

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2008

OBSAH

01. 09. 2008	VÝPADEK PROUDU OCHROMIL VLAKY, DO NOVÝCH TUNELŮ JELY ZPOŽDĚNÉ.....	4
01. 09. 2008	PARNÍM VLAKEM DO DOBRÍŠE (13. ZÁŘÍ 2008)	4
01. 09. 2008	PRAHA MOŽNÁ MÁ NÁDRAŽÍ FRANZE KAFKY. ALE NIKDO O NĚM NEVÍ (PRAHA-HOLEŠOVICE).....	5
01. 09. 2008	MASARYKOVO NÁDRAŽÍ MOŽNÁ NAHRADÍ TUNEL NA SMÍCHOV	6
02. 09. 2008	STŘEDOČEŠTÍ STAROSTOVÉ PŘEDALI PRAZE PETICI ZA PŘEŽITÍ „MASARYČKY“	7
02. 09. 2008	OSLAVA VÝROČÍ 150 LET ÚSTECKO-TEPLICKÉ DRÁHY (26. - 28. ZÁŘÍ 2008) ...	7
02. 09. 2008	OSLAVY 140 LET DRÁHY CÍSAŘE FRANTIŠKA JOSEFA (20. ZÁŘÍ 2008).....	8
03. 09. 2008	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: OPTIMALIZACE TRATI BEROUN – ZBIROH, 1. ČÁST	8
03. 09. 2008	DÁNSKO A NĚMECKO SPOJÍ NOVÝ MOST PŘES BALT	8
03. 09. 2008	MOST VE STUDÉNCI DOKONČÍ FIRMA, KTERÉ SPADNUL	9
04. 09. 2008	HEJTMAN POPŘEL, ŽE BY ZŘÍCENÝ MOST MUSELA DOSTAVĚT STEJNÁ FIRMA (STUDÉNKA).....	9
04. 09. 2008	V ARGENTINĚ PODPÁLILI VLAK, PŘIJEL POZDĚ.....	10
04. 09. 2008	EVROPSKÝ PARLAMENT ŽÁDÁ VĚTŠÍ PODPORU NÁKLADNÍ DOPRAVY PO ŽELEZNICI.....	10
04. 09. 2008	DRÁŽNÍ INSPEKCE ZAČALA ŠETŘIT PŘÍPAD TZV. NEVIDITELNÉHO VLAKU ..	11
05. 09. 2008	STÁTNÍ ZÁSTUPCE ZAMÍTL STÍŽNOST INŽENÝRŮ OBVINĚNÝCH Z TRAGÉDIE VE STUDÉNCI	11
05. 09. 2008	NOVÉ MOTOROVÉ VLAKY PRO DB	12
05. 09. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH NEČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	12
05. 09. 2008	VLAKY Z HARRACHOVA DO POLSKA BUDOU MOŽNÁ JEZDIT UŽ ZA ROK.....	14
06. 09. 2008	STUDÉNKA MĚSÍC POTÉ: NA ŽELEZNICI HROZÍ DALŠÍ NEŠTĚSTÍ.....	15
08. 09. 2008	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ TRATĚ KRNOV – JINDŘICHOV VE SLEZSKU – PKP.....	16
08. 09. 2008	AŽD PRAHA: ŽELEZNIČNÍ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ ESA 11 PRACUJE PODLE PLATNÝCH NOREM.....	16
08. 09. 2008	VE VRÁŽI U PÍSKU SE SRAZILY DVA VLAKY, NA MÍSTĚ TŘI ZRANĚNÍ	17
08. 09. 2008	PAYSEC USNADNÍ NAKUPOVÁNÍ NA ESHOPU ČESKÝCH DRAH	17
08. 09. 2008	DRÁHY ODŠKODNILY PRVNÍ RODINU OBĚTÍ OD STUDÉNKY.....	18
08. 09. 2008	ČESKÉ DRÁHY CHYSTAJÍ 500 NOVÝCH SPOJŮ.....	18
09. 09. 2008	BYZNYS S VLAKY PRO ČD OVLÁDLA JEDINÁ FIRMA. ŠKODA PLZEŇ	19
09. 09. 2008	DEN ŽELEZNICE.....	21
09. 09. 2008	MAĎARSKÉ VLAKY SE ZPOŽDUJÍ, UKRADLI KABELY BEZPEČNOSTNÍHO SYSTÉMU	21
10. 09. 2008	NA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V PRAZE SE VRACÍ DALŠÍ VLAKY	21
10. 09. 2008	BŘECLAV: NAD STANICÍ UŽ NENÍ LÁVKA	22
10. 09. 2008	ZNOJMO – ŠATOV: PRÁCE ZAHÁJENY	22

10. 09. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH NEČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	23
10. 09. 2008	ŽELEZNIČNÍ MUZEUM V UTRECHTU	24
11. 09. 2008	DEN ESKA – 16. ZÁŘÍ 2008.....	25
11. 09. 2008	ŽELEZNICE NEHLEDÍ NA BEZPEČNOST, PENÍZE NA NI UTRÁCÍ JINDE	26
11. 09. 2008	EUROTUNEL POD PRŮPLAVEM LA MANCHE JE KVŮLI POŽÁRU STÁLE UZAVŘEN	26
12. 09. 2008	INNOTRANS 2008, BERLIN, 23. - 26. ZÁŘÍ 2008.....	27
12. 09. 2008	PARNÍM EXPRESEM NA STROJÍRENSKÝ VELETRH DO BRNA.....	27
12. 09. 2008	ČD CHTĚJÍ OD KRAJŮ DALŠÍ STAMILIONY, HEJTMANI ŘEKLI NE	27
12. 09. 2008	ČESKÉ DRÁHY BOURAJÍ NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ	28
13. 09. 2008	TRAGICKÁ SRÁŽKA VLAKŮ BLOKOVALA KORIDOR U MOHELNICE SKORO 17 HODIN (MORAVIČANY).....	28
13. 09. 2008	VLAK V LOS ANGELES NEZASTAVIL NA ČERVENOU, O ŽIVOT PŘIŠLO 25 LIDÍ	29
13. 09. 2008	V TUNELU POD KANÁLEM LA MANCHE ZNOVU JEZDÍ VLAKY.....	30
13. 09. 2008	STROJVŮDCE ZNEPOKOJUJE DVOJNÁSOBEK MRTVÝCH KOLEGŮ ZA POSLEDNÍ ROK.....	30
13. 09. 2008	ČÍNA CHYSTÁ VLASTNÍ ŠINKANZENY. POJEDOU AŽ 380 KM/H	31
14. 09. 2008	VÝPRAVČÍ PODEZŘELÝ Z NEHODY U MORAVIČAN JE POSTAVEN MIMO SLUŽBU.....	32
15. 09. 2008	RADOTÍN JE V PRAŽSKÉ OSOBNÍ PŘEPRAVĚ NA ŽELEZNICI ČTVRTÝ NEJVYUŽÍVANĚJŠÍ.....	32
15. 09. 2008	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ A DOPRAVNÍ CESTY DOKONČILA KORIDOR MEZI PRAHOU A NĚMECKEM (ÚSTÍ NAD LABEM)	33
15. 09. 2008	STROJVŮDCE VLAKU S 25 MRTVÝMI MÍSTO SLEDOVÁNÍ TRATI ESEMESKOVAL (LOS ANGELES).....	33
16. 09. 2008	KALIFORNIE KVŮLI TRAGICKÉ NEHODĚ ZAKÁŽE STROJVEDOUCÍM MOBILY (LOS ANGELES).....	33
16. 09. 2008	NOVÝ WEB O PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVĚ V PRAZE (WWW.CD.CZ/ESKO).....	34
17. 09. 2008	Z VELIMI ODJEL PROTOTYP RYCHLOVLAKU AGV	35
17. 09. 2008	BESKYDČAN SE SNAŽÍ ZABLOKOVAT ŽELEZNICI PRO HYUNDAI	35
18. 09. 2008	OSLAVA 150 LET Kladensko-nučické dráhy 20. a 21. 9. 2008.....	36
18. 09. 2008	NÁDRAŽÍ V MIMONI SE PO LETECH VRÁTILO DO SVÉ PŮVODNÍ PODOBY	36
18. 09. 2008	V SOBOTU VYJEDOU ZVLÁŠTNÍ VLAKY NAPŘÍČ OLOMOUCÍ (20. ZÁŘÍ 2008). 36	
18. 09. 2008	PREZENTAČNÍ JÍZDA EGRONET VOZIDLEM DESIRO (1. A 2. ŘÍJNA 2008).....	37
18. 09. 2008	NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ SE MŮŽE STAVĚT, ODSOUHLASILI PRAŽŠTÍ ZASTUPITELÉ	37
19. 09. 2008	VÝPRAVČÍ NA KORIDORU: AHOJ FRANTO! POSÍLÁM PENDOLINO (MORAVIČANY).....	37
19. 09. 2008	STARÝ KONEC, NEBO NOVÝ ZAČÁTEK PRAŽSKÉHO MASARYKOVA NÁDRAŽÍ?	39
19. 09. 2008	PARNÍ KLÁNÍ VE ZVOLENU JIŽ PODESÁTÉ.....	43
19. 09. 2008	NAROZENINY A NADĚJE V PYRENEJÍCH (PAU – CANFRANC – ZARAGOZA)..	44
19. 09. 2008	BRENNERSKÝ ZÁKLADNÍ TUNEL – ANO, ČI NE?	45
19. 09. 2008	ŠVÝCARSKÉ DRÁHY SBB V ROCE 2007	47
19. 09. 2008	NOVÝ REKORD RAKOUSKÉHO RAILJETU (275 KM/H).....	48

19. 09. 2008	PO KOLEJÍCH ZA JEDNÍM Z DIVŮ SVĚTA ANEB GRAND CANYON RAILWAY..	48
20. 09. 2008	DRÁHY HLÁSÍ ÚSPĚCH PENDOLINA. DALŠÍ ALE KOUPIŤ NECHTĚJÍ	50
20. 09. 2008	PARNÍ LOKOMOTIVY OZDOBILY OSLAVY ŽELEZNICE VE STRAKONICÍCH.....	51
21. 09. 2008	KRAJ POMŮŽE DRAHÁM, BUDE JE ALE POKUTOVAT I ZA CHYBĚJÍCÍ MÝDLO (ÚSTECKÝ KRAJ)	52
21. 09. 2008	DRÁHY CHTĚJÍ PRODÁVAT JÍZDENKY V OBCHODECH S POTRAVINAMI	52
22. 09. 2008	KRAJ CHCE ZVÝŠIT BEZPEČNOST PŘEJEZDU VE STUDÉNCE	53
22. 09. 2008	ZAHÁJENÍ STAVEBNÍHO ŘÍZENÍ: INTEROPERABILITA V TRAŤOVÉM ÚSEKU BŘECLAV – BRNO	53
22. 09. 2008	KVŮLI PORUŠE NEJEZDÍ VLAKY MEZI HLAVNÍM NÁDRAŽÍM A SMÍCHOVEM..	53
23. 09. 2008	KRÁDEŽ KABELU OCHROMILA PRAŽSKOU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU.....	54
23. 09. 2008	VLAKY NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ JEZDÍ PO VÝLUCE BEZ ZPOŽDĚNÍ.....	54
23. 09. 2008	PROVOZ NA ŽELEZNIČNÍ TRATI MEZI SLAVKOVEM A LOKTEM BUDE OBNOVEN	55
24. 09. 2008	2010: DO PRAHY PŘIJEL SUPERMODERNÍ VLAK RAILJET	55
24. 09. 2008	DRÁŽNÍ INSPEKCE PŘIŠLA SE ŠOKUJÍCÍ INFORMACÍ (MORAVANY, ESA 11).	56
25. 09. 2008	ZNOVUVZKŘÍŠENÍ ÚZKOROZCHODNÉ ORAVSKÉ LESNÍ ŽELEZNICE.....	56
25. 09. 2008	V JIZERSKÝCH HORÁCH PŘIBUDOU ČTYŘI VLAKOVÉ ZASTÁVKY.....	57
25. 09. 2008	SLOVENSKO CHCE ŠIROKOROZCHODNOU ŽELEZNICI Z RUSKA	57
25. 09. 2008	PRAŽSKÉ MASARYKOVO NÁDRAŽÍ ČEKÁ PŘÍŠTÍ ROK OPRAVA	57
26. 09. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI BEROUN – ZBIROH, 1. ČÁST ...	58
26. 09. 2008	METRO BUDE MÍT KONKURENCI, PRAHA ROZŠÍŘÍ PŘÍMĚSTSKÉ VLAKY	58
28. 09. 2008	ANKETA TVÁŘ ČD 2008 MÁ SVÉ VÍTĚZE	59
29. 09. 2008	OBEC HRDĚJOVICE NAKONEC VYHRÁLA SPOR O ŽELEZNIČNÍ KORIDOR	59
30. 09. 2008	ČESKÉ DRÁHY SPONZORUJÍ CHRENKOVI ZDRAVOTNICTVÍ.....	60
30. 09. 2008	INJEKCE POMOHLA DRAHÁM K ZISKU, MILIARDY ALE RYCHLE MIZÍ.....	61
30. 09. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. OSTRAVA, 1. ČÁST OSTRAVA HRUŠOV – BOHUMÍN VRBICE	62
30. 09. 2008	NEŠTĚSTÍ VE STUDÉNCE MÁ OSMOU OBĚŤ, V POLSKU ZEMŘELA ZRANĚNÁ ŽENA	62
30. 09. 2008	DRAHÁM CHYBÍ TŘI MILIARDY V REGIONECH, HROZÍ KRACHEM	62
30. 09. 2008	NA KRÁLOVÉHRADECKÉM NÁDRAŽÍ HOŘEL OSOBNÍ VLAK.....	62

01. 09. 2008 Výpadek proudu ochromil vlaky, do nových tunelů jely zpožděné

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vypadek-proudu-ochromil-vlakly-do-novych-tunelu-jely-zpozdene-p64-/eko-doprava.asp?c=A080901_112043_eko-doprava_vem)

V Praze ráno zkolabovala železniční doprava. Na hlavním nádraží vypadl proud, porucha zpozdila některé vlaky až o dvě hodiny. Podle drah to nesouvisí s dnešním otevřením tunelů pod Vítkovem. "Nemá to přímou souvislost," řekl Petr Šťáhlavský z tiskového oddělení Českých drah.

Zdržení vlaků v pražském uzlu podle něj způsobil krátkodobý výpadek napájení trakčního vedení a v oblasti zabezpečovacího zařízení. K poruše došlo mezi pátou a šestou hodinou ráno, tedy v době špičky.

"To se pak promítlo do ranních a časně dopoledních odjezdů a příjezdů vlaků na hlavním nádraží. Protože šlo o dobu s největším provozem, zdržení vlaků se promítlo i do příjezdů v uvedený čas kolem osmé hodiny. V průběhu dopoledne došlo k postupnému odstranění zpoždění, v odpoledních hodinách se předpokládá provoz bez komplikací," doplnil Šťáhlavský.

Poruchu už se podařilo odstranit. Kolem půl dvanácté čekaly na odjezd ještě čtyři zpožděné vlaky.

Lidé ve vlacích se museli obrnit trpělivostí, zpoždění byla mnohdy hodinová. Například rychlík z Havlíčkova Brodu do Chebu se zpozdil téměř o tři hodiny. Podobně se zdržel také rychlík z Brna do Prahy.

Konkrétní zpoždění vlaků na odjezdu z Prahy

Vlak	Doba zpoždění v minutách
R869 (do Brna)	76
R 604 Ohře (do Chebu)	148
R 1203 Jadran (Split)	131
R 454 Franz Kafka (do Mnichova)	106
EC 279 Jaroslav Hašek (do Budapešti)	111
Ex 127 Fatra (do Žiliny)	110
R 705 Galán (do Luhačovic)	87
EC 143 Odra (do Žiliny)	112
R 627 Emil Zátopek (do Vsetína)	73
Ex 525 Šohaj (do Veselí nad Moravou)	92
R 867 (do Brna)	145
R 608 (do Chebu)	67

Pramen: Babitron, pozn.: jde pouze o vlaky zpožděné více než o 60 min.

Porucha železnici zablokovala. Spoje se štosovaly například na vlakovém nádraží ve Vršovicích. "Můj vlak přijížděl do okolí nádraží včas. Pak jsme stáli asi 15 minut před nádražím a pak na nádraží. Nakonec jsem se po třiceti minutách rozhodl vlak opustit a jít na tramvaj. Učinilo tak následně mnoho dalších," napsal redakci iDNES.cz rozhořčený čtenář.

České dráhy podle něj cestující vůbec neinformovaly o tom, co se děje. "Zaměstnanci ČD ani rozhlas na nádraží nikoho neinformovali o situaci a předpokládané době trvání. Pokud bych věděl hned, že to bude trvat tak dlouho, šel bych rovnou na tramvaj a nezlobil bych se," popsal čtenář.

01. 09. 2008 Parním vlakem do Dobříše (13. září 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60660>)

V sobotu 13.září vyjede z nádraží Praha Braník parní lokomotiva řady 434.2186 z roku 1917 v čele historického vlaku do Dobříše. Vlak zastaví ve stanicích Praha Zbraslav, Vrané nad Vltavou, Měchenice, Čisovice, Mníšek pod Brdy, Malá Hraštice a Stará Huť. Po příjezdu do žel. stanice Dobříš ve 12.41 hod. je v prostorách nádraží připraven koncert skupiny EL PASO.

Program akce:

Kromě koncertu na dobříšském nádraží je možno navštívit muzeum s výstavou historických motocyklů na dobříšském zámku, galerii, interiéry zámku a překrásnou francouzskou zahradu. V prostorách zámku, nádvoří a francouzské zahrady se v tento den konají Svatováclavské slavnosti s bohatým programem (<http://www.zamekdobris.cz>). V obci Stará Huť se nachází památník významného českého spisovatele Karla Čapka (<http://www.capek-karel-pamatnik.cz/html/>). Od 14 hod. je v areálu Památníku připraven komponovaný program "Návrat I. republiky". Kdo chce může vyrazit i za sportem na Brdský terénní 1/2 maratón - běžecký závod na 21 km - Brdman Adventure (<http://www.vlaska.cz/index.php?clanek=2>)

Ve 14.05 hod. se parní vlak vydá na výletní jízdu z Dobříše do Malé Hraštic a zpět.

01. 09. 2008 Praha možná má Nádraží Franze Kafky. Ale nikdo o něm neví (Praha-Holešovice)

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-26961470-002000_d-ceske-drahy-a-reklama-podle-franze-kafky)

České dráhy zkoušejí nové marketingové nápady, řada z nich ale příliš nevyšla.

Málokdo si té změny všiml: je to rok, co nádraží Praha-Holešovice dostalo nové jméno. Na ceduli nad vchodem začal zářit nápis "Nádraží Franze Kafky".

Podle Českých drah šlo o úspěšný marketingový tah směrem k cizincům, kteří do Holešovic přijíždějí mezinárodními rychlíky.

Dnes jsou ale písmena přelepená a jen trochu prosvítají pod tmavěmodrou páskou. Dráhy hovoří o Franzi Kafkovi spíš opatrně. A radnice Prahy 7, stejně jako Drážní úřad, tedy orgány, s nimiž je nutné přejmenování projednat, o novém jménu nic nevědí.

Je to jen jeden z mnoha příběhů o tom, jak se České dráhy snaží vylepšit si tvář a získat nové zákazníky. Například tím, že prodávají letenky, platí za reklamu známým sportovcům a zpěvákům nebo pomocí bagety a novin zdarma přesvědčují manažery, aby svá auta nechali doma a jeli první třídou.

Změny, které nemají provokovat

Potíž je v tom, že se tyhle plány málokdy povedou. Spíš naopak - tak jako v případě holešovického nádraží. Pro přesnost: stanice je dál v jízdním řádu uvedena jako Nádraží Holešovice. České dráhy jen k tomuto jménu přidaly věnování spisovateli Kafkovi, které používají na "orientačních a propagačních" materiálech.

Proč Kafkovo jméno zmizelo z tabule ve foyeru, je těžké zjistit. "Nevím, co kdo nalepil na ceduli," říká marketingový ředitel Aleš Ondrůj, který pojmenování vymyslel a který stojí i za některými dalšími spornými pokusy, jak České dráhy propagovat.

Vysvětlení se nabízí: dráhy nechtějí provokovat úřady, které o novém názvu nevědí. Když například v 90. letech hlavní nádraží v Praze dostalo čestné jméno po prezidentu Wilsonovi, schválení k tomu dával po velkých diskusích magistrát.

Na nádraží se s Kafkovým jménem člověk skoro nesetká. Název je přelepený, hlášení pro cestující také o Kafkově nádraží mlčí a jedinou stopu po spisovateli tak lze nalézt na mapce nádraží visící na stěně. Tam skutečně stojí: Praha Holešovice, nádraží Franze Kafky.

Mluvčí drah Ondřej Kubala říká, že o novém jménu nádraží rozhodl management po konzultacích s radnicí. Jenže na obvodním úřadu nic nevědí. A diví se i vedení státního Drážního úřadu, který na jména nádraží dohlíží. "I když nejde o oficiální název, tak bychom to měli vědět," říká ředitel úřadu Pavel Kodym.

Letenky a otevřené jízdenky se nechytily

Po příchodu marketingového šéfa Ondrůje dráhy rozjely i další pozoruhodné aktivity. Začaly se například sblížovat s leteckými společnostmi. Mimochodem, sám Ondrůj v téhle branži dříve pracoval. Právě takhle vznikl nápad, aby dráhy prodávaly ve svých pokladnách letenky nízkonákladové společnosti Sky Europe. Podle logiky, že na letiště pojedou pasažér právě vlakem.

Dráhy tedy vyškolily svoje pokladní, rozjely velkou reklamní kampaň - ale letenek se prodalo jen za 300 tisíc korun. To je v porovnání s tržbami drah na železniční jízdenky pouhý zlomek. Dráhy to ale

jako neúspěch a zbytečné náklady nevidí. "Ze strany zákazníků byla vždy na tuto nabídku vysoce pozitivní odezva," říká mluvčí Ondřej Kubala.

Jenže Sky Europe před časem celou službu poslalo k ledu, protože přestalo s drahami spolupracovat. Podobně dopadl projekt otevřené jízdenky, na kterou mohl člověk kdykoli nastoupit do vlaku. Také ta se prodávala v rámci spolupráce se Sky Europe.

Kolik těchto jízdenek se prodalo? Marketingový ředitel přiznává, že vůbec žádná. Když bylo vše připraveno, letecká firma totiž přestala spolupracovat.

Do třetice: Českým drahám nevyšel velký plán na to, že z části první třídy "obyčejných" vlaků z Prahy do Ostravy udělají něco jako pendolino.

Na projekt vyčlenily dráhy čtyři spoje Intercity denně, manažeři dostali ve speciálně vyhrazené části vagonu první třídy za jízdy bagetu, měli k dispozici polštářek a noviny, ale platili za to cenu, jako kdyby jeli pendolinem, tedy 750 korun. Po čtyřech měsících se ukázalo, že manažeři o náhražku nemají zájem.

Dráhy tvrdí, že na neúspěšné službě tratily jen pár tisíc. Jenže to nepočítaly ztrátu, která vznikla, kdyby jel vagon plný. Hypoteticky: vydělat mohly o 5,5 milionu víc.

Cesta vlakem je romantická, svěřovala se Lucie Bílá

Dráhy se snaží přesvědčit lidi k cestování vlakem i prostřednictvím známých tváří. Například tenisty Radka Štěpánka nebo zpěvačky Lucie Bílé.

"Cesta vlakem je hrozně romantická. Vlakem jsem jela naposledy před více než dvaceti lety," svědčila se například Bílá novinářům po "reklamní" cestě do Brna.

HN už před rokem napsaly, že dráhy ale tají, kolik za reklamu platí. "Především z důvodu obchodně marketingové strategie," vysvětluje i nadále Ondřej bez ohledu na to, že podle verdiktu soudů nesmějí státní firmy nic tajit a informace musejí podle zákona poskytovat.

A to především proto, že dostávají od státu peníze - v případě drah třeba 700 milionů na provoz rychlíků vyšší třídy.

01. 09. 2008 Masarykovo nádraží možná nahradí tunel na Smíchov

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/27126-masarykovo-nadrazi-mozna-nahradi-tunel-na-smichov/>)

Praha - Pražské Masarykovo nádraží by mohl za několik desítek let nahradit železniční tunel z Karlína na Smíchov se zastávkou s pracovním názvem Opera nedaleko hlavního nádraží. Na dnešní tiskové konferenci to sdělili zástupci pražského magistrátu a Českých drah.

Podle radního Martina Langmajera, se kterým se shodl ředitel nemovitostních projektů ČD Karel Tabery, brání současná podoba Masarykova nádraží dalšímu rozvoji města. Praha by tedy ráda současné kolejiště přeměnila v park obklopený novou zástavbou. Území by zároveň protínala prodloužená Opletalova ulice.

Další rozvoj nádraží se podle Taberyho uskuteční ve dvou časových horizontech. V krátkodobém a střednědobém výhledu se počítá se zachováním železniční dopravy, zúží se však rozsah kolejiště. Developer, společnost Masaryk Station Development, postaví nové budovy v místech nepoužívaných kolejí a ubytoven směrem do ulice Na Florenci.

V dlouhodobém časovém horizontu se pak počítá s úplným zrušením železničního provozu v místech nynějšího nádraží. To je však otázka několika desítek let. Podle Taberyho soukromého odhadu nejméně 40 let. Jeho kolega ze stejného odboru Karel Hejtmánek si přitom zažertoval, že kdyby byli všude rozumní lidé, dalo by se to stihnout za deset let.

Zrušené nádraží by poté mohl nahradit tunel. Varianta s tunelem vyplynula ze studie, kterou si nechalo zpracovat ministerstvo dopravy. Jak se píše v materiálech magistrátu, podoba projektu "není ještě definitivně stabilizována a byla zatím předmětem ověřování". Tunel by vedl z Karlína na Smíchov se zastávkami Opera a Karlovo náměstí.

Masarykovo nádraží se stalo v posledních týdnech středem pozornosti. Počátkem srpna pražští radní schválili změny územního plánu, které umožní v místech nádraží stavět. Změny musí ještě v polovině září schválit zastupitelstvo. Za zachování provozu na nádraží se postavili například střešníci starostové.

02. 09. 2008 Středočeští starostové předali Praze petici za přežití „Masaryčky“

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/stredocesti-starostove-predali-praze-petici-za-preziti-masarycky-1dk-praha.asp?c=A080902_123422_praha_jw)

Středočeští starostové předali pražské radnici petici proti záměru radních zrušit Masarykovo nádraží v Praze. Petici za jediný den podepsaly tři tisíce lidí, z toho třetina Pražanů, uvedlo sdružení Nezávislí starostové.

Pražský magistrát chce železnici na místě Masarykova nádraží dostat pod zem a na místě nádraží vystavět byty, obchody a parky (více o záměru magistrátu čtěte zde). Starostové se ale obávají ztížené dostupnosti do centra metropole, pokud se nádraží zruší.

"Lidé nám psali vzkazy na petiční archy, ať vytrváme, že nechťejí zrušení Masaryčky. Jednoznačně si nepřejí, aby zájmy developerů vítězily nad zájmem občanů nejen Prahy, ale i Středočeského kraje a dalších spádových oblastí," uvedla starostka Chýně u Prahy Věra Kovářová.

Její obec usiluje o zavedení železničního spojení s Prahou. "Autobusové spojení již zjevně nestačí, děsivé ranní zácpy zažívají prakticky všechny obce v prstenci kolem Prahy," argumentuje.

"Chceme se účastnit jednání"

"Pro desetapůltisícové Čelákovice je železniční spojení s Prahou prioritní, proto bychom uvítali možnost diskutovat návrh dopravní koncepce, která by reagovala na rušení nádraží, zejména Masarykova. Je koncepční a reálné směřovat všechny vlaky pouze na hlavní nádraží?" ptá se starosta Čelákovic Bohumil Klicpera.

Vlaky z Čelákovic končí právě na nádraží, které nese jméno prvního československého prezidenta.

Starosta Libčic Pavel Bartoš by považoval ztížení železničního spojení do Prahy za katastrofu. "Obyvatelé Středočeského kraje jezdí po jedněch z nejzanedbanějších silnic v zemi. Chybí nám obchvaty měst a jejich vytížených částí," připomněl.

Zastupitelstvo hlavního města se bude záměrem rušení Masarykova nádraží zabývat na svém zasedání 18. září. Starostové předpokládají, že se tento den budou zabývat i jejich peticí.

02. 09. 2008 Oslava výročí 150 let Ústecko-teplické dráhy (26. - 28. září 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60670>)

Oslava výročí 150 let původní Ústecko-teplické dráhy se uskuteční v dnešním sídle ČD Cargo, a.s. – Střediska oprav kolejových vozidel Ústí n.L., v bývalém depu ČD v Předlicích,. Hlavním lákadlem události, na níž se podílejí České dráhy, ČD Cargo a občanské sdružení Ústecká dráha, budou výstavy exponátů historických parních lokomotiv, nákladních vozů, současných kolejových vozidel a nostalgické jízdy vlaků tažené parními lokomotivami. Velkou expozici svého vozového parku a technického zařízení připravuje i Hasičská záchranná služba SŽDC s.o. V železniční stanici Teplice v Čechách se připravuje výstava k historii a provozu zdejšího nádraží. Více informací naleznete na webových stránkách <http://www.150let-utd.cz/>

Akce se koná od 26.9.2008 d o 28.9.2008

Program akce:

Pátek, 26. září 2008 - zahájení oslav ve 14:00 hodin u parní lokomotivy č. 322

Sobota, 27. září 2008 - výstava bude otevřena od 09:00 do 18:00 hodin

Neděle, 28. září 2008 - výstava bude otevřena od 09:00 do 16:00 hodin

Ceník: vstup zdarma

Kontakt: <http://www.150let-utd.cz/>

02. 09. 2008 Oslavy 140 let Dráhy císaře Františka Josefa (20. září 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60673>)

Program akce:

- parní vlak Plzeň – Strakonice a zpět
- parní vlak „Vojtěch Lanna“ Č.Budějovice – Strakonice a zpět
- parní vlak „Josef Švejk“ Strakonice – Protivín a zpět
- motorový zvl. vlak Vimperk – Strakonice a zpět
- provoz kinematovlaku 18.9. - 21.9.2008
- provoz Pojízdne pohádkové kanceláře.autogramiáda Zdeňka Trošky
- občerstvení a kulturní doprovodný program v žst. Strakonice

Jízdní řády zvláštních vlaků dne 20. 09. 2008 viz: <http://www.sweb.cz/spzs/dalsi/jr.htm>

Akce se koná 20.9.2008

Ceník:

speciální tarif = jízdné dospělí/dítě a ZTP sleva 50%

Plzeň – Strakonice nebo zpět 90,- Kč

Plzeň – Strakonice a zpět 150,- Kč

Úsekové jízdné 30,- Kč

Č.Budějovice – Strakonice nebo zpět 90,- Kč

Č.Budějovice – Strakonice a zpět 150,- Kč

Úsekové jízdné 30,- Kč

Strakonice – Písek 30,- Kč

Úseková jízdenka 30,- Kč

Vimperk – Strakonice nebo zpět pro osoby starší 10 let 20,- Kč

Celodenní jízdenka 440,- Kč

Rezervace 30,- Kč

Pořadatel:

Stifterův pošumavský železniční spolek

KCOD ČD České Budějovice

Kontakt:

Stifterův pošumavský železniční spolek, adresa: Boubínská 17, 38501 Vimperk, telefon: 606461226 (Šlégr), email: spzs@centrum.cz, www: www.sweb.cz/spzs

KCOD ČD České Budějovice, adresa: Nádražní 12, 371 69 České Budějovice, telefon: 972544905, fax: 972544390, email: o16kcCBE@qr.cd.cz, www: www.jihoceskedrahy.cz

03. 09. 2008 Zahájení stavebního řízení: Optimalizace trati Beroun – Zbiroh, 1. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080902vyhlaska.pdf>)

03. 09. 2008 Dánsko a Německo spojí nový most přes Balt

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/27375-dansko-a-nemecko-spoji-novy-most-pres-balt/>)

Kodaň - Nový dvacetikilometrový most, který spojí Německo s Dánskem, bude hotov v roce 2018. Smlouvu o výstavbě nového mostu přes baltskou úžinu Fehmarn Bält dnes v Kodani podepsali

dánská ministryně dopravy Carina Christensenová a její německý protějšek Wolfgang Tiefensee. Mezi německým Puttgardem a dánským Rødby nahradí stávající trajektovou dopravu.

Na rozdíl od nedávno otevřeného Öresundského mostu mezi Dánskem a Švédskem, který je vlastněn společným dánsko-švédským konsorciem, bude most přes Fehmarn Bält především dánskou záležitostí. Vlastnit jej bude dánský stát, a to prostřednictvím státního podniku. Ten si na výstavbu půjčí peníze na mezinárodním trhu, garantem úvěru bude dánský stát. Náklady na most by měly podle dosavadních propočtů dosáhnout výše 33 miliard dánských korun (asi 100 miliard Kč).

Podobně jako další dva velké mosty v Dánsku, zmíněný Öresundský most a most Store Bält, spojující dánské ostrovy Sjælland a Fyn, bude provoz mostu Fehmarn Bält financován z poplatků jeho uživatelů. Půjčky by se tak měly podle plánů splatit za 26 let provozu.

Most Fehmarn Bält bude tvořit čtyřproudová dálnice a obousměrná železniční trať. Řidiči jej přejedou za 12 minut.

Dnešní dánsko-německou smlouvu musí ještě definitivně potvrdit parlamenty obou zemí. Budovat se začne nejdříve v roce 2012.

03. 09. 2008 Most ve Studénce dokončí firma, které spadnul

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070910-27095670-002000_d-most-ve-studence-dokonci-firma-ktere-spadnul)

Krajští radní rozhodli, že opravu mostu dokončí ODS - Dopravní stavby Ostrava.

Most ve Studénce na Novojičínsku, jehož zřícení zavinilo v srpnu tragickou nehodu vlaku, dostaví společnost ODS - Dopravní stavby Ostrava, která most původně opravovala. Rozhodli o tom ve středu krajští radní, řekl ČTK náměstek hejtmána Pavol Lukša. Při nehodě zahynulo sedm lidí a na sedm desítek jich bylo zraněno.

Lukša dodal, že oprava mostu by se měla uskutečnit za maximálních bezpečnostních podmínek. Jeho renovaci bude kraj spolu se stavební firmou koordinovat s Českými drahami.

Radní: Uhradíme jen dostavbu

Krajští radní rozhodli, že firmě zaplatí pouze původně domluvenou cenu, tedy asi 26 milionů korun. Další náklady, které vznikly kvůli zřícení mostu, si firma musí uhradit z vlastních prostředků. "Zaplatíme jen vysoutěženou cenu, ani o korunu navíc," uvedl Lukša.

Radní nesouhlasili ani s termínem dokončení mostu, který jim firma předložila, a to s 30. zářím 2009. Firma totiž nedala technickou dokumentaci k opravě mostu, na čemž radní trvají. Původně měl být most hotov již na konci letošního září.

Strojvůdce dostane odměnu

Kraj se navíc rozhodl, že ocení strojvůdce Jiří Šindeláře, jenž havarovaný vlak ještě před srážkou stihl přibrzdit. Získá pamětní medaili Moravskoslezského kraje a finanční odměnu. Spolu s ním bude oceněno také dalších 33 lidí ze záchranných týmů.

