity do Vídně.

Od 7. září začnou jezdit na Hlavní nádraží novým úsekem také vlaky EuroCity a EuroNight z a do Německa, které kvůli stavbám zatím končí v Holešovicích. O tři dny později se na Hlavní nádraží vrátí rychlíky od Hradce Králové, které po dobu stavebních prací dočasně jezdí na Masarykovo nádraží. Dále osobní vlaky a rychlíky od Mladé Boleslavi a Neratovic.

Začátkem října začne fungovat přímé kolejové spojení Masarykova nádraží a nádraží ve Vysočanech, které nikdy v minulosti neexistovalo.

"Nové spojení nám umožní převést postupně během několika let většinu dálkových a příměstských vlaků do centra," řekl náměstek generálního ředitele Českých drah Petr Moravec.

Výstavba kolejí pod Vítkovem je považována za nejdůležitější železniční stavbu na území hlavního města od druhé světové války. Magistrát počítá s tím, že nového uzlu využije k prodloužení městských vlakových linek. Ty začaly v metropoli a okolí jezdit loni v prosinci a cestující je znají pod názvem "linky S".

Těch nyní jezdí po Praze deset a všechny končí na některém z pražských nádraží. Nové spojení umožní Českým drahám do budoucna protáhnout linky dál a počet spojů zdvojnásobit. To znamená, že díky sedmadvaceti kilometrům nových kolejí pod Vítkovem se lidé dostanou bez přestupu například z Řevnic do Nymburka nebo ze Strančic do Milovic.



31. 08. 2008 Kozí dráha nemá stále vyhráno (Děčín hl.n. - Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/27031-kozi-draha-nema-stale-vyhrano/>)

Ústí nad Labem - Na dálniční přivaděč vedený po kolejích zapomeňte, vzkazuje ministerstvo životního prostředí ústeckému krajskému úřadu. Tímto rozhodnutím tak možná zachránilo železniční trať z Děčína do Oldřichova.

Krajský úřad to překvapilo, musí totiž hledat jinou trasu. Takzvaná Kozí dráha ani tak nemá vyhráno, kraj totiž s obnovením provozu na trati nadále nepočítá. Stanovisko ministerstva životního prostředí je ale jasné: "Považujeme trať číslo 132 za perspektivní," říká jeho mluvčí Jakub Kašpar. Podle ústeckého radního pro dopravu Milana France se nenadálou situací bude zabývat nejbližší zasedání rady kraje.

V této souvislosti nejhlasitěji na poplach bijí v Děčíně. Bez dálničního přivaděče tu totiž kolabuje doprava, centrem města se valí stovky kamionů. "Nedokážu se smířit s tím, že stanovisko, které máme k dispozici, v podstatě zakonzervuje současnou situaci," tvrdí děčínský primátor Vladislav Raška.

Za své vítězství zato stanovisko ministerstva považují starostové, kteří už přes rok bojují za záchranu trati. Věří, že na Kozí dráhu, jak se jí lidově říká, se regionální vlaky vrátí. Hlavní slovo ale bude mít krajský úřad. "Nejideálnější varianta by byla ta, která byla ve hře předtím, než se začala připravovat tahle lumpárna, to znamená dopravní obslužnost pro školy, zaměstnavatele a podobně," říká starosta Telnice Jaroslav Doubrava. "Rada Ústeckého kraje schválila dlouhodobou koncepci rozvoje železniční dopravy na 20 let a v této koncepci nepočítáme s objednáním dopravy na této trati," tlumí očekávání Milan Franc.

Trať mezitím stále chátrá. Podle Správy železniční a dopravní cesty jsou některé části už v havarijním stavu, navíc se ji pokusili rozkrást už i zloději kovů.
