

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2009

OBSAH

03. 05. 2009	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V BRNĚ ČEKAJÍ OPRAVY. VRÁTÍ SE ZMIZELÁ VĚŽ?	3
04. 05. 2009	REKONSTRUKCE TRATI Z HARRACHOVA DO POLSKA ZAČNE JIŽ TENTO TÝDEN	4
04. 05. 2009	BENDL POPŘEL, ŽE BY CHTĚL ŠÉFOVAT DOZORČÍ RADĚ ČESKÝCH DRAH	4
04. 05. 2009	V MAĎARSKU BUDE 8. KVĚTNA STÁVKA NA ŽELEZNICI	5
05. 05. 2009	OBLIBA AUTOVLAKŮ ROSTE, ČESKÉ DRÁHY LONI ODVEZLY NA SLOVENSKO PŘES PĚT A PŮL TISÍCE AUT	5
05. 05. 2009	BOMBARDIER CHCE DODÁVAT REGIONÁLNÍ VLAKY I DO ČESKA	6
05. 05. 2009	OPTIMALIZACE TRATI PLZEŇ – STŘÍBRO JE HOTOVA.....	6
05. 05. 2009	MĚSÍCE NEBUDOU VLAKY Z Kladenska JEZDIT AŽ NA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ (18. 5. - 31. 7. 2009).....	7
06. 05. 2009	BOHUMÍNŠTÍ STROJVŮDCE JEZDÍ AŽ DO KOŠIC	7
06. 05. 2009	FIRMA ČD CARGO POŽADUJE ZA VÝLUKY NÁHRADU OD SŽDC.....	8
06. 05. 2009	ČESKÉ DRÁHY CHYSTAJÍ KONCEPCI „LOW COST“ CESTOVÁNÍ, CHTĚJÍ PŘILÁKAT CESTUJÍCÍ A VÍC VYDĚLAT	9
06. 05. 2009	KONTROVERZNÍ ŠROTOVNÉ BY SE MOHLO VZTAHOVAT I NA VLAKY, NAVRHUJÍ POSLANCI.....	10
07. 05. 2009	STÁVKA MAĎARSKÝCH ŽELEZNIČÁŘŮ OMEZÍ I VLAKY Z PRAHY (8. KVĚTNA 2009)	10
07. 05. 2009	NA KOZÍ DRÁHU BY SE MĚLY VRÁTIT ALESPŇ TURISTICKÉ SPOJE (DĚČÍN – OLDŘICHOV U DUCHCOVA)	10
08. 05. 2009	MAĎARŠTÍ ŽELEZNIČÁŘI UKONČILI STÁVKU. POVAŽUJÍ JI ZA ÚSPĚŠNOU	11
08. 05. 2009	Z PRAŽSKÉHO ŽIŽKOVA ZMIZÍ STALETÝ MOST (MALÁ HRABOVKA).....	11
10. 05. 2009	ČESKÉ DRÁHY BUDOU MÍT KONKURENCI. LICENCI DOSTALA STUDENT AGENCY (REGIOJET).....	12
10. 05. 2009	ŽIŽKOVSKÝ ŽELEZNIČNÍ MOST JE MINULOSTÍ (MALÁ HRABOVKA)	13
11. 05. 2009	LANDSHUT MÁ NÁDRAŽÍ NA SOLÁRNÍ ENERGII	13
12. 05. 2009	ČESKÉ DRÁHY DOSTALY REKORDNÍ POKUTU. JEJÍ UHRAZENÍ BY VÝRAZNĚ OVLIVNILO HOSPODAŘENÍ FIRMY	14
12. 05. 2009	Z CHOMUTOVA DO VEJPRŮ NEJEZDÍ VLAKY KVŮLI PORUŠE SOUKROMÉ VÝHYBKY (MĚDĚNEC).....	14
13. 05. 2009	V ČESKU SE MOŽNÁ BUDE PROHÁNĚT SUPERLUXUSNÍ VLAK... (RAILJET)	15
13. 05. 2009	V SOBOTU ZAČÍNÁ SEZÓNA V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA, VYJEDOU PARNÍ VLAKY	17
13. 05. 2009	RODÍ SE NOVÝ MOST PŘES SÁZAVU (ČERČANY).....	19
13. 05. 2009	ČESKÉ DRÁHY SHÁNĚJÍ OSM NÍZKOPODLAŽNÍCH VLAKŮ	19
14. 05. 2009	DOPRAVCI BUDOU MUSET ZAJISTIT PŘEVOZ INVALIDŮ A ODŠKODNIT ZA ZPOŽDĚNÍ	20
14. 05. 2009	ŠROTOVNÉ NA VLAKY? DOPRAVCI JSOU PROTI A HROZÍ SOUDY.....	21
14. 05. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: RACIONALIZACE ŽELEZNIČNÍHO UZLU TRUTNOV STŘED A TRUTNOV-POŘÍČÍ.....	21
14. 05. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: TRUTNOV-POŘÍČÍ - MALÉ SVATOŇOVICE TZZ.....	21
14. 05. 2009	NA KORIDOR MEZI PRAHOU A CHEBEM JE NA ROKY 2009 I 2010 DOST PENĚŽ ..	22
15. 05. 2009	STÁRNOUCÍ STROJVŮDCE ČESKÝCH DRAH MOHOU NAHRADIT I UKRAJINCI.....	22
15. 05. 2009	MINISTERSTVO DOPRAVY CHCE VÍCE PENĚŽ.....	23

15. 05. 2009	S ČESKÝMI DRAHAMI OBCHODUJÍ TAJEMNÍ PODNIKATELÉ	23
15. 05. 2009	ODŠKODNĚNÍ ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKU? V NĚMECKU ANO, V ČESKU NE	25
16. 05. 2009	ČEŠI TESTUJÍ RAKOUSKÝ VLAK RAILJET. Z DVOUSTOVKY ZASTAVÍ NA 1 050 METRECH	25
17. 05. 2009	NA PRAŽSKÉM NÁDRAŽÍ VYKOLEJIL VLAK (PRAHA-BUBNY)	26
17. 05. 2009	VÝLUKOVÉ VLAKY POJEDOU PŘES MOST INTELIGENCE (18. - 30. KVĚTNA 2009)26	
20. 05. 2009	NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ ZŮSTANE STÁT, SCHÁZÍ MU ALE VYUŽITÍ A PŘÍSTUP.....	27
20. 05. 2009	CESTUJÍCÍ CHTĚJÍ CITYELEFANTY I NA DÁLKOVÝCH TRASÁCH (R 1541/1540 OLŠE).....	28
20. 05. 2009	ZA TRAGICKOU SMRT STROJVŮDCE DOSTANE KAŽDÝ POZŮSTALÝ 400 TISÍC (ČERČANY)	29
20. 05. 2009	SLAMEČKA: AŽ TŘI STA SILNIC A ŽELEZNIC NEMUSÍ BÝT DOSTAVENO.....	29
20. 05. 2009	DESET FINALISTŮ BUDE SOUTĚŽIT O TITUL NÁDRAŽÍ ROKU	30
20. 05. 2009	ČD: DOSTALY JSME PENÍZE NA VAGÓNY, TAK ZVÝŠÍME PLATY	30
20. 05. 2009	SMLOUVA NA 10 LET: RYCHLÍKY ZATÍM ZŮSTANOU ČESKÝM DRAHÁM	31
21. 05. 2009	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI ZBIROH – ROKYCANY	32
21. 05. 2009	VLAKEM DO DRÁŽDAN A ZPĚT RYCHLEJI A O 250 KČ LEVNĚJI NEŽ ŽLUTÝM AUTOBUSEM	32
22. 05. 2009	RYCHLÍK NARAZIL ZA PRAHOU DO STROMU, TRAŤ NA PLZEŇ STÁLA PŘES TŘI HODINY	32
23. 05. 2009	PO PÁTEČNÍ VICHŘICI UŽ JSOU V PROVOZU VŠECHNY VLAKOVÉ SPOJE.....	33
24. 05. 2009	PŘESUN NÁDRAŽÍ V BRNĚ NABÍRÁ ZPOŽDĚNÍ. KDO JE NA VINĚ?.....	34
25. 05. 2009	STUDENT AGENCY ODKLÁDÁ ŽLUTÝ VLAK, KTERÝ MĚL KONKUROVAT PENDOLINU	34
26. 05. 2009	JIHOMORAVSKÝ KRAJ CHYSTÁ NÁVRAT LOKÁLEK (HRUŠOVANY U BRNA – ŽIDLOCHOVICE).....	35
26. 05. 2009	SRÁŽKU ZAVINIL STROJVŮDCE, TVRDÍ POLICIE A OBVINILA HO (PASKOV)	35
26. 05. 2009	VANDALOVÉ PŮSOBÍ ČESKÝM DRAHÁM KAŽDOROČNĚ MILIONOVÉ ŠKODY	36
26. 05. 2009	VÍDEŇSKÉ JIŽNÍ NÁDRAŽÍ BUDE V PROSINCI UZAVŘENO	36
27. 05. 2009	POČASÍ KOMPLIKOVALO PROVOZ NA ŽELEZNICI.....	37
27. 05. 2009	NOVÝ ŽELEZNIČNÍ DISPEČINK V PRAŽSKÉ KŘENOVCE JE V PROVOZU	37
28. 05. 2009	ČESKÉ DRÁHY A PARS NOVA UZAVŘELY KONTRAKTY NA MODERNIZOVANÉ MOTOROVÉ JEDNOTKY A ŘÍDÍCÍ VOZY	37
28. 05. 2009	NÁDRAŽNÍ BUDOVA V MERKLÍNĚ DOSTALA NOVOU TVÁŘ.....	39
28. 05. 2009	ASIJSKÝ LAOS BUDE INVESTOVAT DO KOLEJÍ.....	39
28. 05. 2009	KRÁTKÉ ZPRÁVY ZE SVĚTA.....	40
28. 05. 2009	V PASKOVĚ SE ROZŠÍŘÍ ŽELEZNIČNÍ PŘEKLADIŠTĚ	41
28. 05. 2009	CESTOVÁNÍ VLAKEM MEZI ČESKEM A BAVORSKEM MÁ BÝT LEVNĚJŠÍ A JEDNODUŠŠÍ	41
29. 05. 2009	PO ÚDERU BLESKU MAJÍ VLAKY Z BŘECLAVI DO VÍDNĚ HODINOVÉ ZPOŽDĚNÍ. 42	

03. 05. 2009 Hlavní nádraží v Brně čekají opravy. Vrábí se zmizelá věž?

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/hlavni-nadrazi-v-brne-cekaji-opravy-vrati-se-zmizela-vez-p2s-brno.asp?c=A090430_1183008_brno_jag)

Sochy nahých žen s okřídleným kolem, které se vypínají na budově brněnského Hlavního nádraží, zanedlouho sestoupí na zem. Projdou opravou, stejně jako fasáda nádražní budovy a její interiér.

Investor uvažuje i o tom, že by na budově nádraží, která zůstane stát v centru města i po případném odsunu nádraží, znovu vyrostla věž, zničená za války. O tom, zda bude symbolická brána do města znovu úplná, budou rozhodovat i Brňané. Názory architektů se různí.

"Snad už příští týden se sundají z nádraží sochy, které necháme za dva miliony zrestaurovat. Pak vyroste kolem nádraží lešení, budova se zakryje plachtou a začne oprava fasády," uvedl Radek Konečný, šéf společnosti Brno new station development, které magistrát svěřil revitalizaci pozemků pod brněnským nádražím i opravu výpravní budovy.

Na plachtě, která lešení kolem budovy zakryje, bude nakreslené nádraží i s druhou věží. "Aby si lidé dokázali představit, jak vypadalo. A zároveň vyhlásíme anketu, v níž se mohou lidé vyjádřit, zda chtějí, nebo ne, aby se věž znovu postavila," vysvětlil Konečný.

Druhá věž zmizela z nádraží na konci druhé světové války. Někteří architekti s její obnovou souhlasí, jiní to považují za falšování dějin. "Já znovuobnovování nefandím, ale na druhou stranu chápu tento sentiment. Je to také snaha o doplnění symetrie, která znamená určitý řád a je uklidňující. Podle mě je to ale zbytečné," myslí si architekt Antonín Novák.

Podílet by se mohla Jiříčná

Naopak Petr Hruša považuje brněnské nádraží za architektonickou hodnotu, která přetrvává navzdory proměnám toho, co je zrovna moderní. "A v takovém případě mi rekonstrukce nevádí a souhlasím s ní. S dvěma věžemi se obnoví původní kompozice stavby," uvedl Hruša.

Je však možné, že druhá věž nádraží nebude pouhou historickou replikou. O spolupráci na architektonickém řešení celého území v okolí brněnského nádraží totiž projevila zájem světoznámá architektka Eva Jiříčná. "Procházel jsem spolu s Evou Jiříčnou území a zaujalo ji to. Uvidíme, jak to dopadne. Ale myslím, že se to vyvíjí pozitivně," řekl Radek Konečný.

Slavná česká architektka by se tak zapojila do dalšího brněnského projektu poté, co nedávno oznámila spolupráci na rekonstrukci funkcionalistického hotelu Avion.

"Věž dodávala důstojnost"

Podle Hruši by Jiříčná i v případě dostavby věže upřednostňovala moderní pojetí. "Bude prezentovat opačný názor než já. Jestli to udělá po svém, držím jí palce. Myslím, že v jejím případě lidé obdivují spíš ji jako ikonu než dílo samo," podotkl Hruša.

Pravá věž Hlavního nádraží, která byla dvojčetem té levé, byla zničená při velkém náletu na Brno v listopadu 1944. Brněnská historička Milena Flodrová zažila staré nádraží. S věží. "Vypadalo úplně jinak, důstojněji. Moc bych si přála, aby se ta věž vrátila. Vyvažuje totiž průčelí budovy," míní. Nejen chybějící věž, ale i přístavba, ve které jsou teď potraviny a kasino, podle ní mrzačí krásnou budovu. "Původně tam bylo lité sloupové, pod kterým stávaly fiakry a poté i taxíky," řekla.

Zmizí herny a nonstopy

Podle Radka Konečného by měly časem vymizet i nonstopy a herny tam, kde na to má společnost Brno new station development vliv. "Chceme nájemce z okolí nádraží dostat pryč. Kde jim končí smlouvy, tam už jsme je neprodužovali, třeba stánkařům s oblečením na Malé Americe," uvedl Konečný.

Kromě fasády nádraží se časem dočkají rekonstrukce i vnitřní prostory. "Vzniknou tam nové obchody, už máme zájemce z nadnárodních sítí rychlého občerstvení," uvedl Konečný. Brno new station development má však svěřenou nejen budovu nádraží, ale i území od Benešovy třídy přes takzvanou Malou Ameriku až k řece Svatce.

Na řešení zástavby prostoru už vzniká koncepční studie. Hotová bude do konce roku. Ta území rozdělí na tři celky, aby se mohly rozvíjet nezávisle na sobě. "U staré výpravní budovy může vést městská rychlodráha, což by například proces výstavby v této části zpomalilo," uvedl Konečný.

04. 05. 2009 Rekonstrukce trati z Harrachova do Polska začne již tento týden

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53646-rekonstrukce-trati-z-harrachova-do-polska-zacne-jiz-tento-tyden/>)

Harrachov – Dlouho očekávaná rekonstrukce železniční trati z Harrachova do Sklářské Poreby v Polsku začne již tento týden. V pátek 8. května by měl dodavatel, kterého vybrala polská strana, převzít stavbu. V listopadu by měly být práce na úseku dlouhém asi 13 kilometrů dokončeny a hotova by v té době měla být také oprava českého úseku dlouhého asi kilometr. První vlak s cestujícími by měl po obnovené trati projet v březnu 2010, řekl Petr Prokeš, ředitel společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji.

Vlaky se na trať Tanvald – Harrachov – Sklářská Poreba – Jelení Hora, která vede pomezím Jizerských hor a Krkonoš, vrátí po 65 letech. Doprava v pohraničním úseku mezi Harrachovem a Polskem byla totiž uzavřena po druhé světové válce, ačkoli se jednalo o jednu z nejmodernějších a také technicky nejzajímavějších tratí – mezi Tanvaldem a Kořenovem totiž kvůli velkým sklonům je trať ozubnicová, dále do Polska (do roku 1945 ovšem patřilo území Německu) byla před svým zrušením elektrifikována.

Přestože koleje dlouhou dobu nikdo neudržoval, je podle Prokeše v překvapivě dobrém stavu. Díky nepřístupnému terénu zůstaly koleje na svém místě. V posledních letech se na ní dokonce uskutečnilo několik příležitostných turistických jízd. Před čtyřmi lety zkušební jízda ukázala, že trať na polské straně není tak zničená, jak se původně předpokládalo. Průjezdna 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 desítky let nepoužívaly," řekl Prokeš. Od příštího března by podle něj mělo mezi Českem a Polskem jezdit denně pět párů vlaků.

Rekonstrukce trati Harrachov - Sklářská Poreba je jedním ze 13 projektů v Libereckém kraji, které uspěly se žádostí o dotaci z programu přeshraniční spolupráce ČR-Polsko, v němž je pro českou stranu do roku 2013 k dispozici 103,68 milionu eur (přibližně 2,8 miliardy Kč). O dotaci z programu se v této výzvě ucházelo 97 projektů, z nichž monitorovací výbor doporučil 56 přeshraničních akcí, které si rozdělí 54,9 milionu eur (1,48 miliardy korun).

V současnosti se na české části trati z Tanvaldu do Polska jezdí pouze v úseku do Harrachova, již se ale nepoužívají ozubnicové lokomotivy. Většinu výkonů zajišťují staré dvouosé motoráky Českých drah řady 810 s jejich rekonstruovanými verzemi – tzv. Regionovami – je ale možné setkat se na harrachovské trati také s rekonstruovanými nebo relativně novými a pohodlnými dieselovými jednotkami řad 854 a 843.

Ozubnicová trať z Tanvaldu do Kořenova z roku 1902 byla před pěti lety prohlášena za technickou památku.

04. 05. 2009 Bendl popřel, že by chtěl šéfovat dozorčí radě Českých drah

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/bendl-poprel-ze-by-chtel-sefovati-dozorci-rade-ceskych-drah-p3d-domaci.asp?c=A090504_162405_domaci_pje)

Ministr dopravy v demisi a bývalý hejtman Středočeského kraje Petr Bendl má údajně záslusk na místo šéfa dozorčí rady Českých drah. To se uvolnilo poté, co Bendl odvolal z funkce Zdeňka Žáka. Pozbyl mé důvěry, vysvětlil ministr v demisi. Zároveň popřel, že by o vedení dozorčí rady uvažoval.

Případné Bendlovo angažmá v dozorčí radě, na které upozornil časopis Týden, není mezi jejími členy žádnou novinkou. "Také jsem to slyšel. Záleží ale na rozhodnutí řídicího výboru," řekl shodně týdeníku členové dozorčí rady Antonín Leitgeb a Vladislav Vokoun.

Výbor by měl rozhodnout ve středu 13. května, tedy v době, kdy už Bendl bude mimo resort dopravy. Že se o něm hovoří jako o možném kandidátovi, potvrzuje i další člen vrcholného orgánu drah Tomáš Chalánek. "Bude se o tom ale ještě jednat," uvedl.

Bendl však spekulace o svém působení v dozorčí radě rezolutně odmítá. "Nevím, jak jste na to přišli. Já o tom vůbec neuvažuji," citoval ministra Týden.

Bendlův mluvčí Martin Kupka ale otevřeně mluví o tom, že křeslo šéfa dozorčí rady Českých drah může být do jisté míry ve hře. "Ten návrh zazněl už dříve. Bylo to ale zvenku, od kamarádů a kolegů pana ministra. Zda zájem trvá, to nevím."

04. 05. 2009 V Maďarsku bude 8. května stávka na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53716-v-madarsku-bude-8-kvetna-stavka-na-zeleznici/>)

Budapešť - V Maďarsku plánují železničáři stávku na 8. května od půlnoci do 18:00. Na území Maďarska tak v tuto dobu může být omezena doprava. Vlaky mimo území státu včetně mezistátních spojů by ale stávka zasáhnout neměla. Zahraniční železnice v tomto směru připravují příslušná opatření, uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský s tím, že dráhy cestujícím přesto doporučují přesunout plánovanou cestu do Maďarska či zpět mimo termín stávky.

V době stávky musí cestující počítat s celkovým omezením provozu na maďarských železnicích, odříkáním vlaků a nepravidelnostmi i po ukončení stávky. Mezinárodních vlaků by se v případě stávky omezení mělo týkat jen v Maďarsku, uvedl Šťáhlavský. Cestující se mohou o aktuální situaci informovat 24 hodin denně ve třech světových jazycích na lince 840 112 113.

Maďarští železničáři stávkovali naposledy loni v prosinci. Protest tehdy výrazně omezil provoz mezinárodních vlaků z České republiky do Maďarska a dále na Balkán.

Maďarští odboráři pro své členy chtěli jednak vyšší platy, ale také jednorázovou odměnu z prodeje nákladní přepravy státní železnice MÁV. Týden trvající stávku odboráři nakonec přerušili, aniž by s MÁV dospěli k dohodě, vyhradili si ale právo stávku kdykoliv znovu obnovit.

05. 05. 2009 Obliba autovlaků roste, České dráhy loni odvezly na Slovensko přes pět a půl tisíce aut

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2795/>)

Autovlaky do Popradu a Košic jsou mezi zákazníky Českých drah stále populárnější. Zatímco v roce 2006 přepravily ČD ve směru na Slovensko celkem 3412 automobilů, v roce 2008 to bylo o téměř dvě třetiny více. V letní sezóně navíc opět vyjede autovlak na Jadran. Doklady na tento vlak je možné koupit už teď.

Autovlaky na Slovensko – nově také ve dne

České dráhy nabízejí přepravu automobilů na Slovensko nočním vlakem EuroNight „Slovakia“ a od prosince 2008 nově také denním vlakem EuroCity „Košičan“. Podle statistik je zájem o tuto službu stále větší. Zatímco v roce 2006 odvezly ČD ve směru na Slovensko celkem 3 412 automobilů, v roce 2007 to bylo už 4 894 a loni dokonce 5 582 vozů. „Oproti předešlým rokům dnes vypravujeme na Slovensko každý den o jeden autovůz více. Tento vagón jezdí na EuroCity Košičan a mohou ho využít všichni, kteří nechtějí cestovat přes noc. Dá se proto předpokládat, že v letošním roce bude zájem o přepravu aut na Slovensko ještě větší,“ říká Robert Černý, ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopravy ČD.

Obliba autovlaků roste, České dráhy loni odvezly na Slovensko přes pět a půl tisíce aut

Noční vlak, který odjíždí z Prahy hlavního nádraží ve 22:04, veze dva vozy určené k přepravě automobilů. „První směřuje do Popradu, druhý jede až do Košic. Nakládání aut probíhá v terminálu autovlaků na pražském hlavním nádraží každý den do 20:30,“ vysvětluje Robert Černý. „Od prosince 2008 nabízíme přepravu automobilů nově také denním vlakem EuroCity Košičan, který odjíždí z pražského hlavního nádraží v 11:09. Řidiči, kteří mají zakoupený doklad pro přepravu auta do Košic, mohou naložit svůj automobil v prostoru terminálu autovlaku každý den do 9:45.“

Zpáteční jízdenka nočním vlakem „Slovakia“ z Prahy do Popradu zahrnující jízdenku pro řidiče, příplatek za ubytovací službu a přepravu automobilu stojí 2 040 korun (do Košic 2 328 Kč). Druhý až pátý cestující jedoucí společně s řidičem zaplatí za cestu tam a zpět po 843 korunách (do Košic 979 Kč). Zpáteční jízdenka na denní autovlak „Košičan“ z Prahy do Košic stojí řidiče 2 142 korun, spolucestující pak 793 korun. V autovlaku je možné použít i další nabídky, například CityStar.

Podmínky přepravy automobilů ve vlacích Českých drah a detailní ceník je k dispozici na www.cd.cz/autovlak.

V létě opět vyjede autovlak na Jadran, jízdenky je možné rezervovat už teď

Autovozy budou v letošní sezóně opět řazeny také na rychlíku „Jadran“ z Prahy do chorvatského Splitu. Vlak bude letos ve směru do Splitu jezdit od 19. června do 4. září a už teď je možné na něj zakoupit rezervační doklady. Z pražského hlavního nádraží bude vlak odjíždět v 9:18 a do Splitu dojezdí za dvacet a půl hodiny. Zpět ze Splitu se bude vracet každý den od 20. června do 5. září vždy

ve 21:00. „Rychlík Jadran pojedje v letošní sezóně přes Pardubice a Českou Třebovou, nikoliv jako v předešlých letech přes Havlíčkův Brod. Díky tomu se zkrátí cestovní doba o téměř hodinu a půl. U vlaku je letos zajištěn prodloužený předprodej a rezervační doklady na celou sezónu až do začátku září lze zajistit už teď,“ shrnuje Robert Černý.