Nehoda se stala 8. srpna. Mezinárodní rychlík Comenius narazil ve vysoké rychlosti do trosek zříceného mostu. Na místě šest lidí zemřelo. Jeden člověk zemřel později v nemocnici. Desítky lidí byly zraněny. Škoda se pohybuje okolo 180 milionů korun.

Kriminalisté týden po nehodě obvinili dva inženýry společnosti Bögl & Krýsl, kteří podle nich za tragédii nesou odpovědnost. Firma byla subdodavatelem stavby. Údajně věděli o narušené statické stavbě mostu a stavbu nezastavili a nezajistili. Obvinění to odmítají. Tvrdí, že most byl po statické stránce stabilní.

04. 09. 2008 Hejtman popřel, že by zřícený most musela dostavět stejná firma (Studénka)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/hejtman-poprel-ze-by-zriceny-most-musela-dostavet-stejna-firma-pvo-domaci.asp?c=A080904_111005_domaci_jba)

Firma ODS - Dopravní stavby Ostrava nemá jisté, že dokončí most ve Studénce, který se v srpnu zřítíl na vlak. Hejtman Moravskoslezského kraje Evžen Tošenovský opravil slova svého náměstka, podle nichž firma na stavbě zůstane. Smlouva s ní sice trvá, zatím ale chybějí patřičné materiály o projektu.

Podle původních informací rozhodli ve středu radní Moravskoslezského kraje o tom, že zřícený most ve Studénce dostaví původní firma.

Hejtman Evžen Tošenovský (ODS) ale nyní uvedl, že krajští radní na svém střeďečnīm zasedání rozhodně nerozhodli o tom, že most dostaví právě tato společnost.

Jeho slova potvrdila tisková mluvčí kraje Barbara Odstrčilíková. Podle ní došlo ke slovnímu nedopatření při interpretaci jednání. "Faktem nyní je, že smlouva se stavební firmou má nadále platnost," řekla iDNES.cz. Rada se nezabývala tím, zda nechá firmu práci dokončit.

Tématem jednání byla přijatelnost materiálů, které stavaři z vlastní iniciativy předložili. "Návrh byl radou označen jako neakceptovatelný. Chybí tam technické parametry a přesné postupy. Je to spíš dopis," upřesnila Odstrčilíková.

Náměstek hejtmana Pavol Lukša tak má s firmou dále jednat. Lukša prostřednictvím SMS vzkázal agentuře ČTK, že na svém střeďečnīm oznámení nic nebude měnit.

Zatím není zcela zřejmé, jak stavba dopadne. Možný je zřejmě i nový tendr.

Obvinění byli dva zaměstnanci

Most se zřítíl 8. srpna a vzápětí do něj narazil mezinárodní rychlík Comenius. Tragédie si vyžádala sedm životů, sedm desítek lidí bylo zraněno. Škoda se pohybuje okolo 180 milionů korun.

Policisté zatím obvinili dva zaměstnance firmy Bögl a Krýsl, která pracovala pro ODS - Dopravní stavby Ostrava jako subdodavatel.

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

Oba obvinění inženýři ale vinu popírají. Konstrukce byla podle nich den před událostí zabezpečená a stabilní.

04. 09. 2008 V Argentíně podpálili vlak, přijel pozdě

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-argentine-podpalili-vlak-prijel-pozde-f00-zahranicni.asp?c=A080904_183528_zahranicni_vik)

Rozhořčení cestující v argentinském Buenos Aires zapálili vlak kvůli tomu, že měl zpoždění. Oběti rozezlených pasažérů se stala jedna ze souprav příměstského vlaku. V sousední stanici cestující zaútočili kameny na pokladnu.

Záběry argentinské televize ukázaly sloupy černého dýmu a plameny šlehající ze soupravy ve stanici Merlo na západním předměstí Buenos Aires.

V sousední stanici Castelar rozhořčení klienti železniční dráhy házeli kamením po pokladně a zablokovali koleje. Mnozí z cestujících si stěžovali, že kvůli zpoždění, jehož důvodem byla havarovaná vlaková souprava, ztratili den práce.

"Chápeme, že lidi rozzlobí, když nastane zpoždění nebo zrušení spojů, ale naprosto nemohou takto útočit na veřejnou službu," prohlásil mluvčí železniční společnosti TBA Gustavo Gago.

Na chátrajících argentinských železnicích jsou zpoždění vlaků na denním pořádku. Za této situace zloba cestujících někdy přeroste v násilí.

V loňském roce klienti příměstských vlaků zapálili vlak v jižní části metropole. Následně vypukly nepokoje na hlavním nádraží, kde se cestující střetli s policií. Desítky lidí utrpěly zranění a řada osob byla také zatčena.

04. 09. 2008 Evropský parlament žádá větší podporu nákladní dopravy po železnici

Zdroj: iHNed.cz (http://ekonomika.ihned.cz/c4-10149600-27157470-001000_d-evropsky-parlament-zada-vetsi-podporu-nakladni-dopravy-po-zeleznici)

Evropský parlament ve čtvrtek vyzval k větší podpoře nákladní dopravy po železnici. Evropská komise by podle něj měla směřovat na koleje nejméně 40 procent peněz vynakládaných na dopravní infrastrukturu, aby poklesl objem nákladu přepravovaného po silnici. Větší důraz na železnici by prý snížil dopravní zácpy na silnici, hluk či znečištění životního prostředí. Zároveň by podle europoslanců klesla spotřeba nafty, která letos výrazně zdražila.

Nákladní železniční doprava v Evropě v poslední době po desetiletích útlumu začíná ožívat, byť stále značně zaostává za výrazně levnější silniční dopravou. Podle expertů německého institutu dopravního výzkumu SCI Verkehr z Kolína nad Rýnem, které letos citovaly Dopravní noviny, v letech 2005 a 2006 obrat železnice vzrostl meziročně o 14 procent. Situace by se navíc v nejbližších letech měla nadále zlepšovat, částečně i díky novým trhům.

Obrat evropských drah z nákladní dopravy se podle studie v roce 2006 meziročně zvýšil o 14,3 procenta na 20 miliard eur. Nejvyšší obrat zaznamenaly železnice Německa a Polska, pomyslnou třetí příčku obsadili Rakušané, Francie skončila pátá. Do první šestky se dostala i nákladní doprava Británie a Itálie; tamní podniky zabraly celé dvě třetiny celoevropského obratu s 13,7 miliard eur.

V ČR vlaky přepraví necelou pětinu zboží, jsou drahé

České dráhy loni přepravily 91,6 milionu tun zboží, což bylo o 2,2 procenta více než v roce 2006. Tržby z nákladní dopravy vzrostly o 2,7 procenta na 17,7 miliardy korun. Podíl železnice na nákladní dopravě v Česku je ale menší než pětinový. Na vině jsou především výrazně vyšší ceny za železniční dopravu.

04. 09. 2008 Drážní inspekce začala šetřit případ tzv. neviditelného vlaku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/27534-drazni-inspekce-zacala-setrit-pripad-tzv-neviditelneho-vlaku/>)

Hulín - Po příjezdu na nádraží do Hulína na Kroměřížsku najednou vlak zmizel z monitorů zabezpečovacího zařízení. Kolej, na níž stál, se tak mylně hlásila jako volná. Tentokrát se sice nic nestalo, před 3 měsíci ale kvůli podobné blamáži zahynul strojvedoucí.

V pátek před 18. hodinou přijely 4 osobní vagóny tažené elektrickou lokomotivou z Břestu. Tam strojvedoucí při rozjezdu použil písek, který lokomotivy vozí, aby kola po kolejnici neprokluzovala. Sypač se ale pravděpodobně zasekl a písku se vysypalo víc, než bylo třeba. Strojvedoucí si toho všiml až na nádraží a poruchu odstranil. To už mu ale volal dispečer a ptal se, kam se i s celým vlakem tak najednou ztratil.

Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Anna Kodysová informovala, že při správné funkci pískovač nepoškodí zabezpečovací zařízení. Když ho tam ale vypadne hodně a kola jsou v centimetrové vrstvě obalená pískem, vlak se jakoby ztratí. Pokud na koleji stojí vlak, musí to dispečer zároveň vidět na svém monitoru. Signál se přenáší mezi kolem a kolejnicí. Tímto způsobem se má zabránit případné nehodě.

"Tato situace je velice nebezpečná. Z toho důvodu jsme se tím začali zabývat hned poté, co jsme ten podnět obdrželi," nechal se slyšet ředitel Územního inspektorátu Ostrava z Drážní inspekce Petr Maikranz. Problémem tzv. neviditelného vlaku se Drážní inspekce zabývá letos už podruhé. První případ skončil tragicky - smrtí strojvedoucího. Stalo se to v květnu v Moravanech na Pardubicku.

Mluvčí ČD Ondřej Kubala se nechal slyšet, že není možné, aby písek, štěrk nebo bláto zmátlo zabezpečovací zařízení. Proto prý vznikla na ministerstvu dopravy komise složená z odborníků, která by měla říct, jak dál. Drážní inspekce slibuje, že mimořádnou situaci v Hulíně prošetří co nejdříve, to znamená během několika týdnů.

05. 09. 2008 Státní zástupce zamítl stížnost inženýrů obviněných z tragédie ve Studénce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/27596-statni-zastupce-zamitl-stiznost-inzenyru-obvinenych-z-tragedie-ve-studence/>)

Ostrava - Inženýři společnosti Bögl & Krýsl Zdeněk Malý a Oldřich Magnusek neuspěli se svou stížností proti obvinění z obecného ohrožení v souvislosti se srpnovým vlakovým neštěstím ve Studénce. Státní zástupce Aleš Kopal jejich stížnost zamítl. Oba obvinění podle policie nesou odpovědnost za kolizi vlaku, při níž zemřelo sedm lidí a sedm desítek jich bylo zraněno. Mužům hrozí až deset let vězení.

Podle vyšetřovatele Jiřího Jíchy není vyloučeno, že padnou ještě další obvinění. "V současné době shromažďujeme veškerou dokumentaci. Na místě bylo pořízeno několik tisíc fotografií, které je třeba pečlivě vyhodnotit a je třeba soustředit písemné protokoly, které dokumentují místo činu," uvedl Jícha.

Policisté už zajistili i trosky celého mostu a vyhodnocují poškození jednotlivých částí. "Zoufale bych potřeboval, abych ho měl na místě. Ale díky tomu, že je na železniční trati, tak jsme si ho museli nechat odvést jinam," dodal Jícha.

Obvinění inženýři vinu popírají. Kriminalisté ale tvrdí, že o problémech se statikou věděli a nepřijali dostatečná opatření. Podle Jíchy je sice možné, že byl vyměněn poškozený díl, ale s mostem se nic neudělalo: "Klademe jim za vinu, že nepřerušili stavbu a nezajistili most. To je to zásadní. Dobře. Vyměnili poškozený díl, je to možné, ale neudělali nic se statikou mostu, který byl svým způsobem rozhozený."

05. 09. 2008 Nové motorové vlaky pro DB

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_33db.htm)

Německá dráha (DB) objednala sto osmdesát nových regionálních motorových vlaků. Na základě výsledků mezinárodního výběrového řízení uzavřela smlouvy se společnostmi Alstom, Siemens a Stadler. Celková výše kontraktů dosáhne 430 milionů eur, což je zhruba 10,3 miliardy Kč. Vozidla mají být dodána do konce roku 2011.

Společnost DB počítá s dodávkou jedno-, dvou- a třívozových motorových jednotek. Všechna vozidla mají některé společné parametry. Například výška nástupních prostor má být snížena tak, aby umožnila snadný pohyb osobám se zdravotním postižením, vozy budou zařízeny víceúčelovým prostorem pro přepravu velkých zavazadel, kočárků a jízdních kol, klimatizací a mají splňovat přísné emisní limity.

Součástí kontraktů jsou jednodílné motorové vozy řady 650 od firmy Stadler a 640 od Alstomu. Vozy řady 650, známé pod obchodní značkou RegioShuttle, byly dodávány již v letech 1999 až 2003, kdy jich bylo nasazeno do provozu celkem padesát tři. Mají pojezd B'B', délku 25,5 metru, hmotnost 40 tun a výkon přes 500 kW. Maximální rychlost je 120 km/h. V provozu jsou například v oblasti Bodamského jezera.

Motorové vozy řady 640 od společnosti Alstom jsou vyráběny v jejím závodě v Salzgitteru ve spolkové zemi Dolní Sasko. Konceptně patří do rodiny LINT. Také tyto vozy byly poprvé dodány v roce 1999 a v následujících letech jich bylo předáno do provozu třicet. Mají uspořádání náprav B'2', hmotnost 41 tun a výkon 315 kW. I tyto vozy jsou určeny pro maximální rychlost 120 km/h.

Dodávky dvouvozových souprav zahrnují jednotky řady 642 od firmy Siemens a 648 od Alstomu. Dodávky Siemensu představují i u nás dobře známá Desira. Tyto jednotky nakupuje DB již od roku 2000 a do provozu jich nasadila více než dvě stě. Soupravy mají uspořádání náprav B'2'B', délku 41,7 metru, hmotnost 68 tun, výkon 2 x 275 kW a opět maximální rychlost 120 km/h. Jednotky Desiro jsou v provozu v mnoha spolkových zemích Německa a vedle DB Regio je provozují také některé další regionální dceřiné společnosti DB pro osobní dopravu.

Jednotky 648 od Alstomu představují dvouvozovou verzi samostatného motorového vozu řady 640. Jednotka má délku téměř 42 metrů, uspořádání náprav B'2'B' a celkový výkon 630 kW. Tyto jednotky již v minulosti DB obdržela a nasadila je do provozu v okolí severoněmeckého Kielu. Posledním zástupcem smluvních kontraktů je třívozová motorová jednotka od Alstomu. Vychází také z řady LINT, konkrétně z jednotek řady 648, navíc však bude doplněna o jeden vložený vůz. DB patří mezi největší německé investory. Díky jejím zakázkám, včetně modernizace a nákupu nových vlaků, zajišťují DB okolo šesti set tisíc pracovních míst v Německu.

05. 09. 2008 Aktuálně z drah nečlenských zemí EU

Zdroj: Českých drah, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_33aktu.htm)

KANADA

Vysoké náklady zatěžují Canadian Pacific

Kanadská nákladní železnice Canadian Pacific Railway musela v prvním čtvrtletí 2008 bojovat s vysokými náklady na pořízení pohonných hmot, se zesílenými konkurenčními podmínkami a s oslabením měnového kurzu kanadského dolaru vůči USD. Důsledek: čistý zisk poklesl ve srovnání se stejným obdobím předchozího roku o 29 procent na 91 milionů CAD (přibližně 56,4 milionu €). Operativní zisk šel rovněž výrazně dolů na 122,7 milionu €, zatímco tržby se zvýšily o desetinu na 695,5 milionu € (cca 17,4 miliardy Kč).

NORSKO**Cargonet spojuje Oslo s Taulovem**

Norský operátor kombinované dopravy CargoNet uvedl do provozu nový nákladní kyvadlový vlak mezi Norskem a Dánskem. Zatím jednou týdně – avšak s jasným záměrem zvýšit počet spojů – spojuje terminály v Oslo a v dánském městě Taulov. Převážejí se kontejnery, výměnné nástavby a silniční návěsy.

RUSKO**RŽD chystá bezpapírové odbavení**

Ruská dráha RŽD, a. s., chce ještě letos zavést tzv. bezpapírové odbavení. Důležité kroky tímto směrem již byly podniknuty v roce 2007. Patří k nim vývoj technologie pro jednotné vedení pohledávek za klienty a zavedení elektronického podpisu. Nové technologie, založené na IT, umožní odesílatelům dopravy elektronicky ohlašovat, provádět s RŽD potřebná odsouhlasování a podpisovat. Dráha v letech 2007 a 2008 investuje do nové techniky v přepočtu kolem 268 milionů €.

Akcie RŽD mají přinést 6 miliard USD

Ruská dráha RŽD, a. s., chce získat do roku 2010 šest miliard USD prodejem podílů ve svých dceřiných podnicích. Současně se tímto způsobem má zvýšit konkurence v železniční dopravě. RŽD má podle svého viceprezidenta Michaila Akulova kolem 130 dceřiných firem. Jsou kromě jiného v logistice, v průmyslové výrobě, jakož i v sektoru opravárenství. V letošním roce by měly tyto firmy dosáhnout tržeb ve výši 9,4 miliardy USD. Je to kolem 17 procent obratu celého koncernu. V plánu je část těchto podniků odprodat, kromě jiného cestou vstupu na burzu.

ŠVÝCARSKO**Malström a Löffel jsou u SBB**

Švýcarská vláda povolala do správní rady Švýcarských spolkových drah SBB dřívějšího šéfa německého Railionu Bernda Malströma (67) a finančního šéfa podniku cestovního ruchu Kuoni Conrada Löffela (61). Toto grémium odpovídá např. v Německu dozorčí radě. Malström a Löffel nahradí od 1. července Paula E. Ottha a Maria Fontanu, jejichž odstoupení se plánovalo již delší dobu. Především volba Malströma vzbudila velkou pozornost. Ten po rozporech s šéfem DB Hartmutem Mehdornem ohledně budoucí strategie Railionu podnikem koncem roku 2004 opustil. Předchází ho pověst „odbourávače“. Švýcarské ministerstvo dopravy nicméně potvrdilo, že volba padla na Malströma kvůli jeho velké kompetenci v logistice.

Elektrizace Curych – Mnichov do roku 2015

Železniční trať Curych–Mnichov mezi Geltendorfem a Lindau se bude do roku 2015 elektrizovat a vlaky vybavovat naklápěcí technikou. Dohodu o financování tohoto záměru podepsali v minulých dnech švýcarský ministr dopravy Moritz Leuenberger, německý ministr dopravy Wolfgang Tiefensee, bavorská ministryně dopravy Emilia Mülleová a Německá dráha DB. Náklady jsou kalkulovány na 205 milionů € (cca 5 miliard Kč). Aby se projekt urychlil, bude se – vedle německého státu – Švýcarsko podílet na předfinancování částkou kolem 50 milionů € a Svobodný stát Bavorsko 55 milionů €. Německo bude tyto prostředky splácet do roku 2025 Švýcarsku a Bavorsku přes podnik DB Netz AG. Spojení je částí příjezdové trati na alpskou transversálu přes již otevřený Lötschberský základní tunel a Gotthardský základní tunel, který bude k dispozici po roce 2015. Podle uvedené dohody se má začít se stavbou v roce 2010 a v roce 2015 mají již jezdit vlaky po rekonstruované trati. Mezi Curychem a Mnichovem se zkrátí jízdní doba o 50 minut na 3 hodiny a 15 minut.

ASTAG: odstátnit část SBB Cargo

Švýcarský svaz silniční nákladní dopravy ASTAG žádá, aby dceřiný podnik nákladní dopravy Švýcarských spolkových drah SBB Cargo byl vyčleněn ze státních osidel. Stát, který prý svými politickými úkoly drží podnik v deficitu, by neměl být jeho jediným akcionářem. Prezident ASTAGu Carlo Schmid se vyslovil pro částečnou privatizaci v rozsahu 30–40 procent. Kupní cenu takového podílu odhaduje na 114 až 152 milionů € (cca 3,8 miliardy Kč). V roce 2006, kdy bylo jednání o prodeji přerušeno, byl vlastní kapitál odhadnut na 300 milionů €. S ohledem na ztráty v letech 2006 a 2007 se kapitál sotva zvýšil. Bylo připomenuto, že ztráta SBB v roce 2007 byla vyjádřena vyšším, dvoumístným číslem. Byl také uveden příklad kombi operátora Hupac, který je úspěšný jako kapitálově smíšený podnik a funguje ke spokojenosti všech zúčastněných.

BLS Cargo je aktivnější ve Francii

Švýcarský drážní podnik BLS Cargo převzal v prvním čtvrtletí nové služby v tranzitu z Francie přes Švýcarsko do Itálie a do Polska. BLS tak jde na strategická partnerství s francouzskými drážními podniky. Nové jsou následující služby:

- vlaky s novými automobily z Bouchain (sever Francie) do Torina – kolem 270 vlaků za rok
- kombi vlaky z Manchesteru do Piacenzy – přes 180 vlaků za rok
- kombivlaky z Dourges do Novary – přes 360 vlaků za rok
- kombivlaky z Muizen do Pescary – přes 180 vlaků za rok
- vlaky s novými auty z Itálie na St. Priest a prázdné vozy ze St. Priest do Tychy (Polsko) – přes 360 vlaků za rok.

BLS Cargo přejímá pro všechny přepravy dopravní službu v tranzitu Švýcarskem, včetně Lötschberské a Gotthardské trasy, a také do hraničních přechodů Ženeva a Buchs. V Itálii je partnerem ve všech případech Trenitalia, zatímco ve Francii se doprava provádí ve spolupráci s drážními podniky EuroCargoRail (dcera nákladní dráhy EWS, patřící DB), Fret SNCF a B-Cargo. Spolupráce s různými francouzskými partnery ukazuje, že se tamní trh otevírá.

VAP pro snížení cen za trasy

S ohledem na překvapivě vysoký deficit SBB Cargo, nákladní dcery Švýcarských spolkových drah SBB, považuje švýcarská organizace odesílatelů a provozovatelů vleček VAP za nezbytné vytvořit příznivější rámcové podmínky. Podle pozičního dokumentu organizace k tomu patří snížení cen za trasy pro veškerou nákladní dopravu, pružnější stanovení priorit mezi osobní a nákladní dopravou a volba odborné správní rady pro SBB Cargo. Studie Technické vysoké školy z Curychu z loňského roku ukázala, že ceny tras ve Švýcarsku jsou ve srovnání se zahraničím příliš vysoké a těžké nákladní vlaky jsou jimi neproporcionálně zatíženy. Namísto odstranění tohoto nedostatku stát cenu tras ročně subvencuje milionovými částkami v CHF. Ze subvencí profituje kombinovaná doprava, která při stejné hmotnosti vlaků hradí méně než čtvrtinu trasových poplatků. Proto VAP požaduje rychlé a výrazné snížení cen za trasy pro veškerou nákladní železniční dopravu.

05. 09. 2008 Vlaky z Harrachova do Polska budou možná jezdit už za rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/27661-vlaky-z-harrachova-do-polska-budou-mozna-jezdit-uz-za-rok/>)

Harrachov (Semilsko) - Příští rok na podzim by mohla být po dlouhých letech znovu obnovena pravidelná železniční doprava mezi Harrachovem na Semilsku a polskou Sklářskou Porebou. Česká a polská strana připravily společný projekt obnovy trati, na který chtějí získat peníze Evropské unie. Obnova si vyžádá přes 100 milionů korun. Po jednání v Polsku to dnes řekl Petr Prokeš, ředitel společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji.

Na zhruba šestnáctikilometrovém úseku trati mezi Sklářskou Porebou a Harrachovem na Semilsku se doprava zastavila na podzim roku 1945. Přitom šlo tehdy o jednu z nejmodernějších železnic. Zatímco na českém území z Tanvaldu do Kořenova zajišťovaly dopravu ozubnicové lokomotivy, kvůli kterým byla trať z roku 1902 před čtyřmi lety prohlášena technickou památkou, dál do Polska byla trasa plně elektrifikovaná. O obnovu trati usilují starostové na obou stranách hranice od roku 1991. Slibují si od ní zlepšení přeshraničních kontaktů a rozvoj cestovního ruchu.

V minulosti se na trati uskutečnilo několik příležitostných turistických jízd. Před třemi lety stav úseku mezi českou hranicí a Sklářskou Porebou prověřovala německá firma, která zpracovávala studii proveditelnosti polské části projektu Regiotram Nisa. Zkušební jízda ukázala, že trať na polské straně není tak zničená, jak se původně předpokládalo. Průjezdná je i ze Sklářské Poreby do Jelení Hory a dál do oblíbeného zimního střediska Karpacz. "Je ale třeba odstranit náletové dřeviny a opravit mostky i koleje, které se přes 60 let nepoužívaly," řekl Prokeš.

Hlavní váha projektu leží na Dolnoslezském vojvodství, které polskou část trati od ledna vlastní. Už v březnu předložilo žádost o dotaci na obnovu trati do operačního programu Evropské unie. Vlastní realizace byla rozdělena do dvou etap - v letošním roce se měla uskutečnit základní oprava železniční trati z Harrachova do Sklářské Poreby tak, aby bylo možné zajistit dopravu polských diváků na mistrovství světa v lyžování, které se v Liberci uskuteční příští rok. S žádostí ale neuspěli. "Projekt byl přepracován, a budou ho předkládat znovu na konci října," řekl Prokeš.

Do mistrovství světa už se ale trať opravit nepodaří, o tom, zda projekt získá podporu, se má rozhodnout až na jaře. "Už v lednu chtějí ale Poláci vyhlásit soutěž na dodavatele opravy, aby mohl být už na podzim zahájen provoz," řekl Prokeš. Mezi Harrachovem a Sklářskou Porebou by pak měly jezdit vlaky pětkrát denně. Obě strany už se také dohodly, že případné ztráty dopravců budou financovat každá na své straně hranice - v Polsku vojvodství a v Česku Liberecký kraj.

Alespoň kousek do Polska se ale budou moci zájemci podívat už v sobotu. V rámci nostalgických jízd vyjede z Tanvaldu do Harrachova a dál do Polska historický vlak. "Končit ale bude už dva kilometry za hranicí na Novém Světě, dál Poláci kvůli stavu trati cestu nepovolili," řekl Prokeš.

06. 09. 2008 Studénka měsíc poté: Na železnici hrozí další neštěstí

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/kauzy/clanek.phtml?id=615631>)

Studénka - Na železnici ve Studénce, kde se před měsícem zřítíl most před projíždějící vlak, mohlo od té doby dojít k dalšímu neštěstí. Tvrdí to starosta města Ladislav Honusek a varuje, že nebezpečí hrozí dál.

Kritickým místem je tentokrát železniční přejezd, přes který projíždí dlouhé kolony osobních aut i kamionů.

"Provoz je tady mimořádně hustý, situace na přejezdu nepřehledná a řidiči tak neukázněně, že auta zůstávají stát na kolejích mezi závorami," popsal nebezpečí starosta. Také policie potvrdila, že o situaci ví, ale nedokáže ji řešit.

Most, který se krátce před dokončením 8. srpna zřítíl na koleje, je klíčový pro silniční dopravu v celém okrese Nový Jičín. Silnicí 1. třídy z Příbora do Bílovce tudy po mostě jezdily tisíce aut, která teď musí přejíždět trať přes jediný přejezd u nádraží ve Studénce.

Jinudy cesta přes koleje nevede a ve všedních dnech se tu tvoří kolony až půl kilometru dlouhé. "Vím o třech případech z poslední doby, kdy zůstalo auto mezi závorami," popisuje situaci starosta. "Je však možné, že jich bylo více."

Nervózní řidiči na kolejích riskují

Hustý provoz komplikuje také skutečnost, že sto metrů od kolejí je frekventovaná odbočka do továrny. Odbočující auto blokuje celý jeden jízdní pruh, protože jej protijedoucí nechtějí pustit.

Nervózní řidiči potom ve spěchu riskují a vjíždějí na koleje v okamžiku, kdy před spuštěním závory bliká výstražné světlo.

"V posledním případě skončilo v kolejišti auto s přívěsem," vypověděl starosta Studénky Honusek. "Naštěstí jsou tu tři koleje vedle sebe, takže se zatím vždy podařilo vozidlům mezi závorami přesunout na volnou kolej a vlak projel. Jednou tuhle akci dokonce organizoval posunovač Českých drah."

Tam, kde je na tabuli značka zákaz vjezdu, tam měl stát most. Ten však spadl na koleje a řidiči ve Studénce musí jezdit v kolonách po objížďce přeplněné auty

Přejezd tady přetíná mezinárodní železniční koridor. Vlaky, včetně souprav Pendolino, tudy jezdí rychlostí 140 kilometrů v hodině. K místu, kde se zřítíl na koleje most je to necelý kilometr. "Nechci domyslet, co by se stalo, kdyby mezi závorami uvízl kamion," říká starosta.

Drážní inspekce, která šetří mimořádné události v železniční dopravě však tvrdí, že auta na kolejích mezi závorami mimořádnou událostí nejsou.

"Přejezd ve Studénce je zabezpečen výstražnými světly a závorami," sdělil mluvčí inspekce Zdeněk Neusar. "Pokud řidič vjede na koleje, přestože svítí výstražná světla, je zodpovědný za nehodu, kterou tím může způsobit."

Mluvčí uvedl, že neexistuje lepší způsob, jak železniční přejezd ve Studénce zabezpečit. "Bylo by možné automatické zabezpečení přejezdu vypnout a nechat provoz řídit lidmi. Pak by se ale mohlo stát, že udělají chybu oni a způsobí nehodu."

Policie nemá lidi, aby přejezd hlídali

Policisté okresního ředitelství v Novém Jičíně potvrdili, že o vážné situaci ve Studénce vědí, připustili však, že na ni nestačí. "Nemáme dost lidí, abychom u přejezdu hlídkovali dvacet čtyři hodin denně," sdělila mluvčí novojičínské policie Miroslava Michálková Šálková.

"V této situaci je veškerá bezpečnost v rukou řidičů. Skutečnost, že řidič jede na červenou je jeho závažným přestupkem a ohrožením jeho života. Červená totiž svítí čtyřicet sekund, než závory spadnou," dodala mluvčí Šálková.

České dráhy uvádějí, že jde o mimořádně vytiženou železniční tepnu a nebezpečí srážky vlaku s neukáznými řidiči je vysoké.

"Řidiči nemohou spoléhat na to, že je ve Studénce trojkolejná trať, vlaky jezdí obousměrně. Jde o nejdůležitější evropský koridor spojující sever Evropy s jihem," uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Mluvčí však míní, že vlakům nebezpečí na přejezdu nehrozí. "Vlak o váze stovek tun vždy vyhraje, v naprosté většině nevykolejí, ale zlikviduje osobní i nákladní vozidlo," sdělil Šťáhlavský.

Rekonstrukce mostu, bez kterého se město neobejde měla skončit v říjnu. Práce na stavbě se však zastavily už v srpnu, kdy se most zřítíl přímo před rozjetý expres.

Od této chvíle je řešení v nedohlednu. Hejtmanství Moravskoslezského kraje totiž dosud neřeklo, kdy a jak vybere firmu, která nový most postaví.

Dokud však nebude most dokončen, nemají silničáři jiné řešení. "Jiné objízdne trasy neexistují," uvedl ředitel Krajské správy silnic Moravskoslezského kraje Tomáš Böhm.

Hejtmanství neví, kdo postaví most

Radní Moravskoslezského kraje zatím řešení také nemají. Ve středu jednali o tom, kdo most ve Studénce dostaví, ale nedohodli se. Náměstek hejtmana pro dopravu Pavol Lukša sice sdělil, že most opraví původní firma Ostravské dopravní stavby.

Ve čtvrtek však Lukšovo vyjádření dementoval hejtman Evžen Tošenovský: "Není pravda, že by se radní dohodli, že most dostaví právě společnost ODS."

Společnost ODS totiž navrhla termín dokončení stavby až 30. září 2009, ale to radní odmítli. "Návrh nebyl radou přijat. Chyběly navíc technické parametry a přesné postupy," uvedla mluvčí kraje Barbora Odstrčilíková.

"Je nám jedno, kdo most dostaví, především nám jde o to, aby to bylo co nejdříve. Od kraje čekáme, že brzy rozhodne," reagoval starosta Studénky Ladislav Honusek.

08. 09. 2008 Zahájení stavebního řízení: Dálkové ovládání tratě Krnov – Jindřichov ve Slezsku – PKP

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cisloclanku=2008090002>)

08. 09. 2008 AŽD Praha: Železniční zabezpečovací zařízení ESA 11 pracuje podle platných norem

Zdroj: AŽD Praha s. r. o. (<http://www.azd.cz/media/tiskove-zpravy/detail-tiskove-zpravy/article/150/32/>)

Ačkoli nebyla železniční nehoda v Moravanech z května tohoto roku ještě oficiálně uzavřena, pokouší se některá média svalovat vinu na zabezpečovací systém ESA 11 českého výrobce AŽD Praha. A to i přes skutečnost, že dosavadní výsledky různých šetření zavinění ESA 11 nepotvrdily. Jako výrobci tohoto zařízení můžeme prohlásit, že ESA 11 je moderní bezpečnostní systém, který je vyroben podle platných evropských a českých norem a předpisů. Systém prošel velmi náročnými zkouškami a má všechna potřebná technická schválení pro provoz na evropské železniční síti v nejvyšší úrovni bezpečnosti. Systém, který vyvinuli čeští konstruktéři ve spolupráci s českými vědeckými institucemi, funguje k plné spokojenosti a bezpečnosti nejen v Česku, ale i v řadě dalších zemí.

Po Moravanech jediný známý případ s podpískováním vlaku se stal v železniční stanici Hulín, kde dne 29. 8. 2008 došlo k poruše písečnicku jednoho z hnacích vozidel projíždějícího vlaku na trati č. 330. Ten svým nadměrným pískováním způsobil ztrátu kontaktu vlaku s kolejnicí a jeho následnou ztrátu kontaktu s dispečinkem. Obsluhující personál a zabezpečovací systém zareagovaly v této situaci v souladu se všemi předpisy. Dispečer prostřednictvím systému ESA 11 zamezil stavění dalších vlakových cest. Bezpečnostní opatření tak byla splněna a bezpečnost cestujících nebyla ohrožena.

V souvislosti s květnovou nehodou v Moravanech pracuje v současné době technická komise, která se zabývá zpracováním technické možnosti eliminace případného opakování podobných situací. Členy této komise jsou provozovatelé železniční dopravy, Federace strojvůdců, majitel infrastruktury, techničtí odborníci i zástupci vysokých škol.

Zájmem naší firmy AŽD Praha je soustavné zvyšování bezpečnosti systémů železniční dopravy, a proto jsme připraveni pružně reagovat na případná doporučení komise ohledně doplnění dalších

parametrů zařízení. Musí být však dodržen tzv. princip interoperability, na jehož základě probíhá sjednocování bezpečnostních systémů pro tratě evropského významu. Případné úpravy systému musí jít také ruku v ruce s garancí správné funkce písečníků hnacích vozidel podle platných norem s jednoznačnou signalizací jejich případných poruch. Také je třeba si uvědomit, že železniční zabezpečovací systémy všech výrobců pracují shodně v souladu s předepsaným chováním. Případným úpravám zařízení musí tedy předcházet i změny příslušných norem.

08. 09. 2008 Ve Vráži u Písku se srazily dva vlaky, na místě tři zranění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/27852-ve-vrazi-u-pisku-se-srazily-dva-vlak-y-na-miste-tri-zraneni/>)

Vráž (Písecko) - Na nádraží ve Vráži u Písku narazil dnes dopoledne osobní vlak od Prahy do prázdného motorového vozu. Tři cestující z jedoucího vlaku se při srážce zranili a záchranáři je odvezli do nemocnice, informovala jihočeská policejní mluvčí Anna Drdová. Nehoda se stala asi v desetikilometrové rychlosti a došlo k ní krátce po deváté hodině. Vlak jel na trase z Březnice do Protivína.

