

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2008

OBSAH

01. 04. 2008	ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD PROŠETŘUJE ČD KVŮLI ŽIVÝM NÁDRAŽÍM	4
02. 04. 2008	DVEŘE DVOUPATROVÉHO PANTOGRAFU VÁS ANI PSÍ VODÍTKO NEPŘIVŘOU... (RABE 514 SBB-CFF-FFS)	4
02. 04. 2008	VÝPRAVČÍ, KTERÝ UZAVŘEL NESPRÁVNOU TRATĚ, SE CÍTÍ NEVINEN (VRAŇANY)	6
02. 04. 2008	DRÁHY POPRVÉ ZAPLATÍ ZA ZPOŽDĚNÍ, KRAJI POŠLOU 2,6 MILIONU (OLOMOUCKÝ KRAJ).....	6
02. 04. 2008	REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ OMEZÍ V KOLÍNĚ PRŮJEZD NĚKTERÝCH RYCHLÍKŮ.....	7
02. 04. 2008	DRÁHY KVŮLI POCHODU NA OKOŘ ZDVOJNÁSOBÍ KAPACITU VLAKŮ.....	7
03. 04. 2008	O PROMĚNÁCH BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ.....	8
03. 04. 2008	EUROFIMA – AKTIVITY V ROCE 2007	9
03. 04. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH NEČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	10
03. 04. 2008	ZAČÍNÁ TURISTICKÁ SEZÓNA, ČESKÉ DRÁHY PO ZIMĚ OTEVŘELY PŮJČOVNY KOL	11
04. 04. 2008	NÁHRADNÍ SOUPRAVA ZA JEDNOTKU PENDOLINO (5. DUBNA 2008, SC 505 A SC 508).....	12
05. 04. 2008	ČKD VAGONKA, A.S. SE SÍDLEM V OSTRAVĚ, MĚNÍ OBCHODNÍ NÁZEV... (ŠKODA VAGONKA A.S.)	12
05. 04. 2008	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ LÁKÁ NA DALŠÍ OBCHOD, LUXUS DOPLNILY KNIHY (NEOPALLADIUM)	13
06. 04. 2008	MAĎARŠTÍ ŽELEZNIČÁŘI STÁVKOVALI 10 HODIN ZA VYŠŠÍ MZDY	13
07. 04. 2008	ČESKÉ DRÁHY OPĚT ZAVEDLY PRODEJ JÍZDENEK Z AUTOMATU	13
08. 04. 2008	SPĚŠNÝ VLAK SRAZIL V NYMBURCE DVA ŽELEZNIČÁŘE	14
08. 04. 2008	TUNEL POD KANÁLEM LA MANCHE POPRVÉ V HISTORII VYDĚLAL	14
08. 04. 2008	ŽELEZNIČÁŘI SE PUSTÍ DO ELEKTRIZACE TRATI ZE ZÁBŘEHU DO ŠUMPERKU	15
09. 04. 2008	V KOLÍNĚ JEDNOKOLEJNĚ.....	15
09. 04. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH NEČLENSKÝCH ZEMÍ EU.....	16
09. 04. 2008	POLSKÝ WARS MODERNIZUJE A MĚNÍ SVOJI TVÁŘ K LEPŠÍMU.....	16
09. 04. 2008	VLAKY JEZDÍ DÍKY DÁLKOVÉMU ŘÍZENÍ MEZI ČESKOU LÍPOU A BAKOVEM NAD JIZEROU PŘESNĚJI	17
09. 04. 2008	KUNOVICE SE DOČKALY NOVÉHO ZABEZPEČOVACÍHO ZAŘÍZENÍ	17
10. 04. 2008	POLICIE UZAVŘELA NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD LABEM KVŮLI BOMBOVÉ HROZBĚ	18
11. 04. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI ST.HR. SR – MOSTY U JABLUNKOVA – BYSTRICE N.OLŠÍ 2. ČÁST (PDF).....	18
11. 04. 2008	NÁHRADNÍ SOUPRAVA ZA PENDOLINO (12. 4. 2008 SC 505 A SC 508, 13. 4. 2008 SC 501 A SC 504).....	18
13. 04. 2008	NOVÝ ŠÉF DRAH CHCE ROZJET VELKÝ OBCHOD S VAGONY	18
14. 04. 2008	VAGÓN, KTERÝ VOZIL ALOISE JIRÁSKA, OPUSTIL MUZEUM	19
15. 04. 2008	STÁT CHCE NAKOUPIT VLASTNÍ MAJETEK - ZA MILIARDY (ČD -> SŽDC).....	20

15. 04. 2008	EUFORIE I BOMBY NA KOLEJÍCH: "VLAK PŘÁTELSTVÍ" SPOJIL BANGLADÉŠ S INDIÍ.....	20
15. 04. 2008	POMEZÍ NAD OHŘÍ MÁ PO MNOHA LETECH OPĚT ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKU...	21
16. 04. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE ŽST. KROMĚŘÍŽ (PDF).....	21
16. 04. 2008	ÖBB ZKOMPLETUJE RAILJET Y SAMA.....	21
16. 04. 2008	LOKOMOTIVY ZVANÉ „BREJLOVEC“ SE DOČKAJÍ TĚMĚŘ MILIARDOVÉ OPRAVY	22
16. 04. 2008	ČESKÉ DRÁHY JIŽ ZŘEJMĚ NEBUDOU PROVOZOVAT TRATĚ.....	22
16. 04. 2008	MINISTERSTVO DOPRAVY CHCE OMEZIT KAMIONOVOU PŘEPRAVU, NAHRADIT JI MÁ ŽELEZNICE	23
18. 04. 2008	ŽELEZNIČNÍ JEDNOKOLEJKY HLÍDÁ DISPEČER. ANI TO NĚKDY NESTAČÍ....	23
18. 04. 2008	OMEZENÍ PROVOZU PENDOLINA (19. BŘEZNA 2008, SC 505 A SC 508)	24
18. 04. 2008	V BRATISLAVĚ SE SRAZILY VLAKY, MEZI ZRANĚNÝMI JSOU I ČEŠI (EC 278 JAROSLAV HAŠEK).....	24
19. 04. 2008	VLAK EUROSTAR ZAJEL REKORD. DORAZIL O 10 HODIN POZDĚJI.....	25
19. 04. 2008	RADNÍ ODMÍTÁJÍ SPOJIT LETIŠTĚ S MASARYKOVÝM NÁDRAŽÍM, CHTĚJÍ TUNEL NA HLAVNÍ	25
19. 04. 2008	SRÁŽKA VLAKŮ V BRATISLAVĚ ZPŮSOBILA NA VOZECH ČD PŮLMILIONOVOU ŠKODU	26
21. 04. 2008	DOJÍŽDĚNÍ 1. TŘÍDOU VÝHODNĚJŠÍ (ČD).....	26
22. 04. 2008	NAČAS JELO V PRVNÍM ČTVRTLETÍ PŘES 90 % VLAKŮ ČESKÝCH DRAH	27
22. 04. 2008	CESTOVATELÉ JÁSAJÍ: VLAKEM Z ČECH AŽ DO BANGLADÉŠE.....	28
22. 04. 2008	U TEPLIC SE SRAZIL MOTOROVÝ VLAK S DREZÍNOU	29
22. 04. 2008	CHCETE POHODLÍ? NASTUPETE DO ČERVENÉHO VAGONU	29
22. 04. 2008	VLÁDA ROZHODLA: NAKOUPÍME VLASTNÍ MAJETEK ZA 12 MILIARD (ČD -> SŽDC).....	30
24. 04. 2008	ČD MAJÍ NOVÝ TELEVIZNÍ PORTÁL (HTTP://TV.CD.CZ).....	30
24. 04. 2008	AKTUÁLNĚ Z DRAH ČLENSKÝCH ZEMÍ EVROPSKÉ UNIE.....	31
24. 04. 2008	VYBERTE NEJKRÁSNEJŠÍ NÁDRAŽÍ!.....	32
27. 04. 2008	NĚMECKÝ VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAK SMETL V TUNELU STÁDO OVCÍ (ICE) ..	33
28. 04. 2008	PŘI SRÁŽCE VLAKŮ V ČÍNĚ ZEMŘELO 66 LIDÍ A PŘES 400 JE ZRANĚNÝCH..	33
29. 04. 2008	POČET OBĚTÍ SRÁŽKY VLAKŮ V ČÍNĚ STOUPĚL NA 70, PŘÍČINOU VYSOKÁ RYCHLOST.....	34
29. 04. 2008	POSILUJÍCÍ KORUNA ZLEVŇUJE MEZINÁRODNÍ JÍZDNÉ.....	34
29. 04. 2008	PARNÍM CYKLOVLAKEM DO NETOLIC (1. KVĚTNA 2008, ČESKÉ BUDĚJOVICE - NETOLICE).....	35
29. 04. 2008	MINISTERSTVO DOPRAVY PLÁNUJE VLAKY S RYCHLOSTÍ PŘES 250 KM/H (VRT)	36
29. 04. 2008	PRAHU A Kladno spojí rychlodráha za miliardy	36
30. 04. 2008	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE STANIČNÍHO ZAB. ZAŘ. V ŽST. MLADÁ BOLESLAV-DEBŘ.....	37
30. 04. 2008	PÁLAVSKÝ OKRUH (8. KVĚTNA 2008).....	37
30. 04. 2008	V SOBOTÍNĚ DNES OSLAVUJÍ 10. VÝROČÍ ZPROVOZNĚNÍ ŽELEZNICE DESNÁ .	37

30. 04. 2008	V RYCHNOVĚ U JABLONCE NAD NISOU SLOUŽÍ ZÁKAZNÍKŮM REKONSTRUOVANÉ NÁDRAŽÍ.....	38
30. 04. 2008	LICHKOVSKÁ TRAŤ BUDE ELEKTRIZOVÁNA.....	38
30. 04. 2008	ŠUMPERK OCENIL SVÉ NÁDRAŽÍ	40
30. 04. 2008	WASHINGTON HLAVNÍ NÁDRAŽÍ (WASHINGTON UNION STATION).....	40
30. 04. 2008	ZNAČKA ÖBB JE ŠESTÁ NEJCENNĚJŠÍ.....	42
30. 04. 2008	NOVÝ POHLED NA DÁVNÉ VÝBUCHY MAZUTEK (555.3).....	42
30. 04. 2008	EU SOUHLASÍ, ABY ČR DALA MILIARDY NA MODERNIZACI VLAKŮ.....	45

01. 04. 2008 Antimonopolní úřad prošetřuje ČD kvůli Živým nádražím

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/antimonopolni-urad-prosetruje-cd-kvuli-zivym-nadrazim-piz/-eko-doprava.asp?c=A080401_125111_eko-doprava_maf)

Projekt Českých drah Živá nádraží, který postupně obnovuje železniční stanice, zkoumá antimonopolní úřad. Prošetřuje, zda veřejné zakázky a následné pronájmy stanic soukromým firmám byly v pořádku.

České dráhy často zdevastovaná nádraží pronajímají na 30 až 40 let firmám, které je na oplátku opravují. Projekt by ale mohl být v rozporu se zákonem o veřejných zakázkách. Úřad o případu informoval ve své výroční zprávě.

Filip Vrána z tiskového oddělení antimonopolního úřadu iDNES.cz řekl, že úřad vydal ke svým zjištěním protokol, nyní se podle něj rozhoduje o námitkách. Konkrétnější ale být nechtěl s tím, že úřad se vyjádří až v případě, že dojde ke správnému řízení. To podle něj může trvat několik měsíců.

Antimonopolní úřad zahajuje naprostou většinu šetření z podnětu třetí strany. V případě drah se ale jednalo o vlastní aktivitu. Podle Vrány tak úřad plní kontrolní funkci. Neřekl ale, co přesně k rozhodnutí prověřit zakázky vedlo.

České dráhy potvrdily, že šetření probíhá, zatím ale neznají definitivní závěr. S úřadem nicméně spolupracují a poskytují mu informace.

Na opravy všech tuzemských nádraží by bylo potřeba kolem 200 miliard korun, uvádí ČTK s odvoláním na České dráhy. Peníze ale nemají, a tak se rozhodly pro jiný způsob, jak dát zanedbaným budovám novou tvář.

Nádraží dostaly dráhy při svém vzniku v roce 2003, kdy se dělila státní organizace České dráhy na ČD, a. s., a Správu železniční dopravní cesty, která vlastní koleje.

Převod budov na ČD kritizoval i Ústavní soud. Především však vadí konkurenci, podle které České dráhy získaly s nádražními budovami neprávem výhodu na trhu.

Nyní je možné, že chystaná novela zákona o ČD nádražní budovy firmě odebere. Jak by se pak situace kolem pronajatých stanic řešila, neví ani ministerstvo dopravy, dodává agentura.

02. 04. 2008 Dveře dvoupatrového pantografu vás ani psi vodítka nepřivrou... (RABe 514 SBB-CFF-FFS)

Zdroj: iDNES.cz (http://technet.idnes.cz/dvere-dvoupatroveho-pantografu-vas-ani-psi-voditko-neprivrou-o-vlaku-vime-vse-19z-/tec-reportaze.asp?c=A080203_215748_tec-reportaze_rja)

Spolehlivý a přesný jak švýcarská železnice. Lichotivá poznámka na adresu kohokoli. V okolí Curychu se na příměstských linkách prohání vlaky vyrobené převážně v Česku. A jejich vlastnosti umožňují ještě lépe dodržovat jízdní řád.



Asi před třemi lety se na internetu objevila první fotografie úžasně neznámého dvoupatrového pantografu. Pocházela z Čech. Pátrání. Vytrvalost přinesla své ovoce, oslovujeme poprvé výrobce. Nastalo jako by nekonečné čekání. Přichází odezva. Je jím pozvání do Německa. Vznikla reportáž o překonání světového rekordu v kategorii sériových lokomotiv na běžné trati.

Při připomenutí tohoto rekordu kdekoli kýmkoli se vždy najde rýpal, který má potřebu opravit: TGV je přece rychlejší. Je, ale v jiné kategorii, např. TGV není sériová lokomotiva alespoň s jedním taženým vagónem na běžné trati, po které se během pokusu o rekord prohání expresy podle jízdního řádu.

Po roce a půl čekání přichází konečně povolení fotografovat přímo z centrály firmy Siemens. Tato fotografie ve Zličíně vzniká jako první. Posuďte sami, podle redakce Desiro už jako hrubá stavba vypadá úžasně.

Jeho veličenstvo mezi pantografy - dvoupatrové Desiro

Oficiální název soupravy je málo sexy - dvoupatrová elektrická jednotka Desiro RABe 514. V Česku by jí cestující nazývali docela obyčejně - poschodový pantograf. V zličínském závodě Siemens Kolejová vozidla s.r.o. (SKV) mu říkají krátce S-Bahn podle linek, na kterých je souprava nasazena.

Jednotka Desiro RAbe 514 jezdí v okolí švýcarského Curychu na linkách zmíněného S-Bahnu a rodí se v pražském Zličíně. Abychom byli úplně přesní, na výrobě se podílí také švýcarský partner projektu - společnost Stadler. V pražském SKV ji umí vyrobit celou, spolupráce je dána přáním odběratele.

V této kategorii vlaků se na obou koncích jednotky nachází čelní vozy, mezi nimi jsou vloženy vozy a jedná se o tzv. nerozpojitelnou soupravu. Tato souprava nemá lokomotivu, ale čelní hnací vozy. Český ekvivalent City Elefant je kratší (3 vozy) a hlavně má zcela odlišnou konstrukci, která je navíc mnohem starší.

Na počátku byla představa zákazníka - stejná délka jako u používaného vratného vlaku s lokomotivou Re450 (100m), ale větší přepravní kapacita. A také možnost spřažení nejen se stejnou jednotkou, ale také možnost smíšeného provozu s vratným vlakem a lokomotivou Re450. Podle těchto požadavků vyvinul Siemens dvoupatří elektrickou jednotku (DTZ), která se skládá ze čtyř vozů, které jsou navzájem spojeny pomocí krátkých spřáhel do pevných, nedělitelných jednotek.

Dveře mají ochranu proti přivření s citlivostí na psí vodítko

Majitelé psů ocení bezpečnostní systém dveří, konkrétně ochranu proti přivření s citlivostí na psí vodítko. Pokud váš pes se nechtěně ocitne na opačné straně dveří, než jste vy a strojvedoucí dá zavřít dveře, nenastane pro vás katastrofa. Dveře se opět otevřou a vy můžete chybu napravit. S otevřenými dveřmi se dvoupatřík nemůže rozjet. Samozřejmostí je ochrana proti přivření dveřmi, jakou znáte např. z pražského metra.

První třída

První třída má speciální sedáky, zvětšený prostor na nohy a podlahu krytou kobercem. Rozteč mezi sedadly je větší, než ve dvojce a má rovné dva metry. Design interiéru jedničky je na první pohled o třídu výš.

Na návštěvě ve druhé třídě

Cestování S-Bahnem je příjemné i pro vozíčkáře. Vůz pro ně je výrazně graficky označen a má prostorné WC uzpůsobené potřebám postižených osob. Invalidé nastoupí do vozu bezbariérově z nástupiště typu P55. Označení znamená nástupiště s výškou 550 mm nad temenem kolejnice (TK). Výška nástupu do vozu je 600 mm nad TK a rozdílem výšek se podobá pražskému metru. K dispozici je přídatná výsvětlná plošina pro minimalizaci mezery mezi nástupištěm a vozem.

Vedle WC je prostor pro invalidní vozíky. V těchto místech jsou sklopná sedadla, která mohou cestující využít v případě, že místa nejsou obsazena. Druhý vložený vůz má prostor pro jízdní kola.

V horní části, hned vedle schodiště, se nachází podélně umístěná sedadla. O pohodlí cestujících se všude stará klimatizace. Oběh vzduchu se přizpůsobuje topnému nebo chladicímu režimu ve voze.

Dále jsou již sedadla v uspořádání 2+2 s roztečí 1700 mm. Na fotografiích vidíte podlahu, na které je položeno ochranné krytí ve výrobním závodě SKV.

Schodiště je vedeno od nástupního prostoru přímo do mezipatra, které se nachází v prostoru nad podvozky. Při pohledu na detaily si uvědomíte, že na prvním místě je pohodlí všech cestujících. Dolní část se nachází za skleněnou přepážkou.

Páteř informačního systému pro cestující tvoří hlášení reproduktory. Další možnosti představují maticové LED displeje a LCD monitory. Na plánu sítě můžete vyhledávat konzervativně a v nouzi také můžete komunikovat hlasem se strojvedoucím. A pochopitelně se najde také místo pro komerční sdělení.

V nástupním prostoru monitoruje pohyb bezpečnostní kamera. Při pořizování pravé fotografie mi proběhla hlavou okamžitě myšlenka, co by na v tomto prostoru 21. století zažil Dobrý voják Švejk.