Ve vlaku bude zařazen lůžkový a lehátkový vagón, vozy 2. třídy s místy k sezení a vůz uzpůsobený pro přepravu kol na základě povinné rezervace, chybět nebude ani tradiční autovůz pro přepravu automobilů a motocyklů.

Za přepravu automobilu rychlíkem Jadran z Prahy do Splitu a zpět zaplatí zákazníci ČD 113 EUR, což je při současném kurzu 3 074 Kč. Přeprava motorky stojí v obou směrech 2 149 Kč. Podrobný ceník a další informace jsou k dispozici na internetu www.cd.cz/jadran.

05. 05. 2009 Bombardier chce dodávat regionální vlaky i do Česka

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53810-bombardier-chce-dodavat-regionalni-vlak-y-i-do-ceska/>)

Česká Lípa - Výrobce lehkých vlakových souprav a tramvají Bombardier Transportation CR má zájem dodávat vlaky i pro české regiony, uvedl generální ředitel Jiří Maděra. Většina jeho současné produkce končí nyní v zahraničí. Asociace krajů ČR nedávno oznámila, že příští rok zveřejní v rámci svých Regionálních operačních programů (ROP) výzvu na nákup vozů pro regionální železniční dopravu za čtyři miliardy korun. Bombardier má podle Maděry zájem se o zakázku ucházet. Bombardier dodává komponenty pro vlaky pařížského metra nebo regionální vlaky pro německé a francouzské dráhy.

Společnost, která v minulosti vyráběla nákladní vagony, se nyní soustředí na oblast osobní dopravy. V posledních letech masivně investuje do modernizace a rozvoje a ročně zvyšuje výrobu o 20 až 30 procent. Rozvoj společnosti s 850 zaměstnanci nezabrdila ani krize. "Hlavně Francie investuje do rozvoje infrastruktury a nakupuje nové vlaky," řekl Maděra.

Podle člena představenstva Martina Brože krize podniku i pomohla. "Měli jsme v posledních letech velké problémy obsadit místa svářečů, teď je zájem mnohem větší," řekl Brož. Bombardier má vlastní svářečskou školu, kde si lidé rekvifikuje a školí. "Jen deset až 20 procent těch, kdo do kurzu nastoupí, ale v podniku vydrží," poznamenal. Firma v letošním roce přijme kolem 110 lidí, z nichž většinu budou tvořit právě svářeči. Podnik nabírá také lakýrny a další profese, protože už na konci roku vyjedou z českolipského závodu první vlaky i s okny a kompletním lakem.

Bombardier je jedním z mála podniků na Českolipsku, které v současné hospodářské krizi nepropouštějí, ale naopak lidí nabírají. Podobně nabízí nová pracovní místa pro 200 lidí také českolipský výrobce autosedaček Johnson Controls, který ale v minulých měsících zaměstnance propouštěl.

Českolipská firma je součástí nadnárodní skupiny Bombardier, která je předním světovým výrobcem dopravních řešení od regionálních a obchodních proudových letadel až po vybavení pro železniční dopravu.

05. 05. 2009 Optimalizace trati Plzeň – Stříbro je hotova

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53849-optimalizace-trati-plzen-stribro-je-hotova/>)

Plzeň – Správa železniční cesty dnes oficiálně ukončila rekonstrukci železniční trati mezi Plzní a Stříbrem. Úsek dlouhý 31 kilometrů, který je součástí III. tranzitního koridoru, se začal opravovat v roce 2006, od té doby trápili cestující časté pomalé jízdy a výluky a s nimi spojená zpoždění. Zrekonstruovaná trať je po úpravě oblouků poněkud rychlejší než byla dříve, klasické soupravy po ní mohou jezdit 110kilometrovou rychlostí, vlaky s naklápěcí skříní ještě o 30 km/h rychleji. Do Pňovan byla během prací prodloužena druhá kolej, dále do Stříbra ale zůstala trať jednokolejná. Část III. koridoru mezi Chebem a Prahou má být zcela dokončena v roce 2016, v současnosti se pracuje mezi Stříbrem a Chebem a mezi Berounem a Zbirohem.



"Plzeň-Stříbro je zcela novou tratí ve stávající stopě. Mezi Kozolupy a Pňovany vznikla dvoukolejná trať o délce 11 kilometrů, což výrazně zvýšilo kapacitu trati," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Největší stavební části jsou kromě zdvojkolejnění most mezi zastávkou Plzeň-Zadní Skvňany a stanicí Plzeň-Křimice a silniční podjezd pod tratí v Pňovanech. Na čtyřech přejezdech, které

v zrekonstruovaném úseku zůstaly, bylo zvýšeno zabezpečení. V Přovanech se přejezd zrušil. Ve stanicích Křimice, Kozolupy, Přovany a Vranov a na pěti zastávkách jsou bezbariérové přístupy, zastřešení a ozvučení nástupišť a navigace pro osoby se sníženou schopností orientace.

Stavba přišla na 4,4 miliardy korun, z toho 61 procent dala Evropská unie, 140 milionů Kč město Plzeň a zbytek Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Řekl to investiční náměstek plzeňského SŽDC Jaromír Pešek.

Další zrekonstruované části trati Praha – Plzeň – Cheb budou dokončeny v roce 2011. Nejvýraznější stavby, kterými mají být zcela nové trati mezi Prahou a Berounem a mezi Rokycany a Plzní, však ještě nevznikají. Ejpovické tunely mezi Rokycany a Plzní by se měly začít stavět příští rok, tunel pod Barrandovem potom v roce 2012. Po skončení všech staveb by cesta z Prahy do Plzně měla trvat 34 minut, o hodinu rychleji než dnes. Jízda z Plzně do Chebu bude trvat krátce přes hodinu, oproti současnému stavu bude asi o dvacet minut rychlejší.

Koridor Praha – Cheb má podle šéfa SŽDC Jana Komárka nejvyšší prioritu ze železničních staveb v Česku.

05. 05. 2009 Měsíce nebudou vlaky z Kladenska jezdit až na Masarykovo nádraží (18. 5. - 31. 7. 2009)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/mesice-nebudou-vlak-y-z-kladenska-jezdit-az-na-masarykovo-nadrazi-pxy/-praha.asp?c=A090505_204434_praha_js)

Kdo si myslí, že dopravní chaos na pražské Letné, kde nyní vládnou dělníci pracující na výstavbě tunelu Blanka, už nemůže být větší, tak se mýlí. Letnou postupně opustily tramvaje, pak auta a 18. května zde přestanou jezdit i vlaky na železniční trati Praha - Kladno.

Tato železnice je přitom jednou z nejdůležitějších spojnic metropole se Středočeským krajem - denně tu vlaky přepraví téměř 4,5 tisíce cestujících.

Výluka potrvá ve dvou etapách. Od 18. května do 13. června bude většina vlaků zkrácena do stanice Praha-Dejvice. Vybrané vlaky (asi pět spojů) budou ve špičce pracovních dnů odkloněny ze stanice Hostivice přes Prahu-Zličín do stanice Praha-Smíchov severní nástupiště a dále na hlavní nádraží. Na Zličíně pak bude končit několik cyklovlaků.

Druhá etapa, od 14. června potrvá až do 31. července, bude pro Středočechy, kteří dojíždějí do hlavního města za prací či zábavou, ještě náročnější. Vlaky totiž skončí už za stanicí Praha-Veleslavín, kde bude vybudována provizorní zastávka s nástupištěm. Ta bude blízko Vítězného náměstí u viaduktu, který přechází Gymnazijní ulici.

"Zastávka Praha-Gymnazijní bude umístěna souběžně s Buštěhradskou ulicí za přemostěním Gymnazijní ulice. Od této dočasné zastávky je v docházkové vzdálenosti asi půl kilometru terminál PID Dejvická. Tady je možné přestoupit na metro a tramvaje či autobusy," hlásí Ropid, společnost zodpovědná za organizaci pražské integrované dopravy.

Za výlukou stojí výstavba tunelu Blanka, jenž je součástí silničního okruhu v hlavním městě. Stavebníci totiž hodlají přebudovat i místní Prašný most, který u dejvického nádraží přechází trať.

Blanka letos zasáhne do provozu hromadné dopravy ještě v dalších čtvrtích. V létě se očekává měsíční přerušování trati v Troji, tramvaje tak nepojedou mezi Holešovicemi a Kobylisy.

06. 05. 2009 Bohumínští strojvůdci jezdí až do Košic

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2797/>)

Již celkem devatenáct strojvůdců z provozní jednotky Depo Bohumín získalo osvědčení Ústředního institutu vzdělávání a psychologie ŽSR v Bratislavě. Mohou tak nově jezdit nejen do slovenské Žiliny, ale také až do Košic. Od prosince loňského roku také jezdí osm dalších olomouckých a bohumínských strojvůdců s pendolinem. Řadě strojvedoucím z Bohumína jsou blízké i parní lokomotivy, a tak během minulého víkendu reprezentovali dva z nich jako jediní Českou republiku na přehlídce parních lokomotiv v polském Wolsztynu.

Celkem na pěti spojích z České republiky na Slovensko vedou vlaky strojvedoucí z bohumínského depa. Aby mohli vykonávat službu na území Slovenska, museli všichni absolvovat speciální „slovenskou“ dopravní zkoušku, které předcházelo více než týdenní školení. Samotnou zkoušku skládali před komisí slovenských zkoušejících a získali osvědčení pro výkon služby. Všichni

strojvedoucí se nadále účastní pravidelných přeškolování slovenských dopravních předpisů, jejich „žakovskou knížkou“ je tzv. výkaz o zkouškách. Neopomenutelné je i „seznaní tratí“, při kterém poznají jak konkrétní trať vypadá, jakou rychlostí jet, kde jsou umístěná návěstidla apod.

Se strojvedoucími z Bohumína se můžete setkat na pravidelných trasách v expresech Beskyd (z Žiliny do Prahy), Excelsior (z Chebu do Košic a zpět) nebo v rychlících Šírava (z Košic do Prahy) a Kysuca (z Bohumína do Žiliny). Řada strojvedoucích jezdí i na polských lokomotivách, čemuž předcházely stejné povinnosti a zkoušky jako pro Slovensko. „Stejně jako naši strojvedoucí zajíždí na Slovensko, je stejná situace i v opačném směru. Obecně se dá říci, že máme velmi dobrou spolupráci s kolegy ze Slovenska, ať už se jedná o strojmisty z depa v Košicích nebo v Žilině. Strojvedoucí si směny pochvalují a i když jsou náročné, je to jistá vítaná změna,“ dodává Pavel Kalač z Depa kolejových vozidel v Bohumíně.

Od prosince loňského roku jezdí nově s pendoliny také další strojvedoucí z depa v Bohumíně. Doposud s nimi jezdili pouze strojvedoucí z pražského depa, nově je tak doplnilo osm Moraváků. Podle strojvedouců je řízení pendolina jiné než ostatních lokomotiv. Samotný čas, za který tento vlak urazí trasu mezi Ostravou a Prahou o tom vypovídá nejvíce.

Účast českých strojvedouců na přehlídce parních lokomotiv v polském Wolsztynu

Od pátku 1. května do neděle 3. května probíhala v polském Wolsztynu již XVI. Přehlídka parních lokomotiv. Na jednu z největších parních akcí v Evropě dorazilo i v letošním roce více jak 23 tisíc diváků a obdivovatelů páry. Českou republiku, pod hlavičkou Depa historických vozidel Lužná u Rakovníka, reprezentovala lokomotiva 423.041 se strojvedoucími Jaroslavem Horákem a Tomášem Poláškem.

Více jak dvě desítky tisíc fandů železniční nostalgie shlédlo celkem 14 funkčních parních lokomotiv. Celý program akce probíhal v historickém parním lokomotivním depu a přilehlém okolí, kde se na tři dny zastavil čas na počátku 20. století.

„Jedná se o neopakovatelnou akci, setkání fandů a obdivovatelů páry. Nikdy si nenechám takovou příležitost ujít,“ říká Tomáš Polášek mimo jiné jeden z nejmladších strojvedouců pendolina, který patří k nejuniverzálnějším strojvedoucům ČD. Do polského Wolsztynu zamířily i parní lokomotivy z Velké Británie, Německa, Maďarska a Slovenska.

06. 05. 2009 Firma ČD Cargo požaduje za výluky náhradu od SŽDC

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53932-firma-cd-cargo-pozaduje-za-vyluky-nahradu-od-szdc/>)

Praha - Společnost České dráhy Cargo kvůli údajně velkému množství výluk na tratích požaduje finanční náhradu od Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která se o koleje stará. Opoždění jízdy vlaků nebo nutnost jejich vedení po náhradních trasách prý dopravci způsobují ekonomické ztráty, uvedl deník E15. SŽDC považuje požadavky za neopodstatněné. Od loňského prosince ČD Cargo spočítalo škody řádově na desítky milionů korun. Loni zkoušely uplatnit náhradu škod kvůli výlukám samotné České dráhy.

"Nárokujeme si náhradu škody z titulu nelegitimního omezení provozování dráhy či její části v rozsahu rozdílu mezi provozními náklady na původně plánovanou trasu a provozními náklady na odklonovou trasu," řekl deníku mluvčí Carga Zdeněk Větrovec. Podle něj při nenadálých výlukách vznikají firmě takzvané vícenáklady.

Pro příklad ČD Cargo uvádí, že průměrná výše škody za jeden vlak jedoucí po odklonové trase činí 16 000 korun. "Další vícenáklady nám vznikají z důvodu odřeknutí plánovaných směn zaměstnanců, přesčasové práce, narušení plánu oběhu vozových souprav nebo překročení dodacích lhůt vůči zákazníkům," doplnil Větrovec.

"Všechny finanční nároky považujeme za neopodstatněné," sdělil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Podle něj výluky zapříčiňuje hlavně nákladní doprava, neboť nákladní soupravy jsou těžké a způsobují kolejové cestě největší škody.

V případě, že se obě společnosti na náhradě nedohodnou, zůstane vyřešení sporu na ministerstvu dopravy. Loni zkoušely uplatnit náhradu škod kvůli výlukám samotné České dráhy.

06. 05. 2009 České dráhy chystají koncepci „low cost“ cestování, chtějí přilákat cestující a víc vydělat

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2798/>)

České dráhy budou pokračovat v prodeji akčních jízdenek ČD TIP. Na základě úspěchu pilotních vnitrostátních nabídek a ČD TIPu do Vídně za 19 EUR připravují celou koncepci nízkonákladového cestování vlakem, kterou představí na začátku léta.

V červnu dopravce zopakuje nabídku ČD TIP Vídeň a v červenci nabídne svým zákazníkům nový ČD TIP do Berlína a zpět za 19 EUR. Prodejem těchto mimořádně výhodných akčních jízdenek chtějí České dráhy naplnit volnou kapacitu ve vybraných spojích, přilákat do vlaků nové cestující a zvýšit své tržby. „Po zkušenostech s prvními ČD TIPy si troufám říct, že dokážeme díky těmto jízdenkám ještě do konce roku utržit přes milion korun. Samotné vytvoření internetové aplikace se již zaplatilo a náklady s prodejem nových ČD Tipů jsou prakticky nulové,“ vysvětluje Robert Černý, ředitel Odboru koncepce a obchodu osobní dopravy ČD.

„Je to jedna z cest, jak zlepšit ekonomiku vlaků SuperCity a dalších spojů. Průzkum nám potvrdil, že díky ČD TIPům s námi cestovali úplně noví zákazníci a prodej generoval dodatečné tržby, když si lidé po vyprodání ČD TIPů dokupovali standardní jízdenky,“ doplňuje Aleš Ondrůj, výkonný ředitel úseku pro marketing a komunikaci.

Jízdenky ČD TIP se prodávají jako zpáteční, na konkrétní termín a konkrétní spoje. Lze je koupit pouze na eShopu Českých drah. K nákupu cestující nepotřebuje zákaznickou kartu ČD, samotná registrace na eShopu je velmi jednoduchá a trvá několik minut.

Na výlet do Vídně a zpět za 19 EUR

Poté, co se všech 240 ČD Tipů na dubnový výlet do Vídně prodalo během pár minut, se dopravce rozhodl tuto zákaznický atraktivní nabídku zopakovat v měsíci červnu. Prodej zahájí České dráhy na eShopu v pondělí 18. května ve 14:00 odpoledne (ukončení prodeje 24. května nebo po vyprodání kontingentu). Jízdenek ČD TIP bude opět omezený počet, v případě výletu do Vídně jde o celkem 150 zpátečních jízdenek na neděle 7., 14. a 21. června (50 jízdenek na každou neděli).

ČD TIP do Vídně bude platit vždy na první ranní spoj SC Smetana (odjezd z Prahy hl. n. v 5:57, příjezd do Vídně na nádraží Südbahnhof v 10:02 hodin). K cestě zpět do Prahy pak použijí cestující vlak SC Antonín Dvořák (odjezd z Wien Südbahnhof v 15:58, příjezd do Prahy hl. n. ve 20:01). Nástup je možný také v Pardubicích.

Z Prahy do Berlína a zpět za 19 EUR

Zbrusu novou víkendovou nabídku připravily České dráhy na červenec. S ČD TIPem Berlín za 19 EUR se mohou lidé vypravit některý červencový víkend do německé metropole a zpátky.

Do Berlína cestující odjedou v sobotu ráno vlakem EC 178 (odjezd v sobotu z Prahy hl.n. v 6:29, příjezd do Berlína Hbf. v 11:19) a zpět se vrátí až v neděli odpoledne spojem EC 179 (odjezd v neděli z Berlína Hbf. v 16:35, příjezd do Prahy-Holešovic ve 21:18).

Na víkendové spoje 4./5. července, 11./12. července a 25./26. července bude v prodeji vždy po padesáti ČD TIPech (celkem 150 na 3 víkendy). Na víkend 18./19. července, kdy v Berlíně koncertuje skupina U2, bude v prodeji rovná stovka zpátečních jízdenek. Nástup je možný také v Ústí nad Labem a v Děčíně. Prodej ČD TIPů Berlín bude zahájen ve druhé polovině června.

Podmínky pro jízdenky ČD TIP

- Jízdenku je možné zakoupit pouze jako jednodenní zpáteční, v případě ČD TIP Berlín jako dvoudenní;
- Jízdenky jsou prodávány pouze na konkrétní dny;
- Cena zpáteční jízdenky zahrnuje i povinnou rezervaci;
- Prodej zpátečních jízdenek probíhá v předprodeji v předem stanoveném termínu nebo do vyprodání kontingentu;
- Jízdenky platí pouze ve vybraných spojích;
- Jízdenky je možné zakoupit výhradně v elektronickém obchodě ČD eShop na adrese www.eshop.cd.cz;
- Jízdenky platí jen ve 2. třídě;

- Najednou je možné zakoupit jen 5 ks jízdenek;
- Pro reklamace a návratky platí zvláštní podmínky, v platnosti jsou také podmínky pro mezinárodní elektronické jízdenky eTiket (viz www.eshop.cd.cz).

06. 05. 2009 Kontroverzní šrotovné by se mohlo vztahovat i na vlaky, navrhuji poslanci

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/kontroverzni-srotovne-by-se-mohlo-vztahovat-i-na-vlak-y-navrhuj-i-poslanci-15b-/ekonomika.asp?c=A090506_185752_ekonomika_vem)

Až 40 milionů korun za lokomotivu starší 20 let může dostat železniční dopravce od státu, pokud ji nechá sešrotovat. U vagonů by pak mohl dostat 20 milionů korun. Vyplývá to z návrhu poslanců Cyrila Zapletala (ČSSD) a Karla Sehoře (ODS).

Poslanci ho předložili ve Sněmovně ve středu při projednávání návrhu zákona o podpoře hospodářského růstu a sociální stability z pera poslanců ČSSD. O tomto svém návrhu se Sehoř zmiňoval již na úterním zasedání sněmovního hospodářského výboru, kde se o něm ale nejednalo.

Zapletal se nechal slyšet, že jedním z motivů tohoto návrhu je neutěšený stav vozového parku Českých drah, které podle předkladatelů provozují 98 procent osobní železniční dopravy. "Já si myslím, že ten vozový park je tak otřesný, že potřebuje obměnit nějakým způsobem," míní.

Lokomotivám táhne na třicet

Lokomotivy ČD jsou v průměru staré 28,1 roku a vagony 32,2 roku. V zahraničí naproti tomu podle předkladatelů návrhu mají ekonomicky zdraví drážní dopravci vozidla stará průměrně asi 14 let. Státní fond životního prostředí by podle nich měl uvolnit za šrotovné na vlaky tři miliardy korun během následujících tří let. Z toho by se dalo pořídit například asi 35 nových železničních dvoupodlažních jednotek. Jejich výroba by mohla znamenat zachování asi 1 800 pracovních míst a zároveň zřízení asi 100 míst. Zapletal zdůrazňuje, že na rozdíl od šrotovného u aut, ze kterého můžou těžit i zahraniční automobilky, podpoří jeho návrh domácí firmy. "Zůstane to v českém průmyslu," dodal.

07. 05. 2009 Stávka maďarských železničářů omezí i vlaky z Prahy (8. května 2009)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54066-stavka-madarskych-zeleznicaru-omezi-i-vlak-y-z-prah-y/>)

Bratislava - Lidé cestující v pátek vlakem do Maďarska, kteří pojedou přes slovenské území, dojedou pouze na hranici mezi Slovenskem a Maďarskem. Železničáři v Maďarsku totiž budou stávkovat. Vlaky tak budou končit na pohraničních stanicích, odkud se podle grafikonu budou vracet zpět, uvedl mluvčí Železniční společnosti Slovensko Miloš Čikovský. Omezení postihne i sedm vlaků, které jedou přes Prahu.

Protest, který by měl skončit v 18:00, ovlivní jízdu 54 mezinárodních vlaků, rychlíků a také osobních vlaků. "Vlaky do Maďarska a z Maďarska budou z pohraničních přechodových stanic na slovenském území jezdit podle jízdního řádu," uvedl Čikovský. Mezi Slovenskem a Maďarskem jezdí vlaky přes pět pohraničních stanic. Omezení se dotknou i mezinárodních vlaků Amicus, Jadran, Metropol, Jaroslav Hašek, Hungaria, Jan Jesenius a Avala, které jezdí přes Prahu. Na hranicích skončí i rychlík Cracovia z Krakova.

Maďarští železničáři stávkovali i loni v prosinci. Protest tehdy téměř úplně ochromil mezinárodní vlakovou dopravu mezi Slovenskem a jeho jižním sousedem.

07. 05. 2009 Na Kozí dráhu by se měly vrátit alespoň turistické spoje (Děčín – Oldřichov u Duchcova)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/regionalni/54110-na-kozi-drahu-by-se-mely-vratit-alespon-turisticke-spoje/>)

Ústí nad Labem - Na severu Čech by se už za několik týdnů měly vrátit vlaky na tzv. Kozí dráhu, jak říkají místní trati č. 132 z Děčína do Oldřichova u Duchcova. Doprava na této unikátní trase, která vede podél Krušných hor, se zastavila před rokem a půl. Kraj tehdy odmítl vlaky dotovat a místo nich platí autobusy. Teď ale zastupitelé přehodnotili rozhodnutí svých předchůdců z minulého volebního

období a na trať chtějí vrátit alespoň turistické spoje, které by jezdily o svátcích a víkendech. Tyto spoje se v červnu vrátí také na další dvě lokální trati - Doupovskou a Švestkovou dráhu.

Podle krajského zastupitele Jaroslava Foldyny (ČSSD) by vlaky na Kozí dráze měly jezdit od května do září, část peněz by přitom kromě kraje měly přispívat i obce. Kraj chce platit částku v řádu statisíců, menší obce ale kvůli krizi budou mít peněz méně. "Já z toho mám trochu obavy, protože ta krize a nedostatek finančních prostředků dopadá na malé obce víc než na velká města," myslí si starosta Telnice Jaroslav Doubrava (Severočeši.cz).

O obnovu dopravy bojují hlavně starostové přilehlých obcí, loni si dokonce několik vlaků zaplatili sami. Jenže víkendové spoje podle nich nic neřeší. Podle Jaroslava Doubravy by se za vítězství dalo považovat až obnovení systému dopravní oblužnosti. K tomu ale asi hned tak nedojde: "Domníval jsem se, že to půjde vrátit, ale v této chvíli to vypadá tak, že je to téměř nemožné," uvedl Foldyna.

Kozí dráha už je opravená

"Kozí dráha" na Teplicku Bývalé vedení kraje zdůvodňovalo přerušení provozu velkou ztrátovostí trati. Navíc na ní docházelo k tzv. souběhům, kdy po stejné trase jezdí vlak i autobus. Evropská unie totiž zakazuje dotovat oba druhy dopravy na stejné trase a Ústecký kraj se rozhodl pro autobusy. Správci železnice pak před dvěma lety na většině trati zakázali kvůli špatnému technickému stavu provoz. Teď už je Kozí dráha opravená.