"Strojvedoucí věděl, že pojedí na obsazenou trať. Do stanice vjížděl rychlostí 35 kilometrů v hodině, a i přesto, že použil pískování, tak se mu nepodařilo dobrzdit," řekl Jan Kučera z Drážní inspekce. Osobní vlak ze středočeské Březnice vyjížděl v 8:16 a ve Vráži u Písku měl stavět v 8:48. Zřejmě měl zpoždění, protože nehoda se stala okolo deváté hodiny.

Policejní mluvčí uvedla, že na trati je výluka. Jan Kučera z Drážní inspekce upřesnil, že výluka na trati mezi Pískem a stanicí Vráž u Písku začala dnes. Vlaky zde proto končí a cestující přeseďají do náhradních autobusů. K nehodě vyjeli i drážní hasiči.

Podobná nehoda se stala letos 19. května. Lokomotiva společnosti ČD Cargo narazila v Moravanech na Pardubicku do osobního vlaku. V lokomotivě zahynul strojvedoucí. V osobním vlaku cestovalo 12 lidí, 3 z nich byli lehce zraněni. Nejtragičtější letošní nehodou je náraz vlaku EuroCity ve Studénce na Novojičínsku do spadlého mostu. Srážka si vyžádala sedm mrtvých a sedm desítek zraněných.

08. 09. 2008 PaySec usnadní nakupování na eShopu Českých drah

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

Od září mohou zákazníci Českých drah při nákupu jízdenek přes internet používat virtuální účet PaySec. Tato metoda je alternativou k tradičnímu způsobu placení platebními kartami. Službu ocení zákazníci, kteří nemohou nebo nechtějí platit na internetu platební kartou.

„PaySec je moderní systém pro rychlé a bezpečné nakupování na internetu. Účet získáte snadno a zdarma, stačí se během několika minut zaregistrovat na www.paysec.cz. Svůj PaySec si poté jednoduše nabijete převodem z účtu v kterékoliv bance nebo platební kartou. Pak už můžete v reálném čase platit například za služby a zboží ve všech internetových obchodech, které podporují PaySec,“ říká Leila Goulliová, ředitelka Odboru inovací ČSOB.

Nákup jízdenek prostřednictvím PaySec je otázkou několika sekund a je podobný jako při placení kartou. „Rozdíl je v pohodlí. Zákazník nemusí při platbě zadávat údaje z platební karty, ale pouze jméno a přístupové heslo ke svému účtu PaySec. Na něm má navíc uložený jen omezený finanční obnos. Jakmile je platba potvrzena, přijde zákazníkovi na e-mail internetová jízdenka,“ vysvětluje Aleš Ondrůj, ředitel Odboru marketingu ČD. „České dráhy touto službou reagují na nové trendy a připojují se tak do sítě stovky největších internetových obchodů, které akceptují platby PaySec.“

Internetový obchod Českých drah

Internetový obchod (eShop) zprovoznily České dráhy na konci roku 2005. „Zákazníci si původně mohli koupit jízdenky jen do vlaků SC Pendolino, v současnosti je možné pořídit doklady do více než 500 vlaků kategorie rychlík, expres, InterCity, EuroCity a SuperCity,“ říká Ludka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. V letošním roce se nabídka rozšířila o výhodné jízdenky do zahraničí (do Německa, Rakouska, Maďarska a do nočních vlaků na Slovensko). Kromě toho eShop umožňuje nákup výhodných mezikrajských jízdenek eLiška za cenu od 35 korun a také požádat on-line o In-kartu/Rail plus.

„O internetový prodej jízdenek je stále větší zájem. Od spuštění eShopu si zákazníci Českých drah koupili už 392 tisíc jízdenek za 81 milionů korun. Jen v letošním roce si cestující pořídili bezmála 230 tisíc jízdenek za 44 milionů,“ uzavírá Ludka Hnulíková.

08. 09. 2008 Dráhy odškodnily první rodinu obětí od Studénky

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/drahy-odskodnily-prvni-rodinu-obeti-od-studenky-fux-/domaci.asp?c=A080908_185505_domaci_dp)

České dráhy vyplatily statisíce rodině jedné z obětí srpnového vlakového neštěstí u Studénky. Přesnou částku ani počet odškodněných pozůstalých společnost nechce zveřejnit. Ostatní rodiny se ještě o odškodné nepřihlásily nebo neposkytly potřebné dokumenty.

První malé odškodné za Studénku zaplatily dráhy už na konci srpna. Cestující, kteří kvůli nehodě dojeli pozdě do cílové stanice, dostali dohromady 21 tisíc korun. Odškodnění rodin po obětech znemožňoval fakt, že žádný z pozůstalých nedodal potřebné dokumenty, tedy úmrtní list oběti a potvrzení příbuznosti.

První rodina dodala nezbytné listiny na začátku září. "Minulý týden bylo odškodné vyplaceno," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

"Výši ani počet pozůstalých nesdělujeme," dodal mluvčí. Většina blízkých příbuzných má nárok na 240 tisíc korun, sourozenci na 175 tisíc.

Celkové odškodné půjde do milionů

Nehoda vlaku, před který se 8. srpna u Studénky zřítel most, si kromě sedmi mrtvých vyžádala i desítky zraněných. Takřka třicet z nich se muselo podrobit léčení v nemocnici. České dráhy vyplatí odškodné i jim.

"V některých případech, u trvalých následků, půjde o doživotní renty," řekl iDNES.cz Štáhlavský.

Kolik bude celkově odškodnění za Studénku dráhy stát, zatím není jasné. V případě zraněných podle Štáhlavského záleží na posudcích lékařů a délce léčení. "Půjde o miliony korun," odhadl celkovou výši odškodného mluvčí drah.

Dráhy ale nehodlají odškodné dotovat ze svého rozpočtu. "Jakmile bude nezávislémi orgány určen viník, budeme postupovat dostupnými právními prostředky a všechny škody a náklady požadovat po něm," sdělil už dříve mluvčí drah Ondřej Kubala.

Odškodné pozůstalým už slíbila i stavební společnost, které se zřítel stavěný most na koleje. Vyplatí přibližně stejné částky jako České dráhy. - čtěte více o odškodnění od stavební firmy

Jak prokázat nárok na odškodné

- odškodnění manžela, manželky – podstatné je, aby manželství v době smrti jednoho z manželů trvalo, a dále je třeba doložit oddací list
- odškodnění dětí – odškodňují se děti vlastní i osvojené, dítě se prokáže rodným listem, u osvojených dětí pak rozhodnutím soudu
- odškodnění rodičů – pro identifikaci rodičů se přiměřeně použije obsah bodu b), tedy rodný list zemřelého dítěte, případně rozhodnutí soudu u osvojeného dítěte
- odškodnění sourozenců – je třeba doložit rodný list zemřelé osoby a rodný list sourozence, který žádá o odškodnění, případně rozhodnutí soudu o osvojení
- odškodnění osob blízkých – pokud by se v okruhu nárokujících osob nacházela osoba blízká ve smyslu občanského zákoníku, budou konkrétní informace poskytnuty dle konkrétní situace

08. 09. 2008 České dráhy chystají 500 nových spojů

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/27919-ceske-drahy-chystaji-500-novych-spojui/>)

Praha - Návrh nového vlakového jízdního řádu počítá s tím, že na konci roku by mělo na českých železničních přibýt 500 spojů. V dálkové, tedy nákladní přepravě, by mělo být o dvě procenta více spojů, v osobní přepravě by měl být nárůst přibližně osmiprocentní.

Podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly probíhají s jednotlivými kraji jednání o tom, kolik peněz by mohly drahám poskytnout. Pokud jednání proběhnou úspěšně, výrazně naroste například počet

spojů Eurocity. Ty na trase Brno - Praha pojedou každou hodinu a nahradí dosavadní brněnské expresy. Stavět budou i v nových cílových stanicích, například v Bělehradě.

Nová trať rychlíku z Prahy přes Beroun... Novou železniční cestou se také propojí hlavní město s Českými Budějovicemi. Rychlík tudy pojedou co dvě hodiny. "Nepojedou přes Tábor jako teď, ale přes Beroun a Písek. Bude to alternativa k těm klasickým rychlíkům Praha - Tábor - České Budějovice. Tyto nové spoje přes Písek se úplně vyhnou koridorovým stavbám," vysvětluje dále Kubala.

Rozšiřuje se integrovaná doprava v Libereckém kraji, na Ostravsku a v jiných lokalitách. A vlaky mohou jezdit podle nového grafikonu i v takzvaném taktu. Například z Říčan do Prahy pojedou každých patnáct minut.

Z pražského hlavního nádraží také začnou poprvé jezdit rychlovlaky pendolino. Cestující se mohou těšit na jejich zrychlení. Nyní zajede 350 kilometrů do Ostravy za 2 hodiny 59 minut, jeho zrychlení umožnilo kromě jiného například ukončení staveb na koridoru u Olomouce a Zábřehu na Moravě. Nový jízdní řád poprvé sestavuje Správa železniční a dopravní cesty. Jeho návrh uzavřela dnes. Platit začne v polovině prosince.

09. 09. 2008 Byznys s vlaky pro ČD ovládla jediná firma. Škoda Plzeň

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=614967>)

Plzeň - Největší část z desítek miliard, které České dráhy utratí za obnovu vozového parku, spolknou jediná firma - plzeňská společnost Škoda Holding.

Většina firem, které dodávají nové osobní soupravy, a také ty, které starší vozy rekonstruují, totiž patří právě jí. Škoda dodává své produkty i dalším dopravcům, zejména dopravním podnikům měst.

V rámci skupiny Škoda Transportation vyrábí lokomotivy. Škoda Electric dodává trakční motory. Škoda Vagonka pak příměstské vlakové jednotky a motorové vozy. Nejnovější přírůstek, šumperská Pars Nova, motorové vozy a jejich vagóny renovuje.

"Přítokem je pro skupinu Škoda Holding výroba tramvají, lokomotiv a příměstských vlakových jednotek a po akvizici Pars Nova rovněž modernizace," potvrdila mluvčí společnosti Radka Pistoriusová.

Úřadu pro kontrolu hospodářské soutěže takové postavení Škodovky a Českých drah na trhu nevdá. "Při povolování fúzí Škoda Holding s ČKD Vagonka a Pars Nova jsme posuzovali dopady na trh v České republice. V obou případech jsme konstatovali, že nedojde k narušení hospodářské soutěže," uvedl tiskový mluvčí antimonopolního úřadu Kristián Chalupa.

Dvanáct miliard jen letos

České dráhy dostaly letos v květnu od státu dvanáct miliard korun na vlaky a vagóny. Stát nechal drahám volné ruce ve výběru dodavatele, čímž umožnil manažerům preferovat jediného výrobce.

Případné další a neúspěšné zájemce tak stát připravil o možnost podat stížnost u antimonopolního úřadu jako v případě běžné veřejné zakázky.

Konkurentům plzeňské Škody tak nezbyvá, než apelovat na ministra dopravy Aleše Řebíčka, který má možnost manažery státní firmy odvolat.

Situaci komentoval Úřad pro ochranu hospodářské soutěže slovy mluvčího Chalupy: "Výběr dodavatele musí probíhat podle zákona o veřejných zakázkách. Pokud se tak neděje, pak mohou konkurenti samozřejmě podat stížnost či návrh na přezkoumání úkonů zadavatele."

Dráhy si dříve musely na nákupy půjčovat u evropské úvěrové společnosti Eurofima. Za půjčky ručil stát, proto je schvalovala sněmovna a směly být použity jen podle zákona o veřejných zakázkách.

Naposledy sněmovna schválila půjčku od Eurofimy ve výši 30 milionů euro loni v září. České dráhy nakoupily příměstské vlaky a vysokorychlostní lokomotivy.

Dráhy omlazují kolejové kmety

České dráhy vlastní přibližně pět a půl tisíce vozidel s průměrným stářím přes dvacet let. V plánu mají obnovit pětinu vozového parku ročně. "Celková cena vlaků pro osobní přepravu dnes činí zhruba čtyři sta miliard korun. Potřebovali bychom tedy investovat nejméně dvacet miliard ročně pouze na průběžnou obnovu," sdělil jejich mluvčí Ondřej Kubala.

I na takto velké sousto zřejmě plzeňský podnik stačí, protože se na něj už několik let připravuje. "Škoda Transportation postavila v Plzni tři nové výrobní haly, do kterých se začíná stěhovat, takže

kapacity jsou dostatečné. Kapacitní rezervy jsou i ve Škoda Vagonka v Ostravě," informovala mluvčí Pistoriusová.

Miliardy tedy téměř výhradně utrhá Škoda. Výjimkou je pouze zakázka kompletně modernizovaných vozů 054 pro motorové rychlíky, které dodají Krnovské opravny a strojírny za necelých sedmdesát pět milionů korun, a také modernizace čtyřiceti vozů první a druhé třídy pro vlaky EC. Tu společně zajišťují firmy ING, ŽOS Trnava a MOVO Plzeň.

Novinky Českých drah. Z plzeňské stáje

Příměstská jednotka CityElefant je nejdražším současně nakupovaným vlakem. Šedesát objednaných jednotek přijde na dvanáct miliard. Vyrábí Škoda v Ostravě.

Pohlcením společnosti Pars Nova převzala Škoda zakázku na přestavbu motorových vozů řady 810 a přípojných vozů na moderní Regionovy. Dvouvozová souprava přijde na dvacet jeden milion, třívozová na třicet sedm milionů. Celkově jich dráhy mají jednašedesát. Do konce roku přibude dalších čtrnáct.

Stejná společnost rekonstruuje i řídicí vlaky 954, jeden za devatenáct milionů. Do konce roku jich budou dráhy provozovat osmnáct. "V případě zakázek ve společnosti Pars Nova nešlo v době zadání o člena skupiny Škoda," vysvětlil Šťáhlavský.

Vysokorychlostní česká evropská lokomotiva

Škoda Transportation získala v roce 2005 zakázku ve výši dvou a půl miliardy na výrobu dvaceti vysokorychlostních lokomotiv 380, které jsou schopny provozu v šesti evropských státech. Před třemi lety vyšla jedna na 125 milionů korun.

"Škoda jediná splnila zadávací podmínky výběrového řízení, a navíc nabídla i výhodnější cenu než konkurenční společnost," sdělil Šťáhlavský.

Termínem dodávky první lokomotivy je konec roku. Škoda zatím postavila dvě lokomotivy, zatímco konkurenční lokomotiva známá také pod označením Taurus od Siemensu nedávno získala homologaci pro provoz v Česku.

"Naše společnost se řízení neúspěšně účastnila, ale byla vyloučena za nesplnění technických požadavků," uvedla mluvčí Siemensu Veronika Němcová.

Ovládli výrobu kolejových vozidel. Škoda?

"Při současné konstelaci hvězd má Škoda faktický monopol ve výrobě vlaků," sdělil Aktuálně.cz zaměstnanec skupiny Inekon (jenž si nepřál být jmenován), která byla donedávna konkurentem Škody v oblasti exportu výroby tramvají.

Bylo to ještě před tím, než před dvěma týdny obě společnosti zakopaly válečnou sekeru předchozích soudních sporů a společnými silami usilují o zakázku ve výši šestnácti miliard korun na dodávku dvou stovek tramvají do Toronta. Ve hře jsou však další čtyři stovky tramvají pro Kanadany.

Inekon spolu s Dopravním podnikem Ostrava vyrábí v Martinovských dílnách tramvaje. O tom, zda výrobu tramvají v Ostravě potká podobný osud jako výrobu Pars Novy, mnozí diskutují.

"Ve výrobě tramvají, s ohledem na získané zakázky - 250 pro Prahu, 20 do pro Rigu a stejný počet pro Brno - a počty vyrobených tramvají, nemá skupina Transportation v ČR konkurenci," odpovídá Pistoriusová na otázku, zda má Škoda ve výrobě tramvají konkurenci.

Stejná situace je na poli výroby elektrických lokomotiv. Nikdo jiný je v tuzemsku nedělá.

Na českém trhu s kolejovými vozidly tak zbývá místo pouze pro rekonstrukce a renovace. "Rekonstrukcí a modernizací kolejových vozidel se v ČR zabývá řada firem, takže v této oblasti existuje značná konkurence," připouští mluvčí Škody.

Skupina Škoda nemá ve svém portfoliu pouze vagony a dieselelektrické lokomotivy. Dle Pistoriusové se tak rozhodně nedá hovořit o monopolu Škoda Transportation.

Monopolní Škoda? Dle antimonopolního úřadu nikoliv

"Veškeré dosavadní zakázky Českých drah byly zadávány v souladu se zákonem o veřejných zakázkách. O struktuře výrobců rozhoduje jejich úspěšnost při získání veřejných zakázek," uvedl Šťáhlavský.

"Postavení Škody určitě není monopolní, protože pak by firmě akvizice jistě nepovolil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže," říká mluvčí Pistoriusová. Antimonopolní úřad skutečně neshledal počínání Škodovky jako závadné, ačkoli žádný jiný český výrobce není schopen vyhovět zakázce v řádech miliard. Tedy takové, jakou nabízejí České dráhy.

"Veřejné zakázky tohoto objemu nejsou omezeny na dodavatele z České republiky, předpokládá se účast zahraničních uchazečů o zakázky," tvrdí mluvčí ÚOHS Chalupa. "Účast menších českých uchazečů není vyloučena, pokud jsou schopni splnit podmínky zadávacího řízení," poznamenal.

"V uplynulých letech byly realizovány také dodávky moderních vagónů pro mezistátní dopravu od společnosti Siemens," podotknul Štáhlavský.

Z neúspěšného konsorcia Fiatu a zkrachovalé ČKD nakonec díky fúzi společnosti Alstom vyjelo sedm pendolín za souhrnnou cenu čtyř miliard dvou set milionů korun.

Největšími světovými hráči ve výrobě kolejových vozidel jsou německý Siemens, kanadský Bombardier a zmíněný francouzský koncern Alstom. O zakázky Českých drah buď nejeví zájem, anebo jsou pro českého dopravce příliš drazí.

09. 09. 2008 Den železnice

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=section&id=28575>)

Druhá polovina září patří tradičně akcím, které České dráhy každoročně připravují v rámci oslav Dne železnice, který tentokrát připadl na sobotu 27. září. Na co můžete těšit letos? Nabízíme vám výběr toho nejzajímavějšího. Na své si přijdou jak železniční fandové, tak i rodiny s dětmi nebo příznivci nostalgie na kolejích.

Kromě akcí pořádaných v jednotlivých regionech si České dráhy pro své zákazníky připravily na Den železnice (sobota 27. září) ještě jeden dárek: V tento den může na jednu jízdenku SONE+ cestovat v příslušných vlacích ČD až 5 spolucestujících a to bez ohledu na věk. Ostatní podmínky se nemění. Můžete si tedy zakoupit síťovou jízdenku SONE+ za 130 Kč a neomezeně v tento den cestovat ve 2. třídě osobních a spěšných vlaků ČD. Cena jízdenky SONE+ platné ve 2. třídě všech vlaků včetně EC a IC (do vlaků SC je nutné si zakoupit místenku) je 440 Kč. Podrobné podmínky pro jízdenku SONE+ najdete na www.cd.cz/sona.

09. 09. 2008 Maďarské vlaky se zpožďují, ukradli kabely bezpečnostního systému

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/28065-madarske-vlaky-se-zpozduji-ukradli-kabely-bezpecnostniho-systemu/>)

Budapešť - Na železniční trati mezi Budapeští a Vídní se dnes zpožďují kvůli krádeži kabelů z elektrického ovládání bezpečnostního systému, zpožďují vlaky. Napsala to dnes agentura DPA.

Podle maďarské tiskové agentury MTI, která se odvolává na státní železniční společnost MÁV, musejí cestující po celý den počítat s asi třicetiminutovým zpožděním, protože vlaky na postiženém území nemohou spoléhat na centrální bezpečnostní systém a musí jezdit opatrněji. Dosud neznámý pachatel zcizil rozvody v noci.

Podobná krádež se stala už v pátek v Budapešti. Tři muži, které policie zadržela přímo při činu, se pokusili vytrhat kabely telefonního vedení. Zloději tak způsobili v celé jedné čtvrti s více než 10.000 domácnostmi výpadek pevných linek.

Krádeže telefonních a elektrických kabelů či rozvodů je ve střední a východní Evropě poměrně rozšířená. Materiál pak končí ve sběrných surovin.

10. 09. 2008 Na hlavní nádraží v Praze se vrací další vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=60974>)

Ve středu 10. září 2008 začnou v podvečer jezdit Novým spojením další vlaky Českých drah. Správa železniční dopravní cesty ukončí vyluku mezi hlavním nádražím a nádražím ve Vysočanech, v podvečer tak už pojedou všechny vlaky od Mladé Boleslavi a Neratovic standardně na hlavní nádraží a do Vršovic (příměstská linka S3 i rychlíky od Tavaldu a Turnova). Dosud končily kvůli výluce právě ve Vysočanech.

Od čtvrtka 11. září pojedou na hlavní nádraží také všechny rychlíky z a do Hradce Králové, které po dobu letních prázdnin mimořádně končily a začínaly na Masarykově nádraží.

Osobní doprava v centru Prahy se tak vrací do původních kolejí a vlaky budou jezdit podle standardních jízdních řádů.

Na začátku října zprovozní Správa železniční dopravní cesty ještě další část Nového spojení, díky které budou moci jezdit vlaky přímo z Masarykova nádraží do Vysočan a nebudou tak už muset zajíždět na nádraží v Libni. Jde o kolejové propojení, které nikdy v historii neexistovalo a u příměstské linky S2 (Praha Masarykovo nádraží - Čelákovice - Lysá nad Labem - Kolín) díky tomu dojde ke zkrácení jízdních dob o 8 minut.

10. 09. 2008 Břeclav: nad stanicí už není lávka

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_34brec.htm)

V jihomoravské Břeclavi, kde v současné době probíhá rekonstrukce celého železničního uzlu, zmizela dnem 7. srpna původní lávka pro pěší, která vedla přes kolejiště. Lávka byla součástí tamního nádraží takřka sto dvacet let a nenávratně tak zmizel jeden z výrazných symbolů břeclavské stanice.

Zástupce vyššího zhotovitele stavby rekonstrukce železničního uzlu Břeclav Ladislav Stopa, který v Břeclavi řídí stavbu železničního svršku a spodku, připomněl, že lávka se demontovala postupně na několik etap a začátkem srpna došlo ke konečné fázi sejmutí posledních tří polí. Demontáž byla, bohužel, nutná z důvodu postupující výstavby nových kolejí a také nástupišť v tzv. třetím stavebním postupu rekonstrukčních prací. Lávka by již překážela dalším stavebním činnostem. Místo tradiční lávky pro pěší dostanou ale občané a pracovníci lokomotivního depa k dispozici nový moderní podchod, s jehož otevřením se počítá k 26. listopadu letošního roku, vysvětluje pan Stopa.

Demontážní akce prováděl secvičený tým osmi pracovníků a zručný jeřábník speciálního jeřábu typu Hanyš, který unese až šedesát tun materiálu. Postupovali jsme následovně – po částech jsme odmontovali jednotlivá pole lávky a poté je jeřábem snesli na volnou plochu mezi kolejemi. Tam naši zaměstnanci okamžitě pole rozebrali. Zbytek dokončil speciální stroj s hydraulickými nůžkami, který velké kusy oceli nastříhal a takřka vzápětí jsme tento odpad odváželi do Kovošrotu, vysvětluje zástupce vyššího zhotovitele stavby Ladislav Stopa.

Dopravní náměstek břeclavského vrchního přednosty Zdeněk Krystián připomíná, že lávka byla postavena v roce 1897. Díky pochopení stavebních firem se podařilo zachránit původní výrobní mosazný štítek, který bude po renovaci archivován v břeclavské stanici. Pro nás, místní, jde o citovou záležitost, neboť vlastně mizí kus tradice, spjaté s tímto nádražím. Moderní vývoj se však nedá zastavit, a tak musí bohužel ustoupit i některé starší stavby ve prospěch nových. Nicméně naši zákazníci dostanou k dispozici supermoderní nádraží, které snad smutek z nenávratných změn určitě překryje, říká inženýr Krystián.

Ředitel výstavby Emil Cendelín zdůraznil, že rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, kterou investorsky zajišťuje Stavební správa Olomouc ze státní organizace Správa železniční dopravní cesty a kterou realizuje sdružení firem OHL ŽS, a. s., SKANSKA DS, a. s., a SSŽ, a. s., je spolufinancována z prostředků Evropské unie.

10. 09. 2008 Znojmo – Šatov: práce zahájeny

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_34znoj.htm)

Stavební práce na předelektrizačních úpravách a následné elektrizaci traťového úseku mezi Znojmem a Šatovem byly zahájeny v sobotu 14. června. Státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) tak pokračuje v modernizaci železniční sítě i mimo hlavní koridorové trasy.

Investorem celé stavby je SŽDC a celkové investiční náklady dosáhnou 1,2 miliardy Kč. Projekt je zařazen do seznamu prioritních staveb v rámci evropského operačního programu Doprava na léta 2007 až 2013. Stavba je financována prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury a očekává se její spolufinancování z Fondu soudržnosti EU. Podle projektové dokumentace zpracované firmou SUDOP Brno elektrizaci provádí sdružení zhotovitelů pod názvem SOF. Jeho členy jsou společnosti Skanska DS, OHL ŽS a Firesta Fišer, rekonstrukce, stavby.

Tento úsek navazuje na trať z rakouského Retzu, takže po dokončení elektrizace bude umožněno přímé spojení po elektrizované trati ze Znojma až do Vídně. Zvýší se pohodlí pro cestující a také bezpečnost železniční dopravy, uvedl generální ředitel SŽDC Jan Komárek.

Stavba zahrnuje předelektrizační úpravy a vlastní elektrizaci střídavým trakčním systémem v traťovém úseku Šatov–Znojmo. V úsecích Znojmo–Olbramkostel a Znojmo–Hodonice vznikne ochrana sdělovacího a zabezpečovacího zařízení před vlivy střídavé trakce. Díky rekonstrukci se traťová rychlost zvýší na 80 km/h.

Během rekonstrukce se bude sanovat železniční spodek, rekonstruovat železniční svršek a postaví trakční vedení. Dále bude provedena rekonstrukce silnoproudých, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení. Součástí modernizace je i rekonstrukce železničních mostů a propustků. Nejpodstatnějším z nich je nový železniční most přes řeku Dyji, který vyroste na původních podpěrách. Nahradí stávající provizorní ocelový most a jeho základní hmotové řešení se vrátí k původnímu stavu s mostovkou pod úrovní kolejí. Most je evidovanou nemovitou kulturní památkou.

Zcela nový most vyroste ve Znojmě na původních kamenných podpěrách také v km 99,66, kde se železniční trať kříží s Vídeňskou ulicí. Nový most bude mít příhradovou ocelovou nosnou konstrukci s horní spřaženou železobetonovou mostovkou. Most bude mít jedno pole, jehož rozpětí je 28,2 metru. Vrchní stavba mostu bude kompletně nová se šterkovým ložem, které bude uloženo na tlumicí rohože, čímž dojde k výraznému snížení hlučnosti v místě mostu.

Cílem stavby je rekonstrukce pohraniční přechodové stanice Znojmo na jednokolejně trati Retz (ÖBB) – Znojmo, která navazuje na již ukončenou rekonstrukci železniční stanice Šatov. Během vlastních prací dojde ve stanici Znojmo k výstavbě dvou nových nástupišť tak, aby vyhovovala evropským standardům ve vnitrostátním a mezinárodním provozu vlaků osobní dopravy. Kompletně budou také rekonstruovány koleje číslo jedna, dvě a čtyři, říká přednosta znojemske stanice Ladislav Sviták.

Současně budou koleje číslo 1 a 2 ve stanici Znojmo napájeny střídavým proudem 15 kV 16 2/3 Hz z trafostanice, která je umístěna na rakouském území. Trakční vedení bude ukončeno ve Znojmě na zhlaví ve směru na Okříšky z důvodu objížďení souprav hnacím vozidlem, například při mimořádné neschopnosti řídicího vozu.

Do doby vybudování dvou nových, částečně zastřešených nástupišť ve stanici Znojmo jsou pro cestující veřejnost zřízena provizorní nástupiště s přístupem podél výpravní budovy. Cestující jsou pochopitelně na výluky a stavební práce upozorňováni jednak informačními vývěskami, ale i staničním rozhlasem. Na naše pracovníky klade vlastní rekonstrukce zvýšené nároky na organizaci provozu. Například jde o zabezpečení obrátů vlakových souprav, ale i jízdu vlaků na dočasně zřízené kusé koleje, obsluhu zabezpečovacího zařízení při přestavbě, ale i domluvu se zástupci firem, které přestavbu provádějí, informuje pan Sviták.

Ukončení stavebních prací v traťovém úseku Šatov–Znojmo, včetně přestavby stanice Znojmo, se plánuje na listopad příštího roku. Během celé doby jsou v úseku Šatov–Znojmo vlaky nahrazeny autobusy náhradní dopravy. Ke zpoždění vlaků vlivem náhradní dopravy zatím nedochází. K drobným zpožděním může dojít pouze při obratu vlakových souprav, doplňuje přednosta.

Po rekonstrukci a výstavbě trakčního vedení se předpokládá zavedení provozu pravidelných regionálních vlaků ÖBB v relaci Vídeň–Znojmo. To umožní nabídku kvalitního spojení se sousedním Rakouskem, zlepšení kultury cestování, ale také zvýšení cestovního ruchu prostřednictvím železniční dopravy. Sníží se rovněž negativní dopady na životní prostředí a dojde i k úspoře zaměstnanců, podílejících se na organizování drážní dopravy. V nákladní dopravě zatím změny nebudou – i nadále bude provozována nezávislou trakcí lokomotivami ČD Cargo, uzavírá naše povídání Ladislav Sviták.

10. 09. 2008 Aktuálně z drah nečlenských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_34eu.htm)

ŠVÝCARSKO

SBB: prodávající nákladní doprava ovlivnila celý koncern

Přes nový rekord v dopravním výkonu nákladní dopravy (plus 8,3 procent v tunokilometrech) i osobní dopravy (plus 7,6 procent) dosáhla Švýcarská spolková dráha SBB za uplynulý rok nižšího zisku ve výši 80,4 milionu CHF (= 51 milionů €). Způsobila to především ztrátovost nákladní dopravy. Při jejích tržbách 4,74 miliardy € činily náklady 4,88 miliardy €. Ve srovnání s předchozím rokem poklesl zisk koncernu o cca 114 milionů na 51 milionů €. Bylo to uvedeno nedávno na bilanční konferenci v Curychu.

TURECKO

Kontejnerové vlaky do Anatólie

Logistická společnost Arkas Anadolu Logistics Company, jež je dcerou logistického koncernu Arkas, dopravuje importní kontejnery ze středomořského přístavu Merzin po železnici do Ankarý. Nová nabídka je součástí Arkasova projektu Anatólie, podle kterého se mají kromě jiného zlepšit dopravní podmínky v Anatólii. Vedle námořních kontejnerů se má také zlepšit nabídka pro další kontejnery v systémech dům–dům. Nasazují se kontejnery dceřiné firmy Ar-Gü, která disponuje 470 vagony

a vlastními stanicemi v místech Derince, Yenice, Mersin, Gaziantep, Eskisehir, Konya a Erzurum. Loni Ar-Gü dopravila 610 tisíc tun zboží. Železniční dopravu nabízí také joint venture Schenker–Arkas. Ta loni přepravila 150 tisíc tun zboží.

UKRAJINA

Po letech stagnace nárůst tranzitní dopravy

Po letech stagnace a dokonce poklesu se tranzit v dopravě zboží v roce 2007 výrazně zvýšil. Objem zboží v drážním tranzitu stoupl podle státního výboru pro statistiku se sídlem v Kyjevě o 33 procent na 99,88 milionu tun. Objem zboží v tranzitu silničním šel nahoru dokonce 1,8krát na 4,49 milionu tun. Ukrajínští dopravní experti zdůvodňují nárůst tranzitu na kolejích především tím, že Novorosijsk a další ruské přístavy na Černém moři jsou na své kapacitní hranici. Ruští exportéři hromadného zboží nemohou dopravně politickou „generální linii“ (pokud možno co nejvíce ruského exportu ložit přes přístavy vlastní země) dodržovat a musí hledat cestu k nalodění přes přístavy ukrajinské.

Kontejnery přes Ukrajinu

Ukrajinské ministerstvo dopravy, ukrajinská státní dráha a francouzské rejdářství CMA CGM (Marseille) mají společný zájem na železniční dopravě kontejnerů mezi Ukrajinou a Ruskem. Kontejnery rejdářství se mají překládat v přístavech Oděsa a Ilijevsk a potom dopravovat kontejnerovými vlaky z Ilijevsk do Moskvy. Zapotřebí je průběžný tarif a vyřizování celních formalit, což zajistí ukrajinská dráha s ruskými drahami RŽD. Bude s nimi rovněž projednán tzv. Container Service Ilijevsk–Samara na jihu Ruska. Zpět se mají dopravovat chemické produkty.

USA

Americká dráha investuje v Evropě

Americká železniční společnost Genesee & Wyoming (GWI) koupila v Rotterdamu nizozemskou Rail Feeding (RRF). Ta nabízí železniční nákladní dopravu na krátkou vzdálenost, jakož i seřadovací služby. V rámci toho nabízí v Holandsku lokomotivy, drážní provozní a personální služby speciálně stavebním a údržbářským podnikům, ale i státním infrastrukturním firmám. RRF vlastní dvanáct lokomotiv. I po převzetí povede firmu dále její zakladatel Karel Polesz. GWI chce partnerstvími s etablovanými drážními společnostmi v Evropě realizovat strategii nabídky stejných služeb na krátkou vzdálenost, jež jsou základem severoamerického modelu dopravy v tomto rozsahu. RRF má přitom služby rozšířit do Evropy. GWI vlastní a provozuje ve Spojených státech, Kanadě a Austrálii krátké tratě a regionální síť nákladní dopravy; nabízí rovněž ranžirovací služby. Kromě toho má podnik menšinový podíl v jedné železniční společnosti v Bolívii. GWI dále nabízí v 16 námořních přístavech severní Ameriky a Evropy služby železniční nákladní dopravy. Dále podnik zajišťuje z pověření klientů překládku uhlí.

10. 09. 2008 Železniční muzeum v Utrechtu

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_34utre.htm)

Nizozemské národní železniční muzeum nenajdete ani v hlavním ani v královském sídelním městě, ale ve významném železničním uzlu jižně od Amsterdamu – v Utrechtu. Leží na opačné straně historického středu města, než se rozkládá moderní rušné centrální nádraží.



Přesto je s železnicí velmi úzce propojeno. Domovem muzea se totiž stala bývalá stanice Utrecht Malienbaanstation. Dodnes na něj jezdí vlaky; středem muzea, mezi jeho vstupní částí, bývalou výpravní budovou nádraží a velkou expoziční halou, vedou koleje, nachází se nástupiště a bezpečnost návštěvníků střeží signalizace a závory.

Nizozemské železniční muzeum dnes patří mezi moderně pojaté expozice s řadou interaktivních programů především pro děti. Mohou se seznámit a vyzkoušet si různé železničářské činnosti, např. práci na seřadovací nákladní stanici. Ve velké výstavní hale jsou i celé rozsáhlé programy s atraktivními názvy, jako např. De grote ontdekking (The Great Discovery = Velký objev) nebo Stalen monsters (Steel Monsters = Ocelové příšery).