Kabina strojvedoucího

Kabina strojvedoucího obsahuje na první pohled málo přístrojů a ovládacích prvků. Tradiční údaje zprostředkuje nejlépe přístroj s ručičkou - k vyhodnocení informace potřebuje mozek nejméně času. Ostatní data vyčte obsluha z multifunkčního displeje (pravá fotografie). Nezbytnou součástí kabiny je informační systém pro cestující a vlakový zabezpečovač (levá fotografie).

Jak se vyrábí S-Bahn

Drtivá většina kabin strojvedoucího má otevíratelné boční okénko. V železniční dopravě se jím podávají mašinfíroví jízdní rozkazy. V továrně se jím naskytly velmi atraktivní pohledy.

Do kabiny strojvedoucího vede dlouhá úzká ulička. V bocích vlaku se ukrývají důležitá zařízení, jako je transformátor (jednotka má 4 ks) a měniče (měnič pomocných pohonů a trakční měnič).

Jednotka má na obou koncích čelní vůz s typicky zaobleným čelem, ve kterém je kabina strojvedoucího. Při návštěvě ve Zličíně redakci zaujalo, že čelo dodává externí firma. Samotné čelo je tvořeno sklolaminátovým dílem sendvičového typu, který podepírá ocelová konstrukce. Spojení mezi ocelí a laminátem zajišťuje trvale elastické lepidlo.

Vozovou skříň tvoří kostra z ocelových plechů a profilů navzájem spojených bodovými svary. Svařovací práce se provádí na obřích svařovacích strojích, které dokáží pracovat na díle o délce celého vozu. Zvláště se zhotoví střecha, oba boční díly a podlaha. Z těchto dílů se poté ve speciálních přípravných svařích dohromady celý vagon.

Siemens používá při výrobě speciální technologie rovnání vnějších ploch skříní vozů (např. vakuové desky s bodovým ohřevem) tak, aby byly splněny přísné estetické požadavky švýcarského zákazníka. Na fotografiích vidíte transport vozu se základním lakem mezi boxy lakovny a vůz v lakovně na manipulačních podvozcích po laku.

Nyní je na řadě interiér. Nejprve se speciálním nástřikem odhluční, zateplí a poté se přistoupí k jeho další stavbě. Namontované díly se vždy opatří ochranným obalem.

V rozměrné výrobní hale vedle sebe stojí hrubé stavby a vozy, na kterých se zhotovuje interiér.

02. 04. 2008 Výpravčí, který uzavřel nesprávnou trať, se cítí nevinný (Vraňany)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vypravci-ktery-uzavrel-nespravnou-trat-se-citi-nevinnen-p2a-/krimi.asp?c=A080402_114000_krimi_cen)

Před soudem v Mělníku stanul výpravčí, který podle obžaloby přispěl k vykolejení rychlíku z Děčína loni 19. března u Vraňan. Vladislav Tomek uvedl, že se cítí nevinný. Informace, které dostal, byly prý jasné a on podle nich uzavřel trať. Byla to ale jiná, než bylo třeba.

Za železniční nehodou stál pokus o pojistný podvod trojice mužů. Ti loni 19. března před půl desátou večer nastražili na přejezd mezi Vraňany a Cítovem na Mělnicku audi.



Soud už za to potrestal organizátora desetiletým vězením. Jeho pomocníci vyvázli s podmínkami.

Na nastražené auto narazila policejní hlídka a zavolala výpravčímu do Vraňan, aby trať uzavřel. Ten ale zastavil provoz jinde. Do auta na kolejích narazil rychlík a vykolejil. - čtěte Rychlík vykolejil po srážce s autem

"Ta informace pro mě byla jasná, neměl jsem proto potřebu ji někde ověřovat," vysvětloval výpravčí soudu.

Před ním ale vypovídali policisté a tvrdili, že oni při popisu přejezdu s nastraženým autem nechybovali.

"Věděl jsem, že z Vraňan vede víc tratí, proto jsem při prvním telefonátu říkal, že je to na hlavní trati," uvedl například operační důstojník policie.

Policisté rovněž připomněli, že všichni, tedy policisté, hasiči i záchranáři, dojeli k tomu správnému přejezdu.

Soud byl nakonec odročen na květen. Znalec, který má posoudit záznamy telefonátů, se omluvil.

02. 04. 2008 Dráhy poprvé zaplatí za zpoždění, kraji pošlou 2,6 milionu (Olomoucký kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-poprve-zaplati-za-zpozdeni-kraji-poslou-2-6-milionu-pe1-eko-doprava.asp?c=A080402_133615_eko-doprava_maf)

České dráhy zaplatí první pokutu za zpožděné vlaky. S Olomouckým krajem se dohodly na sankci 2,6 milionu korun za více než sto spojů, které loni v regionu nedojely včas. Kraj původně žádal víc než dvojnásobnou částku. Nakonec uznal, že za některá zpoždění nebyla železnice odpovědná.

"Nakonec jsme se dohodli, že budeme pokutovat jen ty spoje, kdy bylo zavinění drah zřejmé, například organizační důvody nebo když četa nenastoupila do vozu včas. Zpoždění, která byla dána například opravou koridorů, jsme nakonec nepokutovali," řekl iDNES.cz mluvčí Olomouckého kraje Tomáš Kocych.

Celkem se tak jednalo o více než sto spojů za první tři čtvrtletí loňského roku. Kraj škody vyčíslil loni v listopadu a za zbývající měsíce peníze nepožadoval, i když napočítal dalších 36 zpoždění. Podle Kocycha zatím není jasné, zda dráhy zaplatí v hotovosti, nebo se částka započte vůči nějakým závazkům kraje.

Kraj počítá s tím, že s drahami bude spolupracovat i nadále. Dráhy přislíbily, že budou cestující lépe informovat, vytipují prioritní spoje a budou se snažit o lepší fungování. Letos dráhy obdrží od Olomouckého kraje na úhradu ztráty 312 milionů korun.

Kraj již s ČD podepsal i smlouvu na příští rok. Ta počítá s nižšími pokutami za případná další zpoždění. Dosud mohl kraj požadovat zhruba dvacet tisíc korun, nyní to bude asi polovina. V případě, že se spoj opozdí kvůli technické závadě, bude částka ještě nižší, asi 1 200 až 1 300 korun. "Je to kompromis," komentoval nové smlouvy Kocych a dodal, že dráhy prosazovaly mnohem nižší sankce.

Dráhy jsou přesto s výsledkem jednání o výši sankce spokojeny. "Považujeme to za úspěšné jednání především, v tom, že kraj uznal naše argumenty a pokutu nakonec snížil," řekl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Rozhodnutí Olomouckého kraje udělit železničářům sankci za zpoždování vlaků přispělo k tomu, že možnost penalizace ČD požadovaly v nových smlouvách i regiony, které sankci v dřívějších dohodách neměly. Podle Moravce již ČD mají uzavřenu smlouvu na letošní rok se všemi kraji, dodala agentura ČTK. S žádými dalšími kraji se ale podobné řízení nevede.

02. 04. 2008 Rekonstrukce nádraží omezí v Kolíně průjezd některých rychlíků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/10648-rekonstrukce-nadrazi-omezi-v-koline-prujezd-nekterych-rychliku/>)

Kolín - Z důvodů rekonstrukce železničního uzlu Kolín bude od soboty omezen průjezd některých rychlíků tímto nádražím. Dálkové vlaky na trase Praha - Kolín - Havlíčkův Brod - Brno pojedou v následujících třech měsících přes Nymburk. Z Prahy budou odjíždět o šest minut dříve a vyhnou se stanici Praha-Vršovice, uvedl mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Nedělní rychlíky odjíždějící z Havlíčkova Brodu do Prahy v 16:45 budou v následujících třech měsících jezdit přes Nymburk a Poříčany do stanice Praha-Holešovice. Na této odklonové trase nebudou zároveň zastavovat pro nástup a výstup cestujících.

Kapacitu tratě značně snižuje také výluka na železnici mezi Kolínem a Velímí, která začala v úterý. "Vlaky proto až do pátku jezdí podle výlukových jízdních řádů. Některé spoje nahrazují autobusy, jiné jezdí odklonem. Zároveň dochází k časovým posunům odjezdů a příjezdů souprav," upozornil Kubala.

Cestující by podle něj měli věnovat pozornost výlukovým jízdním řádům. Najdou je ve stanicích nebo na webových stránkách Českých drah. Aktuální informace poskytuje nepřetržitě i kontaktní centrum na telefonu 840 112 113.

02. 04. 2008 Dráhy kvůli pochodu na Okoř zdvojnásobí kapacitu vlaků

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/10671-drahy-kvuli-pochodu-na-okor-zdvojnasi-kapacitu-vlaku/>)

Praha - České dráhy v sobotu kvůli pochodu na hrad Okoř zdvojnásobí kapacitu cyklovlaků jedoucích z Prahy přes Noutonice a Zákolany do Slaného. Po celý víkend pak budou na této trase mimořádně jezdit moderní motorové jednotky Regionova, sdělil mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Dopolední vlak z Prahy do Slaného s odjezdem v 9:02 z Prahy-Masarykova nádraží a vlak v opačném směru s odjezdem ze Slaného v 11:31 bude sestaven ze dvou souprav.

Vlak je určen hlavně cyklistům a pěším turistům, kteří se z Prahy vydají na výlet na Okoř nebo na románskou rotundu Budeč. Nejbližší Okoře je stanice Noutonice.

Tradiční pochod "Do Okoře bez oře" se letos koná již posedmatřicáté. Každý účastník v cíli obdrží diplom, do kterého jsou mu vepsány zdořené kilometry, a upomínkový předmět.

03. 04. 2008 O proměnách brněnského nádraží

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_14brno.htm)

Zákazníci Českých drah se na brněnském hlavním nádraží dočkají v nejbližší době významných změn. V první etapě rekonstrukce projde kompletní opravou výpravní budova. Do opravy bude vloženo minimálně 130 milionů korun. V delším časovém horizontu pak projde proměnou území přiléhající k Benešově ulici, ale i tzv. Malá Amerika, která se nachází nedaleko pátého a šestého nástupiště brněnského nádraží.

To vše se dozvěděli novináři a odborná veřejnost v pátek 21. března, kdy se konala na brněnském magistrátu tisková konference za účasti významných politiků a dopravních odborníků, mezi nimiž nechyběl generální ředitel Českých drah, a. s., Petr Žaluda. Podle úvodních informací se projekční práce na celou lokalitu rozběhnou okamžitě po podpisu smlouvy se společností Brno New Station Development.

Právě tato společnost uspěla ve výběrovém řízení projektu Živá nádraží na revitalizaci lokality Brno hlavní nádraží. Její nabídku vybrala jako nejlepší hodnotitelská komise, v níž bylo zastoupeno také město Brno. Už v druhé polovině letošního roku by měla začít zásadní oprava současné, památkově chráněné nádražní budovy.

Brno je jedním z nádraží, pro které hledáme soukromé investory, kteří od nás dostanou lokalitu do dlouhodobého pronájmu, ze svých prostředků nádraží opraví a vybudují tu komfortní bezpečnou společensko-obchodní zónu, říká Petr Žaluda, předseda představenstva a generální ředitel Českých drah. Chceme, aby v České republice vznikla luxusní nádraží, jako v západní Evropě. V Brně pronajmeme lokalitu partnerovi na čtyřicet let.

Výběrové řízení na revitalizaci brněnského nádraží vyhlásila dceřiná společnost Českých drah ČD Reality loni v únoru. Zadávací podmínky si tehdy vyzvedlo šest uchazečů a ve stanoveném termínu byly doručeny tři nabídky. Představenstvo Českých drah vítěze schválilo, po souhlasu Dozorčí rady ČD, a. s., bude projekt připraven k realizaci. Jako první projdou opravou vnitřní prostory pro cestující, fasáda budovy a některé komerční prostory. Ve finálním výsledku vznikne ze současné nádražní budovy příjemná komfortní společenská zóna pro cestující i širokou veřejnost.

Stávající výpravní budova brněnského hlavního nádraží dozná značných změn, především dostane nový nátěr. Změny nastanou i uvnitř budovy, kde by mělo vzniknout nové sociální zařízení odpovídající kultuře 21. století, ale také pošta, lékárna či bankovní služby. V tomto duchu bude investor zcela určitě instruován, potvrzuje ing. Žaluda.

Pokud bude brněnské nádraží přesunuto, začneme okamžitě s revitalizací dalších oblastí v těsném sousedství s výpravní budovou a provozních prostor, které aktuálně slouží k řízení dopravy. Práce by měly trvat přibližně dva roky a investujeme tu odhadem dvě miliardy korun, doplňuje Radek Konečný, ředitel společnosti Brno New Station Development.

Přípravné práce začnou také v okolí Benešovy ulice. Předpokládáme úzkou spolupráci s městem především v řešení dopravní situace v této lokalitě. Mám na mysli například vybudování velkokapacitních podzemních garáží, následné parkové úpravy a eventuální zástavbu lokality v návaznosti na územní plán. V oblasti „Malé Ameriky“ plánujeme také bytovou výstavbu a citlivou rekonstrukci samotné památkově chráněné industriální budovy, dodává ředitel Konečný.

Velký zájem vyvolala mezi přítomnými novináři informace, že se politici i dopravní odborníci dohodli, že se začnou vážně zabývat myšlenkou brněnské městské rychlodráhy. Ta by umožnila železniční spojení mezi stávajícím hlavním nádražím a novým nádražím, které bude postaveno v odsunutě poloze. S myšlenkou přišel předseda dopravní komise brněnského magistrátu Josef Veselý a získal pro své neotřelé řešení jak primátora Romana Onderku, tak jihomoravského hejtmana Stanislava Juránka. Podle slov náměstka ministra dopravy Vojtěcha Kocourka a generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jana Komárka jde o zajímavou myšlenku, která si zaslouží pozornost a podporu.

Musíme si být jisti, že projekt takzvané rychlodráhy neohrozí samotnou přestavbu brněnského železničního uzlu. Je nutné také prověřit, zda bude možné rychlodráhu sladit s územním plánem a jaké budou připomínky k vlivu na životní prostředí, řekl primátor Onderka. Hejtman Juránek dodává, že na stavbu spojovací rychlodráhy by se použily peníze, které chce do infrastruktury investovat Jihomoravský kraj. Tato železniční spojnice by zvýšila komfort pro všechny, kteří používají spoje Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Náměstek ministra dopravy Vojtěch Kocourek doplnil, že projekt železniční rychlodráhy, po které by mohly jezdit příměstské vlaky

zařazené do IDS JMK, v žádném případě nemění rekonstrukci železničního uzlu Brno, jen ji zkvalitňuje a současně i doplňuje.

Josef Veselý zdůrazňuje, že městská rychlodráha představuje základní kámen dalšího rozvoje infrastruktury veřejné dopravy jako nezbytné podmínky pro další úspěšný postup v organizaci integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Po městské rychlodraze, která by spojila nové a stávající hlavní nádraží v trase podél plánovaného městského bulváru ve výši sedm metrů, by prozatím jezdily regionální vlaky, které by mohly být v budoucnu nahrazeny velkokapacitními elektrickými jednotkami. Tento typ dopravy by nejen zlepšil podmínky pro organizaci regionálních linek a spojů, ale současně podporuje „průjezdny“ režim regionální dopravy. Zvyšuje také potenciál železnice pro obsluhu města a dostupnost regionu, uzavírá inženýr Veselý.

03. 04. 2008 EUROFIMA – aktivity v roce 2007

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_14euro.htm)

Evropská společnost pro financování železničních vozů (Eurofima) se sídlem ve švýcarském Bernu je multinárodní organizací. Jejími akcionáři a zároveň zákazníci jsou národní železniční podniky členských států, patří k nim i ČD.

K 31. prosinci 2007 držely německá DB a francouzská SNCF shodně 22,6 % akcií, italská FS 13,5 %, belgická SNCB 9,8 %. České dráhy, a. s., drží 1 % akcií. Eurofima byla založena 20. listopadu 1956 na základě Úmluvy o založení společnosti EUROFIMA ze dne 20. října 1955, podepsané členskými státy, a Dodatkového protokolu o zvláštních daňových výhodách švýcarské vlády k Úmluvě.

Úmluva vstoupila v platnost dne 22. července 1959 a pro Českou republiku až 26. července 2002. Dodatkový protokol vstoupil v platnost dne 22. července 1959 a pro Českou republiku dne 26. července 2002. Původně byla Eurofima založena na 50 let. Rozhodnutím valné hromady z 1. února 1984 bylo období existence prodlouženo na dalších 50 let do roku 2036. Předmětem činnosti společnosti Eurofima je podporovat rozvoj železniční dopravy v Evropě a podporovat národní železniční podniky v úsilí o obnovu a modernizaci železničních kolejových vozidel.

Ve svém již 51. finančním roce Eurofima zvýšila celkový objem úvěrů poskytnutých svým akcionářům na téměř 4 mld. švýcarských franků (CHF), v přepočtu necelých 67 mld. Kč. Finance byly zaopatřeny v 10 měnách; pozornost se upírala ke klíčovým trhům v amerických dolarech (30 %), švýcarských francích (25 %) a australských dolarech (21 %), zatímco zdroje ve zbývajících měnách (CAD, TRY, ISK, NZD, ZAR, MXN a SEK) byly velmi diverzifikované. V letošním roce plánuje Eurofima objem financování zhruba 3 mld. CHF.

Kreditní transakce ve prospěch společnosti Eurofima v zájmu získání zdrojů pro financování železničních vozidel se loni zvýšily o téměř 50 % na 5 mld. CHF. Splátky dluhů vzrostly o necelých 70 % na 3,7 mld. CHF. Podobně jako v předchozích třech letech uvedla loni Eurofima na trh desetiletý dluhopis v hodnotě 1 mld. dolarů. Renomované agentury Moody's a Standard&Poor's opakovaně udělují dlouhodobým dluhopisům Eurofima nejvyšší ohodnocení Aaa/AAA.

Změn loni doznala struktura základního kapitálu, když portugalské CP a řecké OSE zvýšily podíl shodně z 1 % na 2 %. Bilanční suma společnosti Eurofima loni vzrostla o necelá 3 % na 35,3 mld. CHF. Přes snížení provozních nákladů o 1,8 % na 8,1 mil. CHF klesl provozní zisk Eurofima o 4,4 % na 44,6 mil. CHF a čistý zisk se snížil o 1,8 % na 44,5 mil. CHF. Zisk bude z poloviny přidělen do rezervního fondu a zbytek rozdělen na dividendách akcionářům.