Do sporu se vložila i armáda, respektive ministerstvo obrany, které si rovněž nepřálo, aby Kozí dráha zmizela. "Důvodem je stanice Libouchec, která je nejbližší železniční stanicí od vojenského výcvikového prostoru Tisá. Aby bylo možné přepravovat osoby a materiál do vojenského prostoru, musí být funkční i železniční trať," řekl už dříve Jan Pejšek z tiskového odboru ministerstva obrany.

08. 05. 2009 Maďarští železničáři ukončili stávku. Považují ji za úspěšnou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54167-madarsti-zeleznicari-ukoncili-stavku-povazuji-ji-za-uspesnou/>)

Budapešť - V poledne skončila v Maďarsku stávka železničářů, která začala o půlnoci ze čtvrtka na pátek. Železniční doprava do Maďarska se téměř zastavila, omezena byla samozřejmě i uvnitř státu. Podle zpravodaje ČT Ladislava Kerekeše se ale ze tří z celkově čtyř hlavních budapešťských stanic podařilo některé vlaky vypravit, jedna zůstala uzavřena po celou dobu stávky.

Vedení železniční společnosti tvrdí, že se jí podařilo vypravit až téměř 70 procent všech spojů, odboráři naopak trvají na tom, že doprava byla nevypočitatelná. Stávku považují za úspěšnou, v nejbližších hodinách ji prý vyhodnotí a rozhodnou se, jaké budou jejich další kroky.

Stávka by se měla dotknout asi padesáti mezinárodních vlaků, rychlíků a osobních vlaků, které jezdí přes Slovensko. Podle mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové byly z důvodu stávky zadrženy čtyři vlaky Českých drah.

Lidé, kteří cestují vlakem do Maďarska, byli už při nastupování upozorněni, že před maďarskými hranicemi budou muset přestoupit na autobus anebo využít jiných dopravních prostředků. Pokud si koupili jízdenky ještě před vyhlášením stávky, mají prý nárok na proplacení části jízdného.

Dnešní stávka nebyla první, do níž maďarští železničáři vstoupili, naposledy například stávkovali loni v prosinci. Tentokrát protestovali nejen za své požadavky, ale i za celou společnost. Chtějí zabránit, aby nová vláda, jejímž cílem je vyvést zemi z hluboké hospodářské krize, nesáhla po drastických reformních opatřeních.

08. 05. 2009 Z pražského Žižkova zmizí staletý most (Malá Hrabovka)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54173-z-prazskeho-zizkova-zmizi-stalety-most/>)

Praha - Dělníci na Žižkově začali rozebírat jeden ze dvou původních železničních mostů, kterým se říká Malá a Velká Hrabovka. Nahradila je nová moderní estakáda tzv. Nového koridoru mířící do tunelu pod Vítkov. S komplikacemi a zpožděním tu musí počítat především řidiči. Až do nedělního odpoledne bude zavřená křižovatka ulic Trocnovské a Husitské.

Ošklivá železná konstrukce z 90. let, která tehdy nahradila původní legendární tzv. "most s nohou", zmizí a na divadlo Ponec opět zasvítí sluníčko. Zatím se ale lidi a hlavně řidiči musí obrnit trpělivostí, nebo se místu radši úplně vyhnout. Až do nedělního odpoledne bude křižovatka úplně zavřená.

Technik provozu jeřábu Miroslav Švestka informoval, že most bude rozebrán na tři části. Dodal, že silniční i pěší provoz je v bezprostřední blízkosti vyloučen. Velká Hrabovka zůstane stát. Po více než sto letech nahradí těžké kolosy lehká kola. Po mostě povede nová cyklostezka.

Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla doplnil, že cyklostezka, která po Velké Hrabovce povede, bude památkově chráněná. Ve druhé etapě demolice zmizí opěry mostu - jedna částečně, druhá (směrem k Masarykovu nádraží) úplně. Místo ní bude chodník.

Nový železniční koridor významně proměnil podobu Žižkova i Karlína. Vlaky na něm jezdí už od konce minulého roku. Celá stavba spojující pražské hlavní a Masarykovo nádraží přitom stála téměř deset miliard korun.

10. 05. 2009 České dráhy budou mít konkurenci. Licenci dostala Student Agency (RegioJet)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-budou-mit-konkurenci-licenci-dostala-student-agency-pw8-/eko-doprava.asp?c=A090510_200842_eko-doprava_bar)

Drážní úřad vydal licenci na provozování osobní dopravy na železničních kolejích společnosti RegioJet. Ta patří brněnské firmě Student Agency Radima Jančury, který provozuje celorepublikovou síť žlutých autobusů a nyní má ambice prorazit i na koleje.

"Získání licence bylo prvním nutným krokem. Jasně jím deklarujeme náš zájem o vstup na železniční dopravní trh," řekl iDNES předseda představenstva společnosti RegioJet Jan Paroubek. Pro České dráhy je tak Student Agency, respektive její "dcera" RegioJet, i díky spojení a finančnímu jistění velkého francouzského dopravce firmy Keolis novou konkurencí.

Obě firmy se nyní střetnou v blížícím se výběrovém řízení na provozovatele Jizerskohorské železnice. Soutěž vypsal Liberecký kraj a hraje se o to, kdo bude přepravovat cestující na celkem 1,5 milionu vlakových kilometrů ročně. Což je doposud v regionální dopravě největší kus kolejí v Česku, který má šanci získat jiný dopravce, než prakticky monopolní České dráhy.

Soukromí dopravci zatím jezdí na méně důležitých tratích

Soukromých dopravců v osobní dopravě je však na české železnici zatím jen poskrovnu. A hlavně: nikdo z nich zatím nevozí cestující na strategických tratích v dálkové dopravě. Doposud byl v Česku jen jeden vážný pokus, kdy se soukromý dopravce pokusil konkurovat drahám a prorazit na koleje s vlakem přepravujícím lidi z Prahy do Ostravy. Vlak se měl jmenovat RT Express, ale přestože už byl vepsán v jízdním řádu, nakonec na koleje z technických důvodů nevyjel. A v dalších soutěžích vypsaných Ministerstvem dopravy na provozování dálkové osobní dopravy na tratích Pardubice – Liberec a Plzeň – Most uspěly České dráhy.

Soukromí dopravci tak zatím jezdí na méně důležitých tratích, třeba v pohraničí. Například když před lety České dráhy neměly zájem o další provozování dopravy na trati Šumperk - Kouty nad Desnou v Olomouckém kraji, a chystaly se ji zavřít, převzal její osud do rukou Svazek obcí údolí Desné, trať nechal opravit a dodnes zde lidi vozí Veolia Transport Morava. Paradoxní je, že České dráhy poté projevily o trať znovu zájem.

Další soukromý dopravce - OKD Doprava, převáží cestující na trati Vrbno pod Pradědem - Opava. A se soukromými firmami jezdí lidé také na Karlovarsku. Trať Sokolov - Kraslice a Karlovy Vary - Mariánské Lázně obhospodařuje firma Viamont. Kromě něj provozuje několik málo spojů i Railtrans na trati Liberec - Hrádek nad Nisou a dál do německého Eibau. Ostatní dopravci se rekrutují spíše z řad železničních nadšenců, kteří obnovili a provozují lokální tratě - například slavnou Jindřichohradeckou úzkokolejku.

Cílem je otevření trhu v železniční osobní dopravě

Liberecké výběrové řízení, jehož se vedle Českých drah účastní i zahraniční Arriva, český Viamont a právě spojení Keolis - Student Agency, tak bude po všech stránkách průlomové. Mimo jiné proto, že se předpokládá, že podobně se pak zachovají i další krajské úřady a budou muset vypisovat výběrová řízení na dopravu v kraji. "Naším hlavním cílem je otevření trhu v železniční osobní dopravě. Jen transparentními výběrovými řízeními lze na naši železnici dostat patřičnou kvalitu za reálnou cenu," tvrdí předseda představenstva RegioJet Jan Paroubek.

V tom s ním ostatně souhlasí i samotné České dráhy. "Tato firma bude jedním z mnoha dalších železničních dopravců na českém trhu. Konkurence je pro nás velmi důležitá," tvrdí mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. A dodává, že jde o jedinou cestu, jak mohou dopravci v celém Česku dosáhnout skutečných úhrad svých ztrát při provozování regionální dopravy od krajů, které tuto dopravu

objednávají. "Kraje dlouhodobě neplatí to, co železniční doprava opravdu stojí. To v konkurenčním prostředí nebude možné. Soukromí dopravci určitě nebudou jezdit za nereálně podhodnocené ceny, za které jsme nuceni jezdit teď," stýská si Kubala a dodává: "Dalším důležitým aspektem je to, každá konkurence bude nutit ty současné dopravce výrazně zvyšovat kvalitu jejich služeb."

Podle všeho se tak zdá, že cestující ve vlacích se konečně na železnici dočkají lepších služeb. Dopravci se o železniční koleje totiž evidentně začínají prát.

10. 05. 2009 Žižkovský železniční most je minulostí (Malá Hrabovka)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54314-zizkovsky-zeleznicni-most-je-minulosti/>)

Praha/Žižkov - Pražský Žižkov přišel během víkendu o starý železniční most, který více než sto let sloužil vlakům, projíždějícím mezi hlavním a Masarykovým nádražím. Provoz na něm se zastavil před čtyřmi lety a loni ho nahradila nová spojnice. Ocelová konstrukce, dlouhá 42 a půl metru a přes 230 tun těžká, dala dělníkům i těžkým strojům pořádně zabrat. Z mapy Prahy mizela po třech částech, ta první, o váze 90 tun, šla k zemi už v pátek večer. Žižkov přišel o svou slavobránu.

Na pražském Žižkově před více než sto lety otevírali se slávou nový železniční most. Už ho nenajdete, v roce 1992 ho vystřídal nový. I tento obrázek už je ale minulostí, stačilo 48 hodin a křižovatka mezi Žižkovem a Karlínem vypadá úplně jinak. Ztratila svou dominantu – železniční most, místními nazývaný Malá Hrabovka. "Žižkov přišel o svou slavobránu, zmizel kus historie a myslím, že každý správný Žižkovák uroní slzičku za tento snesený most," povzdechl si bývalý starosta Prahy 3 Tomáš Mikeska.

Ocelová konstrukce, dlouhá 42 a půl metru a přes 230 tun těžká, dala dělníkům i těžkým strojům pěkně zabrat. Z mapy Prahy mizela po třech částech, ta první, o váze 90 tun, šla k zemi už v pátek večer. "Ta práce byla zvláštní tím, že se dělala opravdu nonstop. Nejobtížnější asi bylo rozdělit ty části od sebe," uvedl technik provozu jeřábů Miroslav Švestka. Jestřábí oči a pevnou ruku na páce musel prokázat i jeřábník Jiří Syrovatský, stačilo mu ale však pouze 15 minut soustředění, aby zmizela i prostřední, nejlehčí, část mostu: "Musí se počítat s tím, že se může něco uvolnit, případně zhoupnout."

Most sloužil vlakům 17 let jako spojnice mezi Masarykovým a hlavním nádražím, poslední lokomotiva projela na jednokolejně Hrabovské spojce v prosinci 2005. Bývalý strojvedoucí Radko Friml si zavzpomínal: "Mám k této trati vztah, po tomto mostě jsem jel poslední vlak." Nyní dosloužila úplně a musela ustoupit modernímu a rychlejšímu. Od konce loňského roku jezdí těžké železniční kolosy po nové estakádě, jen pár metrů od staré trati.

Ocelový most rozebraný na kusy do šrotu nepůjde, podle železničářů je to ještě mladík, který v konkurenci ještě obstojí. Projde opravami a do několika měsíců po něm začnou znovu jezdit vlaky, tentokrát v Kutné Hoře.



11. 05. 2009 Landshut má nádraží na solární energii

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54350-landshut-ma-nadrazi-na-solarni-energii/>)

Landshut – Hlavní nádraží v bavorském Landshutu ke svému provozu nově používá sluneční energii. Na střeše nádražní budovy je na 650 metrech čtverečních 405 solárních panelů, z nichž každý má špičkový výkon 75 kWp. Informovaly o tom Německé dráhy, podle kterých nádraží z každé kilowatthodiny vyprodukuje za rok asi o 0,8 kilogramu oxidu uhličitého méně než dosud. Při plánované spotřebě 75 tisíc kWh se má podle DB jednat o úsporu asi 60 tun emisí oxidu uhličitého za rok. Jedná se o první podobnou konstrukci na nádraží v Bavorsku.

"Jsme rádi, že se landshutské nádraží mohlo stát prvním 'Solárním nádražím'," řekl manažer železniční stanice Helmut Zöpfel.

V budoucnosti by měla solární energie pohánět 30 dalších bavorských nádraží. Jedná se vesměs o stanice malé a střední velikosti – například Bad Reichenhall, Freilassing, Plattling nebo Pasov. Solární panely má na střeše od roku 2002 také berlínské hlavní nádraží, pro které tvoří energie ze slunce asi dvě procenta celkové spotřeby.

12. 05. 2009 České dráhy dostaly rekordní pokutu. Její uhrazení by výrazně ovlivnilo hospodaření firmy

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihned.cz/c1-37060790-ceske-drahy-dostaly-rekordni-pokutu-jeji-uhrazeni-by-vyrazne-ovlivnilo-hospodareni-firmy>)

České dráhy (ČD) podle antimonopolního úřadu zneužily dominantní postavení na trhu, dráhy se chtějí bránit u soudu. Antimonopolní úřad udělil Českým drahám (ČD) rekordní pokutu ve výši 254 milionů korun za zneužití dominantního postavení na trhu v nákladní dopravě. Server iHNed.cz o tom informoval v úterý mluvčí ČD Ondřej Kubala. První rozhodnutí padlo už loni v červenci, kdy ÚOHS vyměřil drahám pokutu 270 milionů korun. Na základě rozkladu Českých drah nyní úřad pokutu snížil na 254 milionů. Přesto jde o jednu z nejvyšších udělených pokut a nejvyšší pro České dráhy. Rozhodnutí úřadu obdržely dráhy v pondělí.

Rozhodnutí není podle Českých drah správné a vykazuje závažné nedostatky. "ČD budou žádat o odložení splatnosti a v zákonné lhůtě podají správní žalobu ke Krajskému soudu v Brně, kterou se budou domáhat zrušení rozhodnutí. ČD si stojí za argumenty, které antimonopolnímu úřadu předložily v rozkladu proti prvoinstančnímu rozhodnutí loni v létě," uvedl Kubala.

Pokuta by měla zásadní dopad na hospodaření ČD

Podle antimonopolního úřadu České dráhy zvýhodňovaly některé své klienty, když jim počítaly rozdílné ceny. Na to si u ÚOHS stěžoval například slovenský konkurent ŠPED-TRANS Levice, podle něhož ČD zvýhodňovaly některé zákazníky, a tak si je zavazovaly ke dlouhodobé spolupráci. To podle stěžovatele omezovalo konkurenci a znevýhodňovalo jiné zákazníky, kteří lepší cenu nedostali.

ÚOHS podle ČD chybně vymezil tzv. relevantní trh. "Není možné vytrhnout z celého dopravního trhu pouze železnici a tvrdit, že mají ČD monopol. V odvětví nákladní dopravy má ČD Cargo významné konkurenty, jako je kamionová doprava, která se na nákladním dopravním trhu podílí 75 procenty. Celý segment železnice, tedy všichni železniční dopravci dohromady, mají jen 22 procent. ÚOHS se navíc nevypořádal s odbornými znaleckými posudky, které dokládají, že jeho závěry k trhu nákladní přepravy jsou chybné," upozornil Kubala. "Pokud bychom pokutu zaplatit museli, mělo by to zásadní dopad na hospodaření Českých drah. Navíc nevidím důvod, proč by pokutu měla platit osobní doprava, která je navíc ztrátová," řekl na mimořádném brífinku Českých drah jejich generální ředitel Petr Žaluda. Podle Žaludy České dráhy diskutují vše s ČD Cargo. "Pokud pokutu soud potvrdí, budeme chtít, aby se na ní podílela ČD Cargo. Právní náklady se pohybují v řádech milionů, nikoli desítek milionů korun. Samozřejmě budeme chtít, aby se na jejich úhradě podílela ČD Cargo," zdůraznil Žaluda.

Žaluda: Jde o problém nákladní dopravy

ÚOHS podle něj aplikuje zákon o ochraně hospodářské soutěže chybně, formalisticky, když postihuje České dráhy v podstatě za to, že účinně konkurovaly v ceně a reagovaly na konkurenční nabídky snížením ceny. "V Evropské unii či Spojených státech amerických s obdobným soutěžním právem by něco takového nebylo v současné době možné. ÚOHS i chybně aplikoval evropské právo. Přestože se závěry ÚOHS nesouhlasíme, přijali jsme prostřednictvím ČD Cargo ještě v průběhu šetření ÚOHS preventivně opatření k nápravě údajně závadného stavu," řekl Kubala. ÚOHS podle Českých drah opatření akceptoval a shledal jako dostatečná. Podle zákona o ochraně hospodářské soutěže měl v takovém případě řízení zastavit, což neudělal.

"Jde o další dědictví minulosti, které musíme řešit. Navíc jde v zásadě o problém nákladní dopravy a nevidíme důvod, proč by měly pokutu platit České dráhy, tedy provozovatel ztrátové osobní dopravy. To pochopitelně nepovažujeme za správné. Budeme žádat po dceřiné společnosti ČD Cargo, aby se aktivně zasadila o řádné vysvětlení problematiky příslušným orgánům a v případě, že soud přesto rozhodnutí ÚOHS potvrdí, aby tento závazek sama uhradila," dodal Žaluda.

12. 05. 2009 Z Chomutova do Vejprt nejezdí vlaky kvůli poruše soukromé výhybky (Měděnec)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54513-z-chomutova-do-vejprt-nejezdi-vlaky-kvuli-poruse-soukrome-vyhybky/>)

Praha – Po krušnohorské trati mezi Chomutovem a Vejprty již druhý týden nejezdí vlaky. Ve stanici Měděnec se totiž porouchala výhybka, která spolu s přílehlou vlečkou patří soukromé firmě. Ta je zřejmě v likvidaci a nemá se k opravě infrastruktury. Situací se zabývá Drážní úřad, který zatím

bezvýsledně hledá možnost, jak dosáhnout opravy rozbité výhybky. Kvůli poruše musí místo víkendových osobních vlaků, které jako jediné po trati jezdí, jezdit v úseku Křimov – Vejprty náhradní autobusy. České dráhy za ně již utratily asi 60 tisíc korun.

Ve vlastnictví soukromé firmy je z celé trati Chomutov–Vejprty pouze zhruba desetimetrový úsek v okolí výhybky, zbytek patří státní Správě železniční dopravní cesty. Ta ale tedy na problematickou výhybku nemůže sáhnout. "Nemůžeme to opravit, protože jde o soukromý majetek," uvedl Pavel Halla, mluvčí SŽDC. Za normálních okolností by byla výhybka opravena za tři dny. Podle mluvčího jsou podobných výhybek v soukromém vlastnictví stovky, firmy se však o ně starají.

Ke spolupráci by tak měl firmu přimět Drážní úřad, zatím se mu to ale nedaří. "Výhybka patří nějaké privátní společnosti, která fakticky téměř nereaguje, nespolupracuje," uvedl šéf Drážního úřadu Pavel Kodým. Úřad se problémem zabývá. "Budeme muset vymyslet nějaké právní řešení," dodal Kodým. Na řešení, se kterým přijde Drážní úřad, čeká i SŽDC. Podle Halla je zmíněná vlečka nepoužívaná, takže výhybku by mohla snadno nahradit rovná kolejnice.

Železnice po hřebenech Krušných hor je hojně využívána turisty, kteří obdivují místní krajinu. Provoz na trati zajišťují České dráhy ve spolupráci s německým partnerem Erzgebirgsbahn. Většinou po ní jezdí moderní motorové vlaky Desiro od firmy Siemens. Vlaky zajíždějí až do Saské Kamenice a Lipska.

13. 05. 2009 V Česku se možná bude prohánět superluxusní vlak... (railjet)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/v-cesku-se-mozna-bude-prohanet-superluxusni-vlak-podivejte-se-na-vyrobu-i-cestovani-mezi-staty-eu-ing-tec_reportaze.asp?c=A090329_171645_tec_reportaze_rja)

V těchto dnech se rozbíhá schvalování rakouského luxusního vlaku railjet pro provoz v Česku. Může jet 230 km/h a nabízí i cestování se stewardy. Podívejte se, jak se vyrábí a jak se se soupravou cestuje z Vídně do Mnichova.

Po Česku se možná bude v dohledné době prohánět vlak, který umí jezdit rychlosti přes 200 km/h. "V těchto dnech se začíná rozjíždět schvalovací proces pro vlakovou jednotku railjet pro provoz v síti SŽDC v Česku," řekla redakci Veronika Němcová ze společnosti Siemens.

Nová jednotka railjet téměř konkuruje vysokorychlostním vlakům

Vozy nové konstrukce a v novém designu jsou navrženy pro pohodlné cestování na velké vzdálenosti na běžných železničních tratích, ale i na vysokorychlostních tratích. Tam mohou dosahovat rychlosti až 230 km/h. Maximální konstrukční rychlost railjetu je ještě o něco vyšší – a to úctyhodných 250 km/h. Omezení však vychází ze schválené rychlosti pro lokomotivu Taurus, která je právě oněch 230 km/h.

Svou rychlostí se railjet přibližuje vysokorychlostním jednotkám. Ty ovšem potřebují pro plné využití svých parametrů (250 až 340 km/h) speciální vysokorychlostní tratě. Pokud se pustí na běžnou železniční infrastrukturu, je jejich provoz nehospodárný.

Novou soupravu railjet nasazují ÖBB (Rakouské spolkové dráhy) od loňského prosince na dálkové trasy, zejména mezi Budapeští a Mnichovem. ÖBB plánují rozšíření spojů s tímto stojem k jižním hranicím Rakouska na Villach a do Itálie. V této chvíli nemají pro svou potřebu dostatečný počet vlaků.

Railjet drží rakouský rychlostní rekord

Nový rychlostní rekord rakouských železnic vytvořila zkrácená zkušební souprava railjetu složená z řídicího vozu Afmpz61 a vložených vozů Ampz73 + Ampz73 + Bmpz73 dne 14. července v úseku St. Valentin – Amstetten a to rychlostí 275 km/h.

Vozy se vyrábí ve Vídni

Konstrukcí nelze railjet srovnávat s takovým vlakem, jako je třeba francouzské AGV, které patří do kategorie vlaků velmi vysokých rychlostí (350 km/h). Nicméně souprava railjetů je složena z lokomotiv osvědčené konstrukce známých Taurusů, a z vozů nové koncepce, jež se u firmy Siemens



označují jako Viaggio Comfort. Tyto vozy využívají ověřených, spolehlivých technologií. Navíc obsahují spoustu nových řešení, daných jak maximální rychlostí, tak koncepcí netrakových jednotek tažených (sunutých) lokomotivou. Díky tomu vlak nabízí vysoký standard cestování za cenu blízkou se "obyčejnému" vlaku.

Vozové skříně jsou svařované z profilů a plechů; jednotlivé hlavní části skříní jsou vyrobeny převážně z konstrukční a feritické nerezové oceli. Základem skříně je hlavní rám svařený z válcovaných a ohýbaných ocelových profilů a plechů, který společně s bočními a čelními stěnami a střešou tvoří samonosnou konstrukci. Spodní strana hlavního rámu je zakryta vlnitým plechem. Na skříní jsou čtyři body pro zvedání vozů v dílnách nebo při event. nakolejování na trati. Čela jsou přizpůsobena použití tzv. krátkého spřáhla (tzn. nespojuje se automaticky najetím vozů na sebe, ale šroubovým spojem) s výjimkou vnější strany koncových vozů Afmpz (řídící) a Bmpz/2 (u lokomotivy), kde je standardní tažné a narážecí ústrojí. Okenní sloupky byly navrženy s co nejmenší šířkou, aby měli cestující co nejlepší výhled z vozu - pouhých 35 cm, což už je i z hlediska pevnosti skříně možné minimum.

Cesta z Vídně do Mnichova

"Railjet Rakouských spolkových drah je novou dimenzí pro cestování na dlouhé cesty železnicí," informují materiály ÖBB. Podle zkušeností autora článku při cestování z Vídně do Mnichova nejde rozhodně o přehánění.

Pohon obstarává Taurus, vlak se řídí také z řídicího vozu

Rakouské spolkové dráhy využívají pro pohon railjetu vícesystémové lokomotivy Taurus, především dvousystémový Taurus řady 1116. Počítá se i s možným využitím čtyřsystémových lokomotiv Taurus 1216, které jsou již schválené pro provoz v České republice. Pokud by railjety měly zajíždět do zemí, kde nejsou Taurusy schváleny, nebo pro případ vyrovnávky výkonů ujetých kilometrů mezi různými železničními správami, lze jako hnací vozidlo použít některou jinou vhodnou moderní lokomotivu, která odpovídá mezinárodním předpisům UIC.