Slávu velkých expresů, především Orient expressu vyjíždějícího dlouhá desetiletí z nizozemského přístavu Hoek van Holland, připomíná expozice s názvem Droom reizen (Dream Journeys = Cesta snů). Pro děti je za výstavní halou připraveno i hřiště a další atrakce včetně malé železnice.

Železniční fanoušky prahnoucí po historii kolejové dopravy však zaujmou především skutečné exponáty. I těch je v halách zachováno několik desítek. Hned u vstupní budovy je přistaven vlak se salonním vozem královny a velkou parní lokomotivou.

Vedle pak stojí historická elektrická jednotka z meziválečného období. Ve velké hale za tratí se pak nachází několik starých parních lokomotiv s historickými vozy, elektrický motorový vůz i poválečný elektrický motorový vůz využívaný nizozemskou poštou s typicky nizozemským designem „psí hlavy“. Moderní trakce jsou dále zastoupeny například elektrickými lokomotivami 1010 a 1122 z přelomu 40. a 50. let.

Nizozemské železniční muzeum vzniklo již na konci 20. let minulého století. Krátce po otevření ho navštěvovalo přes 3000 lidí ročně. Následně se několikrát přestěhovalo. Po 2. světové válce sídlilo například na amsterodamském centrálním nádraží. Od konce 50. let přesídlilo natrvalo do Utrechtu. Muzeum má samozřejmě své internetové stránky www.spoorwegmuseum.nl. Otevřeno je od úterý do neděle od 10 do 17 hodin. Kromě pondělí jsou zavíracími dny také svátky Nový rok a Královnin den (30. dubna). Vstupné pro dospělé je 13,50 €, děti od 3 do 12 let platí 10,50 € a senioři 12 €. Při návštěvě Nizozemí je cesta do Utrechtu velmi snadná. Z většiny velkých měst tam jezdí přímé vlaky často i několikrát za hodinu a například cesta z Amsterdamu do Utrechtu trvá necelou půlhodinu.

11. 09. 2008 Den Eska – 16. září 2008

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_den_eska_2008)

V rámci Evropského týdne mobility pořádá organizace ROPID ve spolupráci s Českými drahami a Správou železniční dopravní cesty Den Eska, neboli Den pražské železnice.

Den Eska se bude konat v úterý 16. 9. 2008 v prostorách pražského Masarykova nádraží. „Hlavní náplní celého dne bude výstava o železnici v rámci Pražské integrované dopravy, kde představíme nejen současnou tvář železnice v Praze a okolí, ale hlavně seznámíme veřejnost s plány a záměry do budoucna, ať už se jedná o připravované posílení dopravy od letošního prosince nebo dlouhodobý výhled fungování železnice po dokončení přestavby pražského železničního uzlu,“ informuje Václav Haas, specialista ROPIDu na železnici.

Velkým lákadlem pro malé i velké budou zvláštní vyhlídkové jízdy vlakem po tratích v centru Prahy. Zájemci budou mít jedinečnou možnost si zblízka prohlédnout nově otevřené tunely pod Vítkovem i další související stavby tzv. Nového spojení. Speciální vlak, který bude tvořit třídílná motorová jednotka Regionova, bude vyjíždět z Masarykova nádraží v 10:04, 11:24, 14:04, 15:34 a 17:04. Vlak během okružní vyhlídkové jízdy navštíví stanice Praha-Libeň, Praha-Vysočany a Praha hlavní nádraží. Každá jízda potrvá cca 60 minut.

„Tratě Nového spojení byly poprvé otevřeny 1. září a postupně je využívá stále více vlaků včetně S linek,“ uvádí ředitel Krajského centra osobní dopravy v Praze Alois Kašpar. „Díky Novému spojení se od prosince také zrychlí některé spoje. Například linka S 2 do Čelákovic a Lysé nad Labem pojedje mezi Masarykovým nádražím a Vysočany poloviční čas proti současnosti,“ doplnil Alois Kašpar.

Zájemcům z řad odborné i laické veřejnosti nabídne ROPID u svého infostánku řadu informačních a propagačních materiálů, týkajících se Pražské integrované dopravy a cestování vlakem. Připraveni zde budou také pracovníci ROPIDu, kteří zodpoví nejrůznější dotazy a pomohou nahlédnout pod pokličku fungování Pražské integrované dopravy. České dráhy pro výstavu připraví informační brožurky Esko – Spojení pro město s jízdními řády a dalšími praktickými informacemi o provozu „S“ linek.

„Železniční doprava se stává v Praze a okolí jedinou možností, jak i nadále zvyšovat kapacitu veřejné dopravy v tomto hustě zalidněném regionu. Všichni dobře víme, že více automobilů již příjezdové silnice do Prahy nepojmou. Jediným řešením je tedy pokusit se co nejvíce lidí nalákat do vlaků,“ přibližuje základní strategii Pražské integrované dopravy Pavel Procházka, pověřený řízením organizace ROPID.

Význam železnice roste také spolu s postupující modernizací kolejové sítě. Hlavní vlakové linky jsou pro přehlednost zařazeny do systému „Esko“ a označeny písmenem „S“ a číslem linky. Dávají tak najevo svoji příslušnost k městské dopravě v Praze i k příměstské dopravě v jejím okolí. Linky „S“ se po vzoru zahraničních systémů městských vlakových linek postupně stávají plnohodnotnou součástí městské dopravy v Praze a zároveň na svých bedrech nesou hlavní zátěž dopravy ze středočeského regionu. A právě Pražská integrovaná doprava je pojítkem železniční i ostatní městské a regionální

dopravy v Praze a jejím okolí. Díky integrovanému systému mohou cestující již téměř 15 let využívat všech druhů veřejné dopravy na jeden jízdní doklad.

11. 09. 2008 Železnice nehledí na bezpečnost, peníze na ni utrácí jinde

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/28306-zeleznice-nehledi-na-bezpecnost-penize-na-ni-utraci-jinde/>)

Praha - Na železnici se špatně hospodaří s penězi určenými na zvyšování bezpečnosti kolejové dopravy, tvrdí to nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ). Terčem kritiky se staly především České dráhy a Správa železniční dopravní cesty, které podle zjištění úřadu využívají peníze určené na bezpečnost na jiné projekty.

277 tisíc pocházejících z programu Zajištění bezpečnosti železničního provozu a cestujících České dráhy údajně daly na rekonstrukci provozovny rychlého občerstvení, 150 tisíc šlo na návrh umístění historické výhybky.

Ještě hůře ale s prostředky nakládá Správa železniční a dopravní cesty. Nejvyšší kontrolní úřad odhalil, že peníze určené na zvýšení bezpečnosti použila na stavbu několika objektů, které poté převedla v rozporu se smluvními podmínkami do majetku třetích osob. Celkem šlo o sedm milionů korun.

Nedostatky ve využití přidělených finančních prostředků jsou podle úřadu způsobeny tím, že nebyla k dispozici analýza bezpečnostních rizik na železnici. "V letech 2004 až 2007 ministerstvo dopravy ani Správa železniční dopravní cesty nevypracovaly takovou analýzu rizik, která by mohla řádně zdůvodnit opatření k odstranění hlavních negativních vlivů na bezpečnost a která by mohla zajistit potřebné zdroje financování na jejich realizaci," konstatoval úřad ve své zprávě.

Nejvyšší kontrolní úřad ale má na hospodaření obou státních podniků i celou řadu dalších výtek. Patří k nim například navyšování nákladů na různé projekty nebo nedodržování stanovených termínů.

11. 09. 2008 Eurotunnel pod průplavem La Manche je kvůli požáru stále uzavřen

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/28349-eurotunnel-pod-pruplavem-la-manche-je-kvuli-pozaru-stale-uzavren/>)

Londýn - Eurotunnel pod průplavem La Manche, který zajišťuje vlakové spojení mezi Francií a Velkou Británií, bude kvůli požáru celý den uzavřen. Podle francouzské strany první vlaky vyjedou nejdříve v sobotu. Uvnitř totiž vypukl ve čtvrtek odpoledne požár. Hořelo v nákladním vlaku asi 11 kilometrů od vjezdu do tunelu na francouzské straně. Hasičům se kvůli velkému žáru podařilo oheň uhasit až po dvaceti hodinách. Paralelním servisním tunelem bylo evakuováno 32 lidí a 14 jich utrpělo lehká zranění. Příčiny požáru zatím známé nejsou, stejně jako výše škod.

Oheň vypukl na nákladním vlaku převážejícím kamiony. Vzplanul jeden kamion, od něj pak plameny zachvátily další dva. Vlak směřoval z jihoanglického Folkestonu do Calais. Podle francouzského ministerstva vnitra auto převáželo chemikálie používané ve farmaceutickém průmyslu. Lékaři ošetřili několik cestujících, kteří se nadýchali kouře. K vážným zraněním nedošlo.

S živlem pod zemí bojovalo asi 100 hasičů z obou stran a postupně se jim podařilo dostat oheň pod kontrolu. Úplné uhašení požáru zatím hlášeno nebylo - přístupu do ohniska brání přílišný žár, o půlnoci to bylo ještě kolem 1 000 stupňů Celsia.

Spojení je přerušeno v obou směrech. Výpadek tunelového spojení už ve čtvrtek postihl na 15 tisíc cestujících, kteří uvízli na obou stranách tunelu. Z toho asi 2 000 lidí bylo již ve vlacích, které se k tunelu blížily, a musely být vráceny do výchozích nádraží v Paříži a Londýně. Další problém představují narůstající kolony kamionů, které se hromadí v terminálech na obou koncích tunelu.

Uzavření tunelu komplikuje život také českým autobusovým firmám, které provozují linky do Londýna. Podle sdělení jejich zástupců však rušení spojů nehrozí, protože autobusy místo vlaků využijí trajektů.

Vlaky obvykle využívá společnost Student Agency. "Jsou levnější a rychlejší," řekl majitel firmy Radim Jančura. Rušení linek v době uzavírky však společnost nechystá a autobusy pojedou lodí. Trajektem podle sdělení operátorky běžně jezdí také linky Eurolines.

Oprava vyhořelé části tunelu může trvat týdny, řekl šéf společnosti Eurotunnel Jacques Gounon. Vedlejší tunel však podle něj žádnou škodu neutrpěl.

Padesátikilometrový tunel pod kanálem La Manche zažil od roku 1994, kdy byl otevřen, jen málo podobných nehod. Po nejvážnější, která se stala před dvěma lety, nefungoval půl roku.

12. 09. 2008 InnoTrans 2008, Berlin, 23. - 26. září 2008

Zdroj: Messe Berlin (http://www1.messe-berlin.de/vip8_1/website/MesseBerlin/htdocs/www.innotrans.de/index_d.html)

12. 09. 2008 Parním expresem na strojírenský veletrh do Brna

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

V pondělí 15. září začíná v Brně Mezinárodní strojírenský veletrh, návštěvníci mohou na brněnské výstaviště vyrazit speciálně vypraveným parním vlakem. „Veletržní expres“ bude odjíždět z Prahy-Libně v 6:47. Vlak vyjel poprvé loni a letos se pořadatelé, Steam Story Agency ve spolupráci s BVV Veletrhy Brno, rozhodli tuto úspěšnou jízdu zopakovat.

Ve vlaku, taženém parní lokomotivou „Albatros“ (498.022), budou řazeny historické vozy 2. třídy a Masarykův salonní vůz. Vlak vyjede z nádraží Praha-Libeň v 6:47 hod. a na brněnské výstaviště dorazí v půl druhé odpoledne. Zpět z výstaviště do Prahy odjede vlak v půl šesté večer. Příjezd do Prahy-Libně je naplánován pět minut po půlnoci. Vlak pojedje přes Havlíčkův Brod.

Zpáteční jízdenky za 300 Kč, platné zároveň jako vstupenka na veletrh, bude prodávat vlakový personál přímo ve vlaku. Jiné jízdenky v prodeji nebudou.

12. 09. 2008 ČD chtějí od krajů další stamiliony, hejtmani řekli ne

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=616376>)

Liberec - "Chybí nám miliony, připlatěte si," žádá vedení Českých drah hejtmany.

Dráhy chtějí, aby kraje doplatily ztráty za osobní dopravu, kterou již nyní kraje dotují téměř pěti miliardami korun ročně.

"Přesné číslo nedokážu říci, ale ztráta se pohybuje v řádu stovek milionů," uvedl náměstek generálního ředitele ČD pro provoz Jiří Kolář. Podle něj lze předpokládat, že propad do červených čísel i nadále poroste. Obdobný vývoj se podle něj dá očekávat i v příštím roce.

Hejtmanství totiž na regionální dopravu běžně doplácí. Vyrovnávají tak dopravcům ztrátu, která vzniká z rozdílu mezi sumou zaplacenou cestujícími a skutečnými náklady. Smlouvy, kde jsou pevně dané taxy a nejvyšší možný roční nárůst doplatku, jsou uzavírané na desetiletí. Platit tedy budou nejméně ještě do roku 2010.

Nyní se však ukazuje, že nasmlouvané peníze dopravci nestačí. A již nyní jsou podle vedení Českých drah ztráty obrovské.

Hejtmani: Nemáme tiskárnu na peníze

ČD tvrdí, že za ně může inflace a vzrůstající ceny energií. "Osobní doprava je pak dále dlouhodobě podfinancována. V minulosti jsme tyto ztráty částečně hradili z nákladní dopravy. Tato možnost padla jejím oddělením, tedy osamostatněním ČD Cargo," řekl náměstek Kolář.

Reakce hejtmanů však byla jednoznačná. Odmítli připlatit a zdůvodnili to tím, že mají s ČD uzavřené dlouhodobé smlouvy a peníze navíc nemají. A dráhy odkázali na stát.

"Naše rozpočty jsou dané rozpočtovým určením daní. Nemáme tiskárnu na peníze," komentoval požadavky hejtman Středočeského kraje Petr Bendl z ODS. Že brát z krajských rozpočtů nepřichází v úvahu, se hejtmani shodují do jednoho.

Jedinou možnost, jak by mohly kraje drahám pomoci, vidí v evropských penězích. Ty si ale budou muset dráhy vysoutěžit.

"Každý kraj vytvořil operační programy, ve kterých můžou dráhy žádat o granty na modernizaci regionálních tratí nebo nákup nových strojů," sdělil hejtman Bendl.

Dráhy se chtějí nyní soustředit na jednání s vládou. Po neúspěchu s hejtmanstvími chtějí zaútočit na státní rozpočet. Ministerstvo dopravy však moc prostoru na vyjednávání zatím nevidí.

Je to záležitost vedení společnosti, která je samostatná. Stát jakékoli zásahy v současnosti neplánuje," uvedl Jakub Ptačinský z tiskového odboru ministerstva.

Od problému se spíše distancuje. "Je to záležitost kraje a příslušného dopravce, a do těchto vztahů nemá ministerstvo dopravy možnost bezprostředně zasahovat," tvrdí mluvčí.

Na dotazy, co budou České dráhy dělat, když jejich požadavkům řekne "ne" i vláda, krčí náměstek Kolář rameny. "Vlaky ale rušit určitě nebudeme," přislíbil.

12. 09. 2008 České dráhy bourají na Masarykově nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/28492-ceske-drahy-bouraji-na-masarykove-nadrazi/>)

Praha - České dráhy začaly bourat některé stavby v komplexu Masarykova nádraží, připravují se tak na možnou změnu územního plánu. Podle scénáře magistrátu by na pozemku nádraží mohla stát nová bytová a obchodní čtvrť, nebo také železniční muzeum. Jestli se nádraží bude moci přestavět na něco zcela jiného, není ale vůbec jasné.

Realizace bytového a obchodního komplexu by si vyžádala několik miliard, které by investoval většinový vlastník pozemků České dráhy a jejich dceřiná společnost Masaryk Station. "Nyní se bourají prostory podél ulice na Florenci, které už neslouží svému účelu. Došlo tady i k nějakým požárům. Takže z bezpečnostních důvodů, takové ty buňky, které byly součástí staveb, odstraňujeme.

Na to, až město pozemky zbaví stavební uzávěry, čeká i Národní technické muzeum, které tady hodlá vybudovat Železniční muzeum. "My půjdeme cestou precizní památkářské obnovy toho objektu, takže se bude více méně jednat o rekonstrukci. Jen prostor mezi budovami bude zastřešen skleněnou střešou. Čímž vznikne taková dopravní hala, kde budou naše nejdůležitější železniční exponáty prezentovány veřejnosti," vysvětluje záměr muzea jeho

České dráhy zatím nemají projekt revitalizace pozemků v okolí ulice Na Florenci hotový. Magistrát ho chce mít na stole stejně jako projekt železničního muzea ještě předtím, než budou příští rok na podzim změnu územního plánu projednávat zastupitelé.

V tuto chvíli nehrozí ani uzavření ani omezení Masarykova nádraží. Železniční doprava zůstane i po změně územního plánu zachována minimálně na dvacet let. Kam přesunout regionální spoje město zatím neví. Dráhy navíc začnou příští rok opravovat historickou budovu stanice, která bude svému účelu sloužit i v budoucnu.

13. 09. 2008 Tragická srážka vlaků blokovala koridor u Mohelnice skoro 17 hodin (Moravičany)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/tragicka-srazka-vlaku-blokovala-koridor-u-mohelnice-skoro-17-hodin-p9o-/krimi.asp?c=A080913_070241_krimi_lpo)

Až po téměř sedmácti hodinách se železničářům podařilo částečně uvolnit koridor u Mohelnice. Zatím po jedné koleji a omezenou rychlostí. Už po druhé hodině ranní narazil u Moravičan poštovní vlak zezadu do soupravy s uhlím. Šestačtyřicetiletý strojvůdce zemřel.

Původně měl být provoz podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského obnoven alespoň na jedné koleji už v poledne. Pak čas postupně posouval až k devatenácté hodině. "Vagóny jsou odstraněné a lokomotiva nakolejená, ale musí se pomalu odsunout do nejbližší stanice," vysvětloval po šesté odpoledne Štáhlavský.

Na vyproštění těla mrtvého strojvedoucího se dostalo až po 13 hodinách.

"V 19:02 byla trať zprovozněna po jedné koleji sníženou rychlostí," sdělil později iDNES.cz Jan Kučera z Drážní inspekce. Od 21:35 se pak podařilo zprovoznit obě koleje.

Odklizení následků nehody včetně oprav poškozeného železničního svršku bude pokračovat. Vlaky tak po obou kolejích budou nadále jezdit pomaleji, než by bylo možné.

Kvůli odklonu přes Brno přitom během dne zpoždění vlaků na trati mezi Prahou, Olomoucí a Ostravou dosáhlo u některých spojů dvě až tři hodiny. Noční vlak z Olomouce dojel podle České televize do Prahy dokonce o šest hodin později.



Poštovní expres narazil do vagonů s uhlím

"K nehodě došlo ve 2:25," uvedl Jan Kučera z Drážní inspekce s tím, že po srážce vykolejila lokomotiva a další tři vagony.

Škoda při nehodě je podle Kučery vyčíslena na 4,8 milionu korun. Nejvíce utrpěla lokomotiva, kde škoda dosahuje 3,5 milionu korun, poškození na dvou nákladních vozech vyčíslili odborníci po 400 tisících a půl milionu korun je škoda na koleji.

Oba vlaky jely na Olomouc. "Jeden z nich narazil do zadní části před ním stojící nákladní soupravy. Ta v danou chvíli stála u vjezdu do stanice Moravičany," řekl mluvčí Českých drah.

Podle Kučery byla nárazová rychlost 55 kilometrů za hodinu. "Strojvedoucí nejvyšší povolenou rychlost nepřekročil," konstatoval inspektor.

Mluvčí společnosti ČD Cargo zajišťující nákladní dopravu ČTK řekla, že nehodu pracovníci jejich společnosti nezavinili.

"Rodinu strojvedoucího odškodníme a budeme požadovat náhradu po viníkovi nehody. Nehodu s největší pravděpodobností zavinil výpravčí Českých drah, asi pustil na trať vlak, který tam jet neměl," uvedla mluvčí Simona Hradilová.

"Výpravčí z Mohelnice poslal do Moravičan vlak, aniž by to nahlásil. Ten zastavil na červenou. Vzápětí tam poslal druhý vlak, strojvedoucí nepředpokládal, že tam může ještě nějaký stát, a narazil do něj. Vlak by tam nestál, kdyby o něm výpravčí z Moravičan věděl," uvedl Kučera.

"Prověřujeme postup výpravčího ve stanici Mohelnice," řekl České televizi policejní vyšetřovatel. Muž je podezřelý z obecného ohrožení.

13. 09. 2008 Vlak v Los Angeles nezastavil na červenou, o život přišlo 25 lidí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vlak-v-los-angeles-nezastavil-na-cervenou-o-zivot-prislo-25-lidi-pv0-/zahranicni.asp?c=A080913_072918_zahranicni_lpo)

Nejméně 25 lidí zahynulo a 135 bylo zraněno při páteční čelní srážce osobního a nákladního vlaku poblíž Los Angeles. Dalších 47 zraněných je stále v kritickém stavu. Podle mluvčí společnosti Metrolink neštěstí pravděpodobně zavinil její zaměstnanec. Nezastavil osobní vlak na červeném výstražném světle.



K havárii došlo na předměstí Los Angeles Chatsworth v pátek v 16:32 místního času (v sobotu v 1:32 našeho času) v ostré zatáčce v údolí San Fernando zhruba 50 kilometrů severozápadně od Los Angeles.

Jde o nejhorší železniční neštěstí v USA od roku 1999. Podle losangeleského starosty Antonia Villaraigosa se může počet obětí ještě zvýšit. Počet lidí, kteří jsou v nemocnicích v kritickém stavu se blíží padesátce. Další čtyři desítky lidí se po nehodě nacházejí ve vážném stavu.

"Máme potvrzených čtyřadvacet mrtvých," uvedl mluvčí losangeleských hasičů Ron Myers. Tito lidé zemřeli přímo na místě nehody, jeden člověk podlehl zraněním v nemocnici.

Mluvčí společnosti Metrolink Denise Tyrrellová na tiskové konferenci řekla: "V tuto chvíli musíme uznat, že to byl náš pracovník, kdo udělal chybu, která zavinila včerejší havárii."

Muž, jehož totožnost nebyla zveřejněna, pracoval pro subdodavatele, se kterým spolupracovala společnost Metrolink. Má se za to, že přišel při nehodě o život. Strojvůdce vlaku Metrolink ale prý nehodu přežil a bude snad moci poskytnout informace, řekla již dříve mluvčí Metrolink.

Vlaky do sebe narazily s takovou silou, že se první vagon osobního vlaku doslova omotal kolem lokomotivy. Po srážce vykolejil jeden vagon osobního vlaku a sedm vagonů nákladních včetně lokomotivy. Vozy ležely po obou stranách kolejí. Podle mluvčí Tyrrellové jely oba vlaky rychlostí kolem 65 kilometrů v hodině.

Hasiči uhasili požár pod částí vlaku a začali z převráceného a rozervaného vagonu vytahovat zadními dveřmi cestující. Zatímco někteří hledali oběti ve vykolejeném vagonu, další stříhali střechy ostatních vozů a vytahovali cestující jak z nich, tak z rozbitých oken.

Na místě byla zřízena provizorní úložiště zraněných, kteří byli později převezeni do nemocnic v celé oblasti. Zdravotnická zařízení vyhlásila nejvyšší pohotovost. Jedna z největších nemocnic v Los Angeles, UCLA Medical Center, vyzvala občany k darování krve.

"Najednou všechno letělo dopředu a lidé začali křičet," řekl Los Angeles Times cestující John Perdigo. Nehoda se podle něj odehrála zhruba dvě minuty potom, co vlak vyjel z Chatsworthu.

"Seděl jsem, hleděl jsem si svého a najednou hrozná rána a lidé se rozletěli po celém vagonu... každý křičel," popsal nehodu další pasažér Willie Castro.

Ve vlaku Metrolinku cestovalo 222 lidí. V nákladním vlaku byli podle médií tři zaměstnanci Union Pacific.

Starosta Los Angeles Antonio Villaraigosa nazval páteční havárii "nevýslovnou tragédií". Dopravce Metrolink přislíbil, že bude spolupracovat s Národním výborem pro bezpečnost dopravy na vyšetřování příčiny havárie. Ujistil také, že udělá vše pro to, aby se takové neštěstí nikdy neopakovalo.

Federální vyšetřovatelé uvedli, že našli dvě "černé skříňky" z osobního vlaku a videonahrávku z lokomotivy Union Pacific.

Doposud nejhorší nehoda v historii společnosti Metrolink se stala v lednu 2005 v předměstském Glendale, kdy zahynulo 11 lidí a na 180 dalších bylo zraněno.

13. 09. 2008 V tunelu pod kanálem La Manche znovu jezdí vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/svet/28530-v-tunelu-pod-kanalem-la-manche-znovu-jezdi-vlak/>)

Paříž/Londýn - V tunelu pod kanálem La Manche byl po čtvrtčním požáru obnoven provoz pro nákladní i osobní dopravu. Přeprava je zatím ale omezena asi na polovinu běžného provozu. Cestující proto musí počítat se zpožděním. Požár, který ve čtvrtek zachvátil severní tubus tunelu mezi Británií a evropskou pevninou, se podařilo uhasit až po 20 hodinách. Oheň se vzlal v jednom z převážených kamionů.

Nákladní vlaky začaly tunelem jezdit v pátek večer a osobní dnes dopoledne. Společnost Eurostar, která dopravu v tunelu zajišťuje, obnovila provoz pouze v tunelu, který požár nezasáhl. Oprava druhého tubusu bude trvat možná i týdny.

Cestující proto musejí počítat se zpožděním. Běžně jezdí vlaky mezi Paříží a Londýnem dvě hodiny a 15 minut. Při omezené dopravě ale budou vlaky nabírat desítky minut zpoždění.

Oheň ve čtvrtek vypukl na nákladním vlaku převážejícím kamiony. Vzplanul jeden kamion, od něj pak plameny zachvátily další dva. Vlak směřoval z jihoanglického Folkestonu do Calais. S živlem pod zemí bojovalo asi 100 hasičů z obou stran a postupně se jim podařilo dostat oheň pod kontrolu.

13. 09. 2008 Strojvůdce znepokojuje dvojnásobek mrtvých kolegů za poslední rok

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/strojvudce-znepokojuje-dvojnásobek-mrtvych-kolegu-za-posledni-rok-11a-/krimi.asp?c=A080913_190941_krimi_zra)

Na českých železnicích roste počet nehod, při nichž umírají strojvůdci. Jen za posledních dvanáct měsíců zahynulo pět strojvůdců. To je asi dvakrát více než v předchozím srovnatelném období, neskrývá rozčarování předseda Federace strojvůdců ČR Libor Poláček.

Do tragické bilance zahrnul i dnešní úmrtí strojvedoucího při srážce dvou nákladních vlaků na trati z Prahy do Olomouce v úseku mezi Moravičany a Mohelnicí.

Nepříznivý vývoj Poláček velmi znepokojuje, označil ho za neudržitelný. "Strojvedoucí to nesou velice těžce," zdůraznil. Bude proto usilovat o zlepšení bezpečnosti na železnicích, například modernizaci zabezpečovacích zařízení, a pracovních podmínek pro strojvůdce.

Žádoucí je podle něj také represe nedbalých řidičů, kteří vjíždějí na přejezdy v situaci, kdy by správně neměli. Poláček uvedl, že se kvůli neblahé situaci na tratích už obrátil dopisem na ministra dopravy Aleše Řebíčka (ODS).

Poláček soudí, že do platů strojvůdců by se měla zohlednit odpovědnost, kterou mají. Průměrně podle něj berou kolem 25 tisíc korun, přesná částka ale záleží na mnoha faktorech, jakou jsou zkušenosti, přesčas a podobně.

Poláček je současně proti navrhované možnosti krácení dovolené strojvůdcům. Nyní mají pět týdnů volna a k tomu jeden týden na ozdravný pobyt. Poláček dodal, že schválen byl již návrh na to, aby odcházeli za určitých podmínek dříve do důchodu. Věk kolem 65 let je pro tuto práci již rizikový, miní.

Situace na železnicích je podle Poláčka alarmující. Například letos v květnu vzbudila velkou pozornost nehoda, při které v Moravanech na Pardubicku zemřel strojvedoucí nákladního vlaku. Jeho lokomotiva narazila do vlaku stojícího ve stanici.

Policie původně hovořila o tom, že železničář přehlédl červenou na semaforu. Podle pozdějších informací ale na návěstidlu bylo na volno, protože zabezpečovací zařízení neregistrovalo vlak ve stanici, který předtím při brzdění příliš sypal písek.

Před dvěma měsíci zahynul strojvedoucí vlaku, který se na železničním přejezdu v Hroznětíně na Karlovarsku střetl s kamionem. - o nehodě čtete zde

Strojvůdce zemřel na infarkt

Tragické následky měl také loni v červenci střet dvou vlaků na nádraží v Čerčanech na Benešovsku. Kvůli chybě železničářů tam narazil rozjetý rychlík do odstaveného pantografu, jehož strojvedoucí přitom zahynul.

Poláček připomněl, že ve výčtu zemřelých nechybí ani děčínský strojvedoucí Karel Bek, který v srpnu zemřel ve věku 46 let na náhlou zástavu srdce. "Byl to právě ten kolega, který vedl rychlík, který jen o pár měsíců dříve, přesně 19. března 2007, vykolejil poté, co se u Vraňan srazil s osobním automobilem nastraženým přímo v kolejišti," uvedl s tím, že následný vývoj kolem případu byl zřejmě pro muže poslední kapkou.

Šťěstí v neštěstí měl letos v srpnu strojvůdce, jehož vlak EC 108 Comenius na trati u Studénky narazil do zřícené mostní konstrukce. On sám přežil, zemřelo ale sedm pasažérů a desítky dalších se zranily.

"Nepochybně jen díky profesionalitě a pohotové reakci strojvedoucího, pražského kolegy Jiřího Šindeláře, nebyly následky této tragické nehody ještě horší," připomíná Federace strojvůdců ČR na svých internetových stránkách.

13. 09. 2008 Čína chystá vlastní šinkanzeny. Pojedou až 380 km/h

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/svetova-ekonomika/clanek.phtml?id=615300>)

Peking/Šanghaj - Nejpozději za čtyři roky chce Čína představit na nové trati mezi Pekingem a Šanghají vlastní vysokorychlostní vlaky.

Konkurovat by měly japonským Šinkanzenům od Mitsubishi-Kawasaki i rychlovlakům ICE3 z dílny německého Siemensu či AGV od francouzského Alstomu.

Hlavní inženýr Čang Šu-kuang je přesvědčen, že Čína technologii rychlovlaků zvládla.

"Už za dva roky můžeme začít se stavbou vlaků schopných jet až rychlostí 380 kilometrů v hodině," odcitoval jeho slova státní deník China Daily.

Cesta se zkrátí na polovinu

Čínský ministr železnic potvrdil, že nový vlak by měl jezdit rychlostí až 380km/h, čímž se časová vzdálenost mezi oběma městy zkrátí na polovinu. Místo současných deseti hodin by tak měla 1 300 kilometrů dlouhá cesta trvat již brzy pouze pět hodin.

Kromě nových vlaků však Čína potřebuje také koridor. Výstavba nové vysokorychlostní tratě mezi oběma městy už začala.

Postupuje se od Pekingu a dokončen je zatím první úsek do Tianjinu, na kterém se podobné rychlovlaky zkouší již nyní. Celá stavba by měla být hotova do roku 2010 a její předběžná cena přesáhne 12 miliard dolarů.

Železnice na střechnu světa

Železniční doprava je v Číně velmi oblíbená. S velkou pompou byla otevřena také železnice do tibetské Lhasy. Čínský zázrak moderního inženýrství překonává hory ve výšce až 5 000 metrů nad mořem.

Speciálně navržené vagony vlaku mají dvojitá okna, aby chránila před ultrafialovým zářením ve velkých výškách a před každým sedadlem je k dispozici kyslíková maska, jež cestujícím pomáhá vyrovnat se s řídkým vysokohorským vzduchem.

14. 09. 2008 Výpravčí podezřelý z nehody u Moravičan je postaven mimo službu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/28581-vypravci-podezrely-z-nehody-u-moravican-je-postaven-mimo-sluzbu/>)

Moravičany - Výpravčího z Mohelnice na Šumpersku, který podle drážních inspektorů zřejmě zavinil sobotní srážku nákladních vlaků u Moravičan na Šumpersku, postavily České dráhy mimo službu. Případ šumperští policisté vyšetřují pro podezření z obecného ohrožení, nikoho ale zatím neobvinili. Při nehodě zemřel strojvedoucí jednoho z vlaků, škoda se vyšplhala na téměř pět milionů korun. Dráhy v noci odstranily z kolejí následky nehod a vlaky po hlavní trati mezi Prahou a Olomoucí už jezdí po obou kolejích.

Podle mluvčího Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Pavla Hally se nehoda stala v době, kdy se v železniční stanici Moravičany aktivuje nové staniční zabezpečovací zařízení v rámci výstavby II. železničního koridoru. "Mezi stanicemi se v I. traťové koleji jezdilo při vypnutém zabezpečovacím zařízení na telefonický způsob dorozumívání výpravčích," oznámil Halla.

Drážní inspekce: Výpravčí nedodržel předpisy

Výpravčí u Mohelnice podle inspektorů Drážní inspekce pochybil tím, že poslal v sobotu nad ránem do Moravičan vlak s uhlím, aniž by to nahlásil. "Vlak zastavil na červenou. Vzápětí tam poslal druhý vlak, strojvedoucí nepředpokládal, že tam může ještě nějaký stát a narazil do něj. Vlak by tam nestál, kdyby o něm výpravčí z Moravičan věděl," uvedl náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. Dodal, že nárazová rychlost vlaku byla 55 kilometrů v hodině, strojvedoucí tedy nejvyšší povolenou rychlost nepřekročil. "Kdyby výpravčí dodržel předpisy, nestalo by se to," dodal Kučera.

Vlaky po druhé koleji mohou nyní projíždět povolenou rychlostí až 120 kilometrů za hodinu, na první poškozené koleji bude rychlost až do úterka snížena na 30 kilometrů v hodině. Už v pondělí by se zde mělo začít s opravami a s vyčištěním úseku.

15. 09. 2008 Radotín je v pražské osobní přepravě na železnici čtvrtý nejvyužívanější

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/28698-radotin-je-v-prazske-osobni-preprave-na-zeleznici-ctvrty-nejvyuzivanejsi/>)

Praha - Po Masarykově, hlavním a smíchovském nádraží je čtvrtou nejvyužívanější stanicí Praha - Radotín, kterou denně projde téměř 5000 lidí. Vyplývá to z údajů, které poskytl Filip Drápal, mluvčí společnosti Ropid.

V počtu cestujících vlaky pražské integrované dopravy jednoznačně vede Masarykovo nádraží s 34 000 lidí. Hlavní nádraží pro příměstskou dopravu využívá téměř 18 000 lidí, smíchovské bezmála 10 000. Čtvrtým nejvyužívanějším je Radotín, který je směrem do Poberounní zároveň poslední stanicí, do které mohou lidé dojet na šestadvacetikorunovou jízdenku na MHD.

Ve špičce jezdí vlaky z Radotína na Smíchov čtyřikrát až pětkrát do hodiny, přičemž cesta trvá do deseti minut. Na hlavní nádraží se lidé dostanou za 18 minut. "Do Radotína se sjíždějí lidé z okolních vesnic. Vlak využívají čím dál víc, spoj už k nám přijíždí často plný," řekl místostarosta Radotína Miroslav Knotek. Přestože je v blízkosti nádraží parkoviště P+R, je Radotín podle Knotka dopoledne zavalen auty.