Přehled kolejových vozidel financovaných společnostmi Eurofima v roce 2007

Vozidlo	Počet
Lokomotivy	257
Vozy ucelených jednotek	521
Osobní vozy	480
Nákladní vozy	1 106

03. 04. 2008 Aktuálně z drah nečlenských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_14aktu.htm)

KAZACHSTÁN**Astana zaplňuje mezeru na drážní síti**

Středoasijská země dokončila výstavbu 150 kilometrů dlouhé trati mezi místy Schar a Ust-Kamenogorsk. Ta spojuje východ Kazachstánu s jeho centrem. Výhoda: tím v této relaci odpadá 82 kilometrů dlouhý tranzit po ruském území. Přeprava zboží na nové trati začala od počátku tohoto roku. Při uvedení do provozu nového spojení těsně před koncem minulého roku tamní ministr dopravy a komunikací Serik Achmetov sdělil, že výstavba národní železniční sítě na severovýchodě Kazachstánu (2,7 milionu čtverečních kilometrů) je ukončena.

Výstavba trati probíhala na základě koncesního modelu. Jako koncesionář fungoval jeden z dceřiných podniků kazašských drah. Stavba, zahájená v srpnu roku 2005, byla dokončena o rok dříve. To má podtrhnout efektivnost koncesního modelu – uvádí kazašské ministerstvo dopravy k rychlé realizaci projektu.

RUSKO**Transsib je atraktivní pro dálněvýchodní dopravu**

Drážní spojení mezi Dálným východem a Evropou je pro kontejnerovou dopravu hospodárnou alternativou k námořní cestě. Je to výsledek studie, která byla v prosinci představena v německém Norimberku. Po transsibiřské drážní cestě může být dvacetistopý kontejner přepraven během 15 až 20 dní za přibližně 2800 \$ z Pekingů do Norimberka. Studii komentoval prof. Peter Klaus z Fraunhoferovy pracovní skupiny pro technologie v logistických službách.

RŽD se podílejí na přístavu Murmansk

Ruské dráhy (RŽD) získaly 25% akciový podíl na provozovatelské společnosti námořního přístavu Murmansk. Tím dráha pokračuje v rozšiřování svých přístavních zájmů: již nyní vlastní blokovací balík na provozovatelské společnosti baltského přístavu Ust-Luga. Kromě toho se chce koncern podílet na černomořském přístavu Novorosijsk.

Podílem na nezamrzajícím Murmansku si RŽD jistí kontrolu nad severní cestou. Podle analytiků také může s 25% balíkem ovlivňovat tarifní politiku přístavu. Murmansk má být vybudován do podoby důležitého dopravního uzlu; s tím má být spojena investice ve výši cca 1 miliardy €. Překlad zboží má do roku 2010 stoupnout na 50 milionů tun.

Vedle dráhy mají získat přístup k provozovatelské společnosti další subjekty. Tak management přístavu by měl získat 40 %, státní přístavní správa Rosmorport a ropný koncern Rosněft po 15 procentech. Podíl ve výši 5 procent převezme regionální správa oblasti Murmansk.

RŽD postaví autoterminál

RŽD postaví v Šuskari u Petrohradu terminál pro překlad osobních automobilů na železniční vozy. K dispozici bude mít pro začátek plochu o rozloze 8 hektarů. Až bude terminál letos koncem roku dostavěn, začne jej provozovat Railtransavto jakožto společný dceřiný podnik RŽD (51 %) a Transgrupp (49 %). V Šuskari staví své výrobní automobilů GM, Toyota, Suzuki a Nissan. Podniky zde chtějí do roku 2010 ročně vyrábět kolem 200 tisíc osobních automobilů.

Výběrové řízení RŽD na systém úspor energie

Ruské dráhy chtějí letos přijmout investiční program na zavedení technologií šetřících energií v železniční dopravě, a sice v období 2009 až 2011. K tomu vypsaly podnik před koncem minulého roku výběrové řízení, na jehož základě mohly vývojové organizace a výrobci navrhnout energeticky úsporné techniky do 15. února 2008. V materiálech k výběrovému řízení se kromě jiného uvádělo, že nabídnuté technické prostředky musí být vyzrálé kreace, jež jsou schopny nasazení v podnicích Ruských drah.

SEVERNÍ KOREA**Země získá připojení na Transsib**

Severní Korea má získat připojení na Transsibiřskou železniční magistrálu Transsib. Mezi ní a Ruskem má být založena Joint Venture, jež zrekonstruuje drážní spojení mezi oběma zeměmi. Jedná se o 55 kilometrů dlouhou trať od ruského hraničního města Chasan k severokorejskému

přístavu Rajin. Vlády obou zemí o tom podepsaly memorandum o porozumění k obnově této trati již v březnu 2006.

Pchjongjang však měl zblízkovací proces dlouho brzdit. Podle odhadů má stavba přijít na 2,5 miliardy \$. Efektivnost provozu trati zvýší její napojení na Transsib a také případné otevření přístavu Rajin mezinárodní námořní dopravě. Dosud jde velká část zbožových proudů z východní Asie (zejména z jižní Koreje a Japonska) do Evropy po moři. Cesta při zapojení Suezského kanálu trvá 45–50 dní, po Transsibu je výrazně kratší.

ŠVÝCARSKO

SBB Cargo zkouší na vozech čipy RFID

Dceřiná společnost Švýcarských státních drah pro nákladní dopravu SBB Cargo se velmi intenzivně zabývá možnostmi radiofrekvenční identifikace vozů (RFID). Praktické využití se nyní ověřuje v Sársku. Partnerem je kromě jiných odborná vysoká škola v rakouském Kapfenbergu.

Pro železárnou Rogesa, jež je společným podnikem firem Dillinger Hütte a Saarstahl, přepravuje SBB Cargo tekutou ocel z Dillingenu do 20 km vzdáleného Völklingenu ke zpracování. Do zdejšího zařízení Saarstahlu se musí dostávat po celých 24 hodin přesně na čas. Cílem aplikace RFID je průběžné získávání čísel vozů ve vlaku a jejich elektronický přenos nejméně 20 minut před odjezdem na Saarstahl. Doposud se to provádělo telefonicky.

Hardware RFID sestává z radiových čipů (transponderů) a mobilního nebo stabilního čtecího zařízení s anténou v kolejovém loži. V tomto případě se užívají pasivní, bezbateriové transpondery, které přijímají a vysílají na frekvenci 13,56 MHz.

Předhlášení vozů, které mají na bocích samolepicí transpondery velikosti kreditní karty, probíhá následovně: pracovník snímá mobilním terminálem průběžně čísla vozů stojícího vlaku a předává je přes GSM na File Transfer Protocol Server v Saarstahlu k udělení dopravních příkazů. V příští projektové fázi se bude ověřovat odchozí kontrola, založená na RFID. Ve vývoji je anténa RFID v kolejovém loži v blízkosti čtečky, jež bude moci přenášet údaje z transponderů, umístěných na podvozcích vozů jedoucího vlaku. Za „výzvu“ se považuje práce na čtecí anténě, jež pouze s jedním transponderem rozezná směr jízdy.

TURKMENISTÁN

Začátek stavby nového koridoru sever-jih

Počátkem roku začala stavba turkmenského úseku nové transnacionální železniční magistrály sever-jih: Uzen–Gyzylgaja–Bereket–Etrek–Gorgan (Írán). Má být dohotoven v prosinci 2011. Koridor, probíhající východně od Kaspického moře, zkrátí spojení z Ruska a Kazachstánu na Írán o 600 kilometrů a jízdní dobu přibližně o dva dny. Současné železniční spojení mezi Ruskem, resp. Kazachstánem, a Íránem probíhá přes Bejneu (Kazachstán), Turkmenabad a turkmensko-íránské hraniční místo Serakhs.

USA

VTG koupila Texas Railcar Leasing

Akciová společnost VTG Hamburk, zaměřená na leasing drážní techniky, koupila v USA společnost leasingu nákladních vozů Texas Railcar Leasing Company (TRLX) a vstoupila tak na severoamerický trh nákladní železniční dopravy. O kupní ceně obě strany pomlčely. K převzetí došlo v lednu tohoto roku.

03. 04. 2008 Začíná turistická sezóna, České dráhy po zimě otevřely půjčovny kol

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

Se začátkem turistické sezóny otevírají České dráhy v Jihočeském kraji celkem 8 půjčovny kol, které jsou každoročně v provozu od 1. dubna do 31. října. Jižní Čechy jsou pro cyklisty zajímavé a jízdní kola si tu cestující mohou vypůjčit hned ve dvou oblastech – na Šumavě a v oblasti mezi Tábořem, Českými Velenicemi a Telčí.

Půjčovny jsou k dispozici ve stanicích Tábor, Veselí nad Lužnicí, Jindřichův Hradec, Třeboň, Telč, Nová Pec, Černá v Pošumaví a Volary. Po celodenním výletu za poznáním krás přírody a kulturních památek není nutné kolo vracet na místo, kde bylo vypůjčeno. K tomuto účelu slouží dalších 17 stanic.

Pro zapůjčení kola stačí dva platné osobní průkazy, složení zálohy 1 000 Kč, uzavření nájemní smlouvy a zaplacení půjčovního. Zálohu cestující dostanou zpět po vrácení kola. „V sezóně je o službu velký zájem, proto všem doporučujeme kola si v příslušných půjčovnách předem rezervovat,“ říká Luďka Hnulíková, ředitelka Odboru osobní dopravy a přepravy ČD. Aktuální seznam kontaktů na všechny cyklopůjčovny Českých drah, včetně otevírací doby, jsou k dispozici na internetu: www.cd.cz/pujcovnykol.

Vypůjčení kola v půjčovně Českých drah přináší zákazníkům řadu výhod. „Na vyjmenovaných tratích je možné vypůjčené kolo přepravovat zdarma, bezplatná je i jeho úschova na nádražích a ve vlacích,“ říká Luďka Hnulíková. „Největší výhodou ale je, že cestující můžou vrátit kolo jinde, než si ho půjčili,“ dodává. Všechny půjčovny kol ČD jsou vybaveny kvalitními trekingovými a horskými koly s odborně prováděným servisem.

04. 04. 2008 Náhradní souprava za jednotku pendolino (5. dubna 2008, SC 505 a SC 508)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52684>)

V sobotu 5.4. bude probíhat kontrola jednotky Pendolino. Z tohoto důvodu bude nasazena na jeden pár spojů mezi Prahou a Ostravou náhradní souprava standardu EuroCity.

Jednotka Pendolino nepojede na vlaku SC 505 s odjezdem z Prahy-Holešovic ve 13:23, a zpět z Ostravy SC 508 v 17:20.

05. 04. 2008 ČKD Vagonka, a.s. se sídlem v Ostravě, mění obchodní název... (ŠKODA VAGONKA a.s.)

Zdroj: Škoda Holding a. s. (<http://www.skoda.cz/holding/novinky/ckd-vagonka-a-s-meni-obchodni-jmeno-aid2371.html>)

Dceřiná společnost ŠKODA HOLDING a.s., ČKD Vagonka, a.s. se sídlem v Ostravě, mění obchodní název. Od 26. března 2008 začala používat nové obchodní jméno ŠKODA VAGONKA a.s. Rovněž výrobky produkované ve ŠKODA VAGONKA a.s. změní označení, stávající logo nahradí „okřídlený“ šíp a název ŠKODA.

Změna jména umožní firmě stoprocentně se identifikovat s názvem i logem vlastníka – silnou strojírenskou skupinou Škoda Holding, která je majitelem ostravské společnosti od roku 2005. Také pro zákazníky se stane ŠKODA VAGONKA a.s. zcela čitelnou součástí skupiny Transportation, která kromě ostravské firmy zahrnuje společnosti ŠKODA TRANSPORTATION s.r.o. (výroba tramvají, lokomotiv, rekonstrukce vozů metra), ŠKODA ELECTRIC a.s. (výroba pohonů, motorů a trolejbusů), VÚKV a.s. (výzkumná a vývojová základna kolejových vozidel a akreditované zkušebny kolejových vozidel), v zahraničí GANZ-ŠKODA (výroba pohonů a trolejbusů v Maďarsku) a Sibelektroprivod (výroba motorů a pohonů v ruském Novosibirsku). Od března letošního roku je součástí skupiny Transportation také firma Pars nova a.s. se sídlem v Šumperku.

ŠKODA VAGONKA a.s. je výrobcem příměstských vlakových jednotek, které provozují České dráhy pod označením City Elephant. Moderní dvoupatrové jednotky vyrábí od roku 2000. Nasazení uvedených vlakových souprav do grafikonu ČD znamenalo změnu kultury cestování v pražské příměstské dopravě (klimatizace, nízkopodlažní nástupní prostor, bezbariérové toalety apod.), od prosince roku 2007 jsou vlakové jednotky rovněž součástí dopravy na Ostravsku. V současné době provozují České dráhy 36 souprav, dalších šest ještě převezmou letos. Významný kontrakt na dodávku dvou moderních vlakových souprav získala ŠKODA VAGONKA a.s. v loňském roce. Zákazníkem jsou Litevské železnice, národní železniční přepravce Litvy. Dvě dvoupatrové elektrické jednotky s označením EJ 575 převezme zákazník na konci roku 2008. Zakázka pro Litevské železnice znamená také pro český kolejový průmysl návrat k výrobě a dodávkám střídavé 25 kV trakce, v tomto případě ve vysoce moderní technologii vyvinuté ve skupině ŠKODA HOLDING a.s.

ŠKODA VAGONKA a.s. je součástí skupiny ŠKODA HOLDING a.s. od roku 2005. Vstup nového vlastníka a postupné začleňování ostravské dceřiné firmy do struktury oboru dopravního strojírenství ŠKODA přineslo možnost využívat vývojové a výrobní zázemí, zvýšení technické kompetence i nové exportní možnosti. To vše má také vliv na růst počtu zaměstnanců. Zatímco v lednu 2005 zaměstnávala ostravská firma 320 lidí, v současné době má 430 zaměstnanců.

05. 04. 2008 Hlavní nádraží láká na další obchod, luxus doplnily knihy (Neopalladium)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/hlavni-nadrazi-laka-na-dalsi-obchod-luxus-doplnil-y-knihy-pke-ekonomika.asp?c=A080404_144755_ekonomika_pin)

Pražské hlavní nádraží je opět o něco blíže plánu stát se lukrativní obchodní plochou. Ve čtvrtek zde bylo otevřeno knihkupectví společnosti NeoLuxor. Součástí je také kavárna pro zákazníky. Rekonstrukce potrvá až do roku 2011. Jedním z cílů je vytlačit odtud bezdomovce.

V lednu se pro cestující na pražském hlavním nádraží otevřel jako první luxusní butik Sasch. Nyní k němu přibyl i obchod s knihami. Skončila tím první fáze rekonstrukce, kterou provádí italská společnost Grandi Stazioni.

"Druhá fáze už běží, zasáhla polovinu vstupní haly, probíhají bourací práce. Je naplánována do konce tohoto roku. Vzniknout by při ní mělo 3000 m² obchodních ploch," uvedl k rekonstrukci mluvčí Grandi Stazioni Martin Hamšík.

Kromě obchodů vznikne po druhé fázi úprav ČD Centrum, které se bude nacházet místo současné úschovny zavazadel. Centrum na prodej jízdenek bude tvořit dlouhý skleněný pult jako na letišti.

Někteří cestující by na nádraží místo luxusních butiků a knihkupectví raději viděli bageterii nebo jiné občerstvení. Tradiční bufety už jsou pryč, protože byly podle Hamšíka v rozporu s tím, jak by nádraží v budoucnu mělo vypadat. Lidé se ale prý mohou těšit na italské podniky, kde budou moci zahnat hlad.

"Až to bude celý dodělaný, tak to bude třeba pěkný, zatím je to jako pěst na oko," uvedl jeden z cestujících. Hamšík uznává, že nádraží zatím vypadá velmi kontrastně a vyvolává velká očekávání. Vytvoření nového prostředí se nám ale osvědčilo už v Itálii," dodal.

Vyženeme bezdomovce

Původním plánem rekonstrukce nádraží bylo omezit pohyb bezdomovců v prostorách haly. Tomu by nyní mělo zabránit minimum tmavých míst a koutů, kam by se mohli ukrýt. Většinu obchodů také bude hlídat ochranka.

06. 04. 2008 Maďarští železničáři stávkovali 10 hodin za vyšší mzdy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/11094-madarsti-zeleznicari-stavkovali-10-hodin-za-vyssi-mzdy/>)

Budapešť - Stávka maďarských železničářů, která začala o půlnoci, skončila dnes v 10:00. Vlaky z Maďarska do České republiky budou jezdit nadále bez omezení, oznámil mluvčí Českých drah Ondřej Kubala. Šlo v krátké době o druhou stávku na maďarské železnici; během protestů české vlaky vždy končily a začínaly v Bratislavě či ve Štúrovu.

Maďarští železničáři stávkovali opakovaně už v únoru, aby vytvořili tlak na státní železniční společnost MÁV, se kterou odboráři jednájí o mzdách. Odboráři požadují zvýšení základní mzdy o deset procent se zpětnou platností od loňského července. Usilují rovněž o to, aby bylo každému pracovníkovi na železnici vyplaceno 250 000 forintů (zhruba 24 000 Kč) z privatizačních příjmů z prodeje divize pro nákladní železniční dopravu MAV Cargo.

07. 04. 2008 České dráhy opět zavedly prodej jízdenek z automatu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/11346-ceske-drahy-opet-zavedly-prodej-jizdenek-z-automatu/>)

Praha - České dráhy se vrátily k tradici. Dnes jejich zaměstnanci na šesti nádražích nainstalovali patnáct nových automatů na jízdenky. Ty si mohou cestující koupit pomocí elektronické peněženky. Dráhy si zavedením nové služby slibují urychlení prodeje jízdenek, zmenšení front i spokojenost cestujících. Počet automatů by se měl zvyšovat.

Automaty zatím fungují ve zkušebním režimu a pouze pro druhou třídu. České dráhy k tomuto kroku přistoupily v souvislosti zvyšování počtu lidí, kteří k jízdě vlakem využívají čipovou zákaznickou IN-kartu. Podle údajů ČD se jedná o více než půl milionu cestujících. Právě IN-karta, neboli elektronická peněženka má nyní sloužit i ke koupi jízdenky z automatu. Cestující na ní musí mít

uloženo minimálně stokorunu, horní hranice vkladu jsou čtyři tisíce korun. Kromě toho v nich jde vyzvednout i "eLišky", meziregionální jízdenky objednané přes internet.

Za hlavní pozitivum považují představitelé Českých drah fakt, že automat zákazníkovi sám vybírá nejvhodnější typ lístku: "Automat rovnou vypočítá to nejlevnější jízdné, na které máte nárok pro druhou vozovou třídu," uvedl tiskový mluvčí ČD Ondřej Kubala. Dráhy tím reagují na stížnosti zákazníků, které pokladní za přepážkou neinformovaly o možnosti využít výhodnější tarif.