S červenou „kráskou“ je netrakovní (bez pohonu) jednotka railjet spojena prostřednictvím vozu řady Bmpz/2, který má zaslepenou čelní stěnu místo mezivozového přechodu. Použití lokomotivy pro pohon railjetu má své přednosti i nevýhody. Lokomotiva má pouze čtyři hnací dvojkolí. Proto se nedosáhnou obdobné adhezní hodnoty (pro režim tahu i elektrodynamické brzdy) jako u jednotek, které mají až 50 % dvojkolí hnacích (elektricky brzdících). Naopak za výhodu řešení railjetu lze označit lehčí výměnu lokomotivy v případě poruchy nebo potřeby použití motorové lokomotivy (výluka na trati nebo cílová stanice mimo elektrifikovanou trať). Volbou či kombinací dalších vhodných vícesystémových lokomotiv tak může railjet projet téměř celým evropským kontinentem (v projížděných zemích se musí jednat o schválená vozidla).

Cestující si budou moci vybrat mezi třemi třídami, jejichž pojmenování vychází spíše z letecké terminologie. Premium - je v řídicím voze Afmpz a má 16 sedadel. First, tedy 1. třída - Nachází se na vnitřním konci řídicího vozu Afmpz, v celém druhém voze Ampz a navazující části třetího vozu ARbmpz; v něm jsou rovněž informační pult a bistro. Má 76 sedadel. Economy - největší oddíl o kapacitě 316 sedadel. Nachází se ve zbývajících čtyřech vozech, z nichž tři jsou řady Bmpz/1 a jeden Bmpz/2.

V oddílech nejvyšší třídy Premium mají sedadla kožený povrch a poskytují mimořádně velký rozsah nastavení opěradla zad i nohou. U každého místa je velký výsuvný stolek nebo pevný stolek u přilehlé příčky. Mezi oddílem třídy Premium a Business ve voze Afmpz je zřízena malá kuchyňka zamýšlená především pro obsluhu klientů kategorie Premium. Tím, že jsou jednotlivé vozy mezi sebou spojeny utěsněnými přechody s krátkými spřáhly, bylo umožněno vytvoření maximálně širokých, pohodlných mezivozových uliček. Co víc: přechody jsou tak neprodyšné, že jejich dveře zůstávají otevřené i za jízdy, aniž by se to hlukem nebo vnějšími nečistotami odrazilo v interiéru, a navíc se tím zvyšuje komfort a rychlost pohybu cestujících po vlaku. Sedadla třídy first jsou potažena kůží a mají polohovatelné zadní opěradlo. Elektrická zásuvka je u každého sedadla a místa v řadě za sebou nabízejí také opěrky na nohy.

Sedadla třídy Business jsou na rozdíl od třídy Economy potažena kůží a mají polohovatelné zadní opěradlo. Elektrická zásuvka je u každého sedadla a místa v řadě za sebou nabízejí také opěrky na nohy. Součástí oddílů pro cestující jsou i prostory k ukládání zavazadel. Odkládací prostory s policemi jsou záměrně posunuty směrem ke středu oddílu, aby cestující měli nad svými zavazadly dohled. Pro menší zavazadla lze využít podélné police nad okny.



Na konci vozu ARbmpz je zřízen infopoint, místo pro ovládání informačního systému. V oddílech pro cestující a v nástupních prostorech jsou monitory, které pro cestující zobrazují údaje o čase odjezdu, příští zastávce či ukáží polohu vlaku na mapě.

Sedadla v nejnižší třídě Economy jsou umístěna převážně za sebou, vyznačují se tlustým pohodlným polstrováním a jsou potažena kvalitní textilíí. Cestující mohou využít sklopné opěrky rukou a výklopné stolky na zádi sedadla před sebou, kde je k dispozici také odkládací síťka na tiskoviny a odpadkový koš ve spodní části. U každé dvojice sedadel je jedna elektrická zásuvka pro napájení přenosných počítačů. U skupin sedadel proti sobě je rozkládací stůl se zabudovaným odpadkovým košem.

Během cesty lze v nejvyšších dvou třídách využívat služby obsluhy.

Technické údaje

Rozchod	1 435 mm
Délka vozu přes nárazníky	26 400 mm
Délka vozu	26 100 mm
Výška vozu nad TK	4 050 mm
Šířka vozu	2 825 mm
Výška podlahy v oddílu pro cestující nad TK	1 250 mm
Světlá šířka nástupních dveří	2 x 850 mm
Světlá šířka uličky	1 100 mm
Nástupní výška nad TK	1 250 mm
Vzdálenost otočných bodů podvozků	19 000 mm
Rozvor podvozku	2 500 mm
Typ podvozku	SF400
Brzdová výstroj	3 kotouče/náprava, elektromagnet. kolejnicová brzda
Průměr kola (nové)	920 mm
Maximální provozní rychlost	230 km/h
Minimální poloměr oblouku (nespřaženo)	150 (80) m
Vlastní hmotnost vozu	cca 46,5 t
Celková hmotnost (vč. cestujících a provozních náplní)	cca 60 t
Počet WC	1 – 2 (vakuové)
Počet sedadel	55 až 86
Základní vybavení	komfortní sedadla, klimatizace, centrální zdroj energie, elektronický informační systém pro cestující
Zdroj energie	1 000 V AC 162/3 / 50 Hz, 1 500 V AC 50 Hz, 1 500 V DC, 3 000 V DC, 3 000 V AC 50 Hz

13. 05. 2009 V sobotu začíná sezóna v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka, vyjedou parní vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2813/>)

Tuto sobotu a neděli vypraví České dráhy parní vlaky z Prahy do Lužné u Rakovníka, kde bude probíhat akce „První parní víkend“. Milovníci železniční historie navíc mohou oba dva dny vyrazit na krátký výlet z Lužné do Stochova a v sobotu také do Žatce. Lákadlem pro děti i jejich rodiče bude Kinematovlak, který bude v areálu muzea zdarma promítat pohádky a filmy.

Parní vlak, sestavený z historických vozů 2. třídy, povevou střídavě lokomotivy „Šlechtična“ (475.179) a „Všudybylka“ (354.195). Za jednosměrné jízdné z Prahy do Lužné u Rakovníka zaplatí cestující 120 Kč, v prodeji budou i zlevněné jízdenky pro děti od 6 do 15 let.

„V sobotu poveze parní vlak z Prahy do Lužné u Rakovníka »Šlechtična«, na zpáteční cestě do Prahy ji vystřídá »Všudybylka«. V neděli to bude přesně naopak,“ vysvětluje František Kaplan z Depa

historických vozidel v Lužné u Rakovníka. „Odjezd vlaku z Prahy Masarykova nádraží bude po oba dva dny v 8:10 a do Lužné u Rakovníka dojde zhruba za dvě hodiny. Vlak zastaví po cestě v Dejvicích, Hostivici, Kladně, Stochově, Novém Strašecí a Řevničově. Zpět do Prahy se pak bude vracet pět minut po půl třetí.“

Komu nebude stačit jízda do Lužné u Rakovníka, může v sobotu pokračovat se „Šlechtickou“ až do Žatce. „Vlak bude odjíždět v půl dvanácté, zpět ze Žatce pak ve 13:20,“ upřesňuje František Kaplan. „Tento vlak pojedje jen v sobotu. Naopak po oba dva dny se mohou milovníci železniční historie svézt jiným parním vlakem do Stochova, kde bude otevřený salonek prezidenta Tomáše Gaurigue Masaryka. Vlak poveze lokomotiva »Čtyřkolák«, zapůjčená od Národního technického muzea, a z Lužné bude odjíždět v půl jedné.“

Atrakce v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka

V železničním muzeu si návštěvníci prohlédnou stálou výstavu parních lokomotiv a historických vozidel, modelovou a zahradní železnici nebo expozici historické železniční techniky. Zájemci se mohou projet po úzkorozchodné dráze, motorovým vozem M 124.001 „Komarek“ nebo po zahradní železnici, kterou zde bude předvádět host víkendu – spolek Bayreuther Gartenbahn GbR. Chybět nebude ani Kinematovlak, který bude v sobotu a neděli vždy od 9:30 do 16:30 zdarma promítat pohádky a filmy.

Parní vlak Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka (16. a 17. 05. 2009)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
příjezd odjezd	stanice	příjezd odjezd
	08:10 Praha Masarykovo nádraží	16:40
08:24 08:27	Praha-Dejvice	16:24 16:27
08:47 08:53	Hostivice	16:02 16:07
09:07 09:17	Kladno	15:19 15:43
09:31 09:34	Stochov	15:03 15:07
09:43 09:48	Nové Strašecí	14:52 14:54
09:54 09:56	Řevničov	14:44 14:46
10:05	Lužná u Rakovníka	14:35

Parní vlak Lužná u Rakovníka – Stochov a zpět (16. a 17. 05. 2009)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
12:30	Lužná u Rakovníka	13:56
13:01	Stochov	13:20

Parní vlak Lužná u Rakovníka – Žatec a zpět (16. 05. 2009)

směr tam	žel. stanice	směr zpět
11:30	Lužná u Rakovníka	14:01
12:12	Žatec	13:20

Jízdné během Prvního parního víkendu (16. a 17. května)

dospělí děti 6 – 15 let

- z Prahy Masarykova n., Prahy-Dejvic a Hostivice do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	120 Kč	60 Kč
- z Kladna a Stochova do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	80 Kč	40 Kč
- z Nového Strašecí a Řevničova do Lužné u Rakovníka	40 Kč	20 Kč
- Lužná u Rakovníka – Stochov (jednosměrná)	40 Kč	20 Kč
- Lužná u Rakovníka – Stochov (zpáteční)	80 Kč	40 Kč
- Lužná u Rakovníka – Žatec (jednosměrná)	60 Kč	30 Kč
- Lužná u Rakovníka – Žatec (zpáteční)	100 Kč	50 Kč

Jízdenky budou prodávat průvodčí přímo ve vlacích. Detailní informace jsou na www.cd.cz/muzeum.

13. 05. 2009 Rodí se nový most přes Sázavu (Čerčany)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_19most.htm)

Když se v září roku 1871 zahajoval provoz na Dráze císaře Františka Josefa z Vídně ku Praze, vlaky od Benešova nějaký čas jezdily pouze do Čerčan. Chyběl totiž most přes Sázavu. K dokončení celého úseku došlo až v prosinci téhož roku. Od té doby se most dočkal několika rekonstrukcí, zejména z let 1904 až 1926, a elektrifikace z let 1969 – 1971.

V současnosti v rámci koridorové stavby Optimalizace trati Benešov u Prahy – Strančice, zahájené v říjnu 2006, je celý most v první traťové koleji snesen a v těchto týdnech se horečně betonují pilíře pro most nový. Těsně vedle stavby, po mostě převádějícím druhou kolej, funguje normální provoz.

Lávku přiblíží k vodě

„Práce na dvoukolejném mostě přes Sázavu byly zahájeny letos 25. března,“ říká Pavel Halla, tiskový mluvčí SŽDC. „Jako první byla zcela snesena západní část mostu nesoucí první traťovou kolej. Po snesení ocelové konstrukce se provádí ubourání horní části stávajících kamenných pilířů. Spodní stavba bude zesílena dvěma řadami mikropilotů u pilířů a jednou řadou zemních kotev u opěr,“ dodává.

Nová konstrukce mostu o šesti polích bude ocelobetonová, spřažená a umožňující zřízení průběžného šterkového lože. Celková délka mostu bude 182, z toho délka přemostění bude 165 metrů. Vedle mostu bude zároveň vybudována nová lávka pro pěší coby náhrada za lávku původní. Nově ale bude umístěna níže nad vodní hladinou, aby umožnila přechod řeky bez překonávání zbytečných výškových rozdílů. Provozní situaci v tomto významném dopravním uzlu usnadňuje fakt, že kolejové spojení první a druhé koleje je nově zřízeno ve směru od Čerčan až za mosty, poblíž zastávky Pyšely. Současně v samotných Čerčanech probíhá od 17. března rekonstrukce liché skupiny staničních kolejí.

Nastupuje se na písku

Výpravčí tak mají k dispozici pouze druhou a čtvrtou kolej pro vlaky na hlavní trati. Osmá kolej slouží „lokálce“ směr Ledečko. Na provizorní deváté koleji, předané do provozu koncem března, bylo zřízeno dočasné sypané nástupiště a odbývá se tu veškerá osobní doprava směr Týnec nad Sázavou a Vrané.

Dvěma výpravčím ve směně pomáhá zabezpečovací zařízení ESA 11 a JOP obsluhované již z nedávno dokončené provozní budovy. I tak bude stanice Čerčany ještě několik měsíců připomínat především velké lidské mraveniště.

13. 05. 2009 České dráhy shánějí osm nízkopodlažních vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/54616-ceske-drahy-shaneji-osm-nizkopodlaznich-vlaku/>)

Praha - České dráhy dnes oficiálně vyhlásily několik měsíců slibované výběrové řízení na pronájem osmi nízkopodlažních motorových vlaků. Dvoučlánkové nízkopodlažní jednotky stejné typové řady s maximálním stářím deseti let chtějí České dráhy pronajmout na šest let, pronajimatel bude muset zajistit jejich kompletní údržbu. Hlavním kritériem výběru bude cena, která se odhaduje na téměř 400 milionů korun. Lhůta pro doručení nabídek je 29. červen, den poté se obálky otevřou.

Nové motorové vlaky chtějí dráhy od podzimu nasadit na rychlíky Praha – Kladno – Rakovník a Praha – Písek – České Budějovice. "Současný provoz těžké a výkonné lokomotivy se dvěma vagóny je poměrně nákladný, proto chceme tyto soupravy nahradit lehkou a energeticky úspornou motorovou jednotkou," uvedl koncem dubna ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák.

Dráhy zvolily cestu pronájmu, protože roční smlouvy o provozu rychlíků prý nedávají jistotu návratnosti investice v případě nákupu. Do tendru se zřejmě nepřihlásí přímo výrobci či jiní dopravci, protože nemají volných vlaků nazbyt. Vlaky tak nejspíš nabídnou specializované leasingové společnosti, které se pronájmem zabývají. V úvahu připadají například jednotky Desiro, které vyrábí Siemens a které již na některých regionálních tratích v česko-německém pohraničí jezdí.

Petr Šťáhlavský Podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského v současné době zároveň vrcholí přípravy na vyhlášení výběrového řízení na nákup stovky ojetých rychlíkových vagónů. Vagony by měly nabídnout vyšší komfort než současné soupravy Českých drah vyráběné v 70. a 80. letech minulého století. O tomto tendru se rovněž hovoří již několik měsíců.

14. 05. 2009 Dopravci budou muset zajistit převoz invalidů a odškodnit za zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dopravci-budou-muset-zajistit-prevoz-invalidu-a-odskodnit-za-zpozdzeni-13o-eko-doprava.asp?c=A090513_230524_eko-doprava_anv)

České autobusové a železniční dopravce čeká jedna z největších změn zákonů v historii. Nová evropská směrnice jim přikáže vozit invalidy či platit odškodnění za zpoždění. Ne všichni jsou z ní nadšeni. Je to "extrémní" návrh, říkají provozovatelé spojů. "My s tím zásadně nesouhlasíme. Chápu práva cestujících, ale nesmí být extrémní," tvrdí šéf Svazu dopravy Jaroslav Hanák. Podle jeho slov svaz zatím vyčísluje, kolik bude opatření dopravce stát. "Na konci května máme představenstvo, kde to budeme řešit. Budeme se ještě snažit rozhodnutí zvrátit," podotkl Hanák.

Oporu má i u Mezinárodní asociace silniční dopravy (IRU). "Pokud se pravidla nezmění, je tu velké riziko ovlivnění autobusových služeb. Jsou to nepraktická opatření, a pokud si dopravci nemohou tyto služby dovolit, tak jsou pravidla zbytečná," uvedl viceprezident IRU Graham Smith. Trnem v oku dopravců jsou především podmínky pro přepravu zdravotně postižených osob. Na většině meziměstských linek, zejména pak dálkových, nejezdí autobusy, které jejich přepravu umožňují. Podle schváleného textu však už není postižení důvodem k tomu, aby dotyčný nemohl využít dopravních prostředků. Pokud se invalidé ozvou do 48 hodin před odjezdem, dopravce jim musí zajistit bezplatnou asistenci. V praxi to znamená, že si musí nakoupit do autobusů plošiny nebo přejít na nízkopodlažní stroje. "Nízkopodlažní autobus je ale vždy o dost dražší než klasický," podotkl Hanák. Podle šéfa Student Agency Radima Jančury by problém vyřešily dotace na nákup takových zařízení. "Evropská unie nemůže očekávat, že bychom zvládli vozit vozíčkáře stávajícími vozidly a že bychom autobusy za miliardu hodili do sběru," říká šéf Student Agency Radim Jančura. Jinak nemá s novými pravidly problém. Zda však bude Unie podporovat nákupy nových autobusů s plošinami, není jasné.

Za zpoždění už někteří dopravci platí

Nová pravidla zavádějí také kompenzace za zpoždění. Ty zatím nejsou v české dopravě běžné a žádný zákon to dopravcům nepřikazuje. Někteří, například České dráhy nebo Student Agency, ale to, že jejich vinou cestující dorazí do cíle pozdě, zaplatí.

České dráhy vracejí plné jízdné už při pěti minutách zpoždění, pokud cestující nechce takový vlak použít. U mezinárodních souprav dávají při zpoždění nad hodinu dvacet procent slevu. Prodlení však musí způsobit dráhy, ne například výluky. "Přesnost našich vlaků je, byť tomu lidé stále nevěří, srovnatelná se zahraničím, kde se pohybuje také kolem devadesáti procent," tvrdí Petr Štáhlavský z Českých drah. Dráhy by nemělo nové nařízení zruinovat. Nad hodinu je podle Štáhlavského zpožděno jen 0,11 procenta všech spojů a většinou to není ani chyba Českých drah, ale například se zpozdí kvůli opravám. Závady lokomotiv či čekání na jiný přípoj tvoří zhruba třicet procent důvodů všech zpoždění.

Kolik za zpoždění

LETADLA (platí od roku 2005)

- Zpoždění dvě a více hodin (podle délky letu): zajištění občerstvení (jídlo, pití) na letišti, možnost poslání nejméně dvou zpráv, v případě nutnosti ubytování. Neplatí, pokud je let zpožděn ze zásahu vyšší moci (nepřízeň počasí)
- Poškození zavazadla: 1 000 SDR (cca 1 000 eur)
- Kompenzace za odepření nástupu do letadla kvůli nedostatku místa: 250 – 600 eur podle délky letu plus zajištění občerstvení, ubytování a telefonického spojení
- Nucená změna cestovní třídy: náhrada 30 – 75 % ceny letenky
- Pokud dopravce povinnost nesplnil, můžete si stěžovat přes Úřad pro civilní letectví nebo Evropské spotřebitelské centrum

AUTOBUSY A VLAKY (návrh od 2011)

- 25 % ceny jízdenky: za zpoždění o jednu až dvě hodiny při příjezdu
- 50 % ceny jízdenky: za zpoždění o dvě a více hodin při příjezdu
- 100 % ceny jízdenky: pokud dopravce neposkytne jinou dopravní službu za přijatelných podmínek nebo informace o náhradní dopravě
- 100 % + 50 % navíc: odškodné, pokud dopravce náhradní dopravu nezajistí

- Odškodnění platí pro případ, že zpoždění zavinil dopravce, nevztahuje se na městskou hromadnou dopravu

14. 05. 2009 Šrotovné na vlaky? Dopravci jsou proti a hrozí soudy

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=637247>)

Praha - O „šrotovném na vlaky“ za několik miliard budou tento pátek zřejmě hlasovat poslanci. Poslanec ČSSD Cyril Zapletal totiž přidal k protikrizovému návrhu zákona z dílny poslanců sociální demokracie pozměňovací návrh, který se šrotovným pro vlaky počítá. Pokud bude zákon schválen, umožní dopravci získat za vagón starší dvaceti let dvacet milionů korun, za lokomotivu stejného stáří pak čtyřicet milionů korun. Soukromí dopravci předem hrozí, že pokud zákon projde, okamžitě ho soudně napadnou pro nekalou soutěž. Podle nich totiž zvýhodňuje České dráhy. „Jen ony tady mají tak staré vlaky,“ tvrdí Radim Jančura, majitel firmy Student Agency, která se uchází o provozování vlaků v Libereckém kraji a má ambice provozovat některé vlakové spoje v celém Česku.

Ministerstvo financí se podle svých slov s návrhem zatím „teprve seznamuje,“ příliš se mu ale také nezamlouvá. „Už teď je však možno konstatovat, že není rozpočtově zajištěn a že se nejedná o systémový návrh,“ vzkazuje ministr financí Eduard Janota přes svůj tiskový odbor.

Šrotovné šité na míru Českým drahám?

Poslanec Cyril Zapletal předložil svůj pozměňovací návrh podle pracovnice legislativního odboru poslanecké sněmovny jako změnu části zákona o odpadech. Peníze na vlakové šrotovné mají podle návrhu jít ze Státního fondu životního prostředí a nárok na něj má „provozovatel drážní dopravy, který provozuje veřejnou železniční osobní dopravu s kolejovými vozidly hnacími i taženými, která byla uvedena do provozu před 20 a více lety na území České republiky.“ Na kolik peněz toto opatření přijde státní pokladnu a daňového poplatníka, návrh neuvádí. Zapletal deníku Aktuálně.cz neodpověděl na SMS a telefon nezvedal.

Jen „vozů klasické stavby“ starších 20 let mají přitom České dráhy podle svého dokumentu z počátku dubna s názvem Koncepte rozvoje vozidlového parku vozidel osobní dopravy celkem 1 672. A například elektrických lokomotiv stejného věku, tedy s nárokem na šrotovné, mají celkem 79. Teoreticky by tak mohly České dráhy na šrotovném žádat na nové vagóny 33,44 miliard a na nové elektrické lokomotivy 3,16 miliard. Dohromady tedy přes 36 miliard. Tedy více, než kolik má jít na protikrizová opatření za celý letošní rok.

Časopisy Respekt a Týden psaly o tom, že myšlenka pochází od exministra dopravy Petra Bendla a že za svou ji později vzal poslanec ODS Karel Sehoř. Bendlův mluvčí se odvolával právě na čerstvou a nepříznivou zprávu o stavu vozového parku Českých drah.

Návrh má podporu i v ODS

Sehoř se k návrhu v tisku přihlásil. „Ano, ve sněmovně to za naši stranu prosazují já,“ řekl časopisu Respekt. V časopisu Týden zase odmítl, že by šlo o zvýhodnění jedné firmy s poukazením na to, že jde o podporu veřejné dopravy. „Pokud by to prošlo, okamžitě bychom to napadli jako veřejnou podporu,“ tvrdí Radim Jančura za Student Agency. „Jestli má stát vůli přispět do železniční dopravy, pak je to určitě chvályhodné. Možnost sáhnout si na tuto podporu by ale měli mít všichni dopravci,“ dodal Jančura, který má podle svých slov už žalobu nachystanou v šuplíku. Jančura přitom dospěl k podobnému výsledku možné státní podpory formou šrotovného na vlaky jako Aktuálně.cz. „Mluví se o čtyřiceti miliardách,“ řekl.

14. 05. 2009 Stavební povolení: Racionalizace železničního uzlu Trutnov střed a Trutnov-Poříčí

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090515vyhlaska.pdf>)

14. 05. 2009 Stavební povolení: Trutnov-Poříčí - Malé Svatoňovice TZZ

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090514vyhlaska.pdf>)

14. 05. 2009 Na koridor mezi Prahou a Chebem je na roky 2009 i 2010 dost peněz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54724-na-koridor-mezi-prahou-a-chebem-je-na-roky-2009-i-2010-dost-penez/>)

Plzeň - Stavba III. železničního koridoru z Prahy do Chebu má pro letošní i příští rok zajištěn dostatek financí. Omezení peněz, jako třeba u některých staveb silnic I. třídy v Plzni, nehrozí, potvrdil náměstek Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) Jaroslav Krauter. Stavba za asi 55 miliard korun, kde je už hotový úsek Plzeň – Stříbro, má být hotova v roce 2016. Investor stavby, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), ale tolik optimistický není. "Pro SFDI jsou všechny akce na III. a IV. koridoru prioritní, finanční prostředky jsou víceméně zajištěné. Stavby by neměly být nijak kráceny," tvrdí Kreuter. Fond s ministerstvem financí připravují rozpočet fondu na rok 2010 s výhledem do roku 2012. Konkrétní akce by tam měly být zařazeny do pololetí.

Všech sedm staveb na III. koridoru, ze kterých jsou už čtyři zahájené a jedna skončena, jsou financovány z evropského Operačního programu Doprava. SFDI plní funkci finančního manažera OP Doprava, současně zajišťuje také národní zdroje, které jsou doplněny úvěrem od Evropské investiční banky. Podle generálního ředitele investorské Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jana Komárka nebudou tím, co rozhodne o realizaci staveb, peníze Evropské unie, ale množství peněz, které Česko potřebuje ke kofinancování evropských fondů, což nejsou malé prostředky. "A právě do těchto národních peněz v dalších letech dneska prakticky nevidíme," dodal.