"Podobný model, tedy postavit parkoviště P+R a zorganizovat dopravu k nádraží, bychom chtěli použít i u dalších stanic. Železniční doprava by měla být páteří dopravního systému," sdělil Jiří Prokel, zástupce ředitele společnosti Ropid.

Většímu využití železnice v Praze by měly pomoci kratší intervaly na současných tratích a vytvoření nových zastávek a přestupních terminálů. Už od prosincového jízdního řádu se zkrátí intervaly vlaků například do Kladna, Nučic nebo Rudné. Podle Prokela se v budoucnu plánuje zřízení stanic Karlín a Zahradní město, vzniknout by mohla také zastávka Eden v blízkosti nového stadionu Slavie nebo Kačerov na trase do Zbraslavi a Vraného nad Vltavou.

Ropid v příštích dvou letech počítá také se zavedením dvou průjezdných linek, které budou projíždět přes hlavní nádraží. První bude spojovat Lysou nad Labem, Vysočany, Říčany a Strančice, druhá povede z Řevnic přes Černošice a Radotín do Libně, Úval a České Brodu.

Pražskou železnici čeká rovněž řada rekonstrukcí. Opravy si vyžádá trať mezi hlavním nádražím a Hostivaří, která navazuje na koridor do Českých Budějovic, a trať na Smíchov, z které byl dosud opraven jen úsek ve vinohradském tunelu.

15. 09. 2008 Správa železniční a dopravní cesty dokončila koridor mezi Prahou a Německem (Ústí nad Labem)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/28707-sprava-zeleznicni-a-dopravni-cesty-dokoncila-koridor-mezi-prahou-a-nemeckem/>)

Ústí nad Labem - Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) dnes oficiálně zprovoznila zrekonstruovaný průjezd Ústím nad Labem. Podle ředitele SŽDC Jana Komárka tak skončila modernizace prvního tranzitního železničního koridoru v úseku od Prahy po hranici s Německem.

Rekonstrukce šest kilometrů dlouhého úseku trati procházející Ústím nad Labem začala v červenci 2005. SŽDC za ni zaplatí celkem 2,46 miliardy korun. Vlaky tudy budou moci jet rychlostí až 120 kilometrů v hodině.

Trat' ještě není zcela hotová, firmy čekají některé dokončovací práce. Mezi Lovosicemi a Děčínem proto v úterý a ve středu nepojede noční rychlík R 788. Podle Petra Hinterholzinger z Krajského centra osobní dopravy v Ústí nad Labem ho nahradí autobusy.

Kromě položení nových kolejí dělníci opravili devět mostů, jeden nový postavili, na trati vyrostlo 1 541 metrů protihlukových stěn. Součástí stavby byla i kompletní rekonstrukce nástupišť na ústeckém hlavním nádraží a haly, kterou se k nástupištím přichází. Nové nástupiště je i na nádraží Ústí nad Labem - Sever. V budoucnu na stavbu naváže i celková rekonstrukce hlavního nádraží, kterou připravují České dráhy, a jeho okolí, což je jedna z priorit současného vedení ústecké radnice. Firmy, které pro SŽDC pracovaly, také musely zajistit některé svahy nad železniční tratí, v současné době stále pracují například na sesuvu pod výletním zámečkem Větruše, odkud se svah utrhł loni v srpnu.

15. 09. 2008 Strojvůdce vlaku s 25 mrtvými místo sledování trati esemeskoval (Los Angeles)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/strojvudce-vlak-u-s-25-mrtvymi-misto-sledovani-trati-esemeskoval-p8e-zahranicni.asp?c=A080915_170815_zahranicni_dp)

Smrt pětadvaceti Američanů při sobotní srážce vlaků v Kalifornii možná zavinil strojvedoucí, který při jízdě posílal SMS. Poslední textovou zprávu údajně odeslal jen minutu před srážkou s nákladním vlakem. To by mohl být důvod, proč nezastavil před červeným výstražným světlem.

Nový podnět do zkoumání příčin neštěstí přineslo vyjádření dvou amerických mladíků pro televizi KCBS. Právě oni si prý se strojvůdcem psali a poslední zprávu od něj přijali v 16:22 místního času, tedy minutu před neštěstím. Mladí vlakoví nadšenci se podle serveru CNN se zaměstnancem drah bavili o jeho práci.

Záznamy z jejich telefonů proto nyní zkoumají federální detektivové. Mobil strojvůdce z nabouraného vlaku se vyšetřovatelům zatím nepodařilo nalézt.

"Neříkám, že ho neměl. Vše, co tvrdím, je, že jsme ho zatím nenašli," řekla podle CNN Kitty Higginsová z Národního centra pro bezpečnost dopravy.

Hledání mobilního telefonu znesnadňuje fakt, že lokomotiva a první vagon osobního vlaku byly při nehodě zcela zdevastovány. Pod částí stroje navíc vypukl požár, který museli uhasit hasiči.

Mluvčí společnosti Metrolink dnes potvrdil, že strojvůdce navíc mírně překročil povolenou rychlost. V zatáčce, kde je povolená rychlost 62 kilometrů v hodině, jel přes 67 km/h. Zdůraznil, že psaní SMS zpráv a telefonování je při řízení vlaku zakázáno.

K nehodě došlo v sobotu na předměstí Los Angeles. Kromě 25 obětí bylo 135 lidí zraněno, z toho 47 velmi těžce. Jde o nejhorší železniční neštěstí v USA od roku 1999.

16. 09. 2008 Kalifornie kvůli tragické nehodě zakáže strojvedoucím mobily (Los Angeles)

Zdroj: iHNed.cz (http://zahranicni.ihned.cz/c4-10070880-27695870-003000_d-kalifornie-kvuli-tragicke-nehode-zakaze-strojvedoucim-mobily)

Strojvůdce osobního vlaku, který se v pátek srazil u Los Angeles s nákladní soupravou, zřejmě v kritickém okamžiku odesílal na svém mobilním telefonu textovou zprávu.

reklama V Kalifornii pokračuje vyšetřování tragédie, která si minulý týden na kalifornské železnici vyžádala 25 obětí. Za tou podle předběžných výsledků stála nepozornost strojvůdce nákladního vlaku, který kvůli posílání sms asi přehlédl červenou.



Místní správa drah už z tohoto důvodu uvedla, že hledá cesty, jak okamžitě vydat zákaz mobilních telefonů pro strojvůdce.

Podobná výstraha už v Kalifornii platí, většina personálu drah ale údajně nařízení ignoruje.

"Chceme aby se restrikce dostala do zákona, jen tak se nám podaří potrestat hříšníky. Dlužíme to lidem," uvedl zástupce kalifornských drah, který se stará o bezpečnost cestujících.

Při páteční nehodě přišel o život také sám strojvedoucí. Tragédie se podle všeho dopustil, když nerespektoval signál k zastavení.

Neštěstí označil starosta města za nejvážnější vlakové neštěstí v USA za posledních 15 let.

16. 09. 2008 Nový web o příměstské dopravě v Praze (www.cd.cz/esko)

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

Nové internetové stránky o pražském Esku na adrese www.cd.cz/esko spustily České dráhy ke Dni Eska v rámci Evropského týdne mobility. Cestující tu najdou jízdní řády, mapu vlaků příměstské dopravy, ceníky jízdenek i informace, jak cestovat příměstskou dopravou na invalidním vozíku nebo s jízdním kolem.

„Počet lidí, kteří denně jezdí do práce nebo do školy linkami „S“ je obrovský, příměstská doprava kolem Prahy převezme každý den mezi 90 a 100 tisíci cestujícími. Ne každý ale používá pražskou příměstskou dopravu denně a zná tak linky z paměti. Stránky pomohou všem zorientovat se v systému železničního spojení v Praze a okolí a ukáží, že cestování vlakem je v mnoha případech nejrychlejším způsobem dopravy v metropoli,“ říká Aleš Ondrůj, ředitel Odboru marketingu Českých drah.

Na stránkách se zájemci seznámí také s historií a budoucností železničních tratí v Praze a získají základní přehled o vozidlech, která zajišťují přepravu v systému Esko. Nechybí tu tipy na výlety v okolí Prahy.

Esko bez bariér

Speciální část se věnuje cestujícím se zdravotním hendikepem a stránky jsou provázané s webem pro postižené na adrese www.cd.cz/bezprekazek.

Trasy příměstských vlaků, které přepraví cestující na invalidním vozíku:

S1 Praha – Kolín – (Pardubice)

S2 Praha – Nymburk – Kolín

S4 Praha – Kralupy nad Vltavou – (Roudnice nad Labem)

S7 Praha – Beroun

S9 Praha – Benešov u Prahy

S41 Praha-Libeň – Roztoky u Prahy

Na ostatních linkách jezdí vlaky pro přepravu vozíčkářů v menším počtu, jde především o regionální tratě s klasickými motorovými vozy. Výjimkou jsou dvě trasy:

Praha – Kladno

V současnosti se objevují nízkopodlažní vlaky zatím jen na několika spojích za den, od prosince, kdy začne platit nový jízdní řád jich výrazně přibude a doprava mezi Prahou a Kladnem bude z více než 90 % bezbariérová.

Nymburk – Poříčany

Bezbariérové vlaky zajišťují 76 % spojů, výjimku zatím tvoří první ranní a poslední noční spoje.

17. 09. 2008 Z Velimi odjel prototyp rychlovlaku AGV

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/28949-z-velimi-odjel-prototyp-rychlovlaku-agv/>)

Velim (Kolínsko) - Z železniční stanice ve Velimi na Kolínsku dnes odjela speciální vlaková souprava s rychlovlakem AGV, který byl zapojen mezi 23 nákladních vagonů. Mířil na berlínský veletrh Inno Trans 2008, kam dorazí ve čtvrtek dopoledne, uvedl manažer železničních přeprav společnosti Spedi-Trans Pavel Ščepko.

Přeprava rychlovlaku podle něj vyžadovala specifický přístup. Protože není schválen pro provoz na české železnici, nemohl jet 'po svých' a musel být zapřažen do jiného vlaku. Výrobce, francouzská firma Alstom, si navíc nepřál, aby jednotka byla během dopravy bržděna, tudíž se do soupravy musela zařadit spousta vagonů, které vlak na spádech na trati ubrzdí, dodal Ščepko.

Souprava měla dohromady 30 vagonů, byla dlouhá asi 450 metrů a vážila 580 tun. Její přepravní rychlost je 80 kilometrů za hodinu.

AGV je čtvrtou generací legendárního rychlovlaku TGV. Dosahuje běžně rychlosti 360 km/h, může ale jet až rychlostí 500 km/h. Motor má pod každým vagonem, zatímco původní TGV měl motor na začátku a konci soupravy.

Dosud jediný vyrobený prototyp AGV od června podstupoval testovací jízdy na speciálním okruhu u Velimi. Souprava tam dosahovala maximální rychlosti kolem 200 kilometrů v hodině. Testovaný vlak měl sedm vagonů, pro běžný provoz se plánuje 11 vozů. Standardní vybavení měly jen dva testované vagony, zbytek vlaku sloužil jako pojízdná laboratoř, kde byly přístroje na kontrolu brzd, trakčního systému, chování vlaku na trati, hlučnosti, proudění vzduchu a řada dalších komponentů.

Vývoj poslední generace nejrychlejších vlaků světa trval deset let a veřejnosti byl představen letos v únoru. Jeho cena se pohybuje kolem 30 milionů eur (asi 726 milionů Kč). Do běžného provozu se první vlaky dostanou v roce 2011 v barvách soukromého italského dopravce NTV, který si objednal 25 souprav a má opci na dalších deset souprav.

17. 09. 2008 Beskydčan se snaží zablokovat železnici pro Hyundai

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/29046-beskydcan-se-snazi-zablokovat-zeleznici-pro-hyundai/>)

Ostrava - Občanské sdružení Beskydčan se snaží zablokovat stavbu železničního napojení průmyslové zóny Nošovice, kde stojí automobilka Hyundai, která již brzy spustí výrobu. Ekologové, kteří v takzvané Deklaraci porozumění požadovali po automobilce, aby dávala přednost železniční dopravě, podali žalobu, která může práce na stavbě železničního napojení na stávající síť zastavit. Kromě této snahy Beskydčan také blokuje obchvat Frýdku-Místku. Pokud dojde k dalšímu zdržení železniční stavby, bude to znamenat zahlcení silniční dopravy ve Frýdku-Místku. Podle představitelů Beskydčana Leo Košťála si sdružení není vědomo žádného porušení deklarace.

Kolejové napojení průmyslové zóny Nošovice ohrožuje žaloba, kterou Beskydčan podal v červenci proti rozhodnutí ministerstva dopravy, jež potvrdilo stavební povolení vydané krajským úřadem na železniční napojení nošovické zóny.

"Samotná žaloba občanského sdružení Beskydčan byla pro nás šokující, protože obsahuje návrh na vydání předběžného opatření. Cílem tohoto úkonu je okamžitá blokáce železničního napojení. Největším problémem je, že kdyby k tomu došlo, tak my nebudeme schopni spustit žádnou, podotýkám žádnou železniční dopravu, což by znamenalo dopravní kolaps pro město Frýdek-Místek," řekl ČTK Miroslav Janoviak z krajského úřadu s tím, že 60 procent veškeré dopravy z nošovické průmyslové zóny by mělo jít po železnici.

Železniční napojení je 600 metrů dlouhé a má navázat na stávající trať. Kraj už na základě vydaného stavebního povolení začal stavět a pokud soud nerozhodne o odkladném účinku, který by zastavil stavební práce, mělo by být hotovo k 15. listopadu.

Maximální využití vlakové dopravy přitom ekologové žádali v Deklaraci porozumění, kterou zhruba před dvěma lety kvůli stavbě automobilky podepsali se státem a krajem. Podle náměstka hejtmana Pavla Drobila jsou kroky Beskydčanu porušením této deklarace. "Mám pocit, že to je šikanózní výkon práva, neumíme vyhovět někomu, kdo říká, všechnu dopravu chceme po železnici a na druhé straně ji neumožní," dodal. Beskydčan si podle Košťála není vědomo porušení deklarace. "Kdybychom ji porušili, tak by nám to jistě pan náměstek sdělil," reagoval Košťál.

Moravskoslezský kraj se zavázal napojit průmyslovou zónu v Nošovicích na stávající železniční trať. Vyplývá to z investiční smlouvy podepsané v listopadu 2006 společností Hyundai, státem a dalšími subjekty. Ve stejném roce uzavřel kraj společně s dalšími partnery a ekologickými organizacemi Deklaraci porozumění. Signatáři jsou například Ekologický právní servis, Děti země, Půda pro život a také Beskydčan. Je v ní stanoven závazek optimalizovat železniční trať Ostrava - Kunčice - Frýdek-Místek - Český Těšín s cílem maximálního využití železnice namísto silnic.

Beskydčan, který u soudu napadl také výstavbu obchvatu Frýdku-Místku, se už dříve odvolal proti stavebnímu povolení pro napojení nošovické zóny na železniční vlečku, se svým odvoláním ale neuspěl.

18. 09. 2008 Oslava 150 let Kladensko-nučické dráhy 20. a 21. 9. 2008

Zdroj: Společnost Barbora – skanzen Solvayovy doly (<http://www.solvayovylomy.cz/>)

Lomy Mořina s.r.o. spolu s naší Společností Barbora o.s. ve spolupráci se ZABABA s.r.o., oddílem skautů Plantážníci a Montánní společností pořádají ve dnech 20. a 21.9.2008 oslavu 150 let existence Kladensko - nučické dráhy. Oslava proběhne na vlečce a v areálu Lomů Mořina a také v areálu Solvayových lomů. Mezi lomy bude v sobotu a neděli zajištěno spojení historickým autobusem Praga. Bude též oficiálně přístupná spojovací štola k lomu Malá Amerika.

18. 09. 2008 Nádraží v Mimoni se po letech vrátilo do své původní podoby

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29095-nadrazi-v-mimoni-se-po-letech-vratilo-do-sve-puvodni-podoby/>)

Mimoň (Českolipsko) - Historická budova vlakového nádraží v Mimoni se po letech vrátila do své původní podoby z počátku minulého století. Zmizely různé přístavby, které k původní budově postupem let přibýly, obnovy se dočkaly i historické fasády z lícového zdiva. V minulosti je překryl nános žluté barvy. Celá rekonstrukce přišla na více než 13 milionů korun, řekl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

V rámci rekonstrukce nechaly České dráhy vyměnit okna, nová je výpravní hala i pokladny. "Cestujícím slouží i nové bezbariérové toalety, které jsme přestěhovali do hlavní budovy," doplnil ředitel Regionální správy majetku ČD v Hradci Králové Václav Fikr. Cílem rekonstrukce bylo podle něho zkvalitnit služby pro cestující a nabídnout jim kulturnější prostředí. Zlepšilo se ale i zázemí pro zaměstnance drah.

Starosta Mimoně František Kaiser dnes netajil spokojenost se staronovou podobou nádraží. "Je to jedna ze vstupních bran do města a konečně podle toho i vypadá," uvedl starosta. Dodal, že v budoucnu by mělo u vlakového nádraží vzniknout i autobusové. Nádražní budova by pak mohla sloužit jako přestupní uzel i zázemí pro oba druhy dopravy. "Chtěli bychom na vybudování autobusového terminálu získat dotace z evropských fondů, projekt ale teprve připravujeme," dodal Kaiser.

18. 09. 2008 V sobotu vyjedou zvláštní vlaky napříč Olomoucí (20. září 2008)

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

V sobotu 20. září pojedou u příležitosti Evropského týdne mobility zvláštní vlaky mezi stanicemi Olomouc hlavní nádraží a Olomouc-Řepčín. Na spojích bude nasazen historický vůz řady 131 "Hurvínek".

„České dráhy projednaly s Olomouckým krajem zařazení tratě z Olomouce do Náměště na Hané do Integrovaného dopravního systému. Předpokládáme, že k tomu dojde v lednu 2009. Jízdy historického vlaku po této trati mají upozornit na potenciál železniční dopravy v rámci olomoucké MHD,“ vysvětluje Petr Holánek, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Olomouci.

Odjezdy zvláštních vlaků z olomouckého hlavního nádraží budou v 10:00, 11:30, 13:00 a 14:00. Zpátky z Olomouce-Řepčína pojedou vlaky v 10:30, 12:00, 13:25 a 14:30. Cestující pojedou zdarma.

18. 09. 2008 Prezentační jízda EgroNet vozidlem Desiro (1. a 2. října 2008)

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/egronet.htm)

Ministerstvo dopravy České republiky a Bavorské státní ministerstvo hospodářství, infrastruktury, dopravy a technologie ve spolupráci s GmbH Vogtlandbahn a Kooperačním svazem EgroNet – dopravní svaz Vogtland ve Spolkové republice Německo, uskuteční ve dnech 1. - 2. 10. 2008 2. část prezentační jízdy EGRONET vozidlem DESIRO 642.6 fy Vogtlandbahn na tratích:

1. října 2008: Železná Ruda Alžbětín – Bayerische Eisenstein – Platling – Regensburg - Schwandorf (prohlídka zařízení pro provozní údržbu a opravy vozidel Vogtlandbahn) - Furt im Wald – Domažlice;

2. října 2008: Domažlice – Plzeň – Klatovy – Špičák – Janovice nad Úhlavou – Domažlice (oficiální ukončení) – Furt im Wald.

Smyslem této jízdy je prezentace regionálních výkonů a lepší zpřístupnění oblastí Šumavy, Českého lesa, Bavorského lesa a tratí v Plzeňském kraji železniční dopravou s vyšší kulturou cestování v pohodlných železničních vozidlech, vyšší cestovní rychlostí a pokud možno s co nejmenším počtem přestupů a dosažením co nejdelší zajímavé trasy pro cestující, jak je tomu ve stávajícím dopravním systému EgroNet, který je provozován již od 28. 5. 2000 mezi Českou republikou (Karlovarský kraj - Chebsko, Sokolovsko a Karlovarsko) a Spolkovou republikou Německo (Vogtlandsko, Durynsko a část Bavorska) a byl prezentován na celosvětové výstavě v Hannoveru v roce 2000 a v současné době slaví již 8 let a 4 měsíce své úspěšné a dobře prosperující dopravní existence.

Bližší informace k projektu přeshraniční veřejné osobní dopravy EgroNet najdete na www.egronet.cz; resp. www.egronet.de.

18. 09. 2008 Na Masarykově nádraží se může stavět, odsouhlasili pražští zastupitelé

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29129-na-masarykove-nadrazi-se-muze-stavet-odsouhlasili-prazsti-zastupitele/>)

Praha - Pražští zastupitelé dnes odsouhlasili 43 změn v územním plánu a umožnili tak mimo jiné stavět i na místě dnešních kolejí na Masarykově nádraží. Úpravy čekají také Nákladové nádraží Žižkov, Smíchovské nádraží a řada původních průmyslových oblastí, které jsou dnes hodnoceny jako takzvané brownfields, vyplývá z jednání zastupitelů.

Nejdůležitější změna se týká možnosti přeměny Masarykova nádraží. Předkladatel změn a radní pro oblast územního rozvoje Martin Langmajer popírá, že by schválené změny mohly v dohledné době vést ke zrušení nádraží. Před časem také novinářům řekl, že na Masarykově nádraží zůstanou zachovány historické železniční budovy, které jsou památkově chráněné. Nádraží by se prostřednictvím Opletalovy ulice mělo spojit s Karlínem, vyrůst by tam měly nové budovy. Langmajer by zde preferoval byty před mrtvými zónami s administrativními budovami.

Zastupitelé dnes schválili i další změny územního plánu, které se týkají například umístění stanice plánované trasy metra D u krčské nemocnice, přemístění tramvajové smyčky ke stanici metra a zastávce městské železnice v Hostivaři nebo výstavby na takzvaných brownfields v Modřanech a Sedlci.

Návrhy také počítají s výstavbou nového železničního koridoru mezi Prahou a Berounem, vytvořením páteřní cyklistické trasy z Vinohrad jihovýchodním směrem přes Zahradní Město a vybudováním nových ploch městské zeleně ve Strašnicích a Záběhlicích.

Na nádraží ve Smíchově by se mělo stavět na zhruba 25 hektarech v prostoru nákladového nádraží. Osobní dopravu zde přestavba neohrozí. Stejná plocha by měla být zastavěna také na nákladovém nádraží na Žižkově.

19. 09. 2008 Výpravčí na koridoru: Ahoj Franto! Posílám pendolino (Moravičany)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=616790>)

Bezpečnost tisíců cestujících v rukou jediného člověka

Moravičany - Při srážce dvou vlaků u Moravičan na Olomoucku šlo jen o náhodu, že to byly vlaky nákladní.

Do stejné situace se totiž mohou dostat i vlaky plné lidí. Denně jich úsekem projedou desítky.

Kvůli rekonstrukci koridoru je na jednom z nejvytíženějších úseků železniční sítě vypnuté zabezpečovací zařízení a bezpečnost cestujících tam závisí na jediném člověku - na výpravčím ve stanici.

Ten však chyboval a do stojícího vlaku s uhlím navedl poštovní soupravu. Její strojvůdce brzdil, srážku však nepřežil.

České dráhy potvrdily, že po osudné koleji číslo jedna běžně projíždějí vlaky plné cestujících, včetně rychlíků a souprav pendolino. "Jezdí tam vlaky všech kategorií," uvedl mluvčí společnosti Ondřej Kubala.

"Celý úsek už tři roky modernizujeme. Na první traťové koleji se na telefonický způsob dorozumívání projíždí od dvanáctého září. Plánované zahájení automatického provozu je 26. září," sdělil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Petr Halla.

Už po necelých třinácti hodinách zabezpečování dopravy telefonem však udělal výpravčí osudovou chybu. V sobotu 12. září o půl třetí ráno neohlásil jeden z vlaků výpravčímu v další stanici.

Při nehodě u Moravičan zahynul za období od loňského léta už pátý strojvedoucí Českých drah. Jen s velkým štěstím přežil srážku s padajícím mostem měsíc před tím strojvedoucí expresu Comenius při neštěstí ve Studénce.

Vyřídíme to "na hubu"

Mluvčí Halla potvrdil, že dopravu na první koleji nadále řídí výpravčí takzvaně "na hubu", jak mezi sebou lidé u dráhy slangově říkají.

"Ahoj Franto, posílám ti vlak." - "Čau Jardo, přijímám vlak." Tak nějak vypadá velmi zjednodušeně komunikace mezi výpravčími. Měla by se totiž řídit přesnými předpisy. Pro Aktuálně.cz to popsal funkcionář Asociace strojvůdců Pavel Dlouhý.

Úsek trati mezi Mohelnicí a Moravičany je dlouhý zhruba tři kilometry. Během modernizace koridoru, která zahrnuje instalaci zabezpečovacího zařízení, je tam bezpečnost tisíců lidí v rukou jednotlivců.

Strojvedoucí i cestující se v tomto a mnohých dalších případech výluky zabezpečovacího zařízení musí spoléhat, že výpravčí neudělá chybu a nezapomene vlak "nabídnout". A to se u Moravičan stalo. "Nehoda je v šetření. Hlavním podezřelým je výpravčí, který je již mimo výkon služby," sdělil Jan Kučera z Drážní inspekce.

"Při rekonstrukcích koridorů je tento způsob zabezpečení běžný a zřejmě jediný možný," uvedl mluvčí Asociace strojvůdců Libor Poláček. "Některé z pracovních pozic jsou prostě takzvaně nosné a jednoduše není jiné cesty, než jejich výkon svěřit člověku," vysvětlil.

Řídili vlak a zemřeli cizí vinou

Strojvůdci zažívají nebyvale tragické období - od loňského léta pět mrtvých, vždy cizím zaviněním. Před dvěma lety zahynul jeden, rok předtím taktéž. V tříletém období, které předcházelo, přitom nezemřel ani jeden.

Šestačtyřicetiletý ostravský strojvedoucí chtěl dojet k návěstidlu, které dovoluje vjezd do stanice Moravičany. Nemohl však tušit, že ještě 200 metrů před návěstidlem končí jiný vlak.

"Brzdil šedesát metrů před nárazem, zpomalil o deset kilometrů v hodině. Nárazová rychlost činila padesát pět kilometrů v hodině," uvedl inspektor Kučera.

Muž však neměl šanci střet přežít. Zastaralé lokomotivy společnosti ČD Cargo totiž nemají takzvané deformační zóny. Záchranáři vyprostilí tělo až po šestnácti hodinách.

"Pokud by bylo zabezpečovací zařízení v provozu, strojvůdce by dostal znamení, že má zastavit. Když nereaguje, otevře se ventil a vlak zastaví sám," sdělil strojvedoucí Dlouhý.

Asociace strojvůdců: Situace je katastrofální

"Současná situace je naprosto nepřijatelná. Ministru dopravy Aleši Řebíčkovi jsme zaslali otevřený dopis s konkrétními požadavky," říká prezident Federace strojvůdců Petr Čechák.

Takto vypadá dvojkolejný koridor u Moravičan, kde došlo k tragédii. Vlaky tam jezdí úsekem, na kterém není v provozu zabezpečovací zařízení

V Moravičanech pravděpodobně chyboval člověk. Jak se však ukázalo při jiné nehodě v Moravanech, ani moderní zabezpečovací technika není bezchybná.

"Na milionovými náklady čerstvě zmodernizované trati mezinárodního železničního koridoru došlo k závadám, při kterých přestalo fungovat staniční zabezpečovací zařízení," upozorňuje Čechák ministerstvo dopravy.

Vlak se vinou vadného sypače písku stal pro zabezpečovací systém neviditelným.

"Nehoda se může brzy opakovat," zdůraznil tehdy prezident. Federace byla nařčena z šíření poplašné zprávy. Obavy se však naplnily. "Jen šťastnou náhodou nedošlo k obdobné nehodě ve stanici Hulín koncem srpna," píše ministru Řebíčkovi Čechák.

19. 09. 2008 Starý konec, nebo nový začátek pražského Masarykova nádraží?

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_35masa.htm)

Protože se už delší dobu málo zasvěceně a mnohdy zmateně píše o plánech možné likvidace Masarykova nádraží a protože se při té příležitosti vzdouvaly emoce, požádala redakce autory o objektivní pohled na možné varianty přestavby Železničního uzlu Praha.

Historické záměry na přestavbu centrálního Wilson-Masarykova nádraží

Železniční stanice Praha Masarykovo nádraží je nejstarším nádražím v Praze z roku 1845 a do vzniku dnešního hlavního nádraží v roce 1872 byla jediným nádražím v centrální části Prahy. Třetí a poslední nádraží v centrální oblasti hlavního města, nazývané později Praha Těšnov, vzniklo ještě o tři roky později v roce 1875.

Funkce Masarykova nádraží se za uplynulých více než 150 let postupně měnila od všeobecného nádraží přes nádraží pouze pro osobní dopravu k nádraží pouze pro příměstskou osobní dopravu. Funkci osobního nádraží pro dálkovou dopravu začala Praha Masarykovo nádraží ztrácet po realizaci Holešovické přeložky a po výstavbě nádraží Praha Holešovice v 80. letech dvacátého století, kdy byla naprostá většina vlaků dálkové osobní dopravy převedena z tratě Praha Bubeneč – Praha Masarykovo nádraží – Praha Libeň na trať Praha-Bubeneč – Praha Holešovice – Praha Libeň/Praha hl. n.

V tuto dobu již funkce nádraží pro předměstskou dopravu nad funkcí nádraží pro dálkovou dopravu silně převažovala a dnes dálkové dopravě neslouží takřka vůbec (až na výjimky dané mimořádnostmi při výstavbě Nového spojení).

Komplexní řešení

První komplexní řešení problémů v železničním uzlu Praha (ŽUP) se objevuje po skončení 1. světové války, kdy bylo nutno řešit roztržitost a vzájemnou špatnou propojitelnost jednotlivých nádraží. Nejlépe to dokládají slova Dr. Jana Bašty, prvního ředitele ČSD, z roku 1923:

Postupným zestátňováním jednotlivých drah se sice zlepšovaly poměry jednotlivých nádraží, ale byl patrný nedostatek jednotného programu pro výstavbu a provoz jednotlivých pražských nádraží i pro úpravu městských čtvrtí. Obzvláště těžce se projevil nedostatek prozíravosti při zaústění jednotlivých železnic do Prahy, při kterém nebráno zřetele na potřebu vhodných vzájemných spojů a to v dobách, kdy žádoucí realizace mnohých projektů pokročilou městskou výstavbou nebyla ještě znemožněna.

Nejdříve je třeba odvodit všeobecné zásady a prostředky, vedoucí k účelnému řešení. V případě pražské otázky nádražní je tento postup tím žádoučnější, čím širší je interesovaná veřejnost, zasahující interpelacemi, resolucemi a jinými veřejnými projevy do průběhu odborného řešení.

Komplexní řešení problémů v železničním uzlu Praha bylo nanejvýš aktuální od 50. let dvacátého století. Objevují se i některá smělá řešení, např. dvou liniových úrovní hlavního nádraží uspořádaných vedle sebe v různých úrovních. Odborná veřejnost se znovu vrací k myšlence zaústění kladenské tratě do nového „holešovického“ nádraží, přímého zaústění tratě od Kralup na hlavní nádraží.

Koncepce města v 50. letech

Město však mělo v koncepci padesátých a šedesátých let dvacátého století jiné představy, a to ve vyklizení zhruba 100 ha ploch, zrušení žst. Praha Masarykovo nádraží, Těšnova, Buben a ukončení dopravy od Kladna v Dejvicích. Pro Prahu bylo určeno jediné nádraží, a to Praha hl. n., které mělo pojmout ve výhledu více než 1000 vlaků s obratem 210 tis. cestujících denně.

Vyjasňování koncepce trvá až do roku 1958, kdy je přijata usnesením vlády č. 607/58 Výhledová studie železničních zařízení v oblasti Prahy a v roce 1960 je přijata komplexní přestavba železničního uzlu Praha. Byla potvrzena koncepce soustředění osobní dopravy do jednoho průjezdného ústředního nádraží se dvěma odstavnými nádražními, soustředění nákladní dopravy do modernizovaného seřaďovacího nádraží a zkapacitnění kolejových spojů.

Masarykovo zůstává

Myšlenka opuštění Prahy Masarykova nádraží přetrvávala s jistým dozvukem ještě v roce 1989, kdy byla definitivně opuštěna. V konsensu s hlavním městem Prahou bylo dohodnuto o trvalém zachování Prahy Masarykova nádraží včetně zaústěných tratí z Dejvic a Bubenče.

Opětovná funkce Masarykova nádraží byla stanovena na základě zpracovaných prognóz z roku 1990 v Hlavních zásadách rozvoje železniční dopravy v ŽUP, schválených Českými drahami dne 12. 3. 1993. V těchto zásadách je Praha Masarykovo nádraží uvažována jako koncová stanice pro příměstskou dopravu osobní (městskou jako doplňkovou) ze směrů Kladno, letiště Ruzyně, Kralupy nad Vltavou, Mělník, Lysá nad Labem a Kolín.

Kolejiště Masarykova nádraží se začalo řešit až v roce 1999, a to v souvislosti s modernizací trati na Kladno a výstavbou nové trati na letiště (PRaK). Řešeno bylo ve stávající poloze celkem 10 nástupištních hran. V současné době byla dokončena 1. etapa týkající se rekonstrukce zhlaví.

Dvě úrovně?

V dopravně koncepčních a urbanistických dokumentacích byla centrální oblast řešena ve dvou základních variantách: buďto dvě nádraží (Praha hl. n., Praha Masarykovo nádraží) nebo jedno nádraží ve dvou úrovních (Praha hl. n.).

Z hlediska umístění nástupišť a kolejiště byly po dlouhodobé diskusi a na základě několika studií sledovány tři základní varianty řešení Prahy Masarykova nádraží:

- varianta A – stávající poloha Masarykova nádraží: kolejiště je řešeno ve stávajícím prostoru (k Havlíčkově ulici), varianta je zkráceně nazývána Neprůjezdny model,
- varianta B – zkrácená poloha Masarykova nádraží: kolejiště je ukončeno u spojnice ulic Na Florenci – Opletalova (tato varianta již není z důvodu mnoha provozně technických omezení dále sledována),
- varianta C – odsunutá poloha Masarykova nádraží: nová nástupiště se předpokládají v prostoru hlavního nádraží ve spodním patře, stávající prostor Masarykova nádraží nebude z hlediska osobní dopravy dále využíván. Tato varianta je zkráceně nazývána jako Průjezdny model.

Ze všech posouzení vyplynul následující závěr – stávající kolejiště hlavního a Masarykova nádraží včetně některých přilehlých traťových úseků (Praha hl. n. – Praha Smíchov, odbočka Balabenka) neumožní realizovat předpokládaný výhledový rozsah osobní dopravy v očekávané kvalitě.

Proto bylo rozhodnuto v 1. etapě ponechat Masarykovo nádraží ve stávající poloze (varianta A) a výhledově neznemožnit průjezdnost systému městské a příměstské dopravy ze všech směrů (varianta C). Je třeba najít řešení, které by umožnilo co možná nejvíce oddělení dálkové dopravy od městské a příměstské (vzájemná provozní segregace obou systémů železniční osobní dopravy).