Pět automatů se objevilo na hlavním nádraží v Brně, další například v Ostravě, Olomouci nebo v Praze-Holešovicích. Do konce roku by jich mělo stát v nádražních halách několik desítek. České dráhy zatím čekají, nakolik se osvědčí. S automaty totiž nepřicházejí poprvé. Cestující mohli jejich služby využívat od 70. let, upustilo se od nich na přelomu let 2006 a 2007. Nyní se opět vrací.

08. 04. 2008 Spěšný vlak srazil v Nymburce dva železničáře

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/spesny-vlak-srazil-v-nymburce-dva-zeleznicare-f4b-/krimi.asp?c=A080408_111532_krimi_cen)

Spěšný vlak srazil v Nymburce na hlavním nádraží dva zaměstnance Českých drah, kteří kontrolovali kolejíště. Oba jsou vážně zraněni a letěl pro ně vrtulník. Vlaky jezdí odklonem přes Nymburk-město.

"Podle prvních informací se jednalo o zaměstnance, kteří na trati prováděli defektoskopii. Ke střetu se स्पěšným vlakem došlo ještě v obvodu železniční stanice," řekl iDNES.cz Petr Pošta z tiskového oddělení Českých drah.

"Posádka ošetřovala vážně zraněného osmatřicetiletého muže, který byl po nehodě při vědomí. Lékař měl podezření na poranění míchy, pacient také utrpěl otevřenou zlomeninu dolní končetiny a tržnou ránu na hlavě. Záchranáři muži zajistili dýchací cesty a připojili jej na umělou plicní ventilaci," uvedla mluvčí středočeské záchranky Nina Šeblová.

Druhý, 56letý muž měl zlomené obě nohy, mnohočetné tržné rány po těle a lékař nemohl vyloučit poranění hrudníku.

Neštěstí uzavřelo trať směrem na Veleliby, vlaky uzavřený úsek objíždí přes Nymburk-město.

08. 04. 2008 Tunel pod kanálem La Manche poprvé v historii vydělal

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/tunel-pod-kanalem-la-manche-poprve-v-historii-vydelal-p0v-/eko-zahranicni.asp?c=A080408_124037_eko-zahranicni_maf)

Podmořský tunel pod kanálem La Manche je poprvé za čtrnáct let své existence v zisku. Loni vydělal asi milion eur. Společnosti Eurotunnel přitom loni hrozila likvidace, problémy ji provázejí od startu projektu v roce 1994.

Poslední šancí Eurotunnelu byla restrukturalizace z loňského roku. Díky řadě úsporných opatření a snížení finančních nákladů se loni podařilo skomírající projekt vytáhnout z červených čísel, ve kterých se topil od samého počátku.

Jednorázový zisk z restrukturalizace se přitom do celkových výsledků nezapočítává.

Akcionáři vyměnili své téměř bezcenné akcie za podíly v nové společnosti Groupe Eurotunnel. To zachránilo firmu před krachem, akcionáři ale přišli o některé bonusy, jako bylo například neomezené volné cestování. Firma zveřejnila už i výsledky za první čtvrtletí letošního roku, které slibují další růst.

"Rok 2007 dokazuje, že se skupina Eurotunnel odpoutala od své minulosti," cituje BBC z tiskové zprávy společnosti.

Tunel zajišťuje železniční spojení mezi Francií a Velkou Británií. Vize takové spojky existovala více než dvě stě let, vážně se ale o ní začalo uvažovat v druhé polovině minulého století.

Náklady na velkolepý projekt se později ukázaly být podhodnocené a zároveň si tunel nenašel tolik zákazníků, kolik se předpokládalo. Dluh se loni vyšplhal až na hranici devíti miliard eur. - čtěte Tunel pod kanálem je na pokraji krachu, vlaky jezdí

Nápad z dob napoleona

Historie tunelu pod kanálem La Manche

Tunel mezi Francií a Británií tvoří ve skutečnosti tunely tři. Dva, které slouží pro železniční přepravu, mají průměr 7,6 metru a třetí, servisní, měří v průměru 4,8 metru. Tunel je dlouhý 50,5 kilometru,

z toho 39 kilometrů vede pod mořskou hladinou. I když je tunel ojedinělým inženýrským dílem, není nejdelší na světě. Tím je tunel Seikan, který spojuje japonské ostrovy Honšú a Hokkaidó a měří 53,85 kilometru.

Myšlenka postavit tunel mezi Británií a kontinentem je stará přes dvě stě let. Už v roce 1802 navrhl Francouz Albert Mathieu Napoleonovi spojit Francii s Británií podmořským potrubím, v němž by jezdily kočáry. Desítky projektů ztroskotaly na technických problémech, ale i na obavách Britů ze ztráty ostrovní nezávislosti. Strach z "invaze tunelem" stál v roce 1882 za ukončením dvouleté výstavby.

Plány se tak dostaly na nějakou dobu k ledu a znovu ožily až v druhé polovině 20. století. Oficiálně projekt stvrdily vlády Francie a Británie v roce 1973. Stavební práce trvaly od prosince 1987 do února 1994.

08. 04. 2008 Železničáři se pustí do elektrizace trati ze Zábřehu do Šumperku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/11320-zeleznicari-se-pusti-do-elektrizace-trati-ze-zabrehu-do-sumperku/>)

Šumperk - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se chce v červnu pustit do elektrizace trati ze Zábřehu do Šumperku. Investice, kterou železničáři plánují více než 20 let, si vyžádá zhruba 1,5 miliardy korun. Více než polovinu nákladů by mohla uhradit dotace z EU. Modernizace trati, která se neobejde bez výluk, by měla být hotova koncem listopadu 2009.

SŽDC bude investovat do elektrizace trati mimo jiné z ekologických důvodů. Elektrická dráha je podle Mlynáře šetrnější k životnímu prostředí než motorová. Modernizace by dále měla zvýšit komfort cestování do Šumperku. "Elektrizace usnadní napojení vlaků jedoucích z Přerova a Olomouce na trať do Šumperku a zpět. Cestující nebudou muset přestupovat v Zábřehu," upřesnil ředitel olomoucké stavební správy SŽDC Jiří Mlynář.

Železničáři už vypsali tendr na firmu, která bude zakázku realizovat. Součástí investice bude kromě elektrizace trati také rekonstrukce staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení a sanace železničního spodku či mostů. Vítěz soutěže také vybuduje u trati protihlukové stěny.

"Elektrizace trati si vyžádá výluky. Cestující o nich budeme informovat v dostatečném předstihu před zahájením investice prostřednictvím tisku, vývěsek v železničních stanicích či starostů dotčených obcí. Dopad na cestující samozřejmě chceme minimalizovat," uvedl Mlynář.

Modernizace trati ze Zábřehu do Šumperku si vyžádá podle předběžných odhadů 1,51 miliardy korun. Železničáři předpokládají, že 60 až 65 procent nákladů by mohla uhradit dotace z evropských fondů.

09. 04. 2008 V Kolíně jednokolejně

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_15koli.htm)

V neděli 6. dubna po poledni přesně podle harmonogramu začalo snášení druhé traťové koleje mezi dočasnou odbočkou poblíž chemické továrny „Ohrada“ a železniční stanicí Kolín, resp. jejím osobním nádražím.

Po předchozí demontáži trakčního vedení a zřízení provizorní odbočky včetně zabezpečovacího zařízení pracovníci společností Chládek a Tintěra Pardubice, GJW Praha a TSS Pardubice s pomocí pokladače kolejových polí (GJW) a další mechanizace postupně snesli starý svršek, ale třeba i panely příslušné nástupištní hrany v Kolíně zastávce. Souběžně byla likvidována stará a poškozená zeď, oddělující trať od místní komunikace, a ve stísněných terénních podmínkách se pokračuje ve výstavbě pěšího přemostění u kolínské zastávky.

Objednatelem celé sedmikilometrové náročné stavby Sanační průjezd železničním uzlem Kolín je s. o. SŽDC, Stavební správa Praha, financuje ji Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem je sdružení firem Stavby silnic a železnic, a. s., závod Pardubice (vedoucí účastník sdružení), a dále OHL ŽS, a. s. Brno, Metrostav, a. s. Praha, a AŽD Praha, s. r. o. Práce na rekonstrukci celé stavby byly zahájeny dle harmonogramu 1. 11. 2006, předpokládané náklady jsou 1,573 mld. Kč bez daně.

Po dobu výluky platí speciální výlukový jízdní řád (podrobně na adrese www.cd.cz). Až do odvolání je upravena jízda rychlíků Praha – Havlíčkův Brod – Brno, které mezi stanicemi Praha hlavní nádraží – Kolín jsou vedeny odklonem přes Lysou nad Labem a Nymburk. Nedělní rychlík 1514 jede přes Nymburk a Poříčany do stanice Praha Holešovice. Vlak R 374 nově neobslouží stanicí Praha Vršovice. Z důvodu jízdy odklonem byly také změněny časy odjezdů a příjezdů těchto vlaků ve stanici

Praha hlavní nádraží, vlaky ze stanice Praha hl. n. odjíždějí o několik minut dříve a naopak přijíždějí později.

09. 04. 2008 Aktuálně z drah nečlenských zemí EU

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_15eu.htm)

UKRAJINA

Čop bude hraniční kontejnerovou stanicí

Ukrajinský státní podnik drážní spedice Liski otevřel v hraniční stanici Čop na západní Ukrajině kontejnerový terminál. Čop leží v trojúhelníku zemí Ukrajina–Maďarsko–Slovensko. Podle vedení Liski je tu možno překládat až 30 tisíc TEU (dvacetistopých kontejnerů) za rok. Terminál je vybaven kontejnerovým jeřábem o nosnosti 40 tun.

Speditér má disponovat 3500 plošinovými vozy pro dopravu kontejnerů a 4000 vlastními kontejnery. Spedice Liski je dceřiným podnikem ukrajinských státních drah. Je specializována na intermodální dopravu z domu do domu a nabízí širokou paletu mezinárodních spedičních a logistických služeb. V Kyjevě má Liski vlastní nákladové nádraží s kontejnerovým terminálem a celním skladem.

Výrazný nárůst nákladní dopravy na kolejích

Ukrajinská státní dráha zvýšila za první tři čtvrtletí minulého roku svůj výkon v dopravě zboží na 194,2 miliardy tkm (plus 10,3 % oproti stejnému období předchozího roku). Drážní tranzit expandoval dokonce o 19,7 % a podílem 26,6 procent na celkovém výkonu dráhy překonal po mnoha letech hranici 25 %. Nejdůležitějšími zeměmi původu nebo dodání v průvozu jsou tradičně Rusko, Kazachstán a Bělorusko. V mezinárodním srovnání má být Ukrajina, pokud jde o objem železniční nákladní dopravy, čtvrtá po Číně, Rusku a Indii.

USA

Chce kongres dostat dráhy na řetěz?

Letošní prezidentské volby zastihují vše, včetně situace v odvětví dopravy. Přitom kongres kupříkladu v současnosti diskutuje o čtyřech zákonech k regulaci nákladních drah. Zejména se plánují zásahy do tarifní struktury. Šéfové tří největších drah varují, že by mohlo dojít ke snížení investic do infrastruktury.

Rostoucí poptávka vedla v posledních letech k růstu železničních tarifních sazeb. Zákazníci si na to stále častěji stěžují a poukazují rovněž na cenové rozdíly mezi jednotlivými destinacemi. Uvádějí se i případy zneužívání mnohdy monopolní pozice drah. Těm není pochopitelně po chuti, že balík zákonů, probíraný v kongresu, předpokládá silnější regulaci drážního sektoru a zásahy do tarifní struktury.

09. 04. 2008 Polský WARS modernizuje a mění svoji tvář k lepšímu

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_15wars.htm)

Tradiční dodavatel gastronomických a ubytovacích služeb v polských vlacích, společnost WARS, změnil svoji tvář. Díky získání tříletého kontraktu na zajištění služeb pro PKP InterCity připravila několikaletý projekt modernizace a zlepšení pověsti. Záměr zahrnuje celou řadu kroků.



Jeho součástí je změna loga, kterou připravili profesionální grafická studia. Nové budou také uniformy zaměstnanců. Jejich vzhled by měl být jednotný, nicméně bude respektovat také určité odlišnosti různých druhů profesí. Změnou projde nabídka jídel. I nadále bude sortiment restauračních a bufetových vozů vycházet z tradiční polské kuchyně, ale bude rozšířen o různé speciality světové kuchyně. Nabídka jídelních vozů tak zahrne široký sortiment od lehkých salátů, různých snídaňových menu až po hlavní jídla. Připravena je také modernizace restauračních a bufetových vozů. Během dvou let se předpokládá oprava přibližně čtyřiceti vagonů v celkové hodnotě tři miliony zlotých (asi 21,5 milionu Kč). Změny se dotknou především interiérů vozů – větrání a klimatizace, stolů, sedacích zařízení a dalších doplňků. Prvních devět modernizovaných vozů bylo uvedeno do provozu již v lednu. Jezdí na spojích vlaků kategorie EuroCity v relaci Varšava–Berlín a ve vlacích s názvy Fredo, Lech, Odra, Panorama a Prus.

09. 04. 2008 Vlaky jezdí díky dálkovému řízení mezi Českou Lípou a Bakovem nad Jizerou přesněji

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

První čtvrt rok dálkového řízení regionální tratě z České Lípy do Bakova nad Jizerou přinesl první výsledky. O 5% spojů více jezdí na této trati včas díky modernímu řízení tratě jediným dispečerem.

Jediný dispečer začal ve zkušebním provozu řídit trať 17. prosince, na přelomu března a dubna byl systém oficiálně naostro spuštěn. Srovnání plnění jízdního řádu před a po zavedení dálkového řízení ukazuje, že nejmodernější technika, kterou je tato trať vybavena, přinesla s novým systémem řízení výrazně lepší dodržování jízdního řádu.

„V prvním čtvrtletí loňského roku jelo mezi Českou Lípou a Bakovem nad Jizerou včas 90,34 procenta spojů, ve stejném období letošního roku, po zavedení dálkového řízení, jich včas jelo přes 95 procent.“ říká Jiří Kolář, náměstek generálního ředitele ČD pro provoz. „Trať má vyšší propustnost, vlaky ve stanicích rychleji křižují, stavění vlakových cest dispečerem trvá kratší dobu, než když si vlaky na trati předávali jednotliví výpravčí a pro cestující to znamená, že se zkracuje jízdní doba vlaků.“

Řízení trati z dispečerského pracoviště umožňuje rychleji reagovat na mimořádnosti vzniklé během provozu. „Jeden dispečer reaguje rychleji než osm výpravčích, kteří dříve řídili provoz na trati. Systém tak funguje mnohem pružněji,“ dodává Jiří Kolář. „Strojvedoucí a vlakový doprovod mají přímé spojení s dispečinkem v České Lípě. Informace o mimořádnostech v provozu se tak našim cestujícím dostanou mnohem rychleji.“

Zavedení dálkového řízení tratě z České Lípy do Bakova nad Jizerou souvisí s celkovou modernizací této tratě, která skončila 26. března 2008 symbolickým přestřížením pásky. Nově bylo zabezpečeno 17 přejezdů, zvýšila se traťová rychlost na 80 km/h a výhybky jsou elektricky vyhřívané, aby v zimě nezamrzaly. Všechna nádraží mají centrálně ovládané hlášení o příjezdech a odjezdech vlaků, které je také obsluhováno z dispečerského pracoviště v České Lípě. Ve stanicích je instalován nový kamerový systém, čímž se výrazně zvyšuje bezpečnost cestujících.

Dálkově jsou v České republice řízeny i další tratě. Na podzim bylo slavnostně zahájeno dálkové řízení trati z Tábora do Horní Cerekve přes Pelhřimov, naši dispečeré takto řídí i celý stokilometrový úsek koridoru z Přerova do Břeclavi. Dálkové řízení najdete i mezi Žatcem a Plzní, mezi Opavou a Ostravou nebo Plzní a Chebem.

09. 04. 2008 Kunovice se dočkaly nového zabezpečovacího zařízení

Zdroj: AŽD Praha s. r. o. (<http://www.azd.cz/media/tiskove-zpravy/detail-tiskove-zpravy/article/137/32/>)

Kunovice, 9. dubna 2008 - Obsluha železniční stanice Kunovice získala výkonného pomocníka. Nové zabezpečovací zařízení ESA 11 propojené s tzv. graficko-technologickou nadstavbou (GTN) od konce března zajišťuje provoz na traťovém úseku Kunovice–Uherský Ostroh.

Moderní systém nahradil dopravní zaměstnance ve třech stanicích. Dvě z nich jsou nyní dopravně neobsazeny, provoz řídí dálkově z Kunovic jeden dispečer. Ten díky GTN vidí i prognózu dopravní situace, takže zvládne obsluhovat výhybky, návěstidla a přejezdy ve všech stanicích. Systém automaticky vytváří také dopravní dokumentaci, která se dříve musela vypisovat ručně, a zajišťuje tak sběr informací o aktuální poloze vlaku. Zařízení nainstalovala společnost AŽD Praha a musela je přizpůsobit specifickým podmínkám tratě. „V tomto místě se křižují dvě velmi frekventované tratě, denně tudy projede 180 vlaků včetně rychlíků. Přímou ve stanici Kunovice tratě vytvářejí tzv. triangl, který umožňuje jízdu vlaků do všech směrů bez úvratí,“ vysvětlil Ing. Zdeněk Chrdle, generální ředitel AŽD Praha. „Nebylo to ale poprvé, co naši technici řešili podobný problém, a systém proto funguje naprosto bez problémů.“

Při instalaci zařízení se myslelo i na budoucnost. Systém je díky tomu připraven k připojení na dálkové ovládání, které jednou bude obsluhovat mnohem delší úsek tratě z jednoho regionálního dispečerského centra.

Na ukončenou stavbu bude navazovat instalace ESA 11 v Uherském Brodě, která od listopadu letošního roku bude obsluhovat trať Kunovice-Luhačovice. Investorem obou staveb je Správa železniční dopravní cesty, Stavební správa Olomouc.

10. 04. 2008 Policie uzavřela nádraží v Ústí nad Labem kvůli bombové hrozbě

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/policie-uzavrela-nadrazi-v-usti-nad-labem-kvuli-bombove-hrozbe-pbx-/krimi.asp?c=A080410_090513_krimi_cen)

Hrozba bombovým útokem zastavila na půl hodiny provoz na Hlavním nádraží v Ústí nad Labem. Policie uzavřela jak budovu, tak celý areál stanice, a proto nemohly jezdit ani vlaky. V 9:02 byl provoz opět obnoven.

"Policejní páska je nejen u nádraží, ale už na přístupové cestě. Za ní stojí asi 150 lidí, kteří se chystali cestovat vlakem," popsal situaci před devátou hodinou redaktor MF DNES.