Koridor je prioritou kvůli důležitosti napojení na okolní železniční systém i proto, že právě na tyto stavby má ČR šanci získat peníze z EU. Po dokončení III. koridoru se má zkrátit doba cesty z Prahy do Chebu z 3,5 hodiny na 1,5 hodiny, z Prahy do Plzně na 35 minut, což je polovina oproti současné cestě autobusem.

Technicky i finančně nejnáročnější bude stavba Praha – Beroun za 33 miliard korun. Má být zahájena v roce 2012. Podle Komárka je reálná etapa Plzeň-Rokycany, která má začít příští rok, úseky Rokycany – Zbiroh a Zbiroh – Beroun už jsou zahájeny. Na podzim 2007 začala stavba části Planá – Cheb, která má skončit v červnu 2011. O měsíc dříve má být hotový úsek Stříbro – Planá.

15. 05. 2009 Stárnoucí strojevodce Českých drah mohou nahradit i Ukrajinci

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/starnouci-strojvodce-ceskych-drah-mohou-nahradit-i-ukrajinci-pu3-eko-doprava.asp?c=A090514_205854_eko-doprava_anv)

Strojvedoucí. Dříve spolu s kosmonautem jedno z vysněných povolání v klukovských představách. Za pár let klidně profese, kterou nebude mít kdo vykonávat. Do deseti let totiž odejde do důchodu polovina ze zhruba čtyř tisícovek strojevodců a České dráhy je musí nahradit. Loví proto v zahraničí. "Jejich průměrný věk převyšuje 47 let, na nádraží pomalu neuvídíte mladého strojevodce," říká náměstek šéfa drah pro personalistiku Milan J. Ruttner.

Najít nové zájemce není nijak lehké – třeba požadavky na zdravotní stav sami strojevodci s oblibou přirovnávají k nárokům na piloty letadel: bezchybný zrak a sluch, psychologické testy, dlouhý seznam nemocí, které se u nich nesmějí vyskytovat, a další. "Už také není tolik mladých kluků, kteří by to chtěli dělat. V posledních letech více tíhli třeba k oborům zaměřeným na výpočetní techniku," dodává Josef Šlapák, ředitel SPŠ strojní a dopravní v Děčíně. Ta podle jeho slov jako jediná v Česku v uplynulých letech nepřerušila výuku studentů v oboru strojevodců. Tento obor ale nyní zažívá malou renesanci – i proto, že dráhy rozběhly stipendijní program pro studenty vybraných dopravních středních škol. Když se zaváží, že pět let po skončení studia budou pracovat u drah, firma jim kromě jiného zaplatí internát či příspěje dvěma tisícovkami kapesného měsíčně.

Přijdou první Slováci

Pouze tuzemští studenti prý však dopravci stačit nebudou. Dráhy se proto poohlížejí po nových tvářích v zahraničí. Do konce roku nastoupí do přípravných kurzů na strojevodce stovka mladých Slováků, další plány směřují ještě více na východ. "Plánujeme hledat lidi i na Ukrajině, kde je dostatek dobrých škol," uvedl Ruttner. S Ukrajinci ho však čeká práce navíc – naučit je dobře česky. "Ideální by bylo, kdyby se tak dělo už v průběhu jejich studia," zamýšlí se Ruttner. Ukrajinské strojevodce však nechce mít jen jako námezdní pracovní sílu, podle jeho plánů by měli přesídlit do Česka natrvalo.

Podmínky pro ukrajinské mašinfíry by měly být totožné s tím, co nabízejí dráhy Čechům. Nástupní plat by se podle Ruttnera měl pohybovat kolem dvaceti tisíc hrubého. Průměrná mzda strojevodce na drahách převyšuje třicet tisíc korun, avšak včetně peněz za přesčasy a různé příplatky. Ukrajinci se

však na stanoviště českých lokomotiv neusadí dříve než za několik let. Projekt je teprve v přípravě, vychovat strojvedoucího navíc trvá dva až tři roky. "Teprve po všech kurzech a výcvicích nastoupí třeba na nějakou lokální trať. Než začne jezdit na dálkových vlacích, tak to může trvat i pět let," popisuje Ruttner. Pro každou trasu, po které jede, totiž strojvedoucí musí absolvovat speciální výcvik.

Dráhy počítají také s tím, že jim část zaměstnanců přetáhne konkurence. S nabídkou na provozování regionální dopravy obchází jednotlivé kraje firma Student Agency. "Předpokládáme, že minimálně ze začátku by naši strojvedoucí pocházeli z řad bývalých zaměstnanců drah, později bychom si ale rádi vychovávali vlastní lidi," říká Jan Paroubek, provozní ředitel firmy pro železniční dopravu a bývalý strojvedoucí.

Strojvedoucí musí...

- být starší 21 let
- mít střední školu s maturitou
- být odborně způsobilý v elektrotechnice
- absolvovat teoretickou výuku, odbornou praxi při opravách, výcvik v opravě a výcvik v řízení
- mít zkoušku z odborných znalostí
- znát každou trať, po které jezdí
- projít vstupní zdravotní prohlídkou, která se skládá například z vyšetření sluchu, zraku, barvocitu či psychiatrického vyšetření
- nesmí trpět cukrovkou, infekčními chorobami, zhoubnými novotvary či závislostí na návykových látkách a alkoholu

15. 05. 2009 Ministerstvo dopravy chce více peněz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/54860-ministerstvo-dopravy-chce-vice-penez/>)

Praha - Ministerstvo dopravy bude chtít podle mluvčího Martina Kupky prosadit do vládního programového prohlášení tři zásadní body. Jde především o zajištění peněz na dopravní stavby pro letošní a příští rok, systémové vyřešení financování regionální železnice a dokončení zákona o veřejné dopravě. K ideálnímu stavu letos chybí fondu dopravy 15 až 20 miliard korun a některým stavbám hrozí zakonzervování. Nový ministr Gustáv Slamečka chce podpořit především dokončení dálnice D47 na severní Moravě a také pražského okruhu.

Investice do dopravní infrastruktury jsou mezi navrženými protikrizovými opatřeními a mají podporu premiéra Jana Fischera.

Financování krajských vlaků a zákon o veřejné dopravě spolu souvisejí. Podle údajů Českých drah prodělává železnice v krajích přes tři miliardy korun ročně. Podle návrhu předchozího ministra Petra Bendla, který zřejmě podpoří i Slamečka, by stát měl krajům od příštího roku přispívat zhruba 20 haléřů na každou korunu, kterou kraje za "lokálky" zaplatí.

Na zákon o veřejné dopravě čeká samospráva a dopravci již několik let. Novinka má mimo jiné zavést povinnost pro stát a kraje vypisovat tendry na dopravu hrazenou z veřejných peněz.

15. 05. 2009 S Českými drahami obchodují tajemní podnikatelé

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/s-ceskymi-drahami-obchoduji-tajemni-podnikatele-ften-ekonomika.asp?c=A090515_1190237_ekonomika_pin)

S Českými drahami a jejich dceřinou společností Cargo obchoduje podnikatelská skupina, která nemá zájem, aby se o ní něco vědělo. Jde o podnikatele, kteří stáli v pozadí firem, jež skupovaly pod cenou majetek Socialistického svazu mládeže. O svých obchodech s ČD mlčí jak oni, tak státní dráhy.

MF DNES o rozprodání majetku SSM informovala již před časem. Narazila přitom na neprůhlednost a střety zájmů. Šlo o to, že lukrativní svazácký majetek prodal likvidátor dosazený poslanci za zlomek ceny podnikatelské skupině, která se skryla za tři neprůhledné firmy. Začala se proto zajímat, kdo stojí za těmito třemi firmami a zda nedělá další obchody, které souvisejí se státními penězi. Ukázalo se, že stejná podnikatelská skupina obchoduje s Českými drahami, akciovou společností vlastněnou státem.

A opět se opakuje stejný scénář: rodinné vazby, změť vzájemně propojených firem, u nichž nelze zjistit, kdo je vlastní, a malá ochota státu o těchto obchodech informovat. Při obchodech

se svazáckým majetkem figurovala zejména tři jména: Milan Matoušek mladší, jeho otec Milan Matoušek starší a František Savov. Nyní se tatáž jména objevují při obchodech s Českými drahami.

Podnikavá rodina a Bazala

Koncem února se na serveru euro.cz objevila zpráva, že ČD Cargo, dceřiná společnost Českých drah, plánuje v tomto roce investovat do obnovy vagonů 1,8 miliardy korun a příští rok 1,5 miliardy korun. "České vagonky a další strojírenské podniky se tak mohou i v době krize těšit na zakázky od státních podniků," uvedlo euro.cz. Jednou z tradičních vagonek, které od drah získávají stamilionové zakázky, je lounská společnost Lostr. Dodává a spravuje vagony zejména pro ČD Cargo, kde je ředitelem Josef Bazala, bývalý dlouholetý šéf Českých drah.

Loni na podzim Lostr koupila společnost Aliafin. Ta je řízena již zmíněnou rodinou Matoušků – synem, dcerou a manželkou Milana Matouška staršího. V představenstvu Aliafinu sedí Milan Matoušek mladší a jeho sestra Dagmar Večeřová, v dozorčí radě Blanka Matoušková. Matoušek starší a šéf Carga Bazala jsou podle informací MF DNES dlouholetí přátelé. Nejprve oba pracovali na pobočce Českých drah v Olomouci a v první polovině 90. let přešli do Prahy na generální ředitelství ČD. Matoušek starší se stal personálním manažerem a náměstkem ředitele, Bazala šéfem obchodního oddělení. V roce 1995 byl Bazala krátce ředitelem Českých drah – Matoušek byl tedy jeho podřízeným.

Bazala se do vedení ČD vrátil v roce 2003 jako náměstek ředitele. Měl pod sebou oblast železničního zdravotnictví a Matoušek starší se stal šéfem Železniční nemocnice v Praze. Dnes Matoušek řídí Dopravní vzdělávací institut, další dceřinou společností ČD. MF DNES jej opakovaně žádala o rozhovor. Přes asistentku vzkázal, že nemá zájem. Co z toho vyplývá? Že Bazala coby šéf ČD Cargo kupuje vagony od firmy Lostr a ta je vlastněna společností Aliafin, kterou řídí syn jeho kamaráda a bývalého kolegy. Na otázku, zda v tom nevidí střet zájmů, Bazala přes opakované urgencye neodpověděl. Rovněž nereagoval na několikrát zaslanou otázku, zda zná akcionáře Aliafinu, majitele vagonky Lostr.

Komu totiž Aliafin patří, nelze z veřejných zdrojů zjistit. V obchodním rejstříku nejsou výroční zprávy Aliafinu, které obchodní společnosti podle zákona musí zveřejňovat. MF DNES tedy požádala Milana Matouška mladšího, aby jí výroční zprávu zaslal. "Nepošlu, protože nejste naší akcionářkou. Všechny naše povinnosti vůči všem státním úřadům důsledně plníme," odpověděl Matoušek. Faktem však je, že Městskému soudu v Praze Aliafin výroční zprávu nedodal. Lze se tak spokojit jen s tvrzením ředitele vagonky Lostr Jana Vaice, který říká, že "akcionáři Aliafinu jsou Angličan a velká evropská banka. Nemám ale souhlas, abych vám napsal jejich jména."

Žaluda: Odpovědné je Cargo

Aliafin založil podle údajů v obchodním rejstříku v roce 2004 Matoušek mladší a americká společnost European Trust Services. Tato společnost, u níž rovněž nelze zjistit, komu patří, vlastnila vydavatelství Mladá fronta (nemá nic společného s MF DNES). U Aliafinu lze rozklíčovat jasné napojení na firmu, která pod cenou nakupovala svazácký majetek. V základním jmění Aliafinu je totiž několikasetmilionová pohledávka za jednou americkou společností. A tato americká společnost vlastní v Česku firmu, která byla jednou z těch, kdo pod cenou koupil majetek SSM. Dnes se s ní soudí ministerstvo financí a chce tento majetek zpět.

Je zjevné, že pozadí Aliafinu, vlastníka vagonky Lostr, je problematické. ČD Cargo a vagonka Lostr však odmítají říct, za jakých podmínek spolu uzavírají obchody. Zdůvodňují to obchodním tajemstvím. Když to shrneme: ČD Cargo patří státním drahám a obchoduje s neprůhlednou firmou. Šéf Carga má kamaráda a jeho syn je ve vedení této neprůhledné firmy. Nikdo však neví, kdo tuto firmu vlastní a jaké obchody s ní ČD Cargo uzavírá.

Šéf Českých drah Petr Žaluda, pod něž ČD Cargo spadá, k tomu říká: "Státem vlastněná obchodní společnost by neměla obchodovat s firmami v neprůhledném vlastnictví či s firmami, kde společnost hrozí riziko ztrát. Za obchodní politiku odpovídá management ČD Cargo, a. s." České dráhy nyní prověřují zadávání zakázek ve svých dceřiných firmách. Na vagony se však zatím nedostalo. Ale Žaluda si chce podle svých slov od Carga vyžádat smlouvu s vagonkou Lostr. Záleží však na Cargo, zda mu ji poskytne.

Neprůhledný Aliafin, Matouškové a Savov

Aliafin založil v roce 2004 Matoušek mladší a společnost European Trust Services, registrovaná v americkém Oregonu (ta se v roce 2006 přejmenovala na European Financial Services; jejím prezidentem je advokát Alick Lawrence z karibského ostrova Dominica). Tato společnost vlastní vydavatelství Mladá fronta (nesouvisí s MF DNES). Mf na veřejnosti zastupuje podnikatel František Savov (toho podezírá ministerstvo financí z účasti na kauze "ztracená půlmiliarda" z České konsolidační agentury).

Společnost European Trust Services vložila podle obchodního rejstříku do Aliafinu jako základní jmění pohledávku za arkansaskou společnost Treadstone Investments LLC ve výši 17 milionů dolarů. Tato společnost vlastní v Česku několik firem, mezi nimi i společnost Pilates. Se společností Pilates se soudí ministerstvo financí, protože pod cenou skupovala majetek SSM a ministerstvo chce tento majetek zpět. Kdo je akcionářem Aliafinu, jenž má základní jmění 310 milionů korun, nelze zjistit. Výroční zpráva v obchodním rejstříku není. Savova s Matouškovými spojuje zejména vydavatelství Mf.

Matoušek starší Savovovi před lety pomohl dostat se k šéfovi Odborového svazu zdravotnictví Jiřímu Schlangerovi. Důvodem je spor o ochrannou známku Zdravotnických novin: vydávají je odbory i vydavatelství Mladá fronta a pro Mf je koupila dceřinka Aliafinu jménem One Media. "Milan Matoušek mě požádal, abych panu Savovovi domluvil schůzku s panem Schlangerem," potvrdil exsenátor ODS Vítězslav Vavroušek.

15. 05. 2009 Odškodnění za zpoždění vlaku? V Německu ano, v Česku ne

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/finance/doprava/clanek.phtml?id=637469>)

Berlín - Cestující, jejichž vlak nabere vinou dopravce výrazné zpoždění, už nebudou tak bezmocní jako dosud. Zatím bohužel jen v Německu. Tamní parlament totiž definitivně schválil, že cestující získají nárok na odškodné. Podle agentury DPA má přelomová novinka platit už v létě. Nárok na náhradu vznikne cestujícím při více než hodinovém zpoždění (nebo když vlak nepřijede vůbec). Získají zpátky čtvrtinu jízdného, při zpoždění přes dvě hodiny pak polovinu jízdného. Vypláceny ale budou jen částky přesahující čtyři eura. Cestující, který bude muset kvůli zpoždění neplánovaně přenocovat v jiném než plánovaném místě, získá také nárok na zaplacení hotelu dopravcem. U místních železničních spojů pak může cestující využít jiný dopravní prostředek včetně taxi. Zvýšené výdaje mu pak proplatí železniční dopravce, nejvýše však do částky 80 eur.

Určité výhody oproti současnému stavu dostanou cestující i při kratším zpoždění. Přesáhne-li 20 minut, budou moci bez příplatku využít také dálkových spojů IC nebo ICE. Výjimkou zůstanou jen spoje s povinnou rezervací jako jsou City Night Line nebo ICE Sprinter. Odškodné však dopravci nebudou muset vyplácet v případech, kdy zpoždění nezavinili. Typicky při dopravní nehodě, kdy nákladní auto prorazí spuštěnou závoru na přejezdu a strojvedoucí ani přes včasné použití rychlobrzdy nestihne nehodě zabránit.

V Česku nejdříve od roku 2011

Také v Česku možná práva cestujících posílí, ale nejdříve od roku 2011. Evropský parlament totiž tento týden schválil směrnici, podle níž by pro zpoždění delší než hodinu platila obdobná pravidla jako už nyní přijalo Německo: Železniční i autobusový dopravce by měl vrátit čtvrtinu jízdného, při zpoždění delším než dvě hodiny pak polovinu. Výjimkou budou nezaviněné události jako výluka, ucpaná dálnice nebo nepříznivé počasí. Zatím však železniční ani autobusový dopravci v Česku zákonnou povinnost odškodnění při zpoždění nemají. Na vrácení jízdného mají lidé ze zákona nárok jen tehdy, jestliže je dopravce vlastní vinou vůbec nedoveze do cíle.

České dráhy vrací plné jízdné jen v případě, že cestující do zpožděného vlaku vůbec nenastoupí. Jízdenku však musíte vrátit ještě v den plánovaného odjezdu na stanici, odkud jste chtěli odjet. Na délce zpoždění pak nezáleží. Naopak když už ve zpožděném vlaku jedete, nedostanete od Českých drah obvykle nic. Výjimkou jsou jen vlaky SuperCity (Pendolino), kde vám sice vrátí cenu místenky (většinou 200 korun), ne však cenu samotného jízdného (to například z Prahy do Ostravy činí přes 430 korun). Zpoždění ale musí přesáhnout hodinu. Mezi autobusovými dopravci jde příkladem Student Agency. Nad rámec smluvních podmínek obvykle vrací část jízdného při zaviněném zpoždění zhruba už od půl hodiny.

16. 05. 2009 Češi testují rakouský vlak railjet. Z dvoustovky zastaví na 1 050 metrech

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/cesi-testuji-rakousky-vlak-railjet-z-dvoustovky-zastavi-na-1050-metrech-1zl/tec_reportaze.asp?c=A090511_213556_tec_reportaze_rja)

Na kolejích Výzkumného ústavu železničního u Velimi začalo testování rakouské soupravy railjet. Po schválení pro cestování v ČR by se mohla po kolejích prohánět až 200 km/h. Z této rychlosti dovede zastavit na stejné vzdálenosti, jako obyčejný vlak z rychlosti poloviční.

Rakouská a česká železniční síť se v jednom navzájem podobají. Příliš nenahrávají nasazení vysokorychlostních jednotek. Přesto existuje



relativně levné řešení pro rychlé a pohodlné cestování na velké vzdálenosti - souprava railjet pro provoz na běžné železniční síti i speciálních vysokorychlostních tratích. Tím jsou potenciálně vhodné i pro českou železniční infrastrukturu.

Ve standardním provedení má souprava sedm vozů o kapacitě 408 cestujících, je dlouhá 185,8 metrů. S lokomotivou má délku 205,38 m. Její hmotnost bez lokomotivy je 350 tun. Výrobce, společnost Siemens, zahájil v těchto dnech schvalovací proces pro provoz na síti Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Jeho součástí jsou také testy na kolejích zkušebního okruhu Výzkumného ústavu železničního (VUZ) u Velimi. A tak není vyloučeno, že se railjety v budoucnosti objeví i na kolejích SŽDC.

Railjet při testování u Velimi pádí povolenou maximální rychlostí (200 km/h) na velkém okruhu VUZ. Od místního zaměstnance se dozvídáme, že "Taurus nejraději střídavý proud". Cerhenická měnična proto dodává AC (střídavý proud) o napětí 15 kV 16,7 Hz" (Pozn.: Měnična v Cerhenicích dodává všechny hlavní napětí používané na železnici v Evropě).

Testování nouzového zastavení

Do areálu VUZ přijíždím o hodinu dříve. Víím, že se souprava bude testovat. Nasazují objektiv. Kolem prosvítí railjet dvoustovkou. Vznikají záběry pádicího vlaku. Na fotkách railjet vypadá, jakoby stál. Po 45 minutách souprava zastavuje. Ve vzduchu je cítit pach horkých brzd. Nastupují. Později se dozvídám, že se testovalo nouzové zastavení z rychlosti 200 km/h. Railjetu stačilo jen 1 050 metrů.

Tým v kabině se obměňuje podle potřeb. V první sérii testů na okruhu VUZ se měří elektromagnetická kompatibilita (EMC, zjednodušeně řečeno, jak se vlak snáší s elektrickými zařízeními a kolejovými obvody železnice i s ostatními elektrickými či rádiovými zařízeními), rušení radiového a televizního signálu a také činnost vlakového zabezpečovače.

Provozovatel railjetů v Česku je zatím neznámý

V této chvíli ovšem známo, kdo by eventuálně mohl jednotky railjet v Česku provozovat. Navíc jejich majitel, Rakouské spolkové dráhy (ÖBB), pro plánované potřeby zatím ještě neobdržely potřebný počet souprav (objednáno mají 67 vlaků, jež budou dostávat po několik let). Navíc ÖBB nyní rozšiřují stávající provoz railjetů na tratích v Rakousku, Německu a Maďarsku. Jako další se chystá Švýcarsko a Itálie. Jednou z možností je i nasazení v České republice, a to třeba na trasu z Vídně přes Ostravu do Varšavy (railjety mají být schváleny i pro Polsko). Vedení ÖBB však zatím bližší informace neuvědomilo a žádná jednání s českou stranou ještě nezačala.

"České dráhy se momentálně soustřeďují na zkvalitnění regionálních spojů" řekl iDNES.cz Ondřej Kubala, tiskový mluvčí ČD. "Nasazení railjetu do budoucna České dráhy nemohou vyloučit" doplnil mluvčí. Jedno je jisté. Bude to ještě trvat nějaký rok, než soupravu uvidíte v běžném provozu. Pokud ji chcete vidět na vlastní oči už letos a nechcete jezdit do ciziny, můžete navštívit letošní desátý ročník veletrhu kolejové dopravy Czech Raildays v Ostravě (16. - 18. 6.).

17. 05. 2009 Na pražském nádraží vykolejil vlak (Praha-Bubny)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/video-na-prazskem-nadrazi-vykolejil-vlak-fpo-domaci.asp?c=A090517_191619_domaci_dp)

V pražské železniční stanici Bubny odpoledne vykolejil motorový vlak z Rakovníka. Mimo koleje se ocitla jen jedna náprava, nikdo z cestujících tak nebyl zraněn. Omezen nebyl ani provoz - vlaky jezdily po jiných kolejích. "Vlak vykolejil ve tři hodiny odpoledne před vjezdem do stanice, ale jen jednou nápravou. Nikomu se nic nestalo," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Připomněl, že vykolejení jednou nápravou se občas a bez vážnějších důsledků přihodí i francouzským vlakům v rychlostech okolo 300 kilometrů v hodině. Příčinu a přesný průběh nehody na nádraží v Bubnech dráhy vyšetřují. "Po ukončení prvotního šetření to nakolejování už dlouho netrvalo. Zvedli to jen nějakým heverem, ani k tomu nejel nehodový vlak," řekl iDNES.cz Štáhlavský.

17. 05. 2009 Výlukové vlaky pojedou přes Most intelligence (18. - 30. května 2009)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/53352-vylukove-vlaky-pojedou-pres-most-intelligence/>)

Praha – Přes Branický most v Praze budou ve druhé polovině května jezdit osobní vlaky. Během prací na trati mezi Wilsonovým a smíchovským nádražím pojedou každý den několik vlaků odklonem, a nezastaví tak na Smíchově. Most používaný pravidelně pouze pro nákladní dopravu je dovede

z hlavního nádraží, Vršovic a Krče přímo do Radotína. Některé další spoje budou během výluky odřeknuty. Omezení začnou platit 18. května a skončí 30. května, nedotknou se ale všech spojů. Výluka ovlivní vlaky jedoucí po tratích 171 a 122. Práce nebudou probíhat o víkendech, a tak nezkomplikují cesty za rekreací. Informovala o tom společnost ROPID, která organizuje Pražskou integrovanou dopravu.

První vlak, který pojedede přes Branický most známý též jako Most inteligence bude v pondělí 18. května ranní osobní vlak 9906 Praha – Řevnice, v opačném směru budou odkloněny rychlíky 753, 1245, 351, 755, 1247 a 965. Cestující musí počítat s tím, že žádný z těchto spojů nepojede přes Smíchov a nastoupit či vystoupit budou muset na hlavním nádraží. Zároveň budou mezi hlavním nádražím a Smíchovem odřeknuty vlaky 25900, 25901 a 25904 jedoucí po tzv. Pražském Semmeringu. Stejná opatření budou platit 25. května.