Poslední studie, která byla zpracována v roce 2007 s názvem „Praha, Nové spojení II. etapa (městský železniční tunel)“, prokázala technickou řešitelnost návrhu průjezdné varianty C, a to jak ve vedení tunelových tras, tak v návaznosti na železniční infrastrukturu na povrchu.

Nově navrhovaná varianta řešení – varianta C

Výše uvedená studie se zabývá návrhem souboru staveb, řešícím maximální segregaci (oddělení) jednotlivých segmentů železniční dopravy v centru Prahy. Studie byla zadána Ministerstvem dopravy České republiky a zpracována sdružením projekčních firem MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s., SUDOP PRAHA, a. s., METROPROJEKT Praha, a. s., a Architektonickým ateliérem ALEJ.

Ve studii je navrženo propojení směrů od Nového spojení (Karlína) a Negrelliho viaduktu na severu se směry od Prahy Smíchova a Prahy Vršovic ve směru od jihu tak, aby došlo k maximální segregaci příměstských vlaků od vlaků dálkových, zlepšení obsluhy centrální oblasti města a v neposlední řadě aby bylo umožněno případné další zkrácení intervalu jednotlivých příměstských linek železniční dopravy.

Tunely pod Prahou

Dopravně-urbanistické řešení spočívá v návrhu dvou tunelů pod centrem Prahy, které je možno navzájem v centru propojit

do „kříže“, což umožní propojení směrů v relacích Praha Karlín – Praha Smíchov a Praha Bubny – Praha Vršovice,

do „vlásenek“, což umožní propojení směrů v relacích Praha Karlín – Praha Vršovice a Praha Bubny – Praha Smíchov.

Obě varianty umožňují i vytvoření traťových spojek pro kombinaci obou zmíněných uspořádání. Návrh předpokládá na severní straně zahlobení



trať od Negrelliho viaduktu a Nového spojení (Praha Karlína) v prostoru Florence se zřízením stejnojmenné přestupní zastávky. Dále obě podzemní trasy vedou do stanice, pracovně nazvané Praha Opera (zhruba pod ulicí Opletalovou). Tato centrální stanice bude ve směrovém uspořádání tratí, ze stavebně technického hlediska se bude jednat o dvě ražené jednolodní stanice vedle sebe. Výstup na povrch bude do vestibulu hlavního nádraží na straně jedné a do prostoru horní části Václavského náměstí na straně druhé.

Směrem na jih je navržena jedna trať přes Karlovo náměstí (se zastávkou souběžnou se stanicí metra B) do železniční stanice Praha Smíchov, kde může být část vlaků ukončena, respektive pokračovat dále ve směru na Radotín a Řevnice. Druhá trať je navržena ve směru na Vršovice se zastávkou pod Náměstím bratří Synků (přestup na linku metra D) a dále vyústěnou na povrch do koridoru železničních tratí před budoucí zastávkou Praha Eden.

Ačkoliv se uvedený záměr zdá být poměrně velkolepým, v porovnání s jinými připravovanými dopravními stavbami není zdaleka nejrozsáhlejší. Studie předpokládá trasu Karlín–Smíchov v délce cca 6,1 km (z toho 4,3 km v tunelu, s podzemními stanicemi Florenc, Opera, Karlovo náměstí a povrchovou stanicí Praha Smíchov) a trasu Negrelliho viadukt–Praha Eden v délce 6,4 km (z toho 5,4 km v tunelu, s podzemními stanicemi Opera a Vršovice a povrchovou stanicí Florenc). Celkem se tedy jedná o 12,5 km nových úseků železničních tratí, z čehož bude 9,7 km vedeno v tunelu, se dvěma povrchovými a pěti podpovrchovými dvoukolejnými železničními zastávkami.

Hledisko železničního provozu

Současná koncepce s hlavovým Masarykovým nádražím (varianta A) přesto počítá s částečně průjezdnými vlaky příměstské dopravy, a to v relaci Řevnice – Praha hl. n. – Poříčany a Lysá nad Labem – Praha hl. n. – Strančice v intervalu 30 minut. Mezi tyto vlaky jsou navrženy proložené ramena Praha Masarykovo nádraží – Nymburk/Kolín a Praha hl. n. – Benešov/Beroun, které již na sebe navzájem v centru Prahy nenavazují. Na příměstské vlaky od jihu a všechny vlaky meziregionální a dálkové dopravy dále přímo nenavazují příměstské vlaky od severozápadu (Kladno, letiště Ruzyně a Kralupy nad Vltavou). Ve variantě A Masarykova nádraží se tedy jedná z velké části o radiální (nepřůjezdný) model příměstské dopravy.

Varianta C je na druhé straně systémem striktně diametrálním, který předpokládá průjezd všech vlaků městské a příměstské dopravy přes centrum do protilehlé části města (regionu), včetně vlaků od letiště Ruzyně. Uspořádání centrální stanice jistě dozná během další přípravy změn, nicméně z pohledu dopravního je již dnes jasný požadavek na kolejové řešení, které umožní všechny vzájemné kombinace přepravních ramen (libovolná kombinace tratí od Negrelliho viaduktu/Nového spojení s tratěmi na Smíchov/Vršovice). Jedním z problémů, které toto řešení vyvolává, je nalezení vhodných obrátových míst v navazujících povrchových stanicích zejména v jižní části Prahy pro ukončení hustého sledu vlaků od Kladna a letiště Ruzyně.

Hledisko infrastruktury a její kapacity

Varianta A Masarykova nádraží ve stávající poloze čítá sedm dopravních kolejí s nástupištní hranou v nevyhovujícím šířkovém uspořádání (úzká jazyková nástupiště obtížně umožňující vybudování vstupů do podchodu na východní straně). Pokud by mělo dojít k jejich rozsáhlejší rekonstrukci, znamená to, že se do prostoru dnešního kolejíště vejde šest kolejí s nástupišti, nabízejícími dostatečný komfort pro cestující.

Dosavadními technologickými propočty a simulacemi byl stanoven potřebný počet nástupištních hran na devět (resp. osm až deset). Z toho plyne, že dnešní rozsah kolejíště je výhledově nedostatečný a bude potřeba vybudovat dvě až tři koleje navíc, především z důvodu předpokládaného silného nárůstu dopravy od letiště Ruzyně a Kladna. To je možné realizovat buď na severní straně stanice (kde je ovšem předpokládána komerční zástavba), nebo na jižní straně místo objektu přístavby České pošty.

Oproti tomu varianta C Masarykova nádraží, navrhovaná v podzemí s přímým napojením na Smíchov a Vršovice, umožní svými čtyřmi průjezdnými hranami centrální stanice provoz vlaků dále do protilehlé části města bez zásadních dopadů na povrchovou zástavbu.

Ke zkapacitnění dochází díky novému tunelu centrum–Smíchov také v oblasti Nuslí a Výtoňského mostu, kde bude situace na hranici možností i po připravované optimalizaci, a předpokládaný nárůst dopravy, vyvolaný realizací nového tunelu Praha–Beroun, nezachrání ani dostavba případné třetí koleje přes Vltavu.

Hledisko městských dopravních vazeb

V případě zachování Masarykova nádraží ve stávající poloze k zásadní změně dopravních vazeb na městskou dopravu i do území prakticky nedochází – možná jsou jen určitá drobná vylepšení, jako

je například vybudování nového podchodu na spojnici ulic Na Florenci – Opletalova či propojení hlavního a Masarykova nádraží pohyblivým chodníkem.

Oproti tomu přesun Masarykova nádraží do jiné (podzemní) polohy s sebou nese i zcela nové možnosti, jak přestupních možností v centru města, tak na navazujících trasách. Zatímco severní zaústění podzemní trasy v oblasti Florence je již v zásadě dané, vedení podzemní trasy dále ve směru na Vršovice a Smíchov může zcela jistě doznat změn jak v samotném vedení trasy, tak v umístění zastávek a jejich výstupů na povrch (například obsluha Národní třídy a okolí Anděla či Arbesova náměstí může být pro železnici velkou výzvou).

Hledisko využití území

Často diskutovaným tématem je tlak na komerční zastavitelnost dnešních drážních ploch v okolí Masarykova nádraží včetně kolejiště ze strany developerů. Návrh změny územního plánu ovšem počítá prakticky se stejným schématem zástavby v obou variantách A i C – tedy ve variantě C nejde o zastavění kolejiště, jak je dnes občas mylně prezentováno. Naopak, ve variantě C územní plán předpokládá v ploše dnešního kolejiště převážně parkovou zeleň.

Rozsah zástavby je invariantní mimo jiné z důvodu odlišného horizontu realizace komerčních objektů a přestavby nádraží. Snahou developera i města je samozřejmě výstavba v co nejbližším období, na druhé straně investiční možnosti a náročná příprava velkých dopravních projektů mnohdy znamenají odsun staveb v čase. V případě centra Prahy jde o tak komplikovaná řešení jak na straně železnice, tak na straně města, že nelze uvažovat o jejich vzájemné stoprocentní časové koordinaci. Nezanedbatelným faktem rovněž je, že Masarykovo nádraží v dnešní poloze přináší velký potenciál zákazníků pro nové komerční prostory.

Masarykovo nádraží: jak dál?

V obou zmíněných variantách dochází ke zvýšení kapacity kolejiště pro příměstskou dopravu, tzn. zlepšení obsluhy Prahy a Středočeského kraje. Z důvodu polyfunkčnosti železniční dopravy je však vhodné a za předpokladu výhledového počtu vlaků i nutné provést segregaci osobní dálkové dopravy od městské a příměstské. Znamená to tedy nejen zvýšení kapacity železničních nádraží, ale i přilehlých traťových úseků, které by navíc neměly přenášet dopravní problémy jednoho segmentu na druhý. Bez této segregace a zvýšení kapacity nemůže být dále v České republice vytvořen ani systém vysokorychlostní dopravy. To samozřejmě platí i o dalších významných železničních uzlech Brno, Ostrava a Plzeň.

Všechny památkově chráněné budovy a další významné objekty Masarykova nádraží zůstávají i ve variantě C nadále zachovány. Jejich využití je samostatná kapitola, kde je vždy potřeba souhlasu odborníků (památkářů, urbanistů apod.). Ve všech variantách lze na místě stávajícího kolejového depa vybudovat železniční muzeum, které lze navíc kolejově napojit.

Kdyby bylo v současné době rozhodnuto o řešení jednoho centrálního nádraží v Praze (segregace ve dvou úrovních) a začala projektová příprava, byla by tato stavba ukončena nejdříve kolem roku 2020. Znamená to, že je tak jako tak nutná alespoň částečná rekonstrukce kolejiště v prostoru stávajícího Masarykova nádraží (především s ohledem na předpokládaný nárůst počtu vlaků od Dejvic).

V každém případě by mělo být v rámci revitalizace celého stávajícího prostoru Masarykova nádraží v předstihu zmodernizováno i dosavadní kolejiště včetně nástupišť a nabízí se zdroj právě z prostředků komerční činnosti či prodeje nepotřebných drážních ploch a objektů. Takto získané prostředky by měly být přednostně použity k financování rozvoje železniční dopravní cesty, jak ostatně bylo uvedeno i v několika usneseních vlády při privatizaci nepotřebného majetku Českých drah ještě v devadesátých letech minulého století...

Závěrem

Nejedná se pouze o přestavbu několika kolejí a nástupišť na Masarykově nádraží nebo o jejich prosté zrušení, ale o komplexní řešení centrální části Železničního uzlu Praha včetně zásadních dopadů na kapacitu městské a příměstské dopravy a její segregaci od dopravy meziregionální a dálkové na desítky dalších let. Dopravním odborníkům by mělo být zřejmé, že by asi nebyla budována významná stavba „Nové spojení“, kdyby mělo být kolejiště Masarykova nádraží zrušeno bez náhrady.

Všechny orgány státní správy a samosprávy (Ministerstvo dopravy ČR, hlavní město Praha a Středočeský kraj) i další důležité organizace (SŽDC, České dráhy, ROPID, ÚRM MHMP) jsou vždy informovány o všech zpracovávaných řešeních a jejich variantách. Je to samozřejmé, protože vždy jeden z nich je zadavatelem příslušné dokumentace.

Při posuzování vhodnosti či nevhodnosti jednotlivých záměrů při výstavbě železniční infrastruktury je třeba v první řadě seřadit všechna pro a proti na odborné úrovni (dopravní, provozní, technické

a ekonomické parametry) a posléze rozhodnout na úrovni politické. Již nyní se ukazuje, že zejména současné, ale i výhledové kapacity železničních tratí, zaústěných do uzlu Praha, jsou mnohde nedostatečné a při předpokládaném nárůstu cestujících bude nutno problém kapacity výhledově řešit tak jako tak formou segregace jednotlivých segmentů železniční dopravy.

Dvě základní varianty

Obecně lze říci, že železniční doprava v Praze, stejně jako v celé České republice, má v podstatě dvě základní varianty řešení. Buď vycházet ze stávající sítě infrastruktury a jejím možnostem přizpůsobit osobní i nákladní dopravu, a nebo opačně – stanovit podíl železniční dopravy na dopravním trhu a k tomu posléze postupně vybudovat potřebnou infrastrukturu.

Tento článek není vyčerpávající analýzou všech hledisek a možností řešení centrální části Železničního uzlu Praha, ale snaží se alespoň o rozšíření úhlu pohledu diskutující odborné i laické veřejnosti. Neboť problém centrální části ŽUP není černobílý, jak by se mohlo zdát z některých diskusí, a už vůbec nelze argumentovat pouze tím, že se jedná o „srdeční záležitost“ mnoha železničářů či železničních nadšenců a historiků. Celou situaci, dnes stejně jako téměř před sto lety, opět vystihují slova Dr. Jana Bašty:

Zrovna tak jako definitivně ustálený rámcový projekt musí i jeho stavební program při vši přísné důslednosti býti schopen změn a přizpůsobení se novým potřebám dopravním i stavebním naskytnuvším se již během předvídané dlouhé doby stavební. Vždyť komplex pražských nádraží i s předměstskými není a nesmí být útvarem ztrnulým, nýbrž organismem vývojovým.

Tím zůstane, i když všechny zde projednávané otázky úspěšně a definitivně budou rozřešeny, pokud i naše Praha bude – jak všichni doufáme – vzkvétat a se vyvíjet a poskytne svým rozvojem vždy dosti námětů, aby pražská otázka nádraží, ovšem že v nových fázích, zůstala aktuální. Neboť život moderního velkoměsta zrodil a vyvíjí se ve znamení dopravy.

19. 09. 2008 Parní klání ve Zvolenu již podesáté

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_35zvol.htm)

Za obrovské účasti veřejnosti, včetně té zahraniční, proběhl ve středoslovenském Zvolenu o víkendu 13. a 14. září v pořadí už desátý ročník mezinárodní soutěže a závodů parních lokomotiv Grand prix Slovensko 2008 s podtitulem Nostalgie v oblacích páry. Atraktivní technicko-sportovní a zábavná retrošou, jak akci inzerovali pořadatelé, přilákala hlavně na sobotní odpolední klání na zvolenské nákladní nádraží přes 6 000 lidí.



Konala se u příležitosti 160. výročí příjezdu prvního parního vlaku na území Slovenska a také 135. výročí železniční tratě Zvolen–Banská Bystrica a samozřejmě i Dne železničářů 2008, a to za účasti posádek z Velké Británie, Lucemburska, Polska, Maďarska, České republiky a domácích. Akce se konala pod záštitou ministra dopravy, pošt a telekomunikací SR Ing. Ľubomíra Vážného, který také na úvod závodů vystoupil před shromážděnými davy z motorové drezíny Tatra Dm 4-47044 (NTM Praha, v provozu CZ LOKO), promluvil k veřejnosti a na závěr poblahopřál soutěžícím a předal ceny.

To bychom ale předběhli celý den. Na začátku – v sobotu v 9 hodin – byla otevřena výstava vozidel starých i současných trakcí v depu, nechyběly mažoretky (tančící „na dně“ točny) a za tlačence diváků, jíž by doslova nepropadl ani špendlík, následovaly postupné výjezdy soutěžících „párovek“ na točnu. Mezitím odvezly lokomotivy 464.001 (Prievidza) a 477.013 zvláštní vlak do Banské Bystrice a zpět a v nákladní stanici bylo možné si prohlédnout moderní polskou soupravu tzv. Papežského vlaku Jana Pavla II., nazvanou Totus tuus (Celý tvůj).

Krátce po 13. hodině paralelně na staničních kolejích seřazení „závodníci“ na mávnutí praporek startujícího vyrazili k první disciplíně – sprintu na 100 metrů a následně odvetě. Názvy některých dalších závodů (třeba anglická pošta, sprint s přesností zastavení, závod v koulení prázdného pivního sudu po hlavě kolejnice, pomsta indiánů či novodobí rytíři) nezúčastněným mnoho neřeknou, ale vězte, že při nich nechyběla ani legrace (jízda s pivem na spojnicí), ani sportovní duch s hlasitým fanděním, ale ani trocha napětí a strachu. To poslední hlavně u disciplíny nazvané dámy na kolejkách, v níž byly ke koleji před lokomotivami plastovým řetězem za ruku připoutány mažoretky (samozřejmě, že v bezpečné vzdálenosti), přičemž posádky musely své železné oře rozjet, zastavit, doběhnout k figurantce a osvobodit ji, „nalodit“ na stroj a dojet do cílové rovinky.

Správné sportovní zápolení se pochopitelně neobešlo bez vítězů – těmi se letos stali domácí, Zvolenští, na stoleté lokomotivě 422.0108 (vyrobena 1. českomoravskou továrnou v Libni). Na dalších příčkách skončila vrútecká posádka maďarské minitendrovky 310.433. Mimořádný aplaus si vysloužila osádka belgického stroje Elektra, skončivší na 3. příčce, která dojela až z Lucemburska a blýskla se působivými kostýmy. Bohužel, letos se moc nevedlo týmu z Česka. Ostravští Rudolf Neca (ČD), Jiří Král a Josef Kaloč (oba ČD Cargo) na stroji 423.041 DKV Olomouc, jinak vítězové řady předchozích ročníků Grand prix, uzavřeli soutěžní pořadí.

Po patnácté hodině se účastníci vydali zpátky k domovům, mj. i „dvouhlavým“ parním vlakem do Banské Bystrice a zpět s lokomotivami 475.196 a 477.013.

V neděli 14. září se slavnostní defilé parních lokomotiv na točně v depu konalo znovu, místo soutěže ale některé z „párovek“ vyjely s mimořádnými vlaky na okolní tratě, zejména do Dobré Nivy. Maďarští soutěžící a řada návštěvníků pokračovala do Budapešti, kde se konala obdobná soutěž a přehlídka lokomotiv. Za uspořádání a vzornou přípravu a organizaci náročné akce je nutné – vedle řady sponzorů a společnosti ZSSK Cargo – vyzdvihnout organizátory ze zvolenského depa a dalších výkonných jednotek. České ČD Cargo na výstavu vozidel vyslalo moderní stroje 709 a 755 včetně doprovodu.

19. 09. 2008 Narozeniny a naděje v Pyrenejích (Pau – Canfranc – Zaragoza)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_35pyre.htm)

Turista, kterého před ještě necelými deseti roky zavál osud do údolí říčky Aspe v centrálních Pyrenejích, mohl se oprávněně cítit jako přenesený do nějakého absurdního příběhu orwellovských dimenzí. Zrezivělé koleje z francouzského vnitrozemí, dávno zapomenuvší na své někdejší poslání, totiž končily ve španělské obci Canfranc na nádraží se zarostlým kolejištěm a rozpadajícími se vraky vagonů všech možných řad.

Ovšem uprostřed této konkrétní bídy kolejové dopravy muselo turistův zrak připoutat cosi téměř neskutečného. V samém srdci velehor, stranou civilizačních tepen, obklopená plevelem a rumišti, čněla rozkročená staniční budova. Ano, čněla, protože touto stavbou by se mohlo bez uzardění pyšnit velkoměsto. Měřeno na délku, tak přesně 241 m historizujícího slohu s celkem 365 okny a 156 dvoukřídlými vstupy na dvě dlouhá nástupiště.

V nadmořské výšce 1 195 metrů tahle superstavba jako by demonstrovala pomíjivost hodnot: včera velkolepá přechodová stanice s honosným hotelem, restauračními sály a mramorem obloženými čekárnami, teď jen tíseň vyvolávající pustý objekt takřka obludných rozměrů s chátrající fasádou, nikomu a ničemu nesloužící. Zámek duchů v Pyrenejích na konci 20. století.

Nejen toto nádraží, celá francouzsko-španělská dráha Pau – Canfranc – Zaragoza jako by zrcadlově odrážela proměnlivost postavení železnice. Zprvu nijak zvláště podporované ideje nové (a taky nejkratší) spojnice Paříž–Madrid se po skončení 1. světové války dostalo pozornosti věru mimořádné. Jako úkol téměř politický bylo chápáno její rychlé dokončení, včetně pohraniční stanice Canfranc. Tomu nasvědčovala i osobní účast hlav obou států při slavnostní ceremonii na zbrusu novém nádraží. K této události došlo přesně před osmdesáti léty, 18. července 1928. Na železniční mapě Evropy přibyla další mezistátní trať.

Bohužel, ne v právě ideální době. Krize světové ekonomiky přišla dříve, než nová dráha stačila „nabrat dech“. Ani následná španělská občanská válka jí neprospěla, o období války světové ani nemluvě. Trať, jejíž horské parametry se kdysi staly předmětem obdivu (jen francouzský horský úsek zdobilo pět velkých viaduktů a 16 tunelů), nepřinesla kýžený rozmach ani poválečná léta. Naopak, doprava stagnovala; po nehodě v roce 1970 zastavily francouzské železnice na 57 km dlouhém úseku Oloron - Sainte-Marie – Canfranc nákladní dopravu, o deset let později dojezdily i osobní vlaky. Osiřel hraniční tunel Somport, dlouhý 7 874 metrů, smutnou konečnou několika španělských motoráčků se stalo kdysi velkolepé nádraží Canfranc.

Leč údělem tohoto giganta mezi nádražními budovami nebylo podlehnout zubu času a rukám nenechavců. V roce 2002 prohlásila vláda provincie Aragón nádraží kulturní památkou. Nezůstalo jen u prohlášení: do dvou let rozjely stavební firmy naplno práci. Ne však pro zisk nenasatných developerů – evropský železniční unikát se vrátí původnímu účelu. A spolu s ním i celá 307 km dlouhá trať Pau – Canfranc – Zaragoza, na kterou pamatovala Evropská komise prioritním projektem číslo 16.

Co se za tímto označením skrývá? Především důkladná rekonstrukce celé tratě do podoby hodné 21. století. Výchozí pozice obou zemí jsou rozdílné: na španělské straně existuje jednak vysokorychlostní úsek Zaragoza – Huesca, jednak neelektrizovaná trať o rozchodu 1 668 mm Huesca – Canfranc se dvěma páry osobních vlaků za 24 hodin. A Francie? Úsek Pau – Oloron - Sainte-Marie

je elektrizován stejnosměrnou soustavou (1,5 kV) s denní nabídkou cca sedm párů osobních vlaků předměstského typu (TER) denně. Zbylý úsek do Canfranc obsluhují SNCF náhradní autobusovou dopravou ve vlastní režii.

Modernizace, pro jejíž první dvě etapy vyčlenily Evropské fondy a operační program Stát – region zhruba 65 milionů eur, spočívá především v unifikaci. Celá trať Pau– Zaragoza dostane podobu klasické dráhy s rozchodem 1 435 mm a kolejnicemi UIC 60 na betonových pražcích. Bude elektrizována střídavou soustavou 25 kV, 50 Hz a vybavena signalizací typu ERTMS. Plánovači přičkají rekonstruované pyrenejské železnici charakter výkonné tepny nákladní přepravy, schopné eliminovat stávající již neúnosně intenzivní dopravu kamionovou. V přepravě osob se pak počítá s objemem asi 115 tisíc mezistátních cestujících ročně.

Potěšující ovšem je, že celá tato akce není hudbou vzdálené budoucnosti. Již se začalo: v lednu letošního roku se na francouzské straně rozběhly práce na vyčištění tělesa nepoužívané tratě, na jaře příštího roku zde započnou těžké stavební práce. Španěly čeká po celkové rekonstrukci nádraží Canfranc ještě přebudování tratě Canfranc – Huesca podle norem UIC.

Své nedávné kulaté narozeniny mohla tedy transpyrenejská železnice vzpomenout s optimismem. Myšlenky, které se v jejím případě zatím naplnit příliš nepodařilo, má teď šanci zrealizovat nová Evropa.

19. 09. 2008 Brennerský základní tunel – ano, či ne?

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_35tune.htm)

Do roku 2022 má být železniční Brennerský základní tunel (Brenner-Basistunnel-BBT) v provozu. S ohledem na trvalý růst dopravy přes Alpy je z hlediska odpovědných orgánů a odborných kruhů nevyhnutelný – i přes vysoké náklady.

BBT mezi Rakouskem a Itálií o délce 55 km je jednou z klíčových částí projektu číslo 1 Transevropských dopravních sítí EU, kterým je železniční koridor Berlín – Verona/Miláno – Bologna – Neapol – Mesina – Palermo.

Kamionová doprava přes Alpy roste až neslychaně a dosahuje těžko únosné úrovně, pokud jde o kvalitu života a zdraví dopravou postiženého obyvatelstva. Při hledání řešení postupovaly Švýcarsko, Rakousko a Itálie různými cestami. Pro Rakousko a Itálii by měl přinést dlouhodobé ulehčení právě Brennerský základní tunel. Po jeho budoucí trase projížděli nedávno novináři v péči operátora kombinované dopravy Kombiverkehr KG a za výkladu prof. K. Bergmeistera.

Pro něj to je jasné: BBT musí být. Při zachování přístupu „dále jako dosud“ se nelze vyhnout kolapsu brennerské dopravy. Proto je tato akce nutností z hlediska lidí kolem brennerské trasy a z pohledu ostatních evropských zemí a jejich ekonomik. Prof. Bergmeisterovi se podařilo dostat informace za tamní region o tomto základním elementu na železniční trase Mnichov–Verona. Ta měří 447 kilometrů; samotná brennerská trať je dlouhá 127 kilometrů. V roce 2006 se zde pohybovalo 45,8 milionu tun zboží a prognózy pro rok 2030 počítají s 60,67 milionu tun. A to po infrastruktuře – železnice i silnice – která je již dnes na své kapacitní hranici.

Horská trať z 19. století

Železniční trať probíhá v podstatě po trase, na které se stavěla v polovině 19. století. V roce 2006 zde projíždělo denně 145 nákladních a 56 osobních vlaků. Brennerská dálnice byla dokončena v polovině 70. let. Její denní dopravní zatížení – s 5000 až 10 000 kamiony a 25 tisíci osobních aut – je dnes daleko za tehdejšími plány. Navíc ji dorazily časté aplikace posypové soli v zimě.

Přetěžování komunikací by vedlo přes veškeré úsilí o převody dopravy k tomu, že nejpozději za 10 let by bylo třeba obnovit velká stavební díla. Jen těžko si lze představit, jak by se řešily náhrady vyvolané výpadky v této infrastruktuře.

Pro Evropu absolutně nezbytné

Stavba BBT je nezbytná. Začátek již byl učiněn: v dubnu 2004 podepsali ministři dopravy Rakouska a Itálie příslušnou mezistátní smlouvu. Tehdy naplánované uvedení do provozu v r. 2015 mezitím již přirozeně neplatí – také proto, že financování přesně 55 kilometrů dlouhého tunelu je ještě otevřené. Polemika se vede s kalkulací, že by BBT měl přijít přibližně na 9 miliard €. Odpůrci toho uvádějí, že kalkulace není přesná a náklady by neměly převýšit 5,5 až 6 miliard € (cca 150 miliard Kč).

2006: rozhodnutí o pilotním tunelu

Tak zvaný pilotní tunel má dodat precizní geologické informace, snížit rizika a náklady na stavbu dvou hlavních tubusů budoucího tunelu a bude využit k odvodu vody a rubaniny během tunelářských prací. Bude sestávat z několika segmentů podél budoucího tunelu. Stavba pilotního tunelu v období let 2006 až 2009 přijde na 340 milionů € (8,5 miliard Kč) a je hrazena z 50 % Evropskou unií. Rozhodnutí o této stavbě přijali ministři dopravy Rakouska a Itálie 5. května 2006 v Salcburku za přítomnosti dopravního komisaře EU J. Barrota. Ten při této příležitosti kromě jiného uvedl: BBT je hlavní evropský projekt, na kterém se pracuje. Jsem tomu rád, protože je třeba kombinovat poptávku po mobilitě s ochranou velmi speciálního prostředí v Alpách.

Kvůli urychlení realizace prioritních projektů evropské dopravní sítě jmenovala Evropská komise šest evropských koordinátorů. Karlu van Miertovi, někdejšímu komisaři EU, byla svěřena koordinace počátku zmíněného projektu č. 1. Prohlásil: Naší snahou je vytvořit podmínky konkurenční drážní kapacity, aby se lépe pokryly dopravní potřeby. Projekt BBT je integrální částí tohoto plánu.

Argumenty proti

Ohromná investice má mnoho příznivců, ale také dost kritiků – z politických a odborných kruhů. Byla to celá řada různých odborných institucí, která proti stavbě argumentovala. Pro zajímavost a určitou představu uvádíme přehled hlavních protiargumentů, které pocházely hlavně z druhé poloviny 90. let a také z dopravních čísel té doby. Rozsah článku nedovolí jít do všech podrobností, ani zabývat se vyvracením argumentů. Podstatné je, že dopravní potřeba tohoto století nakonec vedla k tomu, že rakouský prezident nedávno poklepal základní kámen pro nový BBT.

1. Nerealizovatelná koncepce smíšené dopravy

Nová trasa má také v rámci plánu TEN EU především sloužit jako trať vysokých rychlostí pro nejnovější vlaky ICE. Ty by měly absolvovat vzdálenost Mnichov–Verona zkráceně za 2 hodiny a 32 minut.

Dosavadní zkušenosti DB s oběma traťovými novostavbami Hannover – Würzburg a Mannheim – Stuttgart ukazují, že smíšený provoz na nich s vysokorychlostními vlaky o 250 km/h a nákladními vlaky o rychlostech 80 – 120 km/h a jen výjimečně 120 km/hod. – se nedá praktikovat.

Ani koleje pro předjíždění po určitých úsecích nemohou prý zabránit, že se ve smíšeném provozu může realizovat jen část vlakové frekvence, která je jinak možná, když vlaky jezdí harmonizovanou rychlostí. Přeneseno na B-tunel a nové naváděcí tratě to znamená, že zde budou smysluplné buď jen rychlé a relativně tiché osobní vlaky, anebo pomalé a hlučné vlaky nákladní.

Prognóza 400 vlaků za den vychází z potřeby jen 44 mezinárodních rychlých vlaků, takže vyhrazení rychlé drážní trasy Alpami pro rychlou osobní dopravu by bylo zcela nerentabilní a nepřiměřené.

2. Nová brennerská trať není pro náklad plně způsobilá

Mezi Etschským údolím u Bolzana ve výšce 230 metrů a jižním koncem B-tunelu u Franzensfeste ve výšce 747 metrů je na trati o délce 40 km k překonání výškový rozdíl 500 metrů. To představuje průběžné stoupání kolem 12 promile. Tak dlouhá a strmě stoupající rampa již není pro obvyklé nákladní vlaky o tonáži 1 800 tun neomezeně způsobilá. Na tomto úseku by se znovu musely nasazovat dvě lokomotivy, včetně odpovídajících nákladů a spotřeby času. Tím nejde pro nákladní vlaky o podstatný přínos ve srovnání se starou tratí.

3. Nízká cestovní rychlost i po výstavbě

Nejrychlejší spojení Mnichov – Miláno přes Brenner dnes trvá 6 hodin a 55 minut, po kompletní výstavbě brennerské osy by se doba jízdy mezi Mnichovem a Veronou zkrátila o 158 minut. Ovšem vztaheno na vzdušnou vzdálenost to představuje průměrnou rychlost ne vyšší než 80 km/h. Brennerská osa sleduje průběžnou Bruchlinii v Alpách a činí mezi Mnichovem a Innsbruckem proti vzdušné čáře zajiďku 65 km neboli 65 % navíc, z Mnichova do Verony pak navíc 110 km neboli 36 %. Objezdový faktor tak obnáší index 1,755. Srovnání s novostavbou Kastel – Würzburg: tam činí tento faktor 1,070. Objezdový faktor v hodnotě 1,57 odpovídá údajně jízdě po fiktivním půlkruhu.

Kvůli extrémně nepříznivému objezdovému faktoru by jízda z Mnichova do 300 km vzdálené Verony trvala po rychlé drážní trase ještě 2 hodiny 32 minut, ale průměrná rychlost ve vztahu ke vzdušné vzdálenosti by byla jen 118 km/hod, přes trvalou nejvyšší rychlost 250 km/hod.

4. Jen malé navýšení dopravy

Přepracované dopravní prognózy počítají, že v roce 2015 by vlak přes Brenner používalo kolem 2,6 milionu cestujících. Znamenalo by to kolem 3300 cestujících za den navíc proti dnešku, k čemuž by měly postačit 2–3 vlaky v obou směrech. V době práce na studii se dopravovalo po kolejích 7,9 mil.

tun zboží, v roce 2015 by to mělo být 25 mil. tun přes tunel a 16 mil. t mimo tunel. Moderní drážní provoz, který již existuje na trati na sv. Gotthard, dopravuje při stejném stoupání, jako má Brenner, běžně vlaky o hmotnosti 1500 tun. Dvě třetiny jsou užitečné zatížení a třetina vlastní hmotnost vlaku. Při optimistickém vytižení na 60 % a provozu po 300 dní v roce by bylo pro dopravu 10 mil. tun zboží zapotřebí jen 55 vlaků. Při prognózované maximální dopravě 25 milionů tun jde o 140 vlaků, což je počet, který by se dal hravě zvládnout po staré trati. 5. Z dalších protiargumentů uvádíme jen názvy:

- Silnici se příliš neodlehčí.
- Veškerá doprava mimo cíle v Mnichově či Veroně bude s objížďkou.
- Je zapotřebí velmi drahá bezpečnostní koncepce.
- Extrémně vysoké stavební náklady.
- Investice na sebe nevydělá (pokud by se měla splácet výnosy z trati).

19. 09. 2008 Švýcarské dráhy SBB v roce 2007

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TC2008/8_35sbb.htm)

Švýcarsko dosud stojí vně Evropské unie (EU), ačkoliv geograficky leží v jejím středu. Úředníci EU zemi rádi dávají za vzor v oblasti veřejné dopravy a dopravní obslužnosti.

Běžný život se v tomto malebném kousku Evropy odvíjí velmi podobně jako v okolní EU. Národní železniční podnik, koncern Švýcarských spolkových drah (SBB), integrující na smluvním základě jednotné řízení činností provozování infrastruktury, nákladní a osobní dopravy, velmi obratně využívá aplikaci evropského práva v zemi. S velkým předstihem se SBB přizpůsobily resortním pravidlům EU. SBB jsou od 1. ledna 1999 akciovou společností ve vlastnictví státu podle zvláštního zákona.

Reforma dráhy stanovila vztah mezi státem jako majitelem a SBB jako podnikem na novou zákonnou bázi. Díky masivnímu oddlužení dostaly SBB možná jedinečnou šanci, zároveň ale také velkou odpovědnost, dokázat svoji podnikatelskou výkonnost za zřetelně zlepšených hospodářských předpokladů. Segmentované řízení má SBB umožňovat pružné a zákaznický orientované podnikání. Klíčové elementy švýcarské reformy dráhy se opíraly o celoevropské úsilí v oblasti liberalizace podmínek podnikání na infrastruktuře železniční dopravní cesty.