Nádraží bylo uzavřeno v 8:25 kvůli anonymnímu telefonátu. Osobních vlaků se ale zastavení provozu příliš nedotklo. "Zpoždění je maximálně do 15 minut," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

11. 04. 2008 Stavební povolení: Optimalizace trati st.hr. SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice n.Olíš 2. část (pdf)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080411vyhlaska.pdf>)

11. 04. 2008 Náhradní souprava za pendolino (12. 4. 2008 SC 505 a SC 508, 13. 4. 2008 SC 501 a SC 504)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=52684>)

V sobotu 12. 4. a v neděli 13. 4. bude probíhat plánovaná údržba jednotky Pendolino 680.001, jedná se o nezbytnou kontrolu po ujetí 600 000 km. Z tohoto důvodu bude tuto sobotu a neděli nasazena na jeden pár spojů mezi Prahou a Ostravou náhradní souprava standardu EuroCity.

Jednotka Pendolino nepojede v sobotu na vlaku SC 505 s odjezdem z Prahy-Holešovic ve 13.23 hodin, a zpět z Ostravy SC 508 v 17.20 hodin. V neděli nebude nasazena na spoj SC 501 s odjezdem v 5.23 hodin z Prahy-Holešovic a SC 504 zpět z Ostravy do Prahy v 9.20 hodin.

Jedná se o sobotní a nedělní nejméně vytížené spoje, které jsou vybrány tak, aby se s touto mimořádností setkala co nejméně cestujících.

13. 04. 2008 Nový šéf drah chce rozjet velký obchod s vagony

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10149500-23996050-002000_d-novy-sef-drah-chce-rozjet-velky-obchod-s-vagony)

Ředitel Českých drah Petr Žaluda dává do pohybu změny, na jejichž konci by mohly být miliardové zakázky na nové vlaky. Do konce roku chce mít hotovou studii, kde by se nové vlaky nejlépe vyplatily. A už nyní začal kraje přesvědčovat, že je potřeba dát drahám na vagony víc peněz.

"Řada krajů chce lepší kvalitu a jsou ochotni si za to připlatit," řekl Žaluda v rozhovoru pro HN.

Dráhy by podle nového vedení potřebovaly na nové osobní vagony a lokomotivy dvacet miliard ročně – v ideálním případě, aby vozový park dál nestárnul. Nyní se ročně utratí tři miliardy.

Žaluda říká, že by při nákupu rád dal přednost největšímu českému výrobcí – plzeňské Škodě. "Myslím, že by nebylo dobré, když máme českého výrobce vlaků, abychom kupovali někde jinde," uvedl Žaluda.

Škoda Plzeň koupila před třemi lety ČKD Vagonku a nedávno šumperskou společnost Pars Nova, což jsou podniky, odkud může dodávat hlavně vlaky na regionální tratě. Vagony pro rychlíky nenabízí a ani to nemá v plánu.

Žaluda chystá ještě další změny, například "low-cost" jízdenky. "Když mohou nabízet letenky za korunu letecké společnosti, proč bychom nemohli my," říká Žaluda.

HN: Co vás vedlo k tomu přejít z moderní pojišťovny do Českých drah, které mnozí vnímají jako zpátečnický moloch?

Vnímal jsem to jako výzvu. V AXA už jsem byl jedenáct let. Už bych řekněme trpěl profesionální slepotou. Byl jsem velmi pozitivně překvapen, že jsou v ČD také mladí lidé. Ale jsou tu hlavně ti starší, protože české dráhy jsou trošku specifické v tom, že po lidech vyžadují trošku hlubší znalosti. Jsem opravdu překvapen, že je tu spousta dobrých a schopných lidí.

HN: Jaké hlavní úkoly před sebou vidíte?

Je tu neskutečný množství práce, protože je to neskutečně velká firma. Trpí zastaralostí vozového parku i velmi kritickým pohledem laické i odborné veřejnosti. Lidé tu jsou schopní pracovat, jen je třeba jim nastavit limity výš, než je měli.

HN: V AXA jste se museli prodávat produkty, zatímco u Českých drah se zdá, že vám o to zas tolik nejde.

Musíte produkt prodávat taky. Ovšem monopolista se chová jinak. A dráhy jsou, když to přeženu, přirozený monopol. Nic je netlačí k tomu chovat se lépe k zákazníkovi. Je to spousta práce a pomaličku se to mění. Myslím, že se to daří, protože cestujících je každý rok více.

HN: Zatím bojujete spíše o peníze od krajů než o zákazníky.

Potřebujeme více peněz, abychom mohli zákazníkovi nabídnout servis, který odpovídá dnešní době.

HN: Je to jen o penězích?

Je to hodně o penězích. Dráhy se musí změnit v moderní firmu, která bude zákazníka brát jako zákazníka a ne jako někoho, kdo tím vlakem prostě potřebuje jet. Na druhou stranu prostředky, které jsou do obnovy třeba, jsou tak obrovské, že je dráhy nejsou schopny reprodukovat. A to myslím nikde na světě. Máme 4000 vagonů a 1000 lokomotiv, jeden vagon stojí v průměru 50 milionů a lokomotiva sto. To jsou stovky miliard na to, aby se vozový park obnovil. A zákazník by řekl: "Jo!".

HN: Ale cestující nehodnotí jen stáří vagonu, jde mu i o servis a chování vašich zaměstnanců.

Tohle si dráhy musí odpracovat. Čistota ve vagonech, slušné chování, to je změna, kterou naši lidé musí vstřebat.

14. 04. 2008 Vagón, který vozil Aloise Jiráska, opustil muzeum

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-24021630-002000_d-vagon-ktery-vozil-aloise-jiraska-opustil-muzeum)

Po půl století se dal opět do pohybu železniční salonní vůz vyrobený roku 1900. Jeho cestu ale nevedly koleje, ale speciální tahač, který jej převezze z pražského technického muzea do Chomutova.

Náročná stěhování začalo už před několika týdny. Vůz dělníci v pondělí naložili na nízkopodlažní silniční tahač, který jej převezde do depozitáře v Chomutově. Přestěhováním vozu se Národní technické muzeum snaží uvolnit hlavní výstavní sál pro novou instalaci dopravních sbírek. Nová expozice by se měla více zaměřit na silniční dopravu.

Způvodního uskladnění byl vagon přemístěn pomocí hydraulických zvedáků a posuvných kolejnic. Muzejním pracovníkům pomáhali také drážní hasiči. V pátek vůz důkladně zabalili a vyvezli před dopravní halu muzea. "Vagon zde stál přes 40 let. Největším nebezpečím by bylo, kdyby do něj zateklo. Proto má na sobě pět vrstev obalu včetně potravinové a bublinkové fólie, několika vrstev igelitu a krycích plachet," řekl ČTK ředitel železničního muzea Jiří Střecha.

Dělníci vůz přemístili na speciální silniční tahač, jehož podlaha je pouhých 38 centimetrů nad povrchem vozovky. Díky tomu vůz projede pod tramvajovými trolejemi i všemi tunely. Do noci zůstane tahač na parkovišti, na cestu do Chomutova se vypraví až v nočních hodinách.

V chomutovském depozitáři Národního technického muzea vagon čeká rozsáhlé restaurování. Poté bude součástí expozice Železničního muzea na Masarykově nádraží v Praze, které by mělo vzniknout do roku 2015. V chomutovském depozitáři jsou v současné době i další vozidla, kterých má Železniční muzeum celkem 132.

Původně třínápravový vyhlídkový salonní vůz Az 1-0045 byl vyroben na pražském Smíchově na zakázku bývalé Ustecko-teplické dráhy společností Františka Ringhofferů v roce 1900. Byl využíván pro jízdy vedoucích představitelů společnosti, významných hostů a k inspekčním účelům.

Autorem výtvarného řešení interiéru i mobiliáře v duchu nastupující secese je Ringhofferův dvorní architekt Jiří Stibral. Interiér je rozdělen na tři části - vyhlídkový salon, klasické kupé s umývárnou a toaletou a spací salon. Ve vyhlídkové části seděli inspektoři zády ke směru jízdy a skrz velké spouštěcí okno mohli dobře pozorovat trať.

Po zestátnění Ústecko-teplické dráhy v roce 1921 vůz používal pražský arcibiskup i jiné významné osobnosti. "Svezl se s ním dokonce i Alois Jirásek," poznamenal Střecha.

Vůz byl vyřazen z provozu v roce 1957 a od roku 1966 je součástí dopravních sbírek Národního technického muzea.

15. 04. 2008 Stát chce nakoupit vlastní majetek - za miliardy (ČD -> SŽDC)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=602480>)

Praha - Stát si zřejmě koupí svůj vlastní majetek za zhruba 12 miliard korun. A to díky štědrým dividendám od elektrárenské společnosti ČEZ.

Majetek původně Státních drah v hodnotě necelých dvanáct miliard korun by totiž měla získat státní firma Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC). Jenže, kde na to vzít? Přímou z výplaty dividend to není možné, ty mají jít buď do ekologických projektů, nebo do Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Původní záměr státu byl, že SFDI dostane od Ministerstva dopravy asi dvacet miliard korun. Nyní by se ale měla tato částka snížit a fond by tak dostal pouze asi osm miliard korun.

Chybějících 12 miliard by SFDI získal od ministerstva financí, a to právě ze štědrých dividend od společnosti ČEZ, která plánuje jen státu poslat 15 miliard korun.

"Ano, taková jednání skutečně probíhají," potvrdil Aktuálně.cz Eduard Janota, náměstek ministerstva financí zodpovědný za tvorbu státního rozpočtu.

"Rozhodujeme mezi různými možnostmi, jak po formální stránce správně převést majetek Českých drah do SŽDC," sdělil deníku Aktuálně.cz ministr dopravy Aleš Řebíček. Zároveň dodal, že by mělo být ve věci jasno do dvou týdnů.

O tom, že si SŽDC koupí část majetku akciové společnosti České dráhy (majitel je stát), rozhodla vláda na podzim uplynulého roku. Součástí kupovaného majetku je například deset a půl tisíce zaměstnanců, drážní hasiči, Správa železniční energetiky, Správa dopravní cesty nebo Technická ústředna železnice.

V původním materiálu z konce uplynulého roku, který má redakce k dispozici, se přitom mluvilo o tom, že převod majetku Českých drah by měl přijít stát asi na 400 milionů korun.

Bývalý státní podnik České dráhy se rozdělil v roce 2003 na akciovou společnost České dráhy (majitelem je stát) a na Správu železniční a dopravní cesty. V minulém roce pak stát vyčlenil do samostatně fungující firmy ČD Cargo nákladní dopravu.

15. 04. 2008 Euforie i bomby na kolejích: "Vlak přátelství" spojil Bangladéš s Indií

Zdroj: iHNed.cz (http://zahranicni.ihned.cz/c4-10070880-24038450-003000_d-vlak-do-dhaky-po-ctyriceti-letech)

Když v pondělí po více než čtyřiceti letech vyjel přímý vlak z indické Kalkaty do bangladéšské metropole Dháky, nejlevnější lístek na dvanáct hodin trvající cestu vyšel na osm dolarů. Nadšení projevovaly tisíce Indů, kteří včera po celé trase obklopili koleje.

Pro místní je to malá revoluce. Od dob, kdy se Bangladéš po mnoha násilnostech mezi hinduisty a muslimy v roce 1971 oddělil od Pákistánu, neměli spolu nejlepší vztahy.

Na přímé spojení se těší i Bangladéšané, kteří chtějí jezdit do bohatší Indie na rodinné návštěvy, nakupovat, hledat práci či zdravotnickou péči.

"Jsem nadšený, že mohu tímto vlakem jet," řekl Rangalal Čúdhří, jeden z desítek prvních pasažérů, kteří v pondělí vyjeli z Kalkaty. "Vracím se do Bangladéše poprvé od roku 1964, kdy jsme s rodiči uprchli do Kalkaty."

Radost i obavy

Mnoho rodin zůstalo rozděleno už od čtyřicátých let, kdy se od Indie oddělil Pákistán, jehož součástí tehdy byl i Bangladéš.



"Přišel jsem do Indie v šesti letech jako uprchlík, teď se pojedou podívat do své rodné vesnice Kalindi v Bangladéši. Ta zůstává mou rodnou zemí," citovala stanice BBC dalšího pasažéra Džanatoše Pala.

Dosud obě země spojoval jen jeden dálkový autobus a nákladní vlak. Osobní lůžkový vlak, který bude jezdit oběma směry dvakrát týdně, při pondělní první jízdě obsadili především politici a novináři.

Už jeho první cesta se ale neobešla bez problémů. Vlak by zastaven indickými vesničany u hranic s Bangladéšem, uprchlíky z dřívějších dob, kteří s obnovením linky nesouhlasí. Obávají se, že z Bangladéše budou do Indie pronikat muslimští radikálové a nelegální přistěhovalci.

Předtím dokonce radikálové položili na koleje tři bomby, které ale včas objevila policie. "Není důvod, proč by Indie měla vyvíjet blízké vztahy s Bangladéšem, když hinduisté jsou v této zemi perzekvováni," řekl mluvčí radikální skupiny Subhas Čakrabartí.

Vlakové spojení bylo přerušeno od roku 1965, kdy mezi Indií a Pákistánem propukla válka. Indie sice následně podporovala odtržení Bangladéše od muslimského Pákistánu, vzájemné vztahy ale dlouho poznamenávaly nedůvěra a rivalita. Obavy o bezpečnost už jednou zamezily zavedení vlakového spojení, když se na něm země dohodly v roce 2001.

Nový vlak nazvaný "Přátelství" je podle analytiků symbolem normalizace vztahů. Bezpečnostní opatření ale zůstávají přísná - kontroly na hranicích prý zaberou čtyři hodiny.

15. 04. 2008 Pomezí nad Ohří má po mnoha letech opět železniční zastávku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/12054-pomezi-nad-ohri-ma-po-mnoha-letech-opet-zeleznicni-zastavku/>)

Pomezí nad Ohří (Chebsko) - Pomezí nad Ohří na Chebsku má po desítkách let opět železniční zastávku. Přes poslední obec před hranicemi s Německem sice železnice vždy vedla, ale zastávka sloužila po dlouhá léta jen pro celní a pasovou kontrolu. Ode dneška tam budou opět vlaky stavět.

"Byl obrovský zájem i ze strany přeshraničního sdružení obcí. Je tu cyklostezka, ale chyběla tu železniční zastávka. Předpokládáme, že to oživí turistický ruch. Ale umožní to i pro naše lidi z obce jezdit do Chebu. Poslední autobus odtud jezdí před půl osmou večer a pak už nejede nic," uvedl starosta Pomezí nad Ohří Ladislav Dolhý.

Vybudování zastávky přišlo podle náměstka ředitele Správy železniční dopravní cesty Jana Větrovce na 2,16 milionu korun. "Bylo upraveno nástupiště, upravilo se okolí včetně přístupových komunikací," popsál práce Větrovec. Přes Pomezí jezdí vlaky z Chebu do Marktredwitz každé dvě hodiny.

V Karlovarském kraji byla loni postavena nová železniční zastávka u Aquafora ve Františkových Lázních a podle poslance Pavla Hojdy (KSČM) se nyní jedná o nových zastávkách v Šabině na Sokolovsku a přestěhování zastávky v Krásném Jezu na Karlovarsku. Uvažuje se také o obnovení provozu na trase Loket - Horní Slavkov.

16. 04. 2008 Stavební povolení: Modernizace žst. Kroměříž (pdf)

Zdroj: Drážní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080416vyhlaska.pdf>)

16. 04. 2008 ÖBB zkompletuje Railjety sama

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_16rail.htm)

Dceřiná společnost ÖBB Technische Services GmbH (TS) v Simmeringu bude profitovat z výroby souprav Railjet pro osobní dopravu ÖBB. Společnost ÖBB Personenverkehr AG objednala Railjety u renomovaného světového výrobce vlaků Siemens. ÖBB TS nyní zahájila konečnou montáž nově dodávaných vagonů.

První tři vlaky Railjet byly kompletně postaveny a dokončeny v závodech společnosti Siemens. Během jejich výroby se zacvičovali také zaměstnanci závodu ÖBB TS, kteří budou provádět konečnou montáž a oživení dalších 64 sedmivozových souprav dodávaných v letech 2008 až 2014. Montáž a oživení souprav Railjet je s objemem 1,2 milionu pracovních hodin druhou největší zakázkou pro ÖBB TS, uvedl její obchodní šéf Franz Seiser a dodal: Dokončování Railjetů znamená dlouholetou jistotu pro závod v Simmeringu.

Konečná montáž a oživení každé sedmivozové soupravy trvá přibližně 50 pracovních dní a představuje asi 18 000 pracovních hodin. Pro ÖBB TS představuje práce na každé soupravě obrát ve výši jednoho milionu eur.

Siemens ve spolupráci s dceřinou společností ÖBB TS má dodat rakouským drahám ÖBB celkem 67 vlaků Railjet. Prvních 23 vlaků objednaly dráhy již v roce 2006 a dalších 44 souprav přibjednaly ÖBB v říjnu 2007. Generální ředitel ÖBB Martin Huber k projektu uvedl: Railjet bude prémiový produkt s výjimečným pohodlím a službami a bude představovat nové měřítko v evropské osobní dopravě.

Od prosince 2008 budou tyto soupravy nasazeny ve dvouhodinovém intervalu na šest spojů z Vídně do Mnichova a sedm vlaků z Vídně do Budapešti. V dalších letech plánují ÖBB jejich nasazení na relace Vídeň – Bregenz/Curych, Vídeň – Štýrský Hradec – Lublaň/Záhřeb a Vídeň – Villach – Benátky. Tyto rychlé spoje urazí trasu z Vídně do Innsbrucku za méně než 4 hodiny a do Salcburku za přibližně dvě a čtvrt hodiny.

Soupravy Railjet jsou 185 metrů dlouhé, nabízejí 408 míst k sezení ve třech třídách – 16 míst v kategorii Premium, 76 v první třídě a 316 ve druhé (ekonomické) třídě. Soupravy jsou určeny pro rychlost až 230 km/h. Trakci zajistí lokomotivy Taurus.

16. 04. 2008 Lokomotivy zvané „Brejlovec“ se dočkají téměř miliardové opravy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/lokomotivy-zvane-brejlovec-se-dockaji-temer-miliardove-opravy-pvz-/ekoakcie.asp?c=A080416_152340_ekoakcie_pin)

Společnost ČD Cargo se chce vypořádat se svým největším problémem, kterým je zastaralý vozový park. Plánuje proto obnovu třiceti dieselových lokomotiv řady 753, známé pod přezdívkou Brejlovec. Hodnota celé zakázky by mohla dosáhnout až 900 milionů korun.