Od 19. do 22. května a od 26. do 29. května vůbec nepojedou osobní vlaky 9950, 9959, 9963 a 9965, které jsou posilové a jedou pouze z centra Prahy do Radotína a zpět. Přes Most inteligence v těchto dnech pojedou osobní vlaky 9900, 9904 a 9906 do Řevnic a rychlíky 753, 1245, 351, 755, 1247, 965, 757, 1249, 355, 759, 1251, 967, 1253, 353, 763 a 1255 od Plzně, resp. Písku a Berouna. Zároveň budou až na Smíchově začínat osobní vlaky 8810, 9952, 8848, 8852, 8856 a 8860 a rychlík 1244 do Berouna a naopak končit osobní vlaky 9955, 9907, 9915, 9919, 9923 a 9927. Ze Smíchova na Wilsonovo nádraží také nepojedou všechny vlaky jezdící po Pražském Semmeringu.

Poslední den výluky 30. května pojedede odklonem přes Branický most večerní osobní vlak 9928 Praha – Řevnice, osobní vlaky 8861 a 9931 v opačném směru a rychlíky 753, 1245, 755, 1247, 965, 1249, 355, 759, 1251, 967, 761, 1253, 353, 763, 1255 a 969 od Berouna. Mezi Prahou hlavním nádražím a Prahou-Smíchovem nepojedou v poslední den výluky osobní vlaky 8832, 8834, 8836, 9911, 8831, 25901, 25902 a 25904.

Most inteligence vznikl v 50. letech a odvádí vlaky z hlavní trati od Plzně a Berouna do Vršovic a na malešickou spojku. Nákladní vlaky tak objíždějí centrum Prahy a nekomplikují dopravu na Wilsonově nádraží na spojovací dráze mezi Vinohradskými tunely a Smíchovem. Neoficiální název získal most, který vznikl v 50. letech 20. století, protože na jeho stavbě byli komunistickým státem nuceni pracovat lidé klasifikovaní jako tzv. inteligence.

20. 05. 2009 Nádraží v Ústí zůstane stát, schází mu ale využití a přístup

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/55317-nadrazi-v-usti-zustane-stat-schazi-mu-ale-vyuziti-a-pristup/>)

Ústí nad Orlicí - Bojovníkům za zachování budovy železničního nádraží v Ústí nad Orlicí se podařilo téměř nemožné. Přesvědčili stát i drážní organizace, aby zavrhl plán demolice objektu, který měl ustoupit narovnání trati. Nyní však hrozí, že nádraží zůstane stát izolovaně mezi kolejemi bez většího využití.

Modernizace železniční trati včetně vybudování nového nádraží měla stát 2,4 miliardy korun a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce příští rok usilovat až o padesátiprocentní evropskou dotaci. SŽDC je schopná změnit již připravený projekt tak, aby se bourat nemuselo. "S jistými podmínkami následného provozu je možné zachovat plnou koridorovou rychlost i při zachování stávající výpravní budovy," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

České dráhy (ČD) považují zavržení plánu na demolici za definitivní. "Budova každopádně zůstane stát. Řešíme ale, co s budovou dál. Podle projektu by byla odříznutá v kolejišti, nevedla by k němu žádná přístupová cesta. Nemáme pro ni využití a je také otázka, jak její provoz financovat," řekl mluvčí ČD Ondřej Kubala s tím, že "vdechnout život" musí starému nádraží ti, kteří ho chtějí zachovat.

Proti demolici se v internetové petici postavilo téměř 15 000 lidí, vzniklo i sdružení Nádraží nedáme! Odpůrcům se podařilo získat pro podporu své myšlenky i známé osobnosti jako dokumentaristku Olgu Sommerovou nebo děkana Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze Pavla Kováře. Iniciátor petice a zakladatel sdružení Martin Kadrman uvedl, že do dvou týdnů se sejdou u kulatého stolu zástupci drah, SŽDC, orlickoústecké radnice, ministerstev kultury a dopravy a Pardubického kraje, aby našli společné řešení. Konkrétní využití zatím iniciativa nehledala, neboť čekala na výsledek jednání o demolici, obecně by Kadrman považoval za možné, aby v budově bylo umístěno například železniční muzeum, noclehárna nebo informační centrum Podorlicka. "Přístup by se dal vyřešit podchodem z nového nádraží," řekl Kadrman.

Klasicistní nádraží vzniklo podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Budova na půdorysu H s kamennými římsami je postavená z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva. Podle Kubaly nyní ministerstvo kultury zvažuje prohlášení objektu za kulturní památku.

20. 05. 2009 Cestující chtějí CityElefanty i na dálkových trasách (R 1541/1540 Olše)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2843/>)

České dráhy otestovaly v květnu patrové klimatizované CityElefanty na rychlících z Prahy do Českého Těšína. Zatím tyto vlaky jezdily jen v příměstské dopravě. Výzkum ukázal, že 71 % cestujících chce místo klasické soupravy zelených vozů jezdit CityElefantem i na dálkové trase. Od tohoto pátku tak České dráhy nasadí pravidelně CityElefanty na rychlík Praha – Český Těšín a zpět.

Na pátečním rychlíku z Prahy do Českého Těšína (R 1541 Olše, odjezd 13:38), který jede přes Pardubice, Olomouc, Ostravu a Havířov, budou jezdit minimálně do druhé změny jízdního řádu (14. června) dvě spojené patrové klimatizované jednotky CityElefant, které mají nízkopodlažní nástup, plošiny pro vozíčkáře i přípojky na notebooky v první třídě. Nahradí tak klasickou soupravu, která byla sestavena ze zelených vozů s kupé pro 8 cestujících a kapacita vlaku vzroste o více než 100 míst. Zpět z Českého Těšína pojedou nové CityElefanty na nedělním rychlíku do Prahy (R 1540 Olše, odjezd z Českého Těšína v 16:14).

Průzkum mezi cestujícími

České dráhy rozdaly na tomto spoji do a z Českého Těšína 7. a 10. května cestujícím 400 dotazníků, relevantních k vyhodnocení jich bylo 359. V otázce na celkový dojem z jízdy dalo 45 % cestujících jízdu CityElefantem jedničku, 41 % dvojku. Pokud by si měli cestující vybrat mezi CityElefantem a klasickou soupravou se zelenými vozy, chtělo by jet 71 % cestujících CityElefantem. „Výzkum jsme prováděli při cestě z Prahy záměrně až v okolí České Třebové, kdy cestující jeli ve vlaku už přes hodinu. Při zpáteční cestě proběhl výzkum až za Pardubicemi, tedy v okamžiku, kdy lidé z Ostravska cestovali už přes dvě hodiny. Bylo to důležité, aby dotazník neodrážel jen první dojmy, ale skutečný pocit z cesty po delší době,“ upozorňuje výkonný ředitel marketingu ČD Aleš Ondrůj. „Výsledek je pro nás jednoznačný, cestující chtějí jezdit CityElefantem nejen v příměstské dopravě, ale i na delší cesty.“

CityElefant na dálkové trase z technického pohledu

„CityElefanty zatím jezdily jen v příměstské dopravě v okolí Ostravy a Prahy. Kromě toho, že novou soupravu ocenili na rychlíku cestující, osvědčil se tento test i z pohledu jízdních vlastností vlaku,“ doplňuje náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek. „CityElefant zvládl intenzivní jízdu rychlostí 140 km/h na jedničku a dokáže proti klasické soupravě lehce krátit jízdní doby, protože má mnohem větší zrychlení. Klíčovou roli budou mít ale CityElefanty stále v příměstské dopravě, kde je potřebují lidé nejvíc.“

Co má navíc CityElefant

- Klimatizaci
- Nástupní plošiny pro vozíčkáře
- Bezbariérové toalety
- Přípojky na notebooky v první třídě
- Digitální orientační systém
- Nízkopodlažní nástup
- Háky na jízdní kola hned u nízkopodlažního vstupu

Další výsledky výzkumu

Nejvíce preferují nový klimatizovaný CityElefant mladí lidé. Celkově si soupravu více oblíbily mladé ženy, a to i přes to, že žen bylo ve vlaku jen 46 %. Mladé ženy také nejčastěji hodnotily CityElefant nejlepší známkou. Z doprovodné diskuse pak vyplynulo, že se cítí ve velkoprostorovém vlaku bezpečněji, než v uzavřeném kupé. Naprostá většina cestujících je spokojena s digitálním orientačním systémem. Spokojených je navíc více než těch, kteří považují digitální systém za klíčový. Výzkum ukázal, že klimatizace je pro cestující velmi důležitá a že jsou s ní velmi spokojeni. Jen minimum cestujících si klimatizaci nepřálo. Velmi výrazně ovlivnila cestující skutečnost, že CityElefant jede mnohem klidněji a tišeji, než klasická souprava. Kromě toho, že jsou s tichou jízdou cestující spokojeni, považují ji také za velmi důležitou. Cestující v mimořádně nasazeném CityElefantu ocenili moderní a čistý interiér. Standardně považují čistotu za důležitou a podle výsledků s ní byli i spokojeni.

20. 05. 2009 Za tragickou smrt strojvůdce dostane každý pozůstalý 400 tisíc (Čerčany)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/domaci/55337-za-tragickou-smrt-strojvudce-dostane-kazdy-pozustaly-400-tisic/>)

Praha - Městský soud v Praze dnes přiznal čtyřem pozůstalým za smrt strojvůdce při tragické nehodě v červenci 2007 v Čerčanech nemajetkovou citovou újmu. Otec, manželka a dvě děti zemřelého dostanou každý 400 tisíc korun, odškodné musejí žalobcům zaplatit České dráhy. Rozsudek není pravomocný, je možné se proti němu odvolat k vrchnímu soudu. České dráhy nyní čekají na písemné vyhotovení rozsudku, pravděpodobně se ale k vrchnímu soudu odvolávat nebudou a odškodné zaplatí v plné výši.

"Smrt pana Koláře měla podle soudu skutečně zásadní dopad na všechny čtyři žalobce, a proto jim přiznal i náhradu nemajetkové újmy," řekl ČT mluvčí Městského soudu v Praze Petr Kulawiak. Rodina zemřelého strojvůdce už od Českých drah dvakrát dostala 240 tisíc korun. Depo jim navíc zaplatilo 60 tisíc korun jako pohřebné a až do roku 2019 bude rodina měsíčně pobírat rentu 17 tisíc korun. Pozůstalí ale od drah požadovali ještě další peníze jako náhradu nemajetkové újmy.

Rychlík jedoucí z Prahy do Českých Budějovic tehdy v Čerčanech narazil do odstaveného pantografu, jehož strojvedoucí zahynul. Trojice železničářů, která srážku vlaků zavinila, odešla od soudu s podmíněnými tresty za obecné ohrožení z nedbalosti. Strojvedoucí z rychlíku byl zraněn lehce. Lehce zraněno bylo také osm z více než 600 cestujících v rychlíku. Škodu odhadly České dráhy na zhruba čtyři miliony korun.

20. 05. 2009 Slamečka: Až tři sta silnic a železnic nemusí být dostaveno

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/55356-slamecka-az-tri-sta-silnic-a-zeleznic-nemusi-byt-dostaveno/>)

Praha - Kvůli nedostatku peněz v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury hrozí zhruba třem stovkám dopravních staveb zakonzervování. Vyplývá to z dnešní prezentace ministra dopravy Gustáva Slamečky před poslanci rozpočtového výboru. Příští rok prý na stavby a údržbu může chybět přes 50 miliard korun. Již dříve čerstvý ministr dopravy varoval před nedostatkem financí ve Státním fondu dopravní infrastruktury, kterému před nástupem do současné funkce šéfoval.

Na seznamu ohrožených staveb jsou například úseky budoucí dálnice D1 (nyní D47) na severní Moravě nebo spojení Brna s Vídní přes Mikulov. Dokonce i dálnice D3 mezi Tábořem a Veselím nad Lužnicí, ta je ale v programu PPP, tzn. partnerství společného a veřejného sektoru, takže část půjde ze soukromých peněz. Na železnici se to týká například modernizace kolejí v Břeclavi nebo tratě Praha Libeň - Praha Běchovice.

Ministr dopravy Gustáv Slamečka: "D3 se dneska nachází ve fázi přípravy, tzn. výkupu pozemků, tam by se v podstatě nemělo zastavit nic. Ta přípravná fáze pokračuje. My jsme ještě nezačali investiční činnost a také pokračujeme v projektu PPP."

V silničním a železničním stavitelství je zaměstnáno zhruba 450 tisíc lidí. Podle informovaného experta, který nechtěl být jmenován, by o práci mohlo přijít až 200 tisíc z nich. Samotné zakonzervování staveb by podle Slamečky vyšlo na pět miliard korun.

Nejvíce jsou podle Slamečky ohroženy silnice a dálnice

Slamečkova prezentace vychází z aktuálních rozpočtových rámců, které jsou připraveny na příští rok. Fond dopravy by měl podle nich dostat ze státního rozpočtu 36,6 miliardy korun. To je zhruba stejně jako letos, původní výdajové rámce ale počítaly se 45 miliardami. Nejvíce ohrožena je podle Slamečky výstavba a údržba silnic a dálnic. Ze zmíněných peněz má Ředitelství silnic a dálnic dostat 21 miliard korun, z toho musí zaplatit 20 miliard na mandatorních výdajích. Patří sem mimo jiné spolufinancování projektů, hrazených z evropských fondů. Čerpání desítek miliard z evropských fondů je podle Slamečky "kriticky ohroženo".

Hospodářská komora České republiky podle svého dnešního vyjádření přijala tuto zprávu s velkými rozpaky, protože rozvoj dopravní infrastruktury je v době krize klíčový pro celý český průmysl. "Pokud stát zastaví investice a výstavbu dopravní infrastruktury, bude to mít katastrofální dopad na celý komplex podnikatelů, kteří jsou na této práci závislí," uvedl dnes prezident Hospodářské komory Petr Kužel.

Z vyjádření tiskového mluvčího ministerstva dopravy Martina Kupky pro ČT: "V případě, že by se nepodařilo získat příslušné finanční položky a opravdu by zůstalo u současného plánu v souvislosti s vývojem daňových příjmů, tak by to znamenalo zastavení většiny rozestavěných staveb."

Řešením údajně může být navýšení příjmů fondu dopravy o výnosy z privatizace - chystá se mimo jiné prodej Letiště Praha, půjčkou od Evropské investiční banky, emisí dluhopisů nebo zapojení soukromého kapitálu do výstavby (projekty PPP).

Rozpočtový výbor chce Slamečkův návrh ještě vidět

"Naši kolegové, kteří tady budou sedět (po předčasných volbách), by měli být o té situaci informováni," konstatoval člen rozpočtového výboru Radim Fiala (ODS). Rozpočtový výbor přijal usnesení, podle kterého má Slamečka přijít představit návrh rozpočtu svého resortu znovu do rozpočtového výboru, a nikoliv pouze do hospodářského výboru sněmovny.

Již dříve současný ministr dopravy varoval před snižováním nákladů v oblasti nových dopravních staveb. Plánované silnice a dálnice by měly více kopírovat zemský povrch a také například sjezdy z dálnic by měly být méně nákladné. Nové silnice podle Slamečky měly ubrat také na kráse, již dříve se objevily spekulace, že mnoho staveb je projektováno s cílem získat titul Stavba roku. Podezření z přehnané hry na efekt padlo například na mosty na pražském okruhu.

20. 05. 2009 Deset finalistů bude soutěžit o titul nádraží roku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/55399-deset-finalistu-bude-soutezit-o-titul-nadrazi-roku/>)

Praha – Deset nejzajímavějších železničních stanic, které budou soutěžit o titul Nejkrásnější nádraží roku 2009, vybarala porota z návrhů veřejnosti. Jedná se o nádraží Davle, Frýdek-Místek, Hamry-Hojsova Stráž, Choceň, Kamenice nad Lipou, Lednice na Moravě, Litice nad Orlicí, Šumperk, Zábřeh na Moravě a Zahrádky u České Lípy. Z vybrané desítky stanic se rozhodne o nejkrásnějším nádraží hlasováním. Vítěz bude vyhlášen 18. června v sídle českého Senátu v Praze. Informovala o tom ředitelka pořádatelky občanského sdružení Asociace Entente Florale CZ - Souznění Drahomíra Kolmanová. Jedná se o třetí ročník ankety, v předchozích získaly titul nejkrásnějšího nádraží železniční stanice Trutnov a Ostroměř.

Mezi letošními kandidáty na nejkrásnější nádraží jsou stanice z několika regionů, která leží na tratích hlavních i vedlejších – východočeská Choceň nebo Zábřeh na Moravě jsou na hlavní trati z Prahy do Olomouce, Hojsova Stráž na jednokolejně trati spojující západní Čechy s Bavorskem, Lednice je na jihomoravské lokálce, Davle zase na tzv. Posázavském Pacifiku. "Příjemných nádraží je po celé republice spousta. Cílem soutěže je tato nádraží vyhledávat, dávat tak dobré příklady jiným a formou soutěže poděkovat těm, kteří se na jejich dobrém stavu podílejí," uvedl vedoucí projektu Vlídna nádraží Pavel Bureš.

Do projektu Vlídna nádraží soutěž patří. Jeho cílem je ve spolupráci se správcem železnice, místními organizacemi i jednotlivci postupně obnovovat krásu železničních zastávek a nádraží. Vybírat letošní nejkrásnější nádraží mohou lidé z desítky finalistů do 10. června.

20. 05. 2009 ČD: Dostaly jsme peníze na vagóny, tak zvýšíme platy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/ekonomika/55405-cd-dostaly-jsme-penize-na-vagony-tak-zvysime-platy/>)

Praha - Část peněz z protikrizových opatření použil management Českých drah jinak, než měl. Vláda premiéra Mirka Topolánka dala Českým drahám 12 miliard korun na nákup nových vagonů, což mělo pomoci českému průmyslu. Drážní management ale víc než 3 miliardy z těchto peněz použil na dofinancování regionální dopravy a také na mzdy.

Nové vagóny, spokojení cestující a zakázky pro české podniky, takový byl původní záměr vlády. Jenže dráhy dlouhodobě prodělávají na regionální dopravě. Kraje totiž podle nich neplatí skutečnou cenu. A tak na zalepení díry v rozpočtu použily právě tyto peníze. "3,5 miliardy šly na zajištění vlaků, aby jezdily. To znamená nafta, poplatek za dopravní cestu, samozřejmě musíte taky počítat plat průvodčího, výpravčího a podobně," vysvětluje pro Českou televizi mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Zdeněk Žák, bývalý náměstek ministra dopravy, bývalý předseda dozorčí rady Českých drah pro ČT: "Tím, že byla velká část těch peněz v uvozovkách projedena, tak místo aby skončily podporou českého průmyslu, tak se rozplynuly někde v hospodaření Českých drah."

Dráhy se ale hájí, že nic špatného neudělaly. Na peníze mohli sáhnout díky speciální doložce. "Pokud bych citoval, tak ty peníze byly určeny na zajištění prioritních činností související s osobní železniční dopravou, což použity byly," argumentuje Kubala. Pro Zdeňka Žáka je ale existence této doložky velkým překvapením. "Vím, že podobným překvapením byla i pro některé poslance parlamentu a dokonce i pro některé členy vlády," podotknul Žák.

Poslanci žádali vysvětlení

A proto chtěli poslanci z Rozpočtového výboru od vedení Českých drah vysvětlení. "My jsme vzali na vědomí, že to nebylo použito tak, jak se předtím uvažovalo. A přijali jsme usnesení, ve kterém jsme požádali ministra dopravy, aby nás pravidelně informoval o stavu finančních prostředků v oblasti dopravy," uvedl pro Českou televizi člen Rozpočtového výboru Petr Rafaj (ČSSD).

Dráhy teď musí znovu řešit, kde vezmou chybějící tři miliardy na nákup nových vagónů. Zatím to vypadá, že půjdou z peněz, které by jim měl stát zaplatit za regionální dopravu.

20. 05. 2009 Smlouva na 10 let: Rychlíky zatím zůstanou Českým drahám

Zdroj: iHNed.cz (<http://ekonomika.ihted.cz/c1-37185560-smlouva-na-10-let-rychliky-zatim-zustanou-ceskym-draham>)

České dráhy by mohly dostat více peněz a na více vlaků než dosud, spekuluje se o částce až 5,5 miliard. Soukromé firmy se obávají, že v rychlíkové dopravě nedostanou příležitost.

Stát podepíše smlouvu na provozování rychlíkové dopravy opět s Českými drahami. Tentokrát ale rovnou na deset let. Soukromé železniční firmy se obávají, že kvůli tomu nedostanou příležitost. Ministerstvo dopravy ale uklidňuje, že kdyby měl někdo o některý z rychlíkových spojů zájem, šanci dostane. Pokud se o rychlík přihlásí jiný dopravce, stát bude moci smlouvu s ČD na tento spoj do roka vypovědět a vypsát výběrové řízení.

Výběrová řízení? Až pak

"Kdo ale zaručí, že stát výběrové řízení skutečně vypíše a neodvolá se na to, že smlouvu již má na deset let uzavřenou s drahami?" ptá se šéf Student Agency Radim Jančura. Předseda Sdružení železničních společností Jiří Mužík by ale proti smlouvě nic zásadního neměl, pokud bude opravdu umožňovat vypovězení její části v případě, že se o daný spoj přihlásí jiný zájemce. "Ta smlouva je potřeba a dá více jistot Českým drahám," hájí dokument mluvčí ministerstva dopravy Martin Kupka. Dodává, že díky desetileté platnosti nebude státní administrativa zbytečně řešit každoroční prodlužování.

Nyní podobu smlouvy schvaluje ministerstvo financí. Její konkrétní podmínky a výši úhrad nechce před vlastním podpisem ani jedno z ministerstev komentovat. Dávají tak prostor spekulacím a ty říkají, že České dráhy dostanou více peněz a na více vlaků než dosud. Hrazené by měly být i vlaky EC a IC, které dosud jezdily bez dotací. Nově by tak dráhy mohly dostat až 5,5 miliardy korun. Konkrétní výše úhrad má být ale zveřejněna až po podpisu smlouvy. "Vzhledem k tomu, že ji mají ke schválení již od dubna, mělo by být její podepsání otázkou týdnů," předpokládá Kupka. S podpisem pak nikdo nechce otálet. Ministerstvo financí pouze vzkazuje, že na konečné verzi pracuje s resortem dopravy a na něj se odkazuje. To nekomentují ani ČD, jde prý o záležitost státu.

Zájem o rychlíky je

Přípravu smlouvy začalo ministerstvo dopravy během úřadování Petra Bendla. Ten sliboval, že železnici otevře konkurenci. Nová smlouva ji ale paradoxně uzavírá právě v době, kdy se čeká na společnou nabídku firem Student Agency podnikatele Radima Jančury a francouzské dopravní skupiny Keolis.

Jančura již v lednu oznámil, že mají o rychlíkové spoje zájem a během dubna podají nabídku. "Teď má větší prioritu příprava nabídky do tendru v Libereckém kraji," vysvětluje zpoždění Jančura. Teď ale riskuje, že jim kvůli provozování regionálních tratí Jizerskohorské železnice "ujede vlak" v rychlíkových spojích. Pokud totiž nabídku na dálkové spoje podá až po podepsání smlouvy, bude muset počkat, než se stát vyváže z dohody s Českými drahami.

Jančura zvažuje i další podnět k Evropské komisi. Podle něj stát může takovou smlouvu uzavřít jen v případě, že si je jistý, že na trhu není alternativní dopravce. "A takovou jistotu vzhledem k tomu, kolik firem se přihlásilo do posledních výběrových řízení, mít zkrátka nemůže," dodává. O rychlíkové spoje má zájem nejen on, ale i firmy Arriva, Veolia a Viamont.

21. 05. 2009 Stavební povolení: Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/090821vyhlaska.pdf>)

21. 05. 2009 Vlakem do Drážďan a zpět rychleji a o 250 Kč levněji než žlutým autobusem

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2851/>)

Deutsche Bahn přistoupily na návrh Českých drah a společně nabídnou zákazníkům levné zpáteční jízdenky do Drážďan. Nové eTikety Praha – Drážďany – Praha budou v prodeji na eShopu ČD od prvního července a vůbec poprvé nabídne dopravce i eTiket do první třídy.

Ceny jednodenních zpátečních jízdenek do Drážďan budou dostupné pro každého. První třída vyjde na 33 EUR (cca 900 Kč), za druhou pak zákazník na eShopu zaplatí jen 22 EUR (cca 600 Kč). Cena druhé třídy je tak o 250 korun nižší, než požaduje autobusová konkurence. Každý den přitom bude k dispozici 60 eTiketů do druhé a 10 eTiketů do první třídy.