Koncern SBB s 27 438 zaměstnanci dosáhl v roce 2007 podílu 34,6 % na přepravním trhu osobní dopravy s počtem přepravených cestujících 306,7 mil. osob při přepravním výkonu 15 134 mil. oskm. V lukrativním segmentu obchodních cestujících činil podíl SBB na trhu téměř 45 %. V klíčovém segmentu nákladní dopravy, který představuje alpský tranzit, činil podíl SBB Cargo 52 % přepravního trhu při objemu nákladní přepravy 53,7 mil. t a přepravním výkonu 13 368,1 mil. tkm. Podíl železniční dopravy na alpském tranzitu dosáhl dokonce 64 %.

Špičkové logistické služby SBB Cargo v centrální oblasti Evropy mezi německým Porúřím a severní Itálií zajišťuje na 4400 zaměstnanců, čímž se podnik řadí mezi elitu z hlediska produktivity práce. Provozování dráhy zajišťuje společnost SBB Infrastruktur prostřednictvím 9300 zaměstnanců. V roce 2007 prodaly SBB celkem 154,7 mil. vlakových tras, což při délce provozovaných tratí 3011 km představuje nejvytíženější železniční systém na světě (89,7 vlkm/km tratí/den) před Japonskem (75,3) a Holandskem (71,1).

Koncern Švýcarských spolkových drah pokračoval v roce 2007 v ziskovém hospodaření. Uplynulé období uzavřel s konsolidovaným ziskem po zdanění ve výši +80,4 mil. franků při celkových konsolidovaných výnosech 7771 mil. franků (cca 131 mld. Kč). Osobní doprava SBB dosáhla v roce 2007 kladného provozního výsledku hospodaření +249,5 mil. franků při provozních výnosech téměř 3846 mil. franků (cca 64,8 mld. Kč). Nákladní doprava skončila v provozní ztrátě -180 mil. franků při provozních výnosech 1269 mil. franků (cca 21,4 mld. Kč). Se ztrátou počítá SBB Cargo i v roce 2008, neboť se vyrovnává se zrušením subvencí na vozové zásilky ve výši 16,9 mil. franků. Infrastruktura uzavřela provozní hospodaření se ztrátou -107,5 mil. franků při provozních výnosech 3115 mil. franků (cca 52,5 mld. Kč).

Na úhradě prokazatelné ztráty z provozování služeb osobní dopravy SBB ve veřejném zájmu ve výši necelých 9978 mil. Kč se podílejí obce částkou 647 mil. Kč, kantony částkou 3452 mil. Kč a stát částkou 5 879 mil. Kč. Nákladní doprava SBB Cargo obdržela loni od státu příspěvek na kombinovanou přepravu ve výši 197 mil. Kč. Infrastruktura SBB inkasovala od státu příspěvek ve výši 22 754 mil. Kč, z čehož 789 mil. Kč činila subvence cen za trasy vlaků kombinované přepravy, 311 mil. Kč subvence cen za trasy ostatních nákladních vlaků, 7511 mil. příspěvek na provozování dráhy a 14 144 mil. Kč kompenzace odpisů dopravní cesty.

SBB Infrastruktura

- Délka provozovaných tratí 3 011 km
- Délka vícekolejných tratí 1 751 km
- Délka elektrizovaných kolejí 7 400 km
- Počet stanic 804
- Počet stavědel 727
- Počet tunelů 307
- Délka tunelů 259 km
- Počet mostů 5 873
- Délka mostů 87 km
- Počet vlastních elektráren 10

19. 09. 2008 Nový rekord rakouského Railjetu (275 km/h)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_35rail.htm)

Rakouská čtyřdílná zkušební souprava Railjet dosáhla v červenci rychlostního rekordu 275 km/h. Stalo se tak při rychlostních zkouškách na Západní dráze mezi stanicemi St. Valentin a Amstetten, kdy měla souprava Railjet v rámci schvalovacích zkušebních jízd dosáhnout nejen maximální rychlosti, ale ještě o deset procent navíc, tedy rychlosti 255 km/h. Podle zástupců ÖBB tak Railjet bez problémů splnil podmínky pro provoz rychlostí 250 km/h, byť plánovaná maximální rychlost souprav je 230 km/h.

Testovací jízdy Railjetů byly zahájeny 28. dubna letošního roku. Při jízdách bude najeto dvacet tisíc kilometrů na tratích v Rakousku, Německu a ve Švýcarsku. Zkušební jízdy budou realizovány s jednou či dvěma lokomotivami typu Taurus a ve složení souprav od jednoho do sedmi vozů. Zkouškami projdou všechna zařízení od brzd po topení a klimatizaci. Vlaky musí do začátku prosince schválit drážní úřady Rakouska (bmvit), Švýcarska (BAV), Německa (EBA) a Maďarska (FFK).

Od prosincové změny jízdního řádu plánují ÖBB nasadit první ze souprav na trasu Mnichov – Vídeň – Budapešť jako špičkový evropský produkt, nabízející tři vozové třídy. O rok později nahradí Railjety klasické soupravy na trati z Vídně do Bregenzu a Curychu a v roce 2010 také z Vídně do Grazu, Lublaně, Záhřebu, Villachu a Benátek. Do roku 2013 mají Railjety díky modernizované infrastruktuře zajistit zkrácení jízdní doby z Vídně do Salcburku na dvě a čtvrt hodiny a z Vídně do Innsbrucku na méně než čtyři hodiny.

19. 09. 2008 Po kolejích za jedním z divů světa aneb Grand Canyon Railway

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_35cany.htm)

Počátky železnice Velký kaňon (Grand Canyon Railway) se datují do konce předminulého století, kdy dne 31. července 1897 byla založena železniční společnost Santa Fe & Grand Canyon Railroad (SF&GC).

Původní dráha byla určena zejména k přepravě nákladů z Williams do Anita, ve státě Arizona. Ačkoli v názvu železnice figuroval název Velký kaňon, město Anita se ve skutečnosti nachází 24 km jižně od Kaňonu.

Jak již zmíněno, hlavním posláním železnice byla přeprava měděné rudy z dolu nacházejícího se poblíž města Anita. Stavební práce začaly 1. června 1899 a trať byla uvedena do provozu o rok později, v červnu 1900. Avšak za pouhé čtyři měsíce provozu se železnice ocitla ve velkých finančních problémech, takže krátce nato skončila v konkurzu. O rok později, v červenci 1901, byla dráha v rámci likvidačního řízení prodána renomované železniční společnosti Atchison, Topeka and Santa Fe Railway (ATSF).



Majitelé železnice ATSF nadčasově předvíдали velký zájem široké veřejnosti o návštěvu Kaňonu, tudíž neprodleně započali se stavbou zbývajících 24 km dlouhého úseku z Anita k jižnímu okraji Velkého

kaňonu. První vlak s cestujícími po nově dostavěné a přejmenované železnici Grand Canyon Railway byl vypraven z Williamsu do Velkého Kaňonu dne 17. září 1901. Tehdejší jízdné činilo 3,95 \$.



Předvídali zájem

O několik let později železnice ATSF postavila nedaleko konečné stanice Velký Kaňon hotel El Tovar, který se nachází pouhých 6 metrů od jižního okraje kaňonu. Plán hotelu zhotovil šéfařchitekt železniční společnosti ATSF, Charles Whittlesey, zatímco vybavení navrhla architektka Mary Colterová. Hotel byl otevřen v lednu 1905 a o sto let později, v roce 2005, za 4,6 milionů \$ renovován. Tento elegantní tříhvězdičkový hotel s úchvatným výhledem na kaňon je kompletně nekuřácký, má 78 pokojů a apartmánů a je plně klimatizován. Dne 28. května 1987 byl zaregistrován jako národní kulturní památka.

Není bez zajímavosti, že městem Williams, kde leží začátek trati, též prochází legendární US Route (dálnice) 66, jinak známá jako The Mother Road nebo The Will Rogers Highway. Dálnice 66, vedoucí z Chicaga, stát Illinois, do Los Angeles, stát Kalifornie, byla vůbec prvním dálkovým silničním spojem. Celková délka silnice byla 3940 km a do Amerického dálničního systému byla zařazena 11. listopadu 1926.

V osmdesátých letech minulého století ji však nahradila nová dálniční soustava (Eisenhower Interstate System). Podstatná část Dálnice 66 byla předělána a začleněna do nového dálničního systému. Jeden z nejdelších dochovaných úseků původní šedesátšestky se nalézá mezi městečky Seligman a Golden Shores v Arizoně. Město Kingman, ležící na tomto úseku, je nazýváno „Srdcem 66“. Nachází se zde též muzeum první dálnice, které nabízí široký výběr tematických suvenýrů.

Jeden ze sedmi divů světa

Grand Canyon (Velký kaňon) je jedním ze sedmi přírodních divů světa. Je to nejznámější a největší kaňon na světě. Velký kaňon tvoří stěžejní část stejnojmenného národního parku, jednoho z prvních ve Spojených státech. Jeho vznik schválil 26. února 1919 prezident Teddy Roosevelt. Park má rozlohu 490 000 ha; je tedy přibližně stejně velký jako stát Delaware. Železnice Grand Canyon Railway nepochybně přispěla významnou měrou k rozvoji a slávě tohoto světoznámého parku. Roční návštěvnost dosahuje 4,5 milionu turistů.

Kaňon, který během posledních pěti až šesti milionů let vytvořila řeka Colorado se svými přítoky, je 446 km dlouhý, jeho šířka se pohybuje od 500 metrů do 24 kilometrů a největší hloubka je 1 600 metrů. Změna klimatu v době ledové zvýšila vodní hladinu řeky Colorado, takže ta se do krajiny zařezávala mnohem rychleji a hlouběji než nyní. Výsledkem této miliony let vytvářené eroze je jedinečný přírodní úkaz a jeden z nejzachovalejších průřezů geologickým útvarem na světě.

Dominantní auta

Většina návštěvníků Velkého kaňonu původně přijížděla železnicí. Železniční monopol však ve dvacátých letech minulého století dostával první „trhliny“. Tehdy se díky rozšiřujícímu se automobilismu a novým silnicím začali v parku objevovat první automobiloví turisté.

Navzdory neustále se zvyšující automobilové konkurenci a tím ubývajícím cestujícím po kolejích, železnice Grand Canyon Railway nadále provozovala osobní dopravu, a to až do roku 1968.

V té době byla frekvence již natolik slabá (poslední vlak veze pouze tři cestující), že železnice nemohla nadále plnit své finanční závazky a následovně byla nucena ukončit osobní dopravu. Ačkoli vlastnická dráha, ATSF, udržovala na této trati nákladní provoz až do roku 1974, mezilehlé stanice byly zrušeny, mnohé i zbourány, přičemž většina staničních kolejí byla snesena. Po ukončení nákladního provozu byla pak celá trať opuštěna.

Železnice nezahynula

V roce 1988 byla zdevastovaná trať zakoupena manžely M. a T. Biegertovými. Ti nechali trať kompletně obnovit a pak ji provozovali jako nezávislou železniční společnost Grand Canyon Railway (GCRX).

První vlak na nově obnovené trati vyjel symbolicky dne 17. září 1989, u příležitosti 88. výročí zahajovací cesty k Velkému kaňonu dne 17. září 1901. Renovovaný nádražní komplex výchozí (jižní) stanice dráhy ve městě Williams slouží vedle odbavování cestujících též jako depo kolejových vozidel a železniční muzeum. Vratná (severní) stanice, Grand Canyon, je majetkem Národního parku.

V letním období jsou v každém směru vypravovány dva vlaky denně, jeden v parní a druhý v motorové trakci. Dle rezervací jsou operativně přistavovány deseti- až patnáctivozové soupravy, skládající se

z renovovaných vozů osobních vlaků druhé třídy z dvacátých let minulého století, z restaurovaných rychlíkových vozů první a druhé třídy z padesátých let, podobně jako vyhlídkového a salonního vozu.

Jízdné je odstupňováno do pěti kategorií. Nejnižší jízdné je ve vozech osobních vlaků druhé třídy se stahovacími okny (bez klimatizace) a nejvyšší samozřejmě v salonním voze, kde je v ceně jízdného zahrnuto i občerstvení.

Parní i motorový provoz

Kromě kompletně renovovaných motorových lokomotiv z padesátých let minulého století (ALCO-MLW FPA4), Grand Canyon Railway též vlastnila čtyři parní lokomotivy (č. 18, 20, 29 a 4960). Loni na jaře se vedení dráhy rozhodlo vyměnit dvě slabší lokomotivy, 18 a 20, s uspořádáním kol 1-4-0, za silnější stroj číslo 539, s uspořádáním kol 1-4-1.

Lokomotiva č. 539 z roku 1917 byla původně dodána železnici Northern Pacific Railroad. Následujících padesát let byla v provozu na různých tratích států Washington a Oregon. Po odstavení z provozu byla vystavena jako neprovozní exponát ve městě Vancouver, stát Washington. Kompletní renovace a opětovné zprovoznění lokomotivy č. 539 ve vlastní režii v depu kolejových vozidel ve Williams je výhledově plánováno na rok 2011.

Jistě stojí též za zmínku, že do Velkého kaňonu příležitostně zajíždějí i zvláštní vlaky. Nejvýznamnější a současně i neznámější je American Orient Express (AOE), zvaný též GrandLuxe Rail Journeys. AOE je soukromá společnost, která v režii Národní společnosti amerických železnic (Amtrak) provozuje luxusní spoje svou soupravou do zajímavých a historických míst Spojených států, mnohdy i po tratích, kde byla osobní doprava dávno zrušena.

AOE vlastní „flotilu“ dvaceti klasických železničních vozů ze čtyřicátých a padesátých let minulého století, které zakoupila od renomovaných železničních společností, dopravních muzeí, jakož i soukromých vlastníků. Zakoupené vozy byly na počátku devadesátých let minulého století za cenu 15 milionů \$ kompletně renovovány.

Luxusní soupravy

Obvyklá AOE souprava se skládá z patnácti vozů. Dle tradice luxusních evropských vlaků mají vozy kombinaci tmavě modrého a zlatého nátěru, uvnitř jsou vykládané mahagonem a jsou opatřeny mosazným kováním (kliky, zámky, panty, atp.). Čalouněný nábytek je potažen látkami výběrové kvality a podlahy plyšovými koberci.

Všechny vozy jsou plně klimatizovány. V obou jídelních vozech soupravy jsou jídla i nápoje servírovány na výběrovém porcelánu se stříbrnými příbory a patřičnými nápojovými číšiemi na stolech s bílými lněnými ubrusy. Není bez zajímavosti, že koncový, barový/vyhlídkový vůz byl roku 1948 slavnostně pokřtěn jako „Sandy Creek“ prezidentem Dwightem Eisenhowerem a následujících dvacet let řazen v soupravě expresu 20th Century Limited, spojujícím New York s Chicagem v rámci tehdejší železniční společnosti New York Central.

Jednotlivé vozy AOE jsou pojmenovány po významných amerických a evropských městech. Kupříkladu shora zmíněný barový/vyhlídkový vůz se jmenuje New York, s přiděleným číslem Amtraku 800297.

Ročně 225 tisíc cestujících

Na jaře roku 2006 manželé Biegertovi prodali Grand Canyon Railway a jejím novým majitelem se stala společnost Xanterra. Poslední výroční zpráva této společnosti uvádí roční objem cestujících v počtu 225 000 a hrubý příjem železnice více než 38 milionů \$. Rezervace a informace o spojích, provozovaných Grand Canyon Railway, lze zjistit na (v Americe bezplatně) telefonním čísle 001-800-843-8724 nebo na internetu www.thetrain.com. Případní zájemci o American Orient Express/GrandLuxe Rail Journeys se mohou obrátit na (v Americe opět bezplatně) telefonní číslo 001-800-320-4206 či na internet www.americanorientexpress.com.

20. 09. 2008 Dráhy hlásí úspěch pendolina. Další ale koupit nechtějí

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/zivot-v-cesku/clanek.phtml?id=616717>)

České dráhy se chlubí úspěchem pendolina. První ze sedmi souprav oslavila v pondělí milion ujetých kilometrů.

Žádná další pendolina ale dráhy kupovat nechtějí, poohlížejí se po modernějších vlacích. Ne příliš šťastné uvedení italských rychlovlaků na české koleje s tím podle drah nesouvisí.

"O pendolina je značný zájem a v exponované termíny bývá kapacita vlaků vyprodána. V neděli večer je z Ostravy dokonce vypravován zvláštní posilový vlak," pochvalují si po téměř třech letech provozu pendolin České dráhy.

Temné počátky rychlovlaku

Hlavně zpočátku svých cest po českých kolejích se vlakové soupravy značky Pendolino staly kvůli častým poruchám synonymem pro špatnou státní zakázku, kterou navíc provázela řada otazníků - například kvůli nesmyslnému nákupu náhradních dílů ještě před zahájením provozu.

Na začátku roku 2006 - krátce po uvedení vlaků do provozu - dokonce v jednu chvíli nevozila cestující ani jedna ze souprav, které stát vyšly na více než čtyři miliardy korun. Na vině byly poruchy softwaru v lokomotivách.

Tehdejší ministr dopravy Milan Šimonovský (KDU-ČSL) v tomto období také zvažoval, zda by Česko nemělo poruchové soupravy firmě Alstom Ferroviarria vrátit.

O úspěších raději mlčet

Jaká je realita dnes? Denně projíždí republikou pět až šest z celkových sedmi souprav. Pendolina jsou nejvytíženějšími vlaky Českých drah. V současnosti už také utichly zprávy o poruchách a dráhy otevřeně hovoří o úspěšném projektu.

Úspěchy ale společnost vypočítává velmi obecně. O ziscích z provozu či obsazenosti spojů raději nechce kvůli konkurenci, kterou může v budoucnu představovat například firma Student Agency, příliš konkrétně hovořit.

"Jde o údaje komerčního charakteru, které by mohla konkurence využít. Nechceme jí odkrývat karty," vysvětluje mluvčí drah Ondřej Kubala.

"Mohu vám ale říci, že průměrná cena jízdenky je 450 Kč, při průměrné obsazenosti 60 procent a počtu míst 330 utrží jeden spoj 89 100 Kč, každý den jich jezdí 16, tedy za den všechna pendolina utrží 1 425 600. Tento výpočet platí pro první týden září," vypočítává mluvčí.

Zapřáhnou ČD Býka od Siemense?

Mnohem jasněji ale společnost vidí budoucnost svého vozového parku. Nákup dalších pendolin - navzdory prezentovaným úspěchům - to ale určitě nebude.

"Není to kvůli nějakým počátečním poruchám. Trh se vyvíjí a kupovat dnes pendolina by bylo trochu zpozdilé," říká mluvčí Kubala.

Objednávky už tedy nemíří do Itálie, ale do plzeňské Škodovky či k rakouským a německým drahám.

Z bran českého závodu se na koleje příští rok vydá dvacet vysokorychlostních třísystémových lokomotiv konstruovaných až na rychlost 200 km/h, které budou smět jezdit i po dalších středoevropských tratích.

Od německých drah by ČD rády odkoupily stovku používaných vozů pro rychlost do 160 km/h - tedy maximální možnou rychlost na českých tratích.

Od rakouských kolegů by si zase ČD chtěly pronajímat nejrychlejší lokomotivy světa Siemens Taurus (dosahují rychlosti přes 350 km/h), které na začátku tohoto roku získaly pro jízdu po Česku povolení.

20. 09. 2008 Parní lokomotivy ozdobily oslavy železnice ve Strakonících

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/29355-pani-lokomotivy-ozdobily-oslavy-zeleznice-ve-strakonících/>)

Strakonice - Strakonické nádraží se dnes vrátilo o 140 let zpátky v čase. Po kolejích jezdily parní lokomotivy, které zdravili lidé v dobových kostýmech. Město leží uprostřed trati mezi Českými Budějovicemi a Plzní a první vlaky se po dráze císaře Františka Josefa rozjely právě před sto čtyřiceti lety.

Do nádraží vjely společně parní lokomotivy Štokr a Šlechtična, jedna od Českých Budějovic a druhá od Plzně. Od Vimperka je pak doplnil historický motorový vůz Hurvínek. Lokomotivy neunikly pozornosti ani jednoho návštěvníka, i když byly pod přísným dohledem. Pro mnohé jsou totiž dodnes srdeční záležitosti. „Když vidím tuhle mašinu, tak si vybavuji všechny ty součástky, dneska bych s ní ještě odjel," vzpomíná jeden z návštěvníků Josef Hubený.



O zábavu se ve Strakonících postaral nejen Josef Švejk, ale i jihočeský pohádkový král Zdeněk Troška. Ten si navíc vyzkoušel, jaké to je být přednostou zastávky v Hošticích. Oslavy železnice se ve Strakonících stanou tradicí, dnes se tam přišlo podívat více než pět set lidí.

Na jihu Čech jezdila parní lokomotiva pravidelně naposledy v roce 1978, v celé republice se pak projela naposledy v roce 1980 na libereckém nádraží.

21. 09. 2008 Kraj pomůže drahám, bude je ale pokutovat i za chybějící mýdlo (Ústecký kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kraj-pomuze-draham-bude-je-ale-pokutovat-i-za-chybejici-mydlo-pro-eko-doprava.asp?c=A080920_142701_eko-doprava_jan)

Na záchodě musí téct voda, nesmí scházet toaletní papír a mýdlo. Všechna okna se musí dát otevřít lehkým pohybem. Tak by měly vypadat vlaky, které jezdí na severu Čech. Pokud České dráhy tyto i další podmínky dodrží, mohou se těšit na finanční injekci ve výši 35 milionů od Ústeckého kraje.

Peníze mají pokrýt zvýšené náklady na energii, palivo a obnovu vozového parku v druhém pololetí letošního roku. Částku ale mohou České dráhy čerpat až po podpisu dodatku ke smlouvě, kterou mají s krajem uzavřenou.

"V zájmu Českých drah je podepsat dodatek co nejdřív," uvedla mluvčí Krajského úřadu Ústeckého kraje Veronika Kindlová.

Na základě dodatku bude kraj mnohem více kontrolovat povinnosti Českých drah a jejich nedodržování bude nově moci i pokutovat. Podmínky provozu jsou pak více specifikovány než ve stále platící smlouvě.

Obdobný tlak na dopravce zatím neexistuje v žádném kraji země. Pouze Olomoucký kraj České dráhy v minulosti pokutoval za zpoždění.

"V dodatku je také požadavek čistoty vlaků určen daleko podrobněji. V původní smlouvě je čistota zmíněna jen obecně. Za nedodržení podmínek navíc nebyly stanoveny žádné sankce. To se nyní změní," vysvětluje Kindlová.

Povinností drah zůstává vytápění vlaků v zimě či provoz zákaznických informačních center v Děčíně, Mostu a Ústí nad Labem.

Kraj pak bude pozorně monitorovat včasné příjezdy a odjezdy vlaků. Podle dodatku musí 90 procent vlaků na území regionu jezdit včas.

Zpoždění se toleruje, ale jen pět minut

Zpoždění způsobené dopravcem by nově nemělo být delší než pět minut. Každý měsíc budou České dráhy navíc podávat zprávu o zpoždění svých vozů. I několikaminutová nedochvilnost může dopravce přijít na jednom vlaku až na 100 tisíc korun.

"Na plnění povinností ze strany Českých drah bude pravidelně dohlížet několik úředníků z odboru dopravy krajského úřadu," říká Kindlová.

České dráhy finanční podporu vítají. "Před časem jsme Ústecký kraj požádali o pokrytí vzniklé ztráty. Jsme velmi rádi, že nám vyšel vstříc. Podmínky dodatku jsme připraveni akceptovat," sdělil manažer komunikace Českých drah Radek Joklík.

21. 09. 2008 Dráhy chtějí prodávat jízdenky v obchodech s potravinami

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-chteji-prodavat-jizdenky-v-obchodech-s-potravinami-zpd-eko-doprava.asp?c=A080921_170531_eko-doprava_jan)

Bagetu, kolu a zpáteční jízdenku do Strančic. Takové věty bude už brzy slyšet na nádražích v některých menších městech. České dráhy chtějí rušit méně využívané pokladny a prodávat jízdenky v nádražních obchodech. Ušetříme a lidé dostanou vše na jednom místě, vysvětluje mluvčí ČD Ondřej Kubala.

Dráhy na projektu spolupracují se sítí nádražních obchůdků Pont. Od zítřka začnou novinku zkoušet na zrekonstruovaném nádraží v Říčanech u Prahy. Pokud se osvědčí, zruší tu pokladny, a rozšíří prodej lístků i do dalších provozoven Pont.

Nyní jich je v deseti městech zhruba dvacet, další budou přibývat. "Je to model do budoucna především pro menší stanice, kde není tak velký prodej lístků," řekl Kubala. Dráhy se podle něj inspirovaly v zahraničí, například ve Švýcarsku.

Stanici v Říčanech u Prahy si dráhy vybraly proto, že ji využívají především lidé s průkazkami Pražské integrované dopravy, kteří si nekupují lístky u pokladen.

Dopravce chce tímto způsobem snižovat náklady, zároveň ale vyzdvihuje i výhody, které to bude mít pro cestující. "Zákazník najde pod jednou střešou jízdenky, prodejnu a toalety, které budou hlídány a udržované ve špičkovém stavu," řekl iDNES.cz Kubala.

Podle drah zatím v Česku nedozrál čas a to, aby byly pokladny podobně jako třeba v Německu ve velkém nahrazeny "chytrými" automaty, které přijímají i bankovky a platební karty, dokážou najít spojení nebo vytisknout jízdní řád.

"Automaty už najdete ve větších městech. Je to spíše doplněk. Český zákazník je zákazník, který potřebuje poradit, vyhledat spojení, potřebuje pomoci s nižším tarifem," argumentuje mluvčí ČD.

Prodáváci v Pontech budou podle něj proškoleni stejně jako pokladní. Podrobnosti o celém projektu prozradí dráhy a provozovatel prodejen Pont na pondělní tiskové konferenci.

Obchody Pont

Síť prodejen Pont vlastní společnost Jídelní a lůžkové vozy, kde mají České dráhy 40procentní podíl. První prodejna s původním názvem Point se otevřela v roce 1995 na Masarykově nádraží v Praze. Ponty slouží i mimo nádraží, například na pražském Karlově náměstí. JLV vznikly v roce 1959 v rámci tehdejších Československých státních drah. Jako samostatná akciová společnost fungují od roku 1992; v současné době zaměstnávají 500 lidí.

22. 09. 2008 Kraj chce zvýšit bezpečnost přejezdu ve Studénce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29470-kraj-chce-zvysit-bezpecnost-prejezdu-ve-studence/>)

Ostrava - Moravskoslezský kraj chce vyšší bezpečnost na železničním přejezdu ve Studénce na Novojičínsku. Provoz na něm výrazně vzrostl po srpnovém zřícení mostu do kolejíště. Při následné srážce s vlakem pak zemřelo šest lidí. Další člověk podlehl zraněním v nemocnici. Po přejezdu nyní jezdí více aut a podle krajských úředníků je nebezpečný. Provoz na něm by měli řídit policisté, uvedla mluvčí hejtmanky Barbara Odstrčilíková.

Stálý dohled by měli zajistit strážníci Městské policie Studénka a namátkový dohled a případnou odbornou pomoc poskytnou i Policie České republiky. Udělení dotace, která by měla být vyčerpána do konce roku 2009, už schválila rada kraje. Ta předpokládá, že do stejného data bude stavba mostu dokončena.

Kraj hodlá uhradit i náklady spojené s tímto opatřením. Zastupitelé proto budou koncem září jednat o uvolnění částky 1,5 milionu korun. Mimořádnou dotaci by mělo dostat město Studénka.

"Dotace je určena ke zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu ve Studénce, který křížuje koridorovou trať Přerov-Bohumín," řekl náměstek hejtmanky Pavol Lukša. Dodal, že finanční podpora umožní zajistit stálý dohled policejních orgánů na železničním přejezdu, přes který po pádu mostu projede dvakrát více vozidel.

Tragická nehoda se stala 8. srpna. Most se zřítil těsně před projíždějícím mezinárodním rychlíkem Comenius mířícím z Polska do Prahy.

22. 09. 2008 Zahájení stavebního řízení: Interoperabilita v traťovém úseku Břeclav – Brno

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080922vyhlaska.pdf>)

22. 09. 2008 Kvůli poruše nejezdí vlaky mezi Hlavním nádražím a Smíchovem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29532-kvuli-poruse-nejezdi-vlaky-mezi-hlavnim-nadrazim-a-smichovem/>)

Praha - Dnes odpoledne, deset minut před třetí hodinou byl kvůli poruše zabezpečovacího zařízení přerušen vlakový provoz mezi pražským hlavním nádražím a stanicí Smíchov. Sdělil to mluvčí Správy

železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Výluka se týká především vlaků ve směru na Plzeň a Beroun, rychlíky z Plzně končí na Smíchově.

Podle Hally není zatím jasné, do kdy bude provoz stát. Pracovníci firmy AŽD, která zabezpečovací zařízení dodává, prý nyní místo přerušení spojení hledají. Nejpravděpodobnější je varianta, podle které k poruše došlo v souvislosti s rekonstrukcí kolejiště na Hlavním nádraží v blízkosti Vinohradského tunelu.

Jak sdělil Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah, výluka se zatím dotkla zhruba 13 vlaků, z toho třech rychlíků. Rychlík číslo 804 z Prahy do Plzně byl odřeknut bez náhrady, na trase mezi Plzní a Klatovy jej nahradí jiná souprava. Ostatní rychlíky i osobáky začínají na Smíchově, na Hlavním nádraží dráhy vydávají cestujícím jízdenky na pražskou MHD zdarma.

Dnešní porucha není v poslední době jediná, která se v Praze poslední dobou udála. Kvůli poškození zabezpečovacího zařízení se počátkem září na Hlavním nádraží zpožďovaly vlaky o desítky minut. Nejdelší zpoždění činila až dvě hodiny. Ještě větší chaos zavládl na pražské železnici loni v prosinci, kdy začala řada rekonstrukcí a dráhy nestačily řadit vlaky.

23. 09. 2008 Krádež kabelu ochromila pražskou železniční dopravu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29598-kradez-kabelu-ochromila-prazskou-zeleznici-dopravu/>)

Praha - Na pražské hlavní nádraží se v průběhu dnešního odpoledne začnou postupně vracet vlaky, které od časného rána končily kvůli ukradenému komunikačnímu kabelu ve stanicích Vysočany, Vršovice a Smíchov. V půl čtvrté ráno Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) zjistila, že z otevřeného podzemního kanálu někdo ukradl kabel zabezpečovací techniky, jeho náhradu ukončili dělníci krátce před polednem. Kvůli tomu zůstalo hlavní nádraží odříznuté od ostatních pražských vlakových stanic. Zloději kovů přitom způsobili sedmihodinový výpadek na trati u Smíchova už včera.

Výluka se dotkla především rychlíků a osobních vlaků ve směru na Plzeň, Hradec Králové a České Budějovice, cestující byli nuceni využít služeb pražské MHD a přesunout se na jiná nádraží. Jako první rychlík po opravě odjel z hlavního nádraží podle jízdního řádu vlak ve směru na Plzeň ve 12:16.

Zloději v noci na dnešek odnesli kabel ze stejného otevřeného podzemního kanálu jako v pondělí. V pondělí ukradli 50 metrů kabelu, dnes 15 metrů nového kabelu, který pracovníci do kolektoru dali při pondělní opravě, sdělil Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, které zabezpečovací zařízení patří.

"Na hlídání není kapacita," uvedl Halla. "Jednáme ve spolupráci s policií ČR a dalšími firmami o možném zabezpečení staveniště v areálu hlavního nádraží, po rekonstrukci bude většina kabelů v zemi," doplnil. Mluvčí pražské policie Ladislav Bernášek sdělil, že zloději byli před útekem z místa činu vyrušeni drážními pracovníky. Krádeže barevných kovů podle něj nejsou nijak výjimečné a pachatelé se rekrutují především z řad bezdomovců, kteří následně svůj lup prodávají ve sběrnách.

Dnešní a pondělní porucha nebyly v poslední době na pražské železnici jediné. Kvůli poškození zabezpečovacího zařízení se počátkem září na hlavním nádraží zpožďovaly vlaky o desítky minut. Nejdelší zpoždění činila až dvě hodiny. Ještě větší chaos zavládl na pražské železnici loni v prosinci, kdy začala řada rekonstrukcí a dráhy nestačily řadit vlaky.

Aktuální informace o konkrétních vlacích naleznou cestující na www.cd.cz.

23. 09. 2008 Vlaky na Hlavním nádraží jezdí po výluce bez zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29674-vlak-na-hlavnim-nadrazi-jezdi-po-vyluce-bez-zpozdeni/>)

Praha - Provoz na pražském Hlavním nádraží se po ranní nucené výluce vrátil odpoledne do normálu. Po čtvrté odpoledne vlaky jezdily bez zpoždění. Půldenní výluku zapříčinili časně ráno zloději, kteří odcizili komunikační kabel k zabezpečovacímu zařízení. Na tratích z Hlavního nádraží do stanic Vysočany, Vršovice a Smíchov se provoz na celé dopoledne zcela zastavil.

Odcizení kabelu v prostoru Hlavního nádraží bylo zjištěno kolem půl čtvrté ráno, případ vyšetřuje policie. Výluka se dotkla především rychlíků a osobních vlaků ve směru na Plzeň, Hradec Králové a České Budějovice. Cestující byli nuceni využít služeb pražské MHD a přesunout se na jiná nádraží, kde zmíněné rychlíky začínaly i končily.

Náhradní kabel připojili dělníci krátce před polednem. Jako první rychlík po opravě odjel z hlavního nádraží podle jízdního řádu vlak ve směru na Plzeň ve 12:16. Dráhy však varovaly před možnými zpožděními. Ty se však po poledni zkrátily na minimum.

Zloději v noci na dnešek odnesli 15 metrů nového kabelu ze stejného otevřeného podzemního kanálu jako v pondělí, kdy ukradli 50 metrů původního kabelu. Podle Pavla Hally, mluvčího Správy železniční dopravní cesty, které zabezpečovací zařízení patří, správa nyní jedná s policií a stavebními firmami o možném zabezpečení staveniště v areálu hlavního nádraží.

Mluvčí pražské policie Ladislav Bernášek sdělil, že zloději byli před útekem z místa činu vyrušeni drážními pracovníky. Krádeže barevných kovů podle něj nejsou nijak výjimečné a pachatelé se rekrutují především z řad bezdomovců, kteří následně svůj lup prodávají ve sběrnách.

Podobné krádeže má ztížit novela zákona o odpadech, která nyní leží ve sněmovně. Novela zakazuje například platby v hotovosti za kovový šrot a za určitých okolností i výkup odpadů od fyzických osob. Provozovatelé sběren také budou muset přesněji identifikovat prodávajícího i vykupovaný odpad. Především zákaz výkupu od fyzických osob se však stal předmětem sporů.

Dnešní a pondělní porucha nebyly v poslední době na pražské železnici jediné. Kvůli poškození zabezpečovacího zařízení se počátkem září na hlavním nádraží zpožďovaly vlaky o desítky minut. Nejdelší zpoždění činila až dvě hodiny. Ještě větší chaos zavládl na pražské železnici loni v prosinci, kdy začala řada rekonstrukcí a dráhy nestačily řadit vlaky.