Podle mluvčí ČD Cargo Simony Hradilové společnost staré lokomotivy odprodá a po modernizaci si je pronajme zpět s tím, že v budoucnu znovu přejdou do majetku ČD Cargo.

"Chceme nahradit některá méně hospodárná a poruchová starší hnací vozidla," řekla Hradilová. Lokomotivy mají dostat například nový motor, brzdy; úplnou obnovou projde stanoviště strojevedoucího.

Dceřiná společnost Českých drah tak kráčí po stopách některých soukromých dopravců, které již své "Brejlovce" nechaly zrekonstruovat. Využívá je například OKD Doprava nebo Unipetrol Doprava. Některé lokomotivy skončily i u zahraničních dopravců, například v Itálii.

16. 04. 2008 České dráhy již zřejmě nebudou provozovat tratě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/12227-ceske-drahy-jiz-zrejme-nebudou-provozovat-trate/>)

Praha - České dráhy (ČD) již zřejmě zanedlouho nebudou provozovat celostátní i regionální tratě. Tato povinnost připadne Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), která bude s dopravci uzavírat smlouvy o přístupu na koleje. Vyplývá to z poslanecké novely, kterou dnes Senátu doporučil schválit jeho výbor pro dopravu. Senát se bude novelou zabývat příští týden.

Norma má pomoci dokončit transformaci Českých drah. Pokud ji Senát schválí, dráhy by si podle předkladatele novely Oldřicha Vojíře (ODS) již neměly zpoplatněním přístupu na tratě vylepšovat výsledek hospodaření, který jim zhoršuje ztráta z osobní dopravy.

Poslanecká novela počítá také s tím, že pokud budou ČD podnikat v jiném oboru, než je osobní železniční doprava, musejí o tom účtovat odděleně a nesmějí peníze z veřejných rozpočtů převádět na jiné činnosti.

Na SŽDC v souvislosti s provozováním tratí současně přejde majetek za asi 12 miliard korun a asi 11.000 zaměstnanců. SŽDC bude moci také provozovat i jiné dráhy na smluvním základě.

16. 04. 2008 Ministerstvo dopravy chce omezit kamionovou přepravu, nahradit ji má železnice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/12245-ministerstvo-dopravy-chce-omezit-kamionovou-prepravu-nahradit-ji-ma-zeleznice/>)

Praha - Ministr dopravy Aleš Řebíček se se svým kolegou z ministerstva životního prostředí Martinem Bursíkem dohodl na zákonném omezení počtu kamionů na českých silnicích. Od příštího roku by neměly na silnice vyjet v pátek odpoledne a po celou neděli. Ministři tak reagují na stále rostoucí kamionovou dopravu i na řadu nehod, které právě řidiči kamionů nedodržováním předpisů způsobili.

Bursík a Řebíček resort k činnosti podnítila dosud selhávající jednání expertních týmů. Vláda navíc slibuje omezení kamionové dopravy již dva roky. Poprvé se o to pokusila spolu se zavedením mýtného v lednu 2007, ale neuspěla. Nyní se do boje proti množství kamionů na českých silnicích pustila znovu a hodlá zakázat kamionům vjezd na silnice v pátek od 15 do 20 hodin a v neděli po celý den do desáté hodiny večerní.

Ministra k plánu vedou i čísla dopravních nehod. Za letošní rok jen na dálnici D1 havarovalo 188 kamionů. Novou vizi ministerstva dopravy popsal jeho tiskový mluvčí Karel Hanzelka: "Ze silnic kamiony úplně nedostaneme nikdy. Na silnice patří a s rostoucí ekonomikou jich postupně přibývá. Musíme se ale snažit o to, abychom je nějak regulovali."

Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia se ale k plánovanému omezení staví rezervovaně. "Zákaz je v praxi nerealizovatelný, protože v České republice není dostatek odstavných míst," upozornil generální tajemník sdružení Martin Špryňar. Nesouhlasí ani s viněním kamionů z nebezpečné jízdy a výrazných podílů na řadě havárií. Podle Špryňara kamionům v rychlé jízdě brání omezovač rychlosti, který je nastaven na 85 km/h a u moderních aut jej není možné vypojit. Přesto řada kamionů stanovenou rychlost porušuje.

Jako alternativu ke kamionové dopravě navrhuje ministr životního prostředí Bursík využití železnice, na kterou by přesunul větší část dosud přepravovaných nákladů. Tato vize ale dosud není realizovatelná, protože stát stále čeká na dobudování terminálů a koridorů. V současnosti železnice přepraví jen necelou pětinu zboží, konkrétně kolem sto milionů tun.

Samotné České dráhy prostřednictvím výkonného ředitele ČD Cargo Jaroslava Richtera připouštějí, že dosáhnou maximálně na 200 milionů tun. Chtějí proto investovat do modernizace železnic tři miliardy korun. Pokud by nákladní železniční doprava rostla stejným tempem jako dosud, trvalo by desítky let než by dokázala nahradit alespoň polovinu kapacity té kamionové.

18. 04. 2008 Železniční jednokolejky hlídá dispečer. Ani to někdy nestačí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zeleznicni-jednokolejky-hlida-dispecer-ani-to-nekdy-nestaci-plk-domaci.asp?c=A080417_113714_domaci_hos)

Jednokolejných tratí, kde provoz nejistí technika, jsou v Česku desítky. České dráhy sice ujišťují, že na rozdíl od tragického tramvajového úseku v Ostravě hlídá všechny jejich jednokolejky také dispečer. Nehody z minulosti ale ukazují, jak snadno může selhat "lidský faktor".

Dokládá to například nehoda z loňského září. Tehdy se mezi zastávkami Pražák a Svinětica u Vodňan srazily dva motorové vlaky. Jedna žena byla zraněna těžce, dalších pětadvacet lidí utrpělo lehká zranění.

Vrchní inspektor Drážní inspekce František Steiner, který nehodu na místě vyšetřoval, označil za viníka strojvedoucího jednoho z vlaků. "Je to jednokolejná trať, takže je jasné, že tam nemohou jezdit dva vlaky proti sobě. Je to selhání lidského činitele," konstatoval.

Strojvedoucí si podle Steinera spletl dny. Vlak od Čičenic jezdí od pondělí do soboty. Strojvedoucí si ale myslel, že je neděle, a vlak v protisměru tudíž nepojede. V Bavorově, kde se měly soupravy křížovat, tak na vlak nepočkal.

Vlaky se srazily jen šest kilometrů od místa, kde se před čtyřmi roky stala podobná nehoda, ale s tragičtějšími následky. U Blanice tehdy zahynuli dva lidé, zraněny byly tři desítky cestujících. Také tehdy se vlaky měly potkat v Bavorově. Chybu udělal opět strojvedoucí, za obecné ohrožení dostal u soudu čtyři roky vězení.

Podobných tratí je podle Anny Kodysové ze Správy železniční dopravní cesty jen deset procent z celkového počtu a jde o málo frekventované úseky. "Jsou zabezpečené předpisem D3, tedy tím

nejjednodušším. Strojvedoucí si musí telefonicky ověřit, zda je trať volná. Dva lidé - dispečer a strojvedoucí - tedy situaci znají," uvedla Kodysová.

Správa má po celé republice na starosti téměř deset tisíc kilometrů tratí. "Na většině z nich je zabezpečení buď částečně nebo zcela automatické," konstatovala Kodysová.

Nejbezpečnější jsou železniční koridory zabezpečené takzvaným autoblokem, který je řízen dálkově ze stanice. "Zařízení je nezávislé na člověku. Má dvojitě jištění a v případě, že by hrozilo nebezpečí srážky dvou vlaků, na návěstidlech se rozsvítí červená," upřesnila.

Dálková řízení a autobloky postupně Správa zřizuje i na dalších frekventovaných jednokolejných tratích.

"Vše je závislé na financích, ale takto zabezpečená je například trať z Plzně do Žatce, z Horní Cerekve do Tábora, mezi Jihlavou a Havlíčkovým Brodem, Bakov a Česká Lípa, ve výstavbě je úsek mezi Českými Velenicemi a Českými Budějovicemi a mezi Protivínem a Zdicemi," vypočítává Anna Kodysová.

18. 04. 2008 Omezení provozu Pendolina (19. března 2008, SC 505 a SC 508)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=55140>)

V sobotu bude probíhat plánovaná údržba jednotky Pendolino 680.005, jedná se o nezbytnou kontrolu po ujetí 800 000 km. Z tohoto důvodu bude tuto sobotu nasazena na jeden pár spojů mezi Prahou a Ostravou náhradní souprava standardu EuroCity.

Jednotka Pendolino nepojede v sobotu na vlaku SC 505 s odjezdem z Prahy-Holešovic ve 13:23, a zpět z Ostravy SC 508 v 17:20. Jedná se o sobotní nejméně vyčíslené spoje, které jsou vybrány tak, aby se s touto mimořádností setkalo co nejméně cestujících.

18. 04. 2008 V Bratislavě se srazily vlaky, mezi zraněnými jsou i Češi (EC 278 Jaroslav Hašek)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-bratislave-se-srazily-vlakly-mez-i-zranenymi-jsou-i-cesi-peg-zahranicni.asp?c=A080418_175650_zahranicni_jba)

Na bratislavském hlavním nádraží se srazily dva vlaky. Zraněno je zhruba deset lidí včetně čtyř lidí z Česka. Do vlaku EuroCity ze Štúrova do Prahy najela zezadu souprava, která posunovala mezi nástupiště. Jeden vagon vykolejil.



O nehodě informoval server Pravda.sk mluvčí drážní policie Jozef Búranský. Uvedl, že na prvním nástupišti stál vlak EuroCity směřující ze Štúrova do Prahy. Zezadu do něj narazil posunující vlak.

Při nárazu vykolejil poslední vagon mezinárodního rychlíku. Při tom se zranilo několik lidí. Zřejmě jich je přibližně deset včetně pracovníka dráhy.

Průvodčí nahlásil nehodu krátce před půl pátou odpoledne. Na místo vyrazily čtyři sanitky.

Zastupitelský úřad podle mluvčí českého ministerstva zahraničí Zuzany Opletalové kontaktoval čtyři Čechy, které z vlaku s lehkými zraněními převezli do nemocnice.

"Dva mladíci mají jen boule, v nemocnici zůstanou přes noc a zítra je jejich rodinný přítel převezde do České republiky," informovala Opletalová. Mladíkům bylo podle jejích slov mezi patnácti a sedmnácti lety.

Další dva muži české národnosti byli podle Opletalové ošetřeni s lehkými zraněními v nemocnici a propuštěni.

Mluvčí Českých drah Ondřej Kubala potvrdil, že došlo k nárazu posunující se lokomotivy do stojící soupravy EuroCity z Budapešti do Prahy. "Náraz byl tak silný, že poškodil tři vagony - dva první třídy a restaurační vůz," sdělil iDNES.cz.

Podle něho došlo k několika lehkým zraněním. Vlak je na cestě do Česka s osmdesátiminutovým zpožděním, uvedl krátce před půl sedmou odpoledne. "Cestující, kteří čekali na EuroCity v Brně, měli možnost odjet náhradním spojením do České Třebové, kde pak mohou přestoupit," upřesnil.

19. 04. 2008 Vlak Eurostar zajel rekord. Dorazil o 10 hodin později

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/evropa/clanek.phtml?id=602991>)

Paříž - Neuvěřitelnou smůlu měli cestující, kteří se vydali z Londýna do francouzské metropole rychlíkem Eurostar. Místo aby do Paříže dorazili ještě těsně před páteční půlnoci, protáhla se cesta na starý kontinent o rovných deset hodin.

Expres vyjel podle plánu v sedm hodin večer z londýnského nádraží St. Pancras. Kvůli technickým problémům ale v Lille muselo všech 640 pasažérů přestoupit na náhradní spoj.

I náhradní souprava Eurostar se ale zastavila: v polích na sever od Paříže. "Celé hodiny nám nic neřekli. Nakonec přišla policie a popoháněla nás všechny ven," řekl novinářům Londýňan Jonathan Childs, který se s přáteli vydal do "sladké Francie" na tradiční předsvatební pánskou jízdu.

V temné noci museli cestující šlapat podél trati až k lokálce, která je měla dopravit do Paříže. Její rychlost ale nepřekročila 60 km/h, a tak cestující z Británie dorazili do Paříže až v sobotu v 9:15, tedy téměř deset hodin po pravidelném příjezdu.

Na nádraží je čekala nejen snídaně a omluva francouzských drah, ale také zástupy senzacechtivých novinářů.

Rekordní zpoždění ale na popularitě Eurostaru pravděpodobně nic nezmění. Poté, co expresy loni v listopadu začaly vyjíždět z nově rekonstruovaného nádraží St. Pancras a propojily tak centra obou metropolí, stoupl zájem o rychlík do Paříže o celou pětinu.

Narozdíl od věčně ucpané cesty na letiště v Londýně i Paříži má expres zelenou. Pokud ovšem jede.

19. 04. 2008 Radní odmítají spojit letiště s Masarykovým nádražím, chtějí tunel na hlavní

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/radni-odmitaji-spojiti-letiste-s-masarykovym-nadrazim-chteji-tunel-na-hlavni-1vs-praha.asp?c=A080419_171334_praha_jan)

Praha 1 se postavila proti plánované výstavbě železničního spojení mezi ruzyňským letištěm a centrem hlavního města. Radním se nelíbí, že by vlaky z Ruzyně končily na Masarykově nádraží. Přišli proto s návrhem, aby koleje od Negrelliho viaduktu pokračovaly tunelem pod hlavní nádraží.

"Nechápu, že se stále uvažuje o tom, že by vlaky zajížděly na Masarykovo nádraží. Vždyť kdo bude tu trať využívat, když nebude mít možnost přestoupit na jiné vlaky, které jezdí přes hlavní nádraží?" ptá se radní Prahy 1 pro územní rozvoj Filip Dvořák.

Podle radnice první městské části musí být letiště napojeno na národní a mezinárodní železniční spoje. S těmi se však na Masarykově nádraží nepočítá.

Z Ruzyně na hlavní nádraží

"Proto navrhujeme, aby se trať u autobusového nádraží Florenc nestácela jako dnes směrem k náměstí Republiky, ale pokračovala rovně do tunelu. Vlaky z letiště a regionální spoje ze směru od Kladna by pak tímto tunelem zajížděly k podzemním nástupištím pod hlavním nádražím," popisuje nápad Dvořák.

To se zamlouvá i magistrátu. "Spojení letiště s hlavním nádražím je určitě dobrá myšlenka a my ji podporujeme," vítá snahu Prahy 1 pražský radní pro dopravu Radovan Šteiner.

Dvořák také navrhuje, aby vlak stavěl na nové zastávce za Negrelliho viaduktem, než vjede do tunelu. "Aby měli cestující možnost přestoupit u autobusového nádraží na Florenci, které je hned u trati," vysvětluje radní.

Lepší přestup na rychlíky

Železnici z letiště na hlavní nádraží by přivítali i cestující. Z vlaku by totiž mohli přestupovat nejen na trasu metra B, ale i na A, C u Muzea i na plánovanou trasu D, která má přes hlavní nádraží v budoucnu vést.

A lidé, kteří chtějí pokračovat z Prahy do jiných českých měst, by bez problémů přestoupili na své vlakové spoje. "Když přiletím do Prahy a pojedu domů vlakem, tak nebudu muset tahat kufry z jednoho nádraží na druhé," přemýšlí Marta Macháčková z Berouna. Ministerstvo dopravy dosud uvažovalo o tom, že by obě stanice spojil pojízdný chodník.

Rozhodne se už za pár dnů

Dvoupatrové nádraží přitom není ve světě ničím výjimečným. Vlaky ve dvou patrech přivázely cestující například v Petrohradě, staví tak u nástupišť v Berlíně a dvě patra má mít dokonce i nové brněnské hlavní nádraží.

Správa železniční dopravní cesty návrh první městské části neodmítá. "Stále připravujeme variantu, která počítá s Masarykovým nádražím. Ale o definitivní variantě nebylo ještě rozhodnuto," řekla mluvčí správy železnic Anna Kodysová.

Konečné rozhodnutí má padnout během několika dnů, maximálně týdnů. "Na přelom dubna a května je naplánováno jednání mezi ministerstvem dopravy, magistrátem a Středočeským krajem za účasti Správy železniční dopravní cesty a tam se zvolí definitivní varianta," dodala Kodysová.

Radnice Prahy 1 počítá, že by výstavba zhruba půl kilometru dlouhého tunelu od Florence k hlavnímu nádraží stála kolem dvou miliard korun. Ty by správa železnic mohla získat prodejem drážních pozemků v lukrativní oblasti u Masarykova nádraží, které by osířelo. Místo kolejí by pak vyrostly kancelářské budovy nebo bytové domy.

Příspět by podle radních Prahy 1 mělo i ruzyňské letiště. "Za to, že získá kvalitní kapacitní spojení nejen s městem, ale i celým Českem," vysvětlil radní první městské části Filip Dvořák.

Vlaky v tunelu pod městem

Ten jde s plánováním železniční dopravy v centru města ještě mnohem dál. Podle něj by v budoucnu mohly vlaky z letiště pokračovat z hlavního nádraží tunelem až na Smíchov.

"Vlaky by stavěly na nové stanici pod Karlovým náměstím a vyjely by z tunelu na smíchovské straně, kde by se před nádražím napojily na berounskou trať," popisuje Dvořák novou pražskou "podzemní dráhu" s tím, že radnice si již nechala vypracovat projekt na tuto stavbu. Zda někdy začnou dělníci opravdu razit tunely pod Novým Městem, je otázkou hlavně peněz.

"Podzemní tunel na Smíchov by byla nesmírně drahá záležitost," podotkl pražský radní Radovan Šteiner.

19. 04. 2008 Srážka vlaků v Bratislavě způsobila na vozech ČD půlmilionovou škodu

Zdroj: iHNed.cz (http://domaci.ihned.cz/c4-10070920-24142230-002000_d-srazka-vlaku-v-bratislave-zpusobila-na-vozech-cd-pulmilionovou-skodu)

Při páteční srážce vlaků na bratislavském nádraží byly poničeny dva vozy první třídy a jeden restaurační - všechny patří Českým drahám.

Páteční srážka dvou vlaků v Bratislavě způsobila podle mluvčího železniční policie Jozef Búranského škodu za více než 700.000 slovenských korun (asi 550.000 Kč). Do stojícího vlaku EuroCity 278 Jaroslav Hašek jedoucího z Budapešti do Prahy narazil v 16:21 zezadu posunující vlak.

Náraz tři vagóny vlaku EC vykojil, ve vozech se rozbila okna, byla zničena sedadla a zasně vzalo i nádobí v jídelním voze. "K naší smůle jsou to všechno vozy Českých drah," uvedl v pátek pro server iHNed.cz mluvčí Českých drah Ondřej Kubala.