„Cesta do Drážďan, kam míří zástupy Čechů za památkami i nákupy, bude díky naší nabídce srovnatelná s vnitrostátními jízdenkami třeba na Moravu,“ říká Aleš Ondrůj, výkonný ředitel pro marketing a komunikaci. „Tím se cestování do zahraničí zpřístupní mnohem širšímu okruhu cestujících, což je náš cíl. Naše nabídka je výrazně levnější, než nabídka autobusových dopravců. Jízdní doba je přitom kratší a komfort vyšší. Na vlacích EuroCity jsou nejlepší vozy naše i zahraničních dopravců.“

Na prohlídku města a nákupy mají cestující deset hodin. Nové eTikety totiž platí vždy v ranním vlaku EC 178 Johannes Brahms, který odjíždí z Prahy hl.n. v 6:29 a do Drážďan Hbf dorazí v 8:46. Zpátky pojedou vlakem EC 179 Alois Negrelli v 19:10 (přij. do stanice Praha-Holešovice ve 21:18).

22. 05. 2009 Rychlík narazil za Prahou do stromu, trať na Plzeň stála přes tři hodiny

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/rychlik-narazil-za-prahou-do-stromu-trat-na-plzen-stala-pres-tri-hodiny-1ni-/krimi.asp?c=A090522_151010_krimi_cen)

Rychlík z Prahy do Českých Budějovic narazil v Černošicích u Prahy do spadlého stromu. Lokomotiva se vznítila. Nikomu se nic nestalo. Frekventovaná trať na Beroun a Plzeň kvůli strženým trolejím tři hodiny stála. Od osmnácti hodin je průjezdná jedna kolej. Ve vlaku jelo na sto padesát cestujících. "Při nehodě nebyl nikdo zraněn," uvedl mluvčí Drážní inspekce Zdeněk Neusar. Strom při pádu strhl obě troleje. Od 14:10 trať v úseku mezi Řevnicemi a Prahou zcela stála.



"Před 18. hodinou se podařilo zprůjezdnit jednu kolej na dosud uzavřené trati Praha – Beroun. Vlaky se tak postupně začínají rozjíždět. Škoda na lokomotivě, která narazila do stromu a začala hořet, je odhadnuta na 800 tisíc korun," uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. "Zprůjezdněna byla kolej, na které nestojí poničená lokomotiva," doplnil pro iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Druhá kolej podle něj zůstane uzavřená nejspíše až do rána.

Kvůli uzavírce vůbec nevyjely rychlíky z Prahy do Plzně. Spoje na České Budějovice jedoucí přes Beroun odkláněli železničáři přes Rudnou. Jednokolejná objízdná trasa má ale jen omezenou kapacitu, je pomalejší a na rozdíl od zablokovaného tahu není elektrifikovaná, proto tudy dráhy posílali jen vlaky tažené diesellovou lokomotivou. Cestující mezi Prahou a Řevnicemi pak vozila náhradní autobusová doprava. Na trati ale jezdilo jen devět autobusů, které tak byly nacpané, a řada cestujících se do nich nevešla.

Pád stromu na trať zřejmě zavinila bouřka, která kolem čtrnácté hodiny místo zasáhla. Podle údajů z meteorologických radarů se bouřkový pás táhl od Krkonoš prakticky až po Šumavu. Prudké srážky navíc doprovázely četné blesky.

Spadlé stromy zastavily i další tratě

Bouřka, popadané stromy a následné nehody uzavřely železniční tratě na řadě dalších míst. Na Mladoboleslavsku stála například trať Praha – Turnov. Do spadlých stromů vrazil v úseku Mostek – Bílá Třemešná osobní vlak z Jilemnice do Jaroměře.

Železniční tratě uzavřené k 20:20

- Hnojník – Český Těšín
- Havířov – Albrechtice u Českého Těšína
- Ostrava hlavní nádraží – Ostrava-Kunčice
- Veselí nad Lužnicí – Jihlava v úseku Popelín – Jarošov nad Nežárkou
- Hanušovice – Dolní Lipka v úseku Hanušovice – Podlesí
- Louky nad Olší – Český Těšín (koridorová trať, některé dálkové vlaky vedeny z Ostravy odklonem přes Havířov)
- Mělník – Mšeno
- Jablonec nad Nisou – Smržovka
- Stará Paka – Jaroměř, v úseku Mostek – Bílá Třemošná

Omezený provoz

Praha – Beroun v úseku Dobřichovice – Radotín, provoz jen po jedné koleji, některé vlaky 20 – 40 minut zpoždění. Český Těšín – Chotěbuz – Mosty u Jablunkova, strhané troleje od popadaných stromů, provoz možný jen s dieselovými lokomotivami

O jiný strom zastavil vlak na trati Nymburk – Jičín v úseku Rožďalovice – Kopidlno. Spadlé stromy zastavily i trať Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov v úseku Ostroměř – Lázně Bělohrad. Sesunutá opěrná zeď zase zastavila provoz na trati Jablonec – Smržovka. "Regionální tratě uzavírají většinou padlé stromy podle toho, jak postupuje bouřka. V současné době jsou problémy zejména na Ostravsku. Mohu ale říci, že uzavřených tratí už nepřibývá. Řadu z nich se naopak podařilo zprůjezdnit alespoň po jedné koleji," řekl ve 20:00 mluvčí Správy železniční dopravní cesty.

23. 05. 2009 Po páteční vichřici už jsou v provozu všechny vlakové spoje

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/55675-po-patecni-vichrici-uz-jsou-v-provozu-vsechny-vlakove-spoje/>)

Praha - Všechny železniční tratě jsou po páteční vichřici a lijácích znovu průjezdné. Krátce před polednem byl provoz obnoven i na trati mezi Mostkem a Bílou Třemošnou na tahu ze Staré Paky do Jaroměře ve východních Čechách, která byla dosud jako poslední neprůjezdná. Menší omezení je podle mluvčího Českých drah Ondřeje Kubaly stále na tratích v okolí Českého Těšína, kde se někde jezdí jen po jedné koleji a kvůli strženým trolejím musejí být ke všem vlakům připojovány dieselové lokomotivy. Normální provoz tam má být obnoven během několika hodin. Plně průjezdná je již i trať mezi stanicemi Praha-Smíchov a Řevnice, kde v pátek lokomotiva rychlíku narazila do padlého stromu a vzňala se. Zprovoznit druhou kolej se podařilo v 01:52.

Páteční bouřky a krupobití na několika místech Česka pokácely stromy, ochromily dopravu na železnici, domácnosti na severní Moravě a ve východních Čechách byly bez elektrické energie. Celkem bylo postupně uzavřeno 17 tratí. Příčinou byly popadané stromy, které se kvůli větru a někdy pravděpodobně i podmáčení skácely na trať. Na trati mezi Smržovkou a Jabluncem nad Nisou se sesunula opěrná zeď u trati. V šesti případech najel vlak do spadlých větví nebo do stromu, v jednom případě do zborcené opěrné zdi.

Škoda ČD je minimálně milion korun

Největší škody vznikly Českým drahám na dvou místech. Mezi Prahou a Berounem narazil rychlík do spadlého stromu a lokomotiva začala hořet, škoda je odhadnuta na 800 000 korun. Nikomu se nic nestalo. Další škoda vznikla na stále uzavřené trati Stará Paka - Jaroměř. Motorový vůz tam vykolejil jednou nápravou přes spadlý strom, škoda je 200 000 korun.

Kubala dodal, že dráhy mimořádně zajistily pro 17 zahraničních turistů autobus v úseku Plzeň – Mnichov. Šlo o cestující, kteří potřebovali z Prahy do Mnichova, odkud letí dále do USA. Kvůli zcela přerušené dopravě na trati Praha - Beroun nemohli použít přímý rychlík. Bez této pomoci by jim ráno letadlo uletělo.

24. 05. 2009 Přesun nádraží v Brně nabírá zpoždění. Kdo je na vině?

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/doprava/clanek.phtml?id=638065>)

Brno - O celý rok se protáhne výstavba odstavného nádraží v Brně. Jde o první etapu diskutované rekonstrukce brněnského železničního uzlu, respektive přesunu hlavního nádraží. Zároveň jde o etapu nejméně problematickou, protože zatímco o budoucí poloze nádraží se hovoří ve dvou variantách, odstavné nádraží má v obou naprosto stejnou podobu.

Proti stavbě, která začala na podzim roku 2007 a letos měla být dokončena, neprotestovali ani ekologové. Ti teď tvrdí, že se stavba prodlouží i kvůli chybějícím penězům. „Tento případ je typickou ukázkou toho, že zpoždění dopravních staveb nezpůsobují až tak účastníci řízení, ale viníkem bývá špatná odborná příprava investorů a populismus politiků, kteří mnohdy nemají představu o způsobu financování a ani o technologii výstavby,“ tvrdí Miroslav Patrik ze sdružení Děti Země. Podle něj navíc na dokončení odstavného nádraží „hrozí riziko nedostatku 454 milionů korun“. Patrik to tvrdí na základě zápisu z jednání výboru a dozorčí rady Státního fondu dopravní infrastruktury.

Investor: O zpoždění se ví dlouho, o peníze nejde

To však naprosto odmítá investor stavby, tedy Správa železniční a dopravní cesty. „V žádném případě se nejedná o pozdržení stavby z důvodu nedostatku téměř půl miliardy korun. V případě opoždění stavby o přibližně jeden rok jde o součinitel několika faktorů,“ uvedl mluvčí Správy Pavel Halla.

Zpoždění podle investora nemá jediného viníka. „Stavbu obecně mohou zpozdit více náklady vyvolané například odvoláními účastníků řízení a podobně. V tomto případě se jedná o dostavbu myčky, mimochodem zcela unikátní, a protesty ekologických aktivistů proti nutnému kácení stromů v souvislosti se stavbou,“ uvedl Halla.

25. 05. 2009 Student Agency odkládá žlutý vlak, který měl konkurovat pendolinu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/student-agency-odklada-zluty-vlak-ktery-mel-konkurovat-pendolinu-1cu-/eko-doprava.asp?c=A090525_154449_eko-doprava_vem)

Luxusní žlutý vlak mezi Ostravou a Prahou, který již několik let plánuje majitel firmy Student Agency Radim Jančura, zatím zůstane pouze na papíře. Firma se rozhodla projekt, který měl konkurovat pendolinu Českých drah, odložit a soustředit se na spoje dotované z veřejných rozpočtů.

"Nechceme se do tohoto projektu pouštět, dokud nebudou jasně dané podmínky na trhu," vysvětluje ústup od vlaku nazývaného HighJet Jiří Schmidt, obchodní ředitel Student Agency pro železniční dopravu. Irmě například vadí, že ministerstvo dopravy dotuje i některé dálkové vlaky Euro a InterCity, které jezdí i na trase mezi Prahou a Ostravou a které České dráhy dříve provozovaly bez dotací. "Není tak jasné, jak bude vypadat nabídka dotovaných spojů za několik let, a v takových podmínkách je těžké vytvářet jasný byznys plán," dodává Schmidt. Firma již měla vybraného výrobce vlaku, několikrát také představila jeho vizualizaci.

Student Agency se namísto luxusních vlaků chce zaměřit na dopravu, kterou ze svých rozpočtů podporují kraje a stát. Do konce týdne odevzdá nabídku do soutěže na provoz osobních vlaků v ibereckém kraji, vedení dopravce sonduje možnosti vypsání tendrů také v dalších krajích.

Ještě lukrativnější by pro soukromé dopravce bylo provozování dotovaných rychlíků. Ministerstvo dopravy u nich platí ve srovnání s kraji zhruba dvojnásobnou dotaci na jeden kilometr. "Regionální doprava je skutečně podfinancována, u dálkových vlaků ale není problém nasadit nové soupravy a řítom dostávat méně peněz, než ministerstvo nyní platí Českým drahám," uvedl Schmidt.

Ministerstvo dopravy se však zatím k vypsání soutěže na provozování dálkových vlaků nechystá. "Ministři Bendl i Slamečka deklarovali, že mají zájem, aby na železnici vstoupili konkurenti, zatím se ale nedá říct, že by k vypsání tendrů došlo třeba už letos na podzim," řekl mluvčí úřadu Martin Kupka.

Ministerstvo naopak plánovalo uzavřít desetiletý kontrakt na provoz rychlíků s Českými drahami, aby dopravci umožnilo nakoupit modernější vlaky. Návrh smlouvy ale odmítlo ministerstvo financí. "Kontrakt by neznamenal monopol Českých drah, ze smlouvy by bylo možné ubírat jednotlivé tratě či oblasti a tam vypisovat výběrová řízení," tvrdí Kupka.

26. 05. 2009 Jihomoravský kraj chystá návrat lokálek (Hrušovany u Brna – Židlochovice)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/jihomoravsky-kraj-chysta-navrat-lokalek-ff3-brno.asp?c=A090522_1194412_brno_dmk)

Tři desítky let zarůstá trávou železniční trať v Židlochovicích na Brněnsku. To by se mělo za pár let změnit. Jihomoravský kraj připravuje její obnovení. Železnice by měla zlepšit dopravu sjednoceného dopravního systému ve směru na Brno. Potvrdil to krajský radní pro dopravu Jaroslav Pospíšil. Kraj podle něho chystá také výstavbu železniční spojky v Boskovicích a modernizaci tratě v Hustopečích.

Studie už jsou zpracované. "Všechna tři města jsou natolik velké cíle, že tam můžeme klidně provozovat železniční linku, vedoucí k hlavnímu koridoru. Dopravní proud ve směru na Brno je tu opravdu velký," potvrdil Pospíšil. Cestující si ovšem budou muset na výhody železničního cestování pár let počkat. Nejdříve se dočkají zřejmě v Boskovicích. "Takzvaná boskovická spojka by mohla sloužit zhruba v roce 2012. Když všechno půjde dobře," upřesnil radní.

Plánovaná stavba asi jeden kilometr dlouhé trati by lidem usnadnila cestování do krajského města. Odpadlo by přestupování ve Skalici nad Svitavou. Studie boskovické spojky již existuje, její trasa povede přes Doubravici a Lhotu Rapotinu. Na její výstavbu se počítá s částkou kolem dvou set milionů korun.

Pozemky z dražby

Obnovení železničního spojení s hlavní vlakovou tepnou ve směru Brno a Břeclav vítají i Židlochovičtí. "Otevření železnice fandím, pro cestování to bude přínos. Současná autobusová doprava je komplikovaná," schvaluje záměr Bedřich Novák z Židlochovic. Jako jeden z mnoha lidí se kvůli pohodlnějšímu cestování do Brna přiklonil už k individuální dopravě autem. O obnovení asi tři kilometry dlouhé železniční tratě z Židlochovic do Hrušovan usiluje tamní radnice už léta. Podle starosty města Vlastimila Helmy by se jí lidé mohli dočkat nejspíše v roce 2015.

"Doufáme, že by se to mohlo podařit i dřív," plánuje Helma. První kroky k realizaci už prý uskutečnili. Teď Židlochovičtí čekají na územní rozhodnutí. A uvolňují cestu. "V dražbě jsme odkoupili nemovitost v blízkosti budoucího nádraží za tři miliony korun. Teď čekáme na povolení k její demolici," potvrdil Helma. Výhodou podle něho je, že železniční stanice bude v těsném sousedství autobusového nádraží.

26. 05. 2009 Srážku zavinil strojvůdce, tvrdí policie a obvinila ho (Paskov)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/domaci/soudy-a-pravo/clanek.phtml?id=638290>)

Frydek-Místek - Po třech měsících vyšetřování obvinili policisté z Frýdku-Místku strojvůdce vlaku, který letos v únoru zřejmě zavinil srážku s protijedoucím vlakem v Paskově. Na hlavní trati z Ostravy do Frýdku-Místku vyjel strojvůdce osobního vlaku z nádraží v Paskově na červenou. Desítky cestujících byly tehdy zraněny, z toho dva lidé těžce. "Strojvůdce je obviněn z obecného ohrožení. Hrozí mu až pět let vězení," informoval mluvčí frýdecko-místecké policie Ivan Žurovec. Třiapadesátiletý strojvedoucí, který byl při nehodě sám zraněn na hlavě, tvrdí, že si na nic nepamatuje. "Podle výsledku šetření drážní inspekce je zřejmé, že strojvedoucí vyjel z nádraží přesto, že na návěstidle svítila červená a kolem červené návěsti i projel," doplnil Žurovec.

Policisté muže obvinili, i když uznávají, že z nádraží není na návěstidlo vidět. "Drážní předpisy však pamatují i na tuto situaci. Strojvůdce může v takovém případě z nádraží vyjet, maximálně však čtyřicetkilometrovou rychlostí. Tuto rychlost má dodržet až k návěstidlu. To však strojvůdce nedodržel, kolem návěstidla projel rychlostí sedmdesát kilometrů v hodině," vysvětloval policejní mluvčí. Bezprostředně před střetem se strojvůdci podařilo snížit rychlost rychlobrzdou na čtyřicet jedna kilometrů v hodině. "Tím bezesporu zmírnil následky havárie," řekl Žurovec.

Stihl varovat kolegy

Černá skříňka z vlaku také potvrzuje, že strojvůdce rovněž varoval vlakvedoucí a průvodčí, aby utekly ze služebního oddílu lokomotivy. Protijedoucí vlak stihl téměř zastavit. Přesto nebyly následky srážky zanedbatelné. Padesát jedna lidí muselo být ošetřeno ve zdravotnických zařízeních. Dva lidé utrpěli těžká zranění. Škoda na vlakových soupravách přesáhla deset milionů korun.

Policisté zatím případ definitivně neuzavřeli. Čekají ještě na zdravotnické posudky na několik raněných a také na komplexní zprávu České drážní inspekce. Třiapadesátiletý strojvůdce jel 16. února směrem z Kojetína do Ostravy. Měl devět minut zpoždění. Sněžilo. V Paskově nepočkal na příjezd vlaku z Ostravy do Frenštátu pod Radhoštěm, s nímž měl v jednokolejné úseku křížovat.

26. 05. 2009 Vandalové působí Českým drahám každoročně milionové škody

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2877/>)

Útoky sprejerů na kolejová vozidla v roce 2008 vzrostly. Vyčíslené škody způsobené sprejerstvím představují 18,5 milionů korun, náklady na odstranění a obnova vagonů jsou výrazně vyšší a dosahují desítek milionů korun. Tyto peníze nemohou dráhy věnovat na modernizaci vlaků nebo výměnu čalounění. Vandalové způsobují i další škody, např. rozřezávají sedačky, vyškrabávají nápisy do okenních skel, rozbíjejí inventář vozů.

Každoročně čelí vozy Českých drah útokům vandalů jak při stání v depech, tak za jízdy. V roce 2008 České dráhy zaznamenaly ve svých depech kolejových vozidel škody ve výši 30 milionů korun, což je o 4 miliony korun méně než v roce 2007.

Škody způsobili především zloději barevných kovů a vandalové, a to poškozením vnitřního vybavení osobních vagonů a házením předmětů, hlavně kamenů na jedoucí vlaky. K nejrozsáhlejším projevům vandalismu patří už po několik let výtvary způsobené sprejery. Z celkově uvedené výše představují škody zaviněné sprejery 60 %, tedy částku přesahující 18,5 mil. korun. Zatímco celková škoda v depech ve srovnání s rokem 2007 klesla, u sprejerství tato škoda vzrostla o 1,3 milionu korun. „V roce 2007 České dráhy evidovaly 2 670 případů sprejerství, v roce 2008 to bylo dokonce 3 579 případů,“ uvedl ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák a dodal: „U klasického vandalismu a krádeží vybavení vlaků jsme zaznamenali v loňském roce 2 779 případů s celkovou škodou 5,8 milionů korun. Naštěstí se snížil počet napadení vlaků házením předmětů. Šlo celkem o 64 případy, což je ve srovnání s rokem 2007 o 83 událostí méně.“

Zatímco dříve se pomalované vlaky vyskytovaly především ve velkých městech, uplynulé roky přinesly rozšíření trestného činu poškozování cizí věci téměř rovnoměrně na území celé České republiky. „Depa a odstavná kolejiště postupně oplocujeme, opatřujeme kamerovými systémy a zároveň angažujeme bezpečnostní agentury. Například pražské Odstavné nádraží Jih, kde je nejvíce souprav, je oplocené a hlídáno,“ upřesnil ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. Podle něj tak došlo k tomu, že se sprejeři přesunuli z hlídanych dep do menších stanic mimo velké aglomerace, kde jsou soupravy odstaveny pro první ranní spoje. Za cíl útoků slouží všechny typy vlaků od rychlíkových až po regionální motoráky.

„Odstranění sprejerských výtvarů z jednoho poškozeného vagonu stojí desetitisíce korun. Pokud se ho nepodaří smýt, musí se vagon znovu přestříkat a náklady se zvyšují na statisíce,“ upozornil Rostislav Novák. Vandalové často poškozují i interiéry vagonů, rozbijí nebo pomalují umakartové obložení tak, že se musí vyměnit. V případě, že je škoda na kolejových vozidlech odhadnuta na více než 10 tisíc korun, České dráhy podávají trestní oznámení na neznámého pachatele.

Samostatnou kapitolou jsou krádeže barevných kovů. Nejvyšší škody zloději způsobili v depech v Brně, Praze a Plzni. V roce 2008 České dráhy evidovaly v depech 549 případů krádeží barevných kovů s vyčíslenou škodou 4,3 milionů korun. Jde především hliníkové police na zavazadla nebo topné spojky z barevných kovů, bez kterých nemohou osobní vozy jezdit. Náklady na opravy a nové zařízení mnohonásobně převyšují vzniklé škody.

26. 05. 2009 Vídeňské Jižní nádraží bude v prosinci uzavřeno

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/55981-videnske-jizni-nadrazi-bude-v-prosinci-uzavreno/>)

Vídeň – Vídeňské Jižní nádraží, kde dnes končí i většina mezistátních vlaků z Česka, bude letos v prosinci uzavřeno. Provoz této železniční stanice, má být ukončen v souvislosti se stavbou nového hlavního nádraží. S novým jízdním řádem, který začne platit letos 13. prosince, budou dálkové vlaky z Jižního nádraží přeměrovány do stanic Meidling a Západní nádraží. Regionální vlaky, které projíždějí po trati jižně od centra Vídně do východní části železniční stanice, budou stavět v provizorní stanici Ostbahnhof, která vznikne nedaleko dnešního Jižního nádraží. Informovaly o tom Rakouské spolkové dráhy (ÖBB).

Od léta bude provoz Jižního nádraží omezen, s komplikacemi budou muset počítat především cestující, kteří přijedou na východní část této železniční stanice, a také lidé vystupující z městských vlaků S. Kvůli stavbě nového hlavního nádraží, které Vídně chybí, podobně jako donedávna Berlínu, budou muset cestující počítat s omezeními až do prosince 2012. Jižní nádraží je dnes největší ze tří vídeňských koncových nádraží a jezdí na něj mezistátní vlaky z Česka, Slovenska, Maďarska či Slovinska. Vystupují tam také cestující přijíždějící po Jižní dráze vnitrostátními dálkovými vlaky například ze Štýrského Hradce nebo Villachu.

Stanice vznikla v roce 1874, na jeho místě ovšem stálo nádraží pojmenované Gloggnitzské již dříve. Dnešní podoba stanice je ovšem z 50. let 20. století, otevřeno bylo v roce 1961. Začleněno do něj bylo i někdejší Východní nádraží. K jediné nádražní budově tak míří hned dvě různě nasměrované řady nástupišť, které jsou spojeny odstavným kolejištěm.

27. 05. 2009 Počasí komplikovalo provoz na železnici

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56016-pocasi-komplikovalo-provoz-na-zeleznici/>)

Praha - Kvůli následkům noční bouře a prudkého větru byla na některých místech přerušena železniční doprava. Prudká bouře zablokovala v noci asi desítku železničních tratí. Dopoledne vlaky kvůli popadaným trolejím a naplavené půdě nejezdily na čtyřech tratích. Průjezdná je odpoledne už i trať Františkovy Lázně – Vojtanov v Karlovarském kraji.

Nejhorší kalamitu zažili železničáři v jižních Čechách. Kvůli výpadkům elektrické energie a následným potížím s železničním zabezpečovacím zařízením nabíraly už v úterý večer zpoždění vlaky na Ústecku a Děčínsku. Kmeny na kolejích zastavily provoz na některých železničních tratích na Písecku a Prachaticku. Cestující z nočních vlaků přepravily náhradní autobusy. Po deváté ráno se situace uklidnila.

V pozdních večerních hodinách zablokovala zemina naplavená přívalovým deštěm také trať z Třemošné u Plzně do Horní Břízy, vlaky nejezdily na železnici mezi Voticemi a Heřmaničkami a Heřmaničkami a Ješeticemi. Největší potíže zaznamenali železničáři po půlnoci zhruba do 3:00 na jihu Čech. Prověšené troleje zastavily v 5:30 provoz na trati mezi Slapy a Tábořem, vlaky tu nejezdily zhruba do 10:00. Od 6:00 nejezdily kvůli popadaným stromům ani vlaky na trati mezi Českými Budějovicemi a Volary, konkrétně byl do 8:10 uzavřen úsek Kájov - Hořice na Šumavě a na trati Nová Pec – Černý Kříž.