23. 09. 2008 Provoz na železniční trati mezi Slavkovem a Loktem bude obnoven

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29704-provoz-na-zeleznicni-trati-mezi-slavkovem-a-loktem-bude-obnoven/>)

Karlovy Vary - Po tříletých jednáních o obnově či zrušení železniční tratě z Lokte do Horního Slavkova se ministerstvo dopravy rozhodlo projekt obnovy podpořit. Vyplývalo to z jednání Hospodářské rady Sokolovska. Zatím ale není jasné, jestli železnici budou využívat i těžební společnosti k přepravě písku. A to je podstatné, jen tak by totiž provoz vlaků nebyl ztrátový.

Druhou variantou v jednáních byla výstavba cyklostezky v železničním koridoru. Provozovatele železnice ale přesvědčila studie, kterou vypracovalo Centrum dopravního výzkumu. Obnova trati by totiž měla přijít jen na 150 milionů korun, což je asi polovina původně odhadované částky.

Deset let nepoužívanou železnici poničili vandalové. Šrouby a části kolejí rozkradli zloději. Místy trať zasypalo kamení. Přesto má naději na obnovu. "Velké viadukty ocelové mosty jsou v relativně dobrém stavu," tvrdí autor dopravní studie Miroslav Vančura.

Provoz na trati bude alespoň mírně výdělečný, pokud ji budou používat těžební společnosti k přepravě kamení a písku. Předseda představenstva jedné z největších těžbařských společností v regionu je ale přesvědčen, že přeprava po železnici bude příliš drahá. "Já náklad dostanu za dvě eura do Chodova na nádraží autem. Myslíte, že někdo pojedou se stejným množstvím nákladu dvanáctkrát drezínou a bude to stát taky dvě eura," říká předseda představenstva KMK Granit a.s. Miroslav Kolbasa.

Podle náměstka ministerstva dopravy Vojtěcha Kocourka bude ale možné najít s těžaři společnou dohodu a na financích se domluvit. Studii, podle které je možné na opravu trati získat dotace z Evropské unie, teď pročítají zástupci Správy železniční dopravní cesty.

24. 09. 2008 2010: Do Prahy přijel supermoderní vlak Railjet

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/finance/foto.phtml?gid=8108>)

Vídeň/Praha - V polovině září představily Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) Railjet - supermoderní rychlovlak vyrobený německou firmou Siemens. Jedna z plánovaných linek ÖBB za dva roky přiveze cestující do Prahy. Už dnes se však můžete podívat, co vlak za přibližně 304,5 milionu korun nabídne.

První soupravy, které vyrazí již 14. prosince 2008, spojí přes Vídeň metropole Budapešť a Mnichov. Od roku 2009 pojedou na jih Rakouska do Grazu a Villachu, v roce 2010 pak možná i do Prahy. Dále mezi Vídní a Frankfurtem, a také Salzburkem a Landeckem.



Railjet: Maximální rychlost 230 kilometrů v hodině, 185 metrů délky, 330 tun váhy, 408 sedadel, sedm vozů a lokomotiva Taurus. Vyrábí Siemens. V roce 2010 by vlak mohl pravidelně jezdit také do Prahy

24. 09. 2008 Drážní inspekce přišla se šokující informací (Moravany, ESA 11)

Zdroj: Nova

(<http://www.nova.cz/tvarchiv/?238d=24.09.2008&238m=p&238p=TNOVINY&238v=145671>)

V souvislosti s tragickou nehodou dvou vlaků v Moravanech, testovala bezpečnostní zařízení ESA 11 a zjistila, že jsou všechny vlaky v ohrožení. ESA 11 totiž za určitých podmínek pustí na obsazenou kolej další vlak. Strojvůdci teď říkají, že jde na drahách o život.

25. 09. 2008 Znovuvzkříšení úzkorozchodné Oravské lesní železnice

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_37uzko.htm)

Po dlouhých letech byl letos 31. května obnoven provoz pro veřejnost na úzkorozchodné lesní železnici Tanečnick–Sedlo Beskyd– Oravské Lesné, kde byla doprava ukončena v roce 1971, a proto jsem se odhodlal tuto železnici navštívit. Krátce se ohlédneme za historií této železnice.



Během 1. světové války, s využitím práce válečných zajatců, byl 27. 7. 1918 realizován záměr uvedení do provozu výše uvedené lesní železnice s rozchodem 760 mm. Nová železnice vedla z Oravské Lesné do Lokce přes Zákamenné. Umožnila vyvážet dřevo, neměla však žádné přímé spojení s veřejnou železniční sítí.

Pro její připojení na veřejnou železniční síť se zvažovaly tři varianty; jako neekonomičtější bylo vybráno propojení s Kysuckou lesní železnicí, vzdálenou pouze 8 km, která měla přímé spojení se strategickou Košicko-bohumínskou dráhou. Toto řešení bylo schválené v roce 1924 a zahrnovalo pět úvratí, přičemž úvratě Chmura a Beskyd sloužily jako stanice.

Šlo o výjimečné technické řešení překonání vysokého převýšení na vrchu Beskyd. Spojovací trať byla dokončena 1. 12. 1926, povolení k provozu bylo vydáno 15. 2. 1928. Spojením Oravské a Kysucké lesní železnice vznikl jeden integrovaný dopravní systém úseku Oščadnica– Lokca.

Železnice byla využívána po celé období první československé republiky i během Slovenského štátu, v zimě roku 1945 byla poškozena partyzány. Po ukončení 2. světové války připadla státu a byla využívána lesní správou Zákamenné. Trať byla zrušena jako nerentabilní, demontována a 31. 12. 1971 byl na ní oficiálně ukončen provoz.

Zůstal zachován pouze úsek cca 8 km Chmúra–Beskyd–Tanečnick. Šlo vlastně o spojovací úsek Oravské a Kysucké lesní železnice. Po zrušení provozu byla železnice bez majitele, v roce 1986 nad zachovaným úsekem převzalo správu Oravské muzeum v Dolním Kubíně. Při záchraně památky pomáhali dobrovolníci i železniční vojsko armády SR.

Roku 2003 započalo muzeum intenzivní práce na obnovení provozu. Na jaře roku 2008 byla Oravská lesní železnice slavnostně otevřena a zpřístupněna široké veřejnosti. Dle zmínky obsluhy železnice se Oravské muzeum snaží získat prostředky z fondů EU na opravu a znovupropojení s Kysuckou lesní železnicí, což by se mělo stát do příští sezony; uvidíme...

Provoz má sezonní charakter, v měsících květen až říjen se jezdí denně (odjezd z Tanečnicku 9.30 h, 11 h, 13 h, 14 h, 15 h). V objektu stanice Tanečnick je možná prohlídka vozového parku, využití dětského parku nebo procházka po Naučném chodníku Tanečnick ve směru: centrum obce Tanečnick.

Jak se dostaneme do stanice Tanečnick? Vlakem z rychlíkové stanice Kralovany tratí č. 181 do Dolného Kubína a odtud autobusem SAD do Oravské Lesné s přestupem v obci Lokca. Autem doporučuji jet z Čadci směr Nová Bystrica a skanzen Vychylovka, kde je možná po prohlídce skanzenu projížďka po Kysucké lesní železnici. Odtud se dá autem odjet přímo do Oravské Lesné, kde cca 1 km před obcí je označena odbočka do stanice Tanečnick po udržované cestě (upozorňuji, že silnice z Vychylovky do Oravské Lesné je v katastrofálním stavu, ale při troše opatrnosti se dá projet).

Kdo by měl ještě málo, může navštívit zbytky železnice z obce Trstená do obce Suchá Hora, která kdysi vedla až do Polska, ale nyní je již zarostlá a neudržovaná. Já jsem tuto železnici navštívil severně od Suché Hory a zhroutil jsem se tohoto torza.

25. 09. 2008 V Jizerských horách přibudou čtyři vlakové zastávky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29894-v-jizerskych-horach-pribudou-ctyri-vlakove-zastavky/>)

Smržovka (Jablonecko) - Čtyři nové železniční zastávky přibudou díky dotacím z Evropské unie v Jizerských horách. Vzniknou v Mikroregionu Tanvaldsko do roku 2010 - dvě se objeví v Desné a po jedné ve Smržovce a ve Velkých Hamrech. Za evropské peníze se ve všech třech městech postaví dohromady také 19 nových autobusových zastávek. Vyrostou místo chátrajících čekáren, řekla autorka projektu Kateřina Preusslerová.

"V Desné bude jedna nová železniční zastávka v centru města u Riedlovy vily a druhá v Pustinách. Ve Velkých Hamrech a ve Smržovce se zastávky vybudují pod sídlištěm," dodala Preusslerová.

Mikroregion Tanvaldsko dostane na zlepšení dopravy od EU 23,6 milionu korun a ze státního rozpočtu další zhruba dva miliony korun. Více než dva miliony korun přidají města.

V Desné se vlakové nádraží nachází daleko od školy. Nová železniční zastávka u Riedlovy vily vyrostou vedle ní. Blíže ke škole bude i nová železniční zastávka ve Smržovce. Zastávka v Desné - Pustinách poslouží turistům, díky nové zastávce ve Velkých Hamrech odpadne komplikovaná cesta na odlehle vlakové nádraží obyvatelům velkého sídliště.

Smržovka získala z unie samostatnou dotaci na dopravní terminály před vlakovými nádražími v horní a dolní části města. I se státním příspěvkem obdrží 21,7 milionu korun a dodá k nim svoje téměř dva miliony korun. "Před oběma vlakovými nádražími vybudujeme autobusové zastávky. Upravíme tam nebezpečné plochy, vzniknou nová parkoviště, parčíky nebo přístupové cesty pro pěší. Doufáme, že České dráhy pak dají do pořádku své budovy. Jsou ve špatném stavu," uvedl starosta Smržovky Marek Hotovec.

25. 09. 2008 Slovensko chce širokorozchodnou železnici z Ruska

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29930-slovensko-chce-siroporozchodnou-zeleznici-z-ruska/>)

Bratislava - Slovensko má předběžnou dohodu s Ruskem na spolupráci při několika projektech v nákladní železniční přepravě. Smlouvy, které dnes podepsal slovenský ministr dopravy Ľubomír Vážny s vedením ruských železnic, mají vést k výstavbě nové širokorozchodné tratě z Ruska přes slovenské území až do Rakouska za zhruba 100 miliard slovenských korun (80,5 miliardy Kč) a ke zvýšení objemu přepravy zboží na Slovensku.

Slovenský státní rozpočet by sice podle Vážneho investici za několik desítek miliard slovenských korun neutáhl, v zajištění potřebných financí však ministr nevidí problém. "O projekt je velký zájem. Nevidíme žádný problém v zabezpečení kapitálu," řekl Vážny. Podle dřívějších odhadů by si mohla stavba železnice vyžádat až 140 miliard slovenských korun.

"Ruská strana má eminentní zájem, aby přes Slovensko teklo více toků zboží než dosud," řekl Vážny po jednání se šéfem ruských železnic Vladimírem Jakuninem. Ministr odhadl, že výstavba širokorozchodné železnice by mohla začít zhruba za tři roky.

Výsledkem posílení spolupráce slovenských a ruských železnic by měla být rovněž vyšší vytíženost terminálu Dobrá na východě země. Tímto překladištěm by mělo v budoucnosti projít ročně zhruba 30 000 kontejnerů ve srovnání se současnou tisícovkou.

Ministr rovněž vyloučil, že by se kvůli výstavbě nové širokorozchodné železnice zrušil terminál v Čierné nad Tisou. Naopak se do něj bude investovat. Čierna nad Tisou zůstane překladištěm sypkých materiálů.

Železnice, která umožňuje přímou přepravu surovin z Ruska či Ukrajiny, v současnosti končí u Košic. Natažení širokorozchodných kolejnic přes Slovensko až do Vídně podle Jakunina podporuje více evropských zemí. Zájem o tuto železnici mají rovněž asijské státy.

25. 09. 2008 Pražské Masarykovo nádraží čeká příští rok oprava

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/29944-prazske-masarykovo-nadrazi-ceka-pristi-rok-oprava/>)

Praha - Společnost Masaryk Station Development (MSD) chce příští rok zahájit na Masarykově nádraží úpravy výpravní budovy, centrální haly, vstupu a průchodu. V další etapě plánuje developer zastavění většiny území nádraží. Na magistrátním workshopu věnovaném plánovaným změnám

v pražské železniční dopravě to dnes řekl Jan Hromádka z MSD. Hlavní budova a odbavovací hala nádraží jsou státem chráněnou památkou.

"Projekt nulté etapy je již připraven, nyní zahajujeme stavební řízení," uvedl Hromádka. Stavba by mohla být zahájena příští rok, její dokončení investor předpokládá v roce 2010. MSD, ve které mají podíl České dráhy, plánuje investice na celém území současného Masarykova nádraží. "Základním záměrem developera je realizovat první etapu," upřesnil Hromádka. V ní chce společnost využít kolem 90 procent území současného Masarykova nádraží ke stavbě nových budov s byty a obchody. Zbylé plochy by měly být i nadále využívány k železniční dopravě.

V případě, že bude v budoucnu Masarykovo nádraží zrušeno, místo kolejí vznikne park. Aby se mohlo na území nádraží stavět, hlavní město musí změnit územní plán. První krok k tomu zastupitelstvo podniklo minulý týden, když schválilo návrh na jeho změnu. V nejbližších letech se zrušení "Masaryčky", kterou denně projde kolem 30 000 cestujících, neplánuje.

Podle radního Martina Langmajera (ODS) je posílení železniční dopravy jediným způsobem, jak zajistit dostupnost centra Prahy pro okolní města a omezit automobilovou dopravu. "Například mýtný systém v Londýně se neosvědčil, počet aut se ustálil na původních číslech," uvedl radní. Mýtný systém ale nezavrhne, vidí v něm možné vylepšení rozpočtu metropole.

Masarykovo nádraží bylo první pražské nádraží, dokončeno bylo v roce 1845. V současné době je jednou z nejstarších dochovaných památek svého druhu v Evropě. Nádraží je zároveň nejvytíženější stanicí pražských městských a příměstských železničních spojů.

26. 09. 2008 Stavební povolení: Optimalizace trati Beroun – Zbiroh, 1. část

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080926vyhlaska.pdf>)

26. 09. 2008 Metro bude mít konkurenci, Praha rozšíří příměstské vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/metro-bude-mit-konkurenci-praha-rozsiri-primestske-vlaky-p3g-praha.asp?c=A080926_151506_praha_zra)

Ještě několik let budou zajižďet vlaky na pražské Masarykovo nádraží. Magistrát však už má jasno, co by mělo historické nádraží z poloviny předminulého století nahradit. Prosazuje gigantickou stavbu nového železničního tunelu pro příměstskou dopravu.

"Masarykovým nádraží denně prochází třicet tisíc lidí. Bez náhrady ho zrušit nelze," vysvětluje ředitel útvaru rozvoje města Bořek Votava.

Neprůjezdné nádraží s omezenou kapacitou je však podle něj brzdou rozvoje města, situaci by měl vyřešit právě nový tunel. "Je to však otázka zhruba dvaceti let a vyžádá si investice několika desítek miliard korun," vypočítává radní pro územní rozvoj Martin Langmajer (ODS).

Podle něj je posílení železniční dopravy jediným způsobem, jak zajistit dostupnost centra Prahy pro okolní střeďočeská města a omezit automobilovou dopravu.

Rychlíky se nepotkají s příměstskou dopravou

Zároveň je podle ministerstva dopravy nutné, aby se příměstská doprava dostala pod zem. "Jiné dopravní řešení by vyžadovalo nejméně čtyřkolejnou železnici například Nuselským údolím, která je bez demolice domů neproveditelná," vysvětluje náměstek ministra dopravy Petr Šlégr.

Návrh počítá s novým propojením tratí od dokončeného tunelu Nového spojení a Negrelliho viaduktu s kolejemi od Smíchova a od Vršovic. Taková stavba od sebe oddělí rychlíky a příměstskou dopravu. "Není už možné míchat cestující s kufry a lidi spěchající za prací," řekl Langmajer.

Vlakem v roce 2030?

Návrh počítá se vznikem dvou tunelů pod centrem Prahy, které se v centru propojí. Tunel na trati od viaduktu a Nového spojení bude začínat na Florenci, kde také vznikne nová přestupní zastávka. Dále povedou obě podzemní trasy do nové stanice Opera (zhruba pod ulicí Opletalova). Výstup povede jak do vestibulu hlavního nádraží, tak do horní části Václavského náměstí.

Samo hlavní nádraží by mělo sloužit už jen dálkové dopravě. Od Opery bude první trať pokračovat přes Karlovo náměstí, a to zastávkou souběžnou se stanicí metra B, do železniční stanice Praha-Smíchov.

Podmínka? Nové metro

Druhá trať povede ve směru do Vršovic se zastávkou pod náměstím Bratří Synků s přestupem na metro D a vyústí na povrch do koridoru železniční trati před budoucí zastávkou v Edenu.

"Podmínkou stavby je ale vznik trasy D metra, která musí příměstskou železnici propojit," vysvětlil Langmajer.

Celkem vznikne 12,5 km nových úseků železničních tratí, z čehož bude 9,7 km vedeno v tunelu, se dvěma povrchovými a pěti podpovrchovými dvoukolejnými železničními zastávkami.

28. 09. 2008 Anketa Tvář ČD 2008 má své vítěze

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_tvar_cd_2008_galavecer)

Od dnešního večera známe nejsympatičtější zaměstnance Českých drah pro rok 2008. Na slavnostním galavečeru v Národním domě v Praze je z desítky finalistů vybrala odborná porota. Kromě kategorií „Žena a Muž roku“ byl vyhlášen i vítěz kategorie „Tvář sympatie“, kterého vybrali přímo zaměstnanci a cestující během prázdninového hlasování. Celkem přišlo přes 37 200 hlasů.

Deset finalistů, kteří dnes večer předstoupili před porotu, vybrali lidé svými hlasy ve veřejné anketě. O přízeň porotců ve finále se už ale ucházel každý z nich sám. Soutěžící museli obstát při módní přehlídce a odpovídat na všetečné otázky moderátorů Petra Vondráčka a Miss ČR 2004 Jany Doleželové. Pro většinu z nich to bylo vůbec první takové vystoupení před publikem.

Kdo si odnese titul „Tvář sympatie“ bylo jasné od samého začátku. Získala ho Petra Hejdová, výpravčí z Kladna, která dostala od hlasujících během veřejné ankety 5 137 hlasů. „Přihlásila jsem se sama ze zvědavosti,“ prohlásila na pódiu sympatická blondýnka. „Mám ráda změnu. Pracuji hned v několika stanicích, každý den mi tak přináší nové zážitky a pracovní zkušenosti.“ Petra pracuje u Českých drah už 8 let.

„V životě se má zkusit všechno,“ říká stevardka společnosti Jídelní a lůžkové vozy Petra Morávková. Jak se zdá, účast v soutěži jí přinesla štěstí. Stala se dnes Ženou ČD pro rok 2008. Nejsilnější dojem z mužských soutěžících udělal na porotu výpravčí odstavného nádraží z Prahy Lambert Tašký. Krédo výpravčího, kulturisty a Muže ČD 2008 v jednom zní: „Stále hledám nové cíle.“

Vítězové soutěže dostanou kromě věcných cen, jako jsou poukazy na nákup oblečení nebo spotřební elektronika, také možnost reprezentovat společnost v rámci marketingových aktivit Českých drah. Brzy je tak cestující najdou na plakátech, v propagačních materiálech a časopisech společnosti.

„České dráhy potřebují své tváře. Zmodernizovat nádraží, nakoupit a uvést do provozu vlaky s evropskými standardy je běh na delší trať. Ale usmát se, být vlídný, ochotný a vstřícný vůči zákazníkům, to je změna, kterou lze udělat hned. Je to nejrychlejší a na první pohled viditelná investice, kterou veřejnost i média okamžitě ocení. Vedle profesionality je to důležitá součást firemní kultury,“ prohlásil o soutěži generální ředitel Českých drah Petr Žaluda.

„Už druhým rokem hledáme tváře, které dovedou u svých kolegů a hlavně u našich cestujících a zákazníků vzbudit sympatie. Myslím, že se to podařilo na výbornou,“ dodal Zbyněk Honys, ředitel Odboru komunikace ČD. „V každém z nás možná dřímá talent, o kterém ani on sám neví. Nejde o to, najít profesionální modelky a modely, takových tváří jsou plná média. Chceme jen ukázat, že o to, aby každý den vyjelo na 7000 spojů Českých drah po celé republice, se starají tisíce konkrétních lidí. Vítejte v PR týmu Českých drah,“ vzkázal vítězům ankety.

Od března do poloviny června probíhala první etapa soutěže, která zahrnovala přihlašování soutěžících a roadshow ve Zlínském, Plzeňském a Ústeckém kraji. V červnu pak vybrala odborná porota dvacet semifinalistů, z nichž veřejnost zvolila celkem 10 finalistů (5 žen a 5 mužů).

29. 09. 2008 Obec Hrdějovice nakonec vyhrála spor o železniční koridor

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/30413-obec-hrdejovice-nakonec-vyhrala-spor-o-zeleznicni-koridor/>)

Hrdějovice (Českokobudějovicko) - Obcí Hrdějovice nepovede železniční koridor, který vede z Prahy přes České Budějovice. Potvrdili to projektanti i zástupci kraje. Definitivně tak končí pětiletý spor mezi místními a železničáři. Dopravci původně prosazovali, aby nová dvoukolejná trať procházela napříč obcí, lidé se ale postavili proti.

Návrhy počítaly s rozšířením jednokolejné trati, která vede obcí. Hrdějovičtí nechtěli, aby rychlodráha rozdělila obec na dvě obtížně dostupné poloviny a obávali se hluku. "Lidi by museli objíždět čtyři až pět kilometrů z jedné části vesnice do druhé a to by bylo velké omezení," konstatuje starostka Hrdějovic Jana Lepičová (NEZ).

Hrdějovické občanské sdružení razantně bojovalo proti stavbě koridoru. V jedné chvíli hrozili podáním sedmdesáti žalob. Železničáři původně vypracovali šest variant, proti všem ale mělo sdružení výhrady, preferovalo trasu, která Hrdějovice úplně míjela. Po pěti letech své požadavky prosadili. Projektanti ustoupili, zástupci kraje do územních plánů zakreslili trasu, která obec obtáčí východním směrem.

Investoři stavby dohodu nakonec vítají. "Ten proces byl opravdu mnohaletý a my jsme jediné rádi, že budeme moci v tomto úseku konečně začít pracovat," vysvětluje mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Projekt počítá s tím, že vlaky pod dokončení koridoru pojedou z Prahy k rakouským hranicím rychlostí až 160 kilometrů v hodině.

Železniční magistrálu směřující z Prahy na jih už začaly stavební firmy budovat. Těžké stroje teď pracují především na Tábořsku. První cestující by po ní měli jet v roce 2016 a investice dosáhne částky 40 milionů korun.

30. 09. 2008 České dráhy sponzorují Chrenkovi zdravotnictví

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/ceske-drahy-sponzoruji-chrenkovi-zdravotnictvi-f6q-/domaci.asp?c=A080930_083958_domaci_pje)

Jeden z nejbohatších podnikatelů v Česku Tomáš Chrenek dostal od ztrátových Českých drah pěkný dárek: 41 milionů korun. Chrenek totiž loni vyhrál coby jediný zájemce soutěž Českých drah na pronájem jedné zčásti zrekonstruované železniční nemocnice a sítě železničních poliklinik v šesti městech.

Má je – sloučené pod hlavičku své firmy Dopravní zdravotnictví – provozovat po dobu až třiceti let za nájemné 36 milionů ročně.

Podle smlouvy musí veškerou údržbu majetku, včetně modernizací, investic, stavebních prací a oprav, dělat sám na vlastní náklady.

Přesto České dráhy letos 3. června uzavřely zvláštní dodatek číslo tři ke smlouvě a zavázaly se, že během pěti let investují 41 milionů korun do modernizace Železniční nemocnice v pražské Italské ulici.

"Za tímto účelem se Nájemce zavazuje Pronajímateli předložit návrh investic, jejichž provedení požaduje," píše se v dokumentu, který má MF DNES k dispozici. Jinými slovy: dráhy v pražské nemocnici zaplatí Chrenkovi, co si řekne.

Podepsán: Petr Žaluda, předseda představenstva Českých drah. Proč, když právě fakt, že je železniční zdravotnictví v dlouhodobém ekonomickém propadu, byl jedním z hlavních důvodů, že dráhy vyhlásily soutěž na jeho pronájem?

Konkrétně – jen do nemocnice v Italské sypaly České dráhy na nesystémových dotacích ročně 25 milionů korun, mimo jiné proto, aby nemocnice vůbec měla na výplaty. Proto také podle původní smlouvy neměla z drah pít do zdravotnictví už ani koruna.

"Zdravotnictví je v působnosti náměstka Ruttnera, ten dotaz je třeba směřovat na něj. Pro mě je to příliš detailní záležitost," nevzpomněl si včera v rozhovoru pro MF DNES Žaluda, proč se dráhy rozhodly změnit názor.

"Smluvní vztah se vyvinul"

Náměstek Milan Ruttner přes mluvčího Českých drah vzkázal, že se názor skutečně vyvinul.

"Každý smluvní vztah se postupně vyvíjí, ale teď vyvstala nutnost řešit i tyto otázky. Řešíme je tedy. Aktuálně jednáme o dalším dodatku, který určí, že tyto peníze nebudou jen pro nemocnici na Italské, ale i pro ty ostatní. Záleží na tom, kde bude rekonstrukce potřeba," uvedl.

Podle něj jde pouze o investice do budov, nikoliv do jejich vybavení. "Ty budovy nám vždy zůstanou a rozhodně nechceme, aby zchátraly." Sám Tomáš Chrenek zatím neřekl, co za peníze od Českých drah plánuje zmodernizovat.

"Tyto finanční prostředky budou investovány do majetku Českých drah. Jedná se o investice do jejich majetku, který společnost Dopravní zdravotnictví má dlouhodobě pronajatý a za který ročně platí nájemné," komentoval to stručně Chrenkův mluvčí Tomáš Želázko.

Připomínky expertní skupiny

Ministerstvu dopravy se však způsob, jakým se Chrenkova firma zhostila spravování železničního zdravotnictví, moc nelíbí. Ministr Aleš Řebíček proto vytvořil speciální expertní skupinu, která se Dopravním zdravotnictvím zabývá.

"Mimo jiné se totiž ukázalo, že Dopravní zdravotnictví pana Chrenka neplní služby, které jsou garantovány ve smlouvě," říká člen expertního týmu a poslanec Karel Šídlo.

"Z poliklinik houfně odešli a dál odchází odborníci, kteří mohou vydávat osvědčení o odborné způsobilosti pro zaměstnance drah, a začíná to být velký problém. Dřív, než se do firmy pana Chrenka pustí nějaké peníze, bychom měli mít zajištěno, že také on bude plnit, co slíbil. To se ale neděje. Naopak," říká Šídlo.

Investicemi do železničního zdravotnictví se bude příští týden zabývat i dozorčí rada Českých drah.

"Nic takového jako 41 milionů jsme neprojednávali, ale slyšel jsem o tom a budu se na to ptát představenstva, jaké důvody je vedou k tomu, že uzavírají takové dodatky," řekl člen dozorčí rady Karel Březina.

"Železniční zdraví"

České dráhy mají své polikliniky v šesti městech: Olomouci, Přerově, České Třebové, Ostravě, Nymburku, Plzni a nemocnici v Praze. V dlouhodobém pronájmu je má ocelář Tomáš Chrenek.

České dráhy nyní v rozporu se smlouvou o pronájmu „uleví“ Chrenkovi (původně si měl vše platit sám) a investují do budov.

A to přesto, že podle analýzy, která pronájmu předcházela, to nejsou budovy, co potřebují investice, ale přístrojové vybavení.

30. 09. 2008 Injekce pomohla drahám k zisku, miliardy ale rychle mizí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/injekce-pomohla-draham-k-zisku-miliardy-ale-rychle-mizi-pgh-eko-doprava.asp?c=A080930_085352_eko-doprava_pin)

České dráhy se letos mohou chlubit rekordním ziskem. Dlouhodobě ztrátová firma je po prvních sedmi měsících v zisku 7,2 miliardy korun. Není to však žádný zázrak. K tomuto výsledku pomohlo drahám především necelých 12 miliard, které firma dostala za odprodej jedné své části Správy železniční dopravní cesty.

Získané miliardy ale začínají rychle mizet. "Hned na začátku jsme z 11,85 miliardy museli odečíst zůstatkovou hodnotu prodaného majetku, která činila 3,7 miliardy. Čistý zisk této transakce je tak osm miliard," uvedl v rozhovoru pro MF DNES generální ředitel drah Petr Žaluda.

Další ukrojená miliarda pak už padla na krytí ztráty z osobní dopravy. Tento deficit dříve dráhy hradily ze zisků nákladní dopravy, to však po jejím vydělení do společnosti ČD Cargo už není možné. Ztrátovou osobní dopravu nezachraňuje ani více než osm miliard, které dráhy na jejích provozování dostávají od státu a od krajů.

"Pokud nedojde ke změně a na provoz osobní dopravy nebudeme dostávat více peněz, je klidně možné, že těch osm miliard bude po několik let používáno k vyrovnání ztráty," říká Žaluda. Původně se přitom dráhy chystaly použít peníze na nákup nových vagonů a lokomotiv. Podle Žaludy je však použití miliard k zalepení ztrát ta nejpesimističtější varianta.

Ztrátu mají zaplatit kraje

Problémy mají dráhy především s množstvím peněz, které dostávají od krajů na provoz osobních a spěšných regionálních vlaků. Podle Žaludy by bylo potřeba navýšit celkovou platbu zhruba o tři miliardy korun ročně. Šéf podniku, který zaměstnává přes 30 tisíc lidí, věří, že se mu k tomuto kroku podaří kraje přesvědčit.

Regiony se zatím zdráhaly dávat drahám více peněz také proto, že nebylo jasné, na co přesně je firma využívala. Také kvůli tomu začali Žaludovi lidé dělat podrobný rozbor, kam peníze od krajů jdou, které při letošních vyjednáváních regionům předloží.

Samy kraje však na zvýšení plateb pro dráhy nemají dostatek peněz. Žaluda proto nevyklučuje, že se spolu s hejtmany obrátí na ministerstvo dopravy a financí, aby tuto situaci pomohly řešit.

Pokud se tak nestane, je jedním z možných důsledků zrušení nejztrátovějších spojů či rovnou trati a jejich nahrazení autobusy. "Nemá cenu, aby jezdil vlak, který na své trase vydělá pár desítek korun. To je úplně mimo ekonomickou realitu," upozorňuje Žaluda.

Jisté je, že přísun miliard zatím pomohl Českým drahám navýšit letošní investice do nákupu a rekonstrukce vagonů o jednu miliardu. Do obnovy vozového parku tak půjde 3,6 miliardy korun. Pokud by se České dráhy měly alespoň přiblížit úrovni západoevropských železnic, bylo by podle odborných studií nutné investovat do vagonů a lokomotiv zhruba 100 miliard během příštích deseti let.

30. 09. 2008 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Ostrava, 1. část Ostrava Hrušov – Bohumín Vrbice

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/view.php?cislocikanku=2008090015>)

30. 09. 2008 Neštěstí ve Studénce má osmou oběť, v Polsku zemřela zraněná žena

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nestesti-ve-studence-ma-osmou-obet-v-polsku-zemrela-zranena-zena-pxx-/domaci.asp?c=A080930_165006_domaci_dp)

Srpnový náraz vlaku do mostu ve Studénce na Novojičínsku má osmou oběť. Téměř dva měsíce po nehodě zemřela v nemocnici jedna z polských zraněných cestujících. Jedenadvacetiletá žena skonala v pátek a dnes měla pohřeb.

"Rodina si nepřála zveřejňování jakýchkoli podrobností," dodala mluvčí novojičínské policie Miroslava Michálková Šálková.

Zástupci Českých drah iDNES.cz potvrdili, že rodina polské dívky má nárok na odškodné. Nezáleží na tom, kde oběť zemřela, ani jaké je národnosti.

Podle informací MF DNES je Polka shodou okolností stejně jako první polská oběť neštěstí studentkou krakovské Jagellonské univerzity.

Nehoda vlaku, před který se 8. srpna u Studénky zřítíl most, si kromě v současné době osmi mrtvých vyžádala i desítky zraněných. Takřka třicet z nich se muselo podrobit léčení v nemocnici. České dráhy pozůstalé i zraněné odškodní. Většina blízkých příbuzných má nárok na 240 tisíc korun, sourozenci na 175 tisíc.

Na trať se vlaky vrátily až po deseti dnech od tragické události. Z vyšetřování vyplynulo, že za nehodu zřejmě může pochybení zaměstnanců firmy Bögl a Krýsl, která most opravovala. Policie její dva zaměstnance už obvinila z obecného ohrožení. Inženýři Zdeněk Malý a Oldřich Magnusek to ale odmítají.

30. 09. 2008 Drahám chybí tři miliardy v regionech, hrozí krachem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/30547-drah-am-chybi-tri-miliardy-v-regionech-hrozi-krachem/>)

Praha - Českým drahám (ČD) chybějí tři miliardy na financování regionální dopravy. Můžou za to prý kraje - jejich platby zdaleka nestačí na provoz regionálních spojů. Generální ředitel ČD, Petr Žaluda, připustil dokonce možnost bankrotu, pokud se situace nezačne řešit. Aktuálně dráhy dostávají od regionů 63 korun za každý ujetý kilometr.

Dráhy letos dostanou od ministerstva dopravy skoro 5 miliard korun na úhradu ztrát z provozu rychlíků, kraje zaplatí necelé tři miliardy na regionální vlaky. Do budoucna požadují ČD zvýšit platby o inflaci a náklady za rostoucí ceny nafty a elektřiny.

ČD se o zlepšení situace chtějí snažit i samy. Uvažují i o zdražování jízdného. Připouští i rezervy ve svých řadách. "Dráhy samozřejmě potřebují zefektivnit, to se týká i propouštění," uvedl úřad generálního ředitele ČD. K chybějícím penězům si teď ČD pomáhají prodejem - za poslední půl rok se zbavily majetku za skoro 12 miliard. Bez toho by skončily ve ztrátě asi jedné miliardy.

30. 09. 2008 Na královéhradeckém nádraží hořel osobní vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/na-kralovehradeckem-nadrazi-horel-osobni-vlak-fov-/krimi.asp?c=A080930_204428_krimi_stf)

Krátce před sedmou hodinou začal na nádraží v Hradci Králové hořet osobní vlak. Oheň zachvátil jeden z vagonů, za půl hodiny hasiči plameny uhasili. Cestující ve vlaku nebyli.

Hlášení o požáru dostali hasiči tři minuty před sedmou hodinou večer. Hořící vlak stál na třetí koleji.

"Když začal vagon hořet, byl už odpojený od lokomotivy a prázdný bez cestujících. Drážní hasiči pomohli našim dvěma jednotkám odpojit proud a kolem půl osmé už byl oheň pod kontrolou," řekla mluvčí královéhradeckých hasičů Martina Žahourková.

Vyšetřovatelé nyní zjišťují, proč začal vagon náhle hořet. "Výsledky vyšetřování budeme mít zřejmě ráno," doplnila Žahourková.