Policie případ vyšetřuje jako trestný čin obecného ohrožení, zatím však nikoho neobvinila. Podle mluvčí fakultní nemocnice nezůstal hospitalizován žádný ze šesti ošetřených pacientů. Při srážce bylo lehce zraněno 11 lidí a zpožděno 12 vlaků.

"Řidič posunovaného vlaku uvedl, že měl posun povolen. Na druhé koleji ale stála vlaková souprava, která mu znemožnila výhled na první kolej," vysvětlil ČTK Búranský.

Nehoda významně nenarušila provoz na bratislavském hlavním nádraží - celkem 12 vlaků mělo zpoždění od tří do 80 minut.

21. 04. 2008 Dojždění 1. třídou výhodnější (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=55146>)

Každý, kdo pravidelně cestuje vlakem a využívá týdenní nebo měsíční traťové jízdenky pro dospělé, má od dubna možnost jezdit 1. třídou levněji. Zatímco ještě v březnu si oproti jízdence pro 2. třídu musel připlatit o 40 % víc, nově ho traťová jízdenka do první třídy vyjde draž jen o 20 %. Oddíly první

třídy se stále častěji objevují i v regionálních vlacích a například v příměstských jednotkách CityElefant jsou samozřejmostí. Můžete si tak dopřát komfort i při každodenním dojíždění do práce.

Nespornou výhodou traťových jízdenek je, že si je mohou například manželé nebo kolegové podle potřeby půjčovat. Jsou totiž přenosné. Jízdenky prodávají České dráhy v týdenní, měsíční a tříměsíční verzi. Traťové jízdenky platí i o víkendu a zaplacenou trasu je možné absolvovat několikrát denně. Například, když cestující dojíždí z Benešova do Prahy a o víkendu chce jet na návštěvu do Ústí nad Labem, může na cestu do Prahy využít platnou traťovou jízdenku a doplatit jízdné jen z Prahy do Ústí.

Síťové jízdenky Klasik

Levnější je od dubna i první třída u síťových jízdenek Klasik, která je ve srovnání s druhou třídou dražší také jen o 20 %. Tyto jízdenky se vyplatí při pravidelném cestování na delší vzdálenosti. Jízdenku Klasik lze zakoupit v týdenní, měsíční a čtvrtletní verzi. Stejně jako traťové jízdenky je přenosná.

In-karta/Rail plus s aplikací In-gold

Pro ty, kteří dojíždějí do práce na dlouhé vzdálenosti a vlaky používají často i při jiných příležitostech, je nejvýhodnější celoroční síťová jízdenka pro celou republiku – aplikace In-gold na In-kartě/Rail plus. Platí v 1. i ve 2. třídě a letos je o 2 000 korun levnější než loni.

Řada lidí z Moravy například v pondělí odjede za prací do Prahy a vrací se až v pátek. Právě jim se aplikace In-gold vyplatí. Kdyby ji využívali jen pro takovéto dojíždění, vyšla by je každá jízda na asi 200 korun. Držitelé In-karty s touto aplikací přitom mohou volně jezdit kamkoliv a kdykoliv v celé síti ČD, a to i první třídou.

V základní verzi zaplatíte za aplikaci In-gold 20 000 Kč na rok. Pravidelné každodenní dojíždění do práce tak vyjde na 5 000 korun za čtvrt roku, což už se vyplatí lidem, kteří používají čtvrtletní traťové jízdenky pro 2. třídu na vzdálenost 69 kilometrů a více. I se slevou 25 %, na kterou mají nárok díky In-kartě/Rail plus, je totiž čtvrtletní dojíždění s traťovou jízdenkou vyjde na 5 051 korun. Pokud si ale cestující kupuje traťové jízdenky do 1. třídy, je pro něj aplikace In-gold výhodnější už od vzdálenost 57 kilometrů.

Výhody In-karty/Rail plus s aplikací In-gold ve vnitrostátní přepravě

- cestování všemi vlaky ČD v 1. a 2. třídě
- stování lanovou dráhou ČD Liberec-Horní Hanychov – Ještěd
- zplatná přeprava jednoho spoluzavazadla a jednoho psa

Výhody In-karty/Rail plus s aplikací In-gold v mezinárodní přepravě

- sleva 25 % z mezinárodních jízdenek do 25 zemí Evropy s využitím slevy Rail plus
- sleva 20 % ze základního jízdného ve vlacích na Slovensku (při odbavení z České republiky ze státní hranice do cílové stanice na Slovensku nebo při odbavení pokladnou na Slovensku na státní hranici s Českou republikou)
- sleva na jízdenky EURegio a City Star ÖBB do Rakouska
- sleva na prázdninovou síťovou jízdenku pro Rakousko Jugend-Feriennetz Karte (při zakoupení ve výdejnách jízdenek ČD)
- sleva na jízdenku City Star SBB/CFF do Švýcarska
- sleva na jízdenku City Star HŽ do Chorvatska (přes Slovensko a Maďarsko)

22. 04. 2008 Načas jelo v prvním čtvrtletí přes 90 % vlaků Českých drah

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove_centrum/tiskove_zpravy/tzp_nacas_jelo_90_procent_vlaku)

České dráhy plní grafikon na více než 90 %, a to i přes intenzivní stavební činnost, kterou Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) opět zahájila s příchodem března. Z 213 tisíc vlaků vypravených v březnu jich do cílové stanice dojelo 194 tisíc včas, což odpovídá plnění grafikonu na 91,1 %. V únoru a v lednu 2008 byla včasnost osobní dopravy skoro 95 %.

Z celkového počtu 631 538 vlaků osobní dopravy vypravených v I. čtvrtletí 2008 jich včas dojelo 591 047, tedy 93,6 %. Nejčastější příčinou zpoždění jsou mimořádné události. Jde především o střety na přejezdech, kde řidiči nerespektují výstražné zařízení a vjedou pod vlak, sebevrahy, kteří ukončí

svůj život dobrovolně pod koly vlaku, ale také dopady počasí (větrné smrště, lokální záplavy ...) nebo zásahy policistů a lékařů přímo ve vlacích.

Další významnou položkou jsou výluky SŽDC nebo závady dopravní cesty, např. porucha výhybky, porucha zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a podobně. Aktuálně se staví na nádražích v Kolíně, Břeclavi, Českých Budějovicích, Ústí nad Labem, Brně-Horních Heršpicích, v pražském uzlu i na důležitých koridorových tratích mezi Prahou a Benešovem, Tábořem a Veselím nad Lužnicí, Olomoucí a Zábřehem na Moravě, Třincem a Čadcou (ŽSR) nebo v Praze v úseku Libeň – Běchovice. V těchto místech vznikají zpoždění nejčastěji.

„I když jsme při přípravě jízdního řádu plánovanou výlukovou činností zohlednili, někdy stačí drobná nepředvídaná mimořádnost, jako je závada na provozovaných kolejích nebo na vozidlech, a zpoždění už se nedá zabránit,“ vysvětluje Miroslav Jasenčák, ředitel Odboru řízení provozu a organizování drážní dopravy Českých drah. „Převážná většina zpoždění dálkových vlaků přitom vzniká kvůli vnějším vlivům, které České dráhy nemohou ovlivnit.“

Plnění grafikonu v měsíci březnu významně ovlivnila také vichřice „Emma“, která se republikou prohnala na začátku března. Kvůli větru a spadáním stromů se zpozdilo během dvou dnů 810 vlaků a dalších 215 spojů byly České dráhy nuceny zcela odřeknout.

Z analýz dále vyplývá, že zhruba 11 % zpoždění rychlíků a vlaků vyšší kvality způsobilo čekání na přípojný vlak.

22. 04. 2008 Cestovatelé jásají: Vlakem z Čech až do Bangladéše

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/zahranici/asie-a-pacifik/clanek.phtml?id=603093>)

Praha - Srdce vlakových nadšenců v celé Evropě plesají. Do konce roku by měly být zprovozněny železniční linky, které umožní cestovat z Evropy do jižní Asie, aniž by bylo třeba použít jiný dopravní prostředek.

Deset tisíc kilometrů dlouhá trasa, která bude částečně kopírovat dávnou Hedvábnou stezku, se tak stane jižní železniční spojnici mezi Evropou a Asií. Na severu se lze do Asie dostat Transsibiřskou magistrálou.

Díky podpoře OSN by totiž během několika měsíců měla nová železnice vůbec poprvé propojit iránská a pákistánská města, konkrétně nová trať povede mezi městy Kermán a Zahedán na východě Íránu. OSN si slibuje, že se díky nové spojnici zlepší obchod v oblasti.

Po čtyřiceti letech sporů mezi Bangladéšem a Indií se také znovu otevírá železniční spojení mezi indickou Kalkatou a bangladéšskou metropolí Dhákou.

Z Dháky se dá pokračovat ještě směrem k hranici k Barmě, tam však koleje končí. Indie a Čína by se kvůli zlepšení obchodu rády železnicí spojily, projektu však brání hlavně současný vojenský režim v Barmě.

Istanbul, Teherán, Dillí...

A jak se tedy dostat z Čech až do Bangladéše?

Stačí sednout na vlak do Vídně či Budapešti a tam přesednout na expres směr Istanbul. Z největšího tureckého města je nutné přejet skrze hory na východ Turecka a poté přes Írán a Pákistán do indického Dillí. Poslední úsek vede přes Kalkatu do metropole Bangladéše Dháky. Cesta by se měla dát zvládnout i za tři týdny.

Tvrzení, že vlak je jediným nezbytným dopravním prostředkem, však není zcela pravdivé. Například v Istanbulu je nutné vystoupit na nádraží v evropské části města a přeplavit se trajektem na asijské nádraží. Tunel, který překoná bosporskou úžinu, se teprve staví. Stejně tak je nutné trajektem přeplout východoturecké jezero Van.

Britský deník The Times přesto citoval fanoušky železnice, kteří už na dalekou cestu šetří peníze. Podle nich se otevře „vskutku impozantní pozemní cesta“ a půjde o „největší světové železniční dobrodružství“.

22. 04. 2008 U Teplic se srazil motorový vlak s drezínou

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/u-teplic-se-srazil-motorovy-vlak-s-drezinou-fze-/krimi.asp?c=A080422_100911_krimi_lpo)

Mezi železničními zastávkami Úpořiny a Ohnič se krátce po deváté hodině střetl motorový vlak jedoucí z Ústí nad Labem do Bíliny s dvoucestným bagrem. Srážka se obešla bez zranění. Po necelých dvou hodinách byl provoz na trati opět obnoven. Příčinou nehody je pravděpodobně selhání lidského faktoru.

Informaci iDNES.cz potvrdil Radek Joklík z Českých drah. Záchraná služba k nehodě volána nebyla.

"Motorový vlak vjel na kolej, kde se prováděly opravy, a tam narazil do dvoucestného bagru s přívěsným vozíkem," popsal nehodu mluvčí Joklík s tím, že zatím je možné příčinu srážky připsat lidskému faktoru. Škoda na motorovém vlaku dosáhla 20 tisíc korun.

"Nikdo nebyl při srážce zraněn, na místě je jen materiální škoda," uvedl Václav Woska z teplické policie. V motorovém vlaku jeli dva cestující.

Oba pasažéři si zajistili odvoz na místo, kam směřovali, sami.

"Na trati mezi Úpořinami a Ohničí se od 10:50 hodin opět jezdí," sdělil Joklík s tím, že přerušení provozu nezpůsobilo zpoždění dalšího vlakového spoje. Ten prý už jel včas.

"Strojvedoucí a výpravčí jsou postaveni mimo službu," řekl Radek Joklík s tím, že míra jejich zavinění se ukáže až později, kdy se vyšetřování posune dál.

22. 04. 2008 Chcete pohodlí? Nastupte do červeného vagonu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/chcete-pohodli-nastupte-do-cerveneho-vagonu-fz8-/eko-doprava.asp?c=A080422_958810_eko-doprava_maf)

Jízdenka bude stát stejně. Jenže cestující, který nastoupí do zeleného vagonu, bude mít menší komfort než ten, který nastoupí do červeného. České dráhy se rozhodly barevně odlišit kvalitnější vagony určené pro dálkovou přepravu.

České dráhy se rozhodly obnovit vagony na mezinárodních tratích a zhruba čtyřicet jich nechaly zrenovat. Nebudou mít tradiční zeleno-šedý nátěr, ale budou červeno-šedé. Už dříve volily červeno-šedý nátěr pro nově dodávané vozy od Siemensu.

"Rozhodnutí vycházelo z toho, že tyto vozy budou určené pro mezinárodní vlaky EuroCity, mají klimatizaci a jsou konstruované na rychlost 160 km/h," vysvětluje Radek Joklík z tiskového oddělení drah.

Zakázku v hodnotě přes půl miliardy korun na rekonstrukci čtyřiceti vagonů, které už byly jednou opravovány zhruba před deseti lety, vyhrála slovenská firma ŽOS Trnava.

Opravu poloviny vagonů si slovenská firma objednala u plzeňské společnosti Movo, která už dříve vagony pro České dráhy modernizovala. "V Trnavě dělají vozy druhé třídy s kupé, u nás se dělají velkoprostorové a taky první třída," uvedl generální ředitel plzeňského podniku Jan Lukeš.

Klimatizace i lepší toalety

A zdaleka to nebude jediná věc, kterou se budou lišit. Uvnitř čeká klimatizace nebo třeba nová vakuová WC, ze kterých odpad nepadá přímo na koleje. Budou v nich i lepší sedačky a lépe těsnící okna. "Chceme, aby cestující na první pohled poznal, který vagon mu nabídne pohodlnější svezení," říká Radek Joklík z Českých drah.

Opravené vagony by se měly i svou barvou přiřadit k současné flotile několika desítek moderních červených vagonů, které jezdí především na trasách do Německa a Rakouska. Budou se však objeovat častěji, a to i na hlavních tratích na Slovensko.

Prototyp opraveného červeného vagonu už se testuje na zkušební okruhu u Kolína. Opravu dráhy volí proto, že cena je oproti nákupu nového vozu zhruba čtvrtinová.

Není to jediná novinka, kterou České dráhy na letošní rok chystají. Připravují také nákup zhruba stovky starších vagonů z ciziny, které však cestujícím poskytnou mnohem více pohodlí než většina těch, kterými jezdí nyní.

Osud dalších vagonů není jasný

České dráhy však nenechaly modernizovat všechny vagony ze série rekonstruované před deseti lety. Zatím ani není jisté, zda se ty zbývající nějaké zásadnější opravy vůbec dočkají. "Uvažujeme u nich třeba o přečalounění sedáků, ale vše se odvíjí od finančních prostředků," říká Joklík. Výměna stávajících potahů za nové by podle jeho vyjádření mohla stát 250 až 350 tisíc korun za jeden vagon. Všechny vagony, které projdou opravou v Trnavě a Plzni, by chtěly dráhy do pravidelného provozu nasadit od poloviny prosince, kdy začíná platit nový jízdní řád. Spolu s nimi by na české koleje mohla vyjet i část starších vozů ze zahraničí, jejichž koupi dráhy také plánují. Nejčastěji zmiňovanou variantou je nákup stovky vagonů z Německa, definitivní rozhodnutí zatím nepadlo.

22. 04. 2008 Vláda rozhodla: Nakoupíme vlastní majetek za 12 miliard (ČD -> SŽDC)

Zdroj: Aktuálně.cz (<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaci-ekonomika/clanek.phtml?id=603185>)
Praha - Stát zaplatí Českým drahám za jejich majetek sumu dvanáct miliard korun. Návrh včera schválila vláda.

"Zároveň jsme se dohodli, že tyto prostředky budou v Českých drahách účelově vázány především na obnovu vozového parku a zvýšení bezpečnosti," uvedl ministr dopravy Aleš Řebíček pro deník Aktuálně.cz.

Majetek původně Státních drah si koupí státní firma Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Potřebné peníze stát získá z privatizačních příjmů.

O tom, že si SŽDC koupí část majetku akciové společnosti České dráhy (majitel je stát), rozhodla vláda na podzim uplynulého roku. Součástí kupovaného majetku je například deset a půl tisíce zaměstnanců, drážní hasiči, Správa železniční energetiky, Správa dopravní cesty nebo Technická ústředna železnice.

V původním materiálu z konce uplynulého roku, který má redakce k dispozici, se přitom mluvilo o tom, že převod majetku Českých drah by měl přijít stát asi na 400 milionů korun.

Původní plán hovořil o tom, že by se majetek mohl kupovat díky štedré dividendě od společnosti ČEZ. Ta státu pošle zhruba 15 miliard korun. Napřímo to však nebylo možné. Dividendy mají jít buď do ekologických projektů, nebo do Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

A právě přes ten se měla transakce uskutečnit. O dvanáct miliard se mu měla zkrátit předem schválená dotace a 12 miliard měl dostat z dividend.

Plán je nyní podobný. O dvanáct miliard přijde a podle rozhodnutí vlády ministr financí zajistí dorovnání příjmů v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury v letech 2008 - 2009 ve výši 12 miliard z privatizačních příjmů ministerstva financí.

24. 04. 2008 ČD mají nový televizní portál (<http://tv.cd.cz>)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_17port.htm)

Od letošního března nabízejí České dráhy nový internetový televizní portál. Jde o multimediální okno do světa železnice, firemních produktů a služeb, ale také mocný image nástroj pozitivně ovlivňující propagaci a podporu železniční dopravy.

Konečně máme možnost veřejnosti představit České dráhy ve všech oblastech jejich činnosti. Projekt se připravoval tři měsíce, s nápadem a koncepcí přišel ředitel odboru komunikace ing. Zbyněk Honys ve spolupráci s TV POLAR.

Návštěvník portálu má možnost si kdykoli přehrát kteroukoli z reportáží bez ohledu na čas vysílání, případně si ji může doma nahrát. K dispozici je mu obsáhlý archiv všech vytvořených reportáží. Každá reportáž je opatřena průvodním textem, odkaz na ni můžete poslat přátelům přímo z připraveného formuláře pod textem.

Samozřejmostí je vyhledávání videozáznamů dle klíčových slov a zobrazení nejnovějších příspěvků. Internetová televize počítá i s příspěvky železničních fandů. Komfort pro uživatele znamená způsob přehrávání streamovaných videozáznamů. V praxi to vypadá tak, že se reportáže automaticky spouštějí přímo v grafice portálu, neukládají se tedy na disk, ani se neotvírají v novém okně.

Stream server je umístěn na páteři českého internetu. Portál je k dispozici na internetové adrese <http://tv.cd.cz>, k jeho prohlížení je potřeba mít internetový prohlížeč s podporou FLASH. TV portál zajišťují pracovníci odboru komunikace, po obsahové stránce Mgr. Pavel Tesař a technicky Roman Menc.