Masivní sesuv půdy na trať odstraňovali od časných ranních hodin dělníci mezi zastávkami Mšeno a Skalsko ve středních Čechách. Úsek se podařilo zprovoznit v průběhu dopoledne. Na Karlovarsku zaměstnávaly železničáře spadlé troleje na traťovém úseku Františkovy Lázně – Vojtanov. Po druhé hodině se tam podařilo také obnovit provoz.

27. 05. 2009 Nový železniční dispečink v pražské Křenovce je v provozu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56082-novy-zeleznicni-dispecink-v-prazske-krenovce-je-v-provozu/>)

Praha – Ve zrekonstruované budově Křenovka v severní části pražského hlavního nádraží byl spuštěn nový moderní dispečink, který má ovládat provoz na pražských železničních tratích. Řídí se z něj například provoz napájecích stanic, trakčního vedení nebo rozvodů pro zabezpečovací zařízení. Správa železniční dopravní cesty, které dispečink patří, chce do Křenovky v budoucnosti převést také řízení části tratí ve středních Čechách. Řekl to mluvčí SŽDC Pavel Halla. Rekonstrukce Křenovky a její spuštění je součástí stavby pražského Nového spojení.

"Zařízení splňuje nejvyšší nároky na bezpečnost, spolehlivost a bezvýpadkový provoz ústředního ovládání elektrifikovaných tratí," uvedl Halla. Dodal, že v budově také ústí nový bezpečnostní systém celé oblasti, který má omezit krádeže kabelů. Právě zloději barevných kovů nedávno několikrát narušili železniční provoz v centru Prahy.

Původní pracoviště elektrodispečerů bylo v napájecí stanici Třešňovka ve Vršovcích. Byla v provozu od 70. let minulého století, podle SŽDC ale její vybavení již nebylo po technické stránce postačující vzhledem k neustále rostoucímu počtu řízených objektů a prvků elektrických stanic. Nevyhovující prý byly i pracovní podmínky zaměstnanců.

28. 05. 2009 České dráhy a Pars nova uzavřely kontrakty na modernizované motorové jednotky a řídicí vozy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-2886/>)

Celkem 68 dvouvozových motorových jednotek shodné konstrukce s řadou 814 Regionova a 17 řídicích vozů řady 954, které umožní spolu s čtyřnápravovými motorovými a vloženými vozy vytvoření vratných souprav, dodá Českým drahám do konce roku 2010 šumperská společnost Pars nova. České dráhy s výrobcem uzavřely v uplynulých dnech příslušné kontrakty. Jde o velmi

významnou zakázku, která v době probíhající hospodářské krize zajišťuje jistotu pracovních příležitostí v regionu s vysokou nezaměstnaností nejméně do konce roku 2010.

České dráhy pokračují v modernizaci nejrozšířenějších a na všech tratích známých motorových vozů řady 810. Na základě mezinárodní soutěže vybraly jako dodavatele dalších 68 dvouvozových částečně nízkopodlažních souprav, které vznikají právě z vozů řady 810 a přípojných vozů 010, společnost Pars nova a.s. Šumperk. „Vypsali jsme mezinárodní soutěž na modernizaci dalších motorových vozů řady 810 na dvouvozové částečně nízkopodlažní jednotky, protože víme, že se podobnými projekty zabývají i další společnosti na Slovensku a v Maďarsku,“ uvedl ředitel Odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. „Svou nabídku předložila jako jediná společnost Pars nova a protože splnila námi zadané podmínky, výběrové řízení vyhrála,“ doplnil Rostislav Novák.

Modernizované jednotky, se kterými se Pars nova do výběrového řízení přihlásila, budou mít řadu nových technických vylepšení a inovací. Budou sice dodávány pod typově stejným označením 814-914 jako soupravy Regionova, které již na českých tratích jezdí, ale zároveň se od nich budou lišit řadou změn. „Cestující jistě ocení především snížení hlučnosti uvnitř vozidla minimálně o 2 dB, zároveň bude nižší i celková hlučnost jednotky. Zlepší se vytápění soupravy díky výkonnějšímu topnému článku s přesným řízením teploty uvnitř oddílu pro cestující. Původní tabule informačního systému nahradíme tabulemi v LED provedení. Do podvozku vozu bude dosazeno nové vedení dvojkolí pro zvýšení životnosti tohoto uzlu. V nízkopodlažním oddíle přibudou závěsné háky na jízdní kola,“ vypočítává seznam změn generální ředitel dodávající firmy Tomáš Ignačák. Strojvedoucím přinese vyšší komfort jízdy klimatizační jednotka stanoviště s delší životností, která má o 50 % vyšší výkon než jednotka původní a nově umožní i ofukování bočních stahovacích oken a regulaci množství vzduchu, který je foukán pod nohy strojvedoucího. Z technických změn, oproti dříve dodávaným Regionovám, jsou to především výměna běžné šroubovky v mezivozovém prostoru za šroubovku pevnou, změna mechanického ovládání kompresoru za elektrický, dosazení moderního systému mazání okolků a dále například nové pískování, které splňuje normy TSI. „Zachována naopak zůstane koncepce jednotky, která bude opět složena z motorového vozu a řídicího vozu, který je částečně nízkopodlažní a zachová se tak snadný nástup imobilním a starším cestujícím, maminkám s kočárky a třeba i cyklistům,“ dodává generální ředitel Tomáš Ignačák.

Motorové jednotky řady 814 jsou určeny v budoucnosti hlavně pro lokální tratě. „České dráhy vlastní téměř 400 vozů řady 810, které není možné v krátké době nahradit zcela novými soupravami. Navíc by zde zbyly stovky vozů, které by bez nejmenší modernizace sloužily na regionálních tratích další desítky let, než by byly dodány nové vlaky,“ upozorňuje ředitel Rostislav Novák. Připomněl také, že pro mnohé menší tratě je Regionova ideální vozidlo z pohledu kapacity. Podle ředitele Rostislava Nováka by na modernizaci motorových vozů a dodávky Regionov měly navázat také kontrakty na zcela nové motorové jednotky.

Série 68 jednotek, koncepčně navazujících na již dodané Regionovy, představuje pokračování projektu, který prošel v halách Parsu dlouhým vývojem od první modernizace vozu řady 810 na tzv. Esmeraldu (řada 812) až po prototyp v roce 2005. První sériová jednotka byla ČD dodána v květnu následujícího roku. V modernizacích vozů firma pokračovala i po vstupu ŠKODA HOLDING, a.s. v březnu 2008, kdy se Pars nova stala součástí její skupiny Transportation, která se specializuje na kolejová vozidla.

Více řídicích vozů pro motorové vratné soupravy

České dráhy a společnost Pars nova uzavřely také kontrakt na dodávku dalších 17 řídicích vozů řady 954 určených pro vratné soupravy s velkými motorovými vozy. „Řídicí vozy této řady jsou koncipovány především do souprav s motorovými vozy řady 854,“ uvedl ředitel odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. S řídicími vozy je primárně počítáno do souprav s motorovými vozy řady 854 a vloženými vozy 054, ale mohou být spojovány i s dalšími „velkými“ motorovými a přípojnými vozy řad 843, 842, 056, 043, 943.

„Realizace obou kontraktů bude probíhat do roku 2010. Pro nás to znamená, že máme dostatek práce pro naše zaměstnance, nemusíme propouštět, což by bylo v našem regionu s vysokou nezaměstnaností velkým problémem,“ reaguje na podpis kontraktů Tomáš Ignačák, předseda představenstva Pars nova a dodává: „Podle průzkumů, které uskutečnila Asociace železničního průmyslu (ACRI), náš obor dosáhl i přes začínající ekonomickou krizi v loňském roce meziročního nárůstu o 7 %. Investicemi do obnovy kolejových vozidel by bylo možné udržet další pracovní místa nejen v Parsu, ale i v dalších českých firmách železničního strojírenství. Podle ACRI by roční investice ve výši každé jedné miliardy přinesla tvorbu a stabilizaci celkem až 500 pracovních míst u přímých dodavatelů a potencionálně dalších až 300 míst u subdodavatelů.“

Řídicí vozy vznikají komplexní rekonstrukcí nevyužívaných poštovních vagónů. Interiér obsahuje pohodlné čalouněné sedačky, příjemné osvětlení a navíc v oddíle 1. třídy také možnost připojení

elektrického zařízení (např. notebooku nebo telefonu) do elektrické sítě. Řídící vůz je také vybaven zdvihacími plošinami pro nástup vozíčkářů a velkoprostorovým oddílem pro přepravu jízdních kol a objemných zavazadel. Zde se také nachází buňka WC, která je uzpůsobena i pro osoby se sníženou pohyblivostí.

„Řídící vozy usnadňují provoz na všech typech tratí, zkracují dobu nutnou k obrátům v cílových stanicích a zjednodušují manipulaci se soupravami,“ zmiňuje výhody řídicích vozů ředitel Rostislav Novák. V provozu jsou dnes například na tratích v okolí Plzně, z Prahy do severovýchodních Čech a ve východních Čechách. Na Moravě jsou tyto vozy nejčastěji v provozu na tratích vycházejících z Brna.

28. 05. 2009 Nádražní budova v Merklíně dostala novou tvář...

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_21merk.htm)

Nádražní budova v Merklíně dostala novou tvář. Místní obec ji získala do vlastnictví a zrekonstruovala. V přízemí novotou zářící nádražní budovy se bude nacházet informační centrum a malé městské muzeum, jehož část bude věnována také místní železnici. V prvním patře budovy nabízí obec pět bytů. Deset kilometrů dlouhá regionální dráha z Dalovic do krušnohorské obce Merklín byla otevřena v roce 1902. Do roku 1925 patřila soukromé společnosti a provoz na ní zajišťovaly zprvu rakouské státní dráhy. Po zestátnění se jejím provozovatelem staly Československé státní dráhy.



Stoleté výročí chátrání budovy nezastavilo

Postupem doby se měnily podmínky provozu a nároky na dopravu. Nejdříve byla opuštěna remíza, později i výpravní budova. Byty v prvním patře objektu byly rovněž vyklizeny a nádraží začalo postupně chátrat. Zanedbaná budova dělala ostudu nejen výstavě a upravené obci Merklín, ale samozřejmě také Českým drahám. Při oslavách stého jubilea regionální dráhy Dalovice – Merklín sice byly na budově provedeny některé nezbytné opravy, ale ani ty nezabránilly její celkové devastaci.

Peníze na rekonstrukci sehnala až samospráva

Stav budovy nedal spát zdejšímu obecnímu zastupitelstvu v čele se starostou Josefem Níčem. „O získání staniční budovy jsme usilovali celých osmnáct let,“ říká starosta, který je v této funkci již od prvních porevolučních voleb v roce 1990. „Tak, jak probíhaly změny na Českých drahách a posléze na Správě železniční dopravní cesty, jsme postupně podali několik žádostí. Až konečně v roce 2007 bylo naše snažení, mimo jiné i díky pomoci karlovarské Správy dopravní cesty, korunováno úspěchem,“ vypráví Josef Níč. „V loňském roce jsme mohli zahájit rekonstrukci objektu. Na opravu nádraží se nám podařilo získat dotaci šestnáct a půl milionu korun, čtyři a půl milionu jsme investovali ze svých prostředků,“ doplňuje starosta. K rekonstrukci nádraží se vyjadřuje i Jiří Chmiel ze Správy dopravní cesty Karlovy Vary. „S obcí se nám podařilo dohodnout, že své prostory v přízemí bude mít i dráha. Kromě malé dopravní kanceláře zde své místo našel i útulek pro traťové dělníky,“ říká. „Cestujícím samozřejmě poslouží i krytý peron a informační středisko, ve kterém získají informace o vlakovém i autobusovém spojení,“ uvádí Jiří Chmiel.

Hřiště místo nákladiště

Obec se stala současně majitelem i části ploch kolem staniční budovy. Neupravená zahrádka se zbytky dřevěných bud byla zkulturnována v malý parčík se dvěma altánky. V bývalém nákladišti se teď nachází skatepark a dětské hřiště. Místo se našlo také pro obecní dvůr. Plochy kolem nádraží dostaly novou dlažbu a během krátké doby bude vybudováno i nové zpevněné nástupiště.

Znovuzrození merklínské stanice je dobrým příkladem spolupráce železnice a samosprávy. Ale objektů, které by si zasloužily podobný osud, je v Karlovarském kraji i jinde bohužel celá řada. V Merklíně teď všem ukázali, že s dobrou vůlí se problém vyřeší.

28. 05. 2009 Asijský Laos bude investovat do kolejí

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_21laos.htm)

Světový odborný železniční tisk nedávno zveřejnil záměr laoské vlády vybudovat kolejové spojení této země se zahraničím. Vznikla by tak nejen důležitá dopravní magistrála, zajišťující snadnější napojení tamního hospodářství na vietnamské přístavy na břehu Jihočínského moře, ale také vůbec první výraznější železniční trať v zemi.

Současní obyvatelé Laosu zatím moc příležitostí vidět vlak ve své zemi neměli. Na rozdíl od sousedních států v regionu zde prakticky neexistují železniční tratě. Státní dráhy se v zemi nestavěly a několik málo hospodářských úzkorozchodných tratí svůj provoz ukončilo před několika desetiletími.

Hlavní město stále čeká

Výjimku představuje pouze dráha, která v roce 2008 propojila město Nong Khai v severozápadním Thajsku s protějším břehem hraniční řeky Mekong, konkrétně stanicí Dongphosy. Nádraží leží asi deset kilometrů od laoského hlavního města Vientiane. Dá se tedy očekávat, že v průběhu letošního roku budou vlaky zajižďet až do laoské metropole. Vládní záměr počítá s výstavbou elektrizované tratě o délce přibližně 220 kilometrů, na níž se budou nacházet tři hlavní a přibližně sedm menších železničních stanic.

Výstavba za tři miliardy

Nová železnice má začínat ve městě Savannakhet v blízkosti hranic s Thajskem, odkud bude pokračovat do konečné stanice Lao Bau u hranic s Vietnamem. Zde by na ni měl navázat vietnamský úsek, vedoucí k pobřeží Jihočínského moře a k tamní hlavní železniční trati, spojující jih a sever Vietnamu. Podle vládních odhadů by výstavba nové trati měla trvat přibližně osm let a náklady na ni by se pohybovaly okolo tří miliard amerických dolarů.

28. 05. 2009 Krátké zprávy ze světa

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2009/9_21zprav.htm)

DB má nového generálního ředitele

Na mimořádném zasedání dozorčí rady Deutsche Bahn byl dne 25. dubna jmenován nástupce pana Mehdorna ve funkci předsedy představenstva a generálního ředitele, Rüdiger Grube. Tento dosavadní člen představenstva Daimler AG se ujal funkce 1. května. Současně bude vykonávat i funkci předsedy představenstva DB Mobility Logistics. Panu Grubemu je 57 let, ve společnosti Daimler byl pověřen úsekem rozvoje společnosti a aktivitami v severovýchodní Asii.

Oddělili vozový park a obchod

Jako součást organizačních změn provedly belgické železnice (SNCB) změnu v rámci skupiny SNCB Groupe Fret (nákladní doprava). Činnost firem uvnitř této skupiny – IFB (Inter Ferry Boat) a TRW (Transport Route Wagon) – se doposud značně překrývala. Proto se přistoupilo k přeskupení aktivit těchto firem: do IFB byly převedeny veškeré obchodní aktivity, zatímco TRW byla transformována na firmu, která bude mít na starosti správu a údržbu vozového parku.

Jízdní dobu zkrátí o polovinu

Na 159 km dlouhé vysokorychlostní trati ze Šanghaje do Hangzhou byly zahájeny přípravné práce. Na úseku bude devět stanic a celá trať je projektována na maximální rychlost 350 km/h. Projekt o celkovém objemu 4,4 mld.USD bude financován společně s čínským ministerstvem železnic, provincií Šanghaj a Zhejiang a firmou Baosteel. Jízdní doba na tomto úseku bude v době zahájení provozu v roce 2011 zkrácena ze 75 na 38 minut.

Rychleji z Ankary do Istanbulu

Turecký předseda vlády Recep Tayyip Erdogan oficiálně zahájil provoz na první části vysokorychlostní trati spojující Ankaru s Istanbulem. Úsek v délce 206 km spojuje město Sincan na západě od Ankary s městem Inonu poblíž Eskisehiru. Turecké železnice (TCDD) tak zahájily poprvé v historii vysokorychlostní provoz, který bude zajišťován desetivozovými soupravami dodanými španělskou firmou CAF, jejichž maximální konstrukční rychlost je 250 km/h.

Postaví novou uhelnou trať

Rusko plánuje výstavbu nové 415 km dlouhé uhelné tratě v republice Tyva. Protokol o výstavbě byl podepsán šéfem vlády republiky Tyva a panem Dmitrijem Sahnem, šéfem společnosti Jenisejskaja Industrial, dceřiné společnosti United Industrial. Tato společnost má licenci k průzkumu ložisek a k zahájení těžby v uhelné pánvi Elgest, kterou bude uvedená trať obsluhovat. Úsek by měly provozovat RŽD, očekávaný roční objem přepraveného uhlí má být 12 mil. tun.

V Nizozemsku čekají mírný propad

Nizozemské dráhy NS vyhlásily, že zavedení nového ambiciózního jízdního řádu a otevření některých nových stanic jim pomohlo udržet zdravý finanční vývoj. I přesto společnosti v loňském roce klesl čistý zisk z 281 na 56 milionů eur. Celkový obrát holdingu NS dosáhl částky 4,25 miliardy eur, což znamená navýšení o 213 milionů eur. Tržby z vnitrostátní osobní dopravy činí 2,47 miliardy eur. Letos očekávají NS mírný propad díky ekonomické krizi.

Obama podpoří železniční dopravu

Prezident Obama vyhlásil, že bude prosazovat změny v dopravním systému USA, které povedou ke snížení závislosti obyvatel na letecké a silniční dopravě. Návrh se týká deseti vysokorychlostních železničních tratí. Jedná se o následující koridory: California, Pacific Northwest, South Central, Gulf Coast, Chicago Hub Network, Florida, Southeast, Keystone, Empire a Northern New England. Projekt počítá jak se státními dotacemi, tak s investičními pobídkami.

Rychlovlaky jsou prý příliš pomalé

V Rakousku se objevila kritika současných rychlovlaků, které byly vyhodnoceny jako příliš pomalé. Přestože mají k dispozici nové tratě pro rychlost až 200 km/h, jejich jízdní časy jsou srovnatelné s výkony vlaků před čtyřiceti lety. Jako příklad se uvádí spoj Railjet z Vídně do Salcburku, který tuto trasu překoná za 2 h 38 min. Naproti tomu jednotka 4010.14 dosáhla v červenci 1968 při zkušební jízdě na stejné trase čistý cestovní čas 2 h 35 min.

Zima zvýšila zpoždění vlaků

Podle statistiky Švýcarských spolkových drah (SBB) došlo v loňském roce k nepatrnému zhoršení v přesnosti jízdy vlaků oproti roku 2007. Cíl, který byl stanoven státem, že 95 procent vlaků nesmí mít ve třinácti železničních uzlech větší zpoždění než pět minut, nicméně byl dosažen. I tak ale došlo oproti roku 2007 ke zhoršení o 0,1 procenta. Jako důvody jsou uváděny větší množství závad na vozidlech a infrastruktuře a také dřívější nástup zimy.

Vilnius má nové spojení s letištěm

Litevské železnice zahájily na podzim loňského roku pravidelný provoz mezi letištěm a hlavním nádražím ve Vilniusu. Za tímto účelem byla na trati Vilnius–Valciunai vybudována nová zastávka. Pro vlastní provoz dopravce objednal u polského výrobce PESA dva čtyřosé motorové vozy řady 620 M. Ve všedních dnech provoz zajišťuje 22 párů souprav. Vlak se dostanou z konečné na konečnou za sedm minut, což je podstatně méně než při cestě autobusem.

28. 05. 2009 V Paskově se rozšíří železniční překladiště

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56190-v-paskove-se-rozsiri-zeleznicni-prekladiste/>)

Paskov (Frýdecko-Místecko) - Společnost OKD, Doprava ze skupiny firem finančníka Zdeňka Bakaly rozšíří do roku 2013 železniční překladiště v Paskově na Frýdecko-Místecku. Rozšíření překladiště o dvě koleje umožní ztrojnásobit denní překládku kontejnerů. Modernizace a rozšíření kontejnerového terminálu bude stát dopravní společnost zhruba 200 milionů korun. Novinářům to řekl její ředitel pro strategii Bohumil Bonczek

Dopravní společnost chce areál 40 000 metrů čtverečních zmodernizovat ve třech etapách. V první fázi už investovala přes 70 milionů korun do pozemků a budov, které v takzvaném brownfieldu zůstaly po těžební činnosti. Druhou etapu rozvoje terminálu zahájila společnost právě dnes. "Během dvou let chceme vybudovat dvě koleje pro vykládání a nakládání kontejnerů, které umožní zvýšit denní kapacitu ze 100 na 300 kontejnerů," uvedl Bonczek s tím, že by se poté mohlo v areálu skladovat až 1800 kontejnerů. V moderním logistickém centru chce firma postupně zaměstnat další dvě desítky lidí. V současné době v Paskově pracují tři zaměstnanci OKD, Doprava.

28. 05. 2009 Cestování vlakem mezi Českem a Bavorskem má být levnější a jednodušší

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/56210-cestovani-vlakem-mezi-ceskem-a-bavorskem-ma-byt-levnejsi-a-jednodussi/>)

Plzeň – Znovuotevření železniční trati z Aše do německého Selbu, výstavba železničního koridoru z Plzně do Regensburgu a další projekty podporující veřejnou, zejména pak železniční dopravu mezi

Českem a Bavorskem - to jsou cíle nové mezivládní pracovní skupiny. Mají v ní být zástupci Plzeňského a Jihočeského kraje, Horní Falce, Dolního Bavorska, českého i bavorského ministerstva dopravy, železničních dopravců a provozovatelů dopravy. Chce dosáhnout co největšího zjednodušení a také zlevnění veřejné hromadné dopravy v pohraničí a naopak omezení výrazně rostoucí individuální dopravy přes hranice. Řekl to rada ministerstva dopravy Július Lovás.

"Budeme usilovat o znovuootevření trati z Aše do německého Selbu, která v Hofu naváže na systém Egronet fungující úspěšně v Karlovarském kraji, Sasku a Duryňsku přesně devět let a velmi pomáhá rozvoji příhraničních měst a obcí Chebska," řekl Lovás. Turisté mohou s jízdenkami Egronet výrazně levněji oproti běžnému jízdnému cestovat vlaky i autobusy v příhraničí i hlubokém vnitrozemí jednotlivých regionů. "Egronet podpořil zájem o železnici. Je silně využíván turisty na obou stranách hranice," řekl ředitel Krajského centra dopravy Českých drah v Karlových Varech Vladimír Omelka.

Zároveň se opět hovoří o železničním koridoru z Plzně do Regensburgu. V tomto úseku dnes vedou pouze jednokolejné neelektrizované trati, přímé vlaky navíc musí jezdit ze Schwandorfu úvratí. Vlaky svými jízdními dobami na této trati nedokáží konkurovat autům. Podle plzeňského radního pro dopravu Jaroslava Bauera by ovšem nový koridor mohl odlehčit přetížené silnici z Plzně do Domažlic a dále do Německa.

Jednotlivé regiony by chtěly také více provázat místní dopravu. "Cílem projektu je spolupráce všech firem ze železniční a autobusové dopravy. Chceme nalákat do veřejné dopravy co nejvíce lidí," dodal Lovás. Přeshraniční přeprava by tak měla být součástí běžné dopravní obslužnosti. Financovat ji mají obě ministerstva a kraje.

29. 05. 2009 Po úderu blesku mají vlaky z Břeclavi do Vídně hodinové zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/po-uderu-blesku-maji-vlaky-z-breclavi-do-vidne-hodinove-zpozdzeni-p88-/brno.asp?c=A090529_110202_brno_krc)

Rychlíky směřující z Vídně do Břeclavi a naopak dnes od rána nabírají téměř hodinové zpoždění. Na rakouské straně ve stanici Suessenbrunn způsobil úder blesku poruchu zabezpečovacího zařízení a dálkové spoje jsou vedeny odklonem po regionálních tratích. Podle odhadů bude porucha odstraněna kolem 14:00.

Omezení se týká pouze rychlíků a vlaků EC. "Zpozdilo se zatím šest vlaků v obou směrech. Průměrně trvá zpoždění zhruba 45 až 50 minut, největší pak trvalo 90 minut," řekla dnes regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Doba jízdy mezi oběma městy, která běžně trvá jednu hodinu, se tak může zdvojnásobit. Další spoje EC do Břeclavi odjíždějí z vídeňského nádraží Südbahnhof v 10:58 a 12:58, v opačném směru zřejmě naberou výrazné zpoždění vlaky EC s pravidelným odjezdem 12:02 a 13:02.