24. 04. 2008 Aktuálně z drah členských zemí Evropské unie

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_17aktu.htm)

BELGIE

Brusel: Potřeba posílit dráhy směrem na přístavy

Evropská komise EU má záměr dále v Evropě zjednodušit přístup na trh železniční nákladní dopravy. Přednostním cílem této iniciativy je zvýšit dopravní kapacitu na kolejích v napojení námořních přístavů na evropské vnitrozemí. Do konce letošního roku chce EK přepracovat příslušná zákonná opatření. Oznámil to počátkem března hlavní správní rada generálního ředitelství pro dopravu a energii EK Jan Scherph na mezinárodním drážním kongresu Svazu německých dopravních podniků VDV.

V první fázi bude vypracována studie o důsledcích, jaké by způsobila větší nezávislost regulačních míst a transparentnější podmínky vstupu na trh, jednotnější systém cen za užití tratí a větší spolupráce řídicích úřadů, jakož i provozovatelů infrastruktur na evropské úrovni. Předmětem studie bude také posouzení, zda má být dána přednost nařízení před směrnicí. Zatímco směrnice se musí převádět do národního práva, nařízení platí bezprostředně v každém členském státě.

Při posuzování situace v dopravní relaci přístavy–vnitrozemí byli řečníci na kongresu jednotní: již dnes je nedostatek kapacity a výstavba infrastruktury se zpožďuje.

FRANCIE

Mezinárodní kooperace Geodis-Rail Cargo Austria

Francouzský podnik logistických služeb Geodis a Rail Cargo Austria si dohodly spolupráci v mezinárodním kusovém zboží. Francie, Rakousko, Itálie, Velká Británie a Španělsko tvoří pilíře této kooperace. Do budoucna má být velká část Francie a Itálie dosažitelná z Rakouska „z domu do domu“ za 48 hodin. Pro dopravy do Británie a Španělska se počítá s dodací dobou 48–72 hodin. Geodis rovněž informoval o svých výsledcích za loňský rok. Obrat vzrostl o 26,4 % na 4,78 miliard €, čistý zisk o 11 % na 53,7 milionů €.

ITÁLIE

Doprava kontejnerů Terst–Mnichov

Od února je do relace mezi středomořským přístavem Terst a kontejnerovým terminálem v Johanneskirchen u Mnichova zařazen třetí vlak týdně. Službu poskytuje kombi operátor z Terstu Alpe Adria Spa spolu s drážními podniky Deutsche Bahn, Rail Cargo Austria a Trenitalia. Doprava do nebo z terminálu München–Riem či k nejdůležitějším průmyslovým a obchodním oblastem v Bavorsku je na dožádání. S ohledem na vytížení terminálu München–Riem je třetí vlak v týdnu vázán právě na terminál v Johanneskirchenu.

GTS spojuje Bari s Manchesterem

Jihoitalský operátor kombinované dopravy GTS General Transport Spa nabízí opět od února přímé spojení mezi Itálií a Velkou Británií Eurotunelem. Vlaky GTS obsluhují linku Bari–Manchester, přičemž trakci zajišťuje státní dráha Trenitalia. Po několikaměsíčním přerušení této služby se provádějí dvě spojení týdně. Do Manchesteru obnáší doba jízdy 36 hodin z Piacenzy a 48 hodin z Bari. Vlaky jsou složeny z velmi nízkých vozů, nakládá se 30 výměnných nástaveb o délce 13,60 m a objemu 90 kubických metrů.

MAĎARSKO

Prodej MÁV CARGO šetří policie

Podle rakouského tisku se maďarská policie zajímá o případ, kdy Rakouská spolková dráha ÖBB měla zaplatit maďarské lobbistické agentuře Geuronet honorář 7,1 milionu € (cca 185 milionů Kč). Důvodem měl být úspěšný prodej maďarského podniku nákladní železniční dopravy MÁV Cargo dceři ÖBB Rail Cargo Austria. Zatímco zástupci MÁV tvrdili, že neznali ani jméno agentury, rakouský deník Standard citoval mluvčího ÖBB, že agentura poskytla dobré služby.

NĚMECKO**Dráhy na německé síti lámou rekordy**

Dráhy na německé síti loni přepravily 361,1 milionu tun zboží. Bylo to o 15 milionů t více než v předchozím roce (plus 4,3 procenta). Dopravní výkon v tunokilometrech stoupl o 7,1 procenta na 114,6 miliard tunokilometrů – nejvyšší číslo od sjednocení Německa. Sdělil to Statistický spolkový úřad (Destatis). Novou nejvyšší hodnotu zaznamenala průměrná přepravní vzdálenost: prodloužila se o 2,7 procenta na 317,4 km. Vnitrostátně se v roce 2007 přepravilo 226,3 milionu t zboží (plus 3,9 %), mezinárodní doprava stoupla o 3,3 procenta na 56,4 miliony t. Mezinárodní doprava představovala 37,7 procenta z celkového množství. Před deseti lety (1997) to bylo 28,1 procenta.

Drážní svazy požadují pro rozvoz více peněz

Aliance pro dráhu, Svaz drážního průmyslu (VDB) a Svaz německých dopravních podniků (VDV) požadují na spolkové vládě větší angažovanost v rámci rozvoje železniční dopravy. Potřebujeme nové zaměření dopravní politiky s opravdu silnou orientací na ekologickou a ekonomicky efektivní železniční dopravu, uvádí se v prohlášení, zveřejněném počátkem března v Berlíně. Pro lepší orientaci politiků svazy formulovaly Deset nejdůležitějších důvodů pro podporu železniční dopravy. Podle předsedy VDV je financování státem vlastněných tratí opraveno zákonem, avšak nestátním drahám ve většině případů chybějí prostředky k udržování jejich infrastruktury. Vedlejší tratě jsou stále cennější alternativou vůči přetíženým hlavním tratím. V této situaci působí narůstající opotřebení kontraproduktivně. Stát by měl spolkovým zemím poskytovat ročně asi 150 milionů eur (cca 4 miliardy Kč) k účelovému financování investic a udržování regionálních sítí.

Předseda VDB profesor Ronald Pörner požaduje ročně 5 miliard eur státních investic do státní železniční sítě: Železniční doprava řadu roků roste a zejména v dopravě zboží již nyní naráží na kapacitní hranici. Loni stát investoval o jednu miliardu méně.

DB testuje velmi dlouhé vlaky

Německá dráha DB AG provedla od počátku března ve třech týdnech 30 zkušebních jízd s nákladními vlaky o délce až 835 metrů mezi seřaďovací nádražím Maschen a dánskou stanicí Ringsted. Dosud DB dopravovala zboží vlaky o maximální délce 700 metrů. Od nasazení delších vlaků si DB slibuje lepší využití kapacit a tím především výhodu v dopravě do zázemí námořních přístavů. Trans-Eurasia Logistics povolena kartelovým úřadem

Cesta pro joint venture Trans-Eurasia Logistics je volná. Podnik založený Deutsche Bahn (30 %) s Ruskou dráhou RŽD (50 %) a partnery Polzug (10 %), Kombiverkehr (10 %) a Transcontainer má z hlediska kartelového práva zelenou. Cílem společnosti se sídlem v Berlíně, založené v roce 2007, je nabízet služby v dopravě kontejnerů z „jedné ruky“. Nejdříve se počítá s dopravou mezi západní Evropou a Ruskem, jež se později rozšíří na Čínu. Konkrétním podílníkem ze strany DB bude její dceřiný podnik DB Mobility Logistics, který byl oficiálně zaregistrován letos 1. února. V rámci drážního holdingového modelu bude tento podnik součástí subholdingu drážních společností.

24. 04. 2008 Vyberte nejkrásnější nádraží!

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

Dnes odstartoval 2. ročník soutěže o nejkrásnější nádraží. Hlasování se může zúčastnit kdokoli prostřednictvím e-mailu nebo dopisu, a to nejpozději do 15. června. O tři dny později bude slavnostně vyhlášen vítěz.

Anketu pořádá v rámci projektu „Vlídna nádraží“ občanské sdružení Asociace Entente Florale CZ – Souznění. Partnery jsou České dráhy, Správa železniční dopravní cesty, Český rozhlas 2 – Praha, občanské sdružení Plzeňská dráha a Mikroregion Konstantinolázeňsko.

Soutěž o nejkrásnější nádraží České republiky byla poprvé vyhlášena v loňském roce. „Vítězem se stalo nádraží v Ostroměři. Lidé tu ocenili zejména čistotu a přívětivý personál, který pečuje o nádraží nad rámec svých povinností,“ říká Drahomíra Kolmanová, ředitelka Asociace Entente Florale. „Příjemných nádraží je po celé republice bezpochyby celá řada. Cílem soutěže je tato nádraží najít a všechny, kdo se na jejich dobrém stavu podílejí, po právu odměnit. Soutěž zapadá do projektu Vlídna nádraží, jehož cílem je ve spolupráci se správcem železnice, místními organizacemi i jednotlivci postupně obnovovat krásu železničních zastávek a nádraží,“ doplňuje.

„Po celé republice jsou stovky nádraží, mnoho z nich prochází náročnou rekonstrukcí, třeba v rámci projektu Živá nádraží. Ke zvelebení i těch nejmenších stanic ale často stačí poměrně málo – iniciativa

ze strany našich zaměstnanců a zájem místních obyvatel nebo spolků. Podobné aktivity proto vítáme a do projektu se rádi zapojíme," říká Jiří Jeřeta, zástupce ředitele Odboru komunikace ČD.

Hlasování o nejkrásnější nádraží roku 2008 proběhne ve dvou kolech. V prvním budou lidé posílat nominace svým favorizovaným nádražím, ve druhém pak vyberou mezi deseti finalisty. Ti budou zveřejněni v médiích a na webových stránkách vyhlášovateli.

Návrhy do nominačního kola je možné posílat do 23. května na e-mail nejkrasnejsinadrazi@cd.cz nebo poštou na adresu: AEF CZ – Souznění, NKP Vyšehrad, V pevnosti 159/5b, 128 00 Praha 2.

Součástí dopisu by mělo být:

- stručné zdůvodnění nominace nádraží
- stručný popis, jak nádraží v současnosti funguje a co by se mohlo zlepšit
- tři fotografie nádraží – digitální (formát .jpg) nebo tištěné (rozměr 10 x 15 cm)

Druhé kolo, ve kterém budou lidé volit vítěze, skončí 15. června. Výsledky soutěže pak budou slavnostně vyhlášeny 18. června ve vládním salonku na pražském hlavním nádraží.

27. 04. 2008 Německý vysokorychlostní vlak smetl v tunelu stádo ovcí (ICE)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nemecky-vysokorychlostni-vlak-smetl-v-tunelu-stado-ovci-pza-zahranicni.asp?c=A080427_083808_zahranicni_ton)

Německý rychlík Intercity Express vykolejil v sobotu večer u města Fulda. Po vjezdu do tunelu se srazil se stádem ovcí. Zraněno bylo dvacet tři lidí, ale jen tři zranění jsou středně těžká. Srážku nepřežilo dvacet ovcí. Tunel bude zavřený ještě několik dní.



Ke srážce došlo v sobotu v devět hodin večer na trase Hamburk - Mnichov. "V tunelu stálo na kolejích stádo ovcí, které vlak strhl s sebou," popsalo srážku východohesenské policejní prezidium.

Čtyři vagony vykolejily, ale souprava pokračovala v desetikilometrovém tunelu ještě tři kilometry v cestě. Jedna z pasažérek, která jela ve vykolejeném vagonu, řekla listu Frankfurter Rundschau, že souprava při přejezdu ovčích těl nadskakovala.

V soupravě bylo celkem sto sedmdesát pasažérů. Po zastavení vlaku vystoupili a pokračovali zpátky k začátku tunelu. "Byla tam spousta prachu a dýmu, myslela jsem, že se udusím. Ještě teď jsem šedivá od hlavy k patě. Bylo to jako 11. září v New Yorku," vzpomíná 47letá cestující.

Na konci tunelu čekali záchranáři a hasičské vozy, ale většina cestujících přečkala srážku s ovcemi bez újmy. Zraněno bylo dvacet tři lidí, ale až na tři středně vážné případy jde o zranění lehká. Záchranáři převezli pasažéry na ošetření do nemocnice v Koblenzi.

Stádo ovcí, které se s příchodem večera šlo do tunelu skrýt, vyšlo z incidentu podstatně hůř. Nepřežilo kolem dvaceti ovcí. "Nejprve byla vidět jen hromada masa, pak jsem rozpoznala mrtvé ovce, jiné polomrtvé a některé ještě žily a dívaly se na mě," vzpomíná 47letá Mnichovanka.

Poškozený tunel byl uzavřen, zavřený bude ještě několik dní. Je potřeba ho uklidit a opravit škody.

28. 04. 2008 Při srážce vlaků v Číně zemřelo 66 lidí a přes 400 je zraněných

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/13344-pri-srazce-vlaku-v-cine-zemrelo-66-lidi-a-pres-400-je-zranenych/>)

Peking - Nejméně 66 mrtvých a přes 400 zraněných si dnes ráno vyžádala srážka dvou osobních vlaků ve městě C'-po v provincii Šan-tung na východě Číny. Informovala o tom státní agentura Nová Čína s odvoláním na zdravotníky na místě nehody. České velvyslanectví nemá informace, že by mezi oběťmi či zraněnými byli čeští občané.



Agentura AFP s odvoláním na čínské zdroje napsala, že mezi zraněnými jsou čtyři Francouzi. Byli se zlomeninami kostí převezeni do nemocnice. Žádní jiní cizinci se ve vlacích nenacházeli, napsala agentura Nová Čína.

Také další svědci a mluvčí provinční vlády potvrdili velké množství obětí střetu ve městě C'-po v provincii Šan-tung, při němž se podle Nové Číny převrátilo do příkopu deset vozů vlakových

souprav. Podle očitých svědků vlak mířící z Pekingu do přístavu Čching-tao krátce před pátou hodinou ranní místního času (v neděli před 23:00 SELČ) v ohybu trati vykolejil a v plné rychlosti narazil do soupravy jedoucí mezi městy Jan-tchaj a Sü-čou.

Nemocnice v C'-po přijala přes 80 zraněných. "Jsou mezi nimi těžká i lehká zranění," citovala agentura Reuters jednoho z lékařů.

Fotografie v čínských médiích ukazují vykolejený vlak ležící na dně příkopu a záchranáře vytahující pasažéry z jednoho z vagonů, který skončil na boku. Druhý vlak podle snímků do příkopu nespadl. Některé jeho vozy však zůstaly stát kolmo na kolejích.

Podle agentury Reuters je dnešní nehoda nejtragičtější na čínské železnici od roku 1997, kdy při havárii v centrální provincii Chu-nan zahynulo přes 100 lidí.

29. 04. 2008 Počet obětí srážky vlaků v Číně stoupl na 70, příčinou vysoká rychlost

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/13476-pocet-obeti-srazky-vlaku-v-cine-stoupl-na-70-pricinou-vysoka-rychlost/>)

Peking - Sedmdesát mrtvých a 416 zraněných si podle poslední bilance vyžádala pondělní srážka dvou osobních vlaků na východě Číny. Sedm desítek zraněných zůstává v kritickém stavu. Podle vyšetřovatelů byla příčinou neštěstí u města C'-po v provincii Šan-tung příliš vysoká rychlost. Na trati dnes znovu začaly jezdit vlaky.



Podle Wang Ťüna, šéfa Národního úřadu pro bezpečnost, strojvedoucí jednoho z vlaků výrazně překročil nařizenou rychlost v tomto úseku trati. Vlak tu jel rychlostí 131 kilometrů v hodině namísto nařizené maximální rychlosti 80 kilometrů v hodině, uvedl Wang.

Nejhorší železniční nehoda od roku 1997 se stala v době, kdy se čínská vláda snaží vtisknout zemi co nejlepší obrázek před srpnovými olympijskými hrami v Pekingu. Úřady už proto naznačily, že si nepřejí, aby se o neštěstí příliš hovořilo. V pondělí večer hlavní televizní zprávy o havárii informovaly jen kuse a ukázaly několik záběrů pomačkaných vagonů a pokroucených kolejnic.

V nemocnicích ve městech kolem místa nehody zůstávají stovky zraněných a vzhledem k tomu, že zhruba 70 z nich je v kritickém stavu, může bilance mrtvých ještě stoupat.

Čang Lin, atletka cestující vlakem z Pekingu do pobřežního města Čching-tao, řekla novinářům, že jí síla nárazu vymrštila z okna. Vagon, který vykolejil, se jí zastavil kousek od nohou. "Kdyby se převrátil ještě jednou, tak mě rozmačkal," vyprávěla Čang v nemocnici, kde skončila se zlomeninami a odřeninami. "Od té chvíle se bojím zavřít oči," dodala.

V nemocnici je i žena středního věku, která si nepřála uvést své jméno. Novinářům řekla, že měla štěstí, protože ve chvíli nehody byla vzhůru. "Dostala jsem se ven," říká. "Lidi, co spali, to rozdrtilo a ani o tom nevěděli," dodala žena, která utrpěla poranění hlavy. Všechno podle ní trvalo jen minutku. "Vylezla jsem okénkem na záchodě. Všude, kde to šlo, se lidi soukali ven."

Dvanáctiletý chlapec, na kterého v nemocničních pokojích nezbylo místo, leží na posteli na chodbě a tiskne k sobě plyšového psíka. "Spal jsem, a tak si toho moc nepamatuji," říká. "Dokonce ani nevím, jak jsem se dostal sem," dodává. Měl štěstí, nehodu přežil jen se zlomenou nohou.

Vlaky jsou v Číně nejoblíbenějším dopravním prostředkem. Přetížená železniční síť v loňském roce přepravila 1,36 miliardy cestujících. Vláda se snaží rozšířit a zlepšit státní železniční síť a zavést na ni více vysokorychlostních vlaků.

29. 04. 2008 Posilující koruna zlevňuje mezinárodní jízdné

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/wps/wcm/connect/CD-cz/cd/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/tzp-posilujici-koruna-zlevnuje-mezinarodni-jizdne>)

Všichni, kteří jezdí vlakem do zahraničí a kupují si v Česku jízdenky v korunách, mají jízdné rok od roku i měsíc od měsíce levnější. I přesto, že ceny mezinárodních jízdenek v Evropě v posledních letech mírně rostly, posilující koruna cenu pro české zákazníky neustále snižuje. Snížení cen v korunách přitom převažuje růst tarifu v eurech, cesta vlakem tak ve finále zlevňuje.

Dnes ráno se euro obchodovalo za 25,17 korun, na jaře roku 2004 to přitom bylo 33 korun. Mezinárodní jízdné se mezi všemi železničními společnostmi v Evropě určuje v eurech a výsledná

cena se pak přepočítává na koruny. Díky stále silnější koruně vůči euru tak zlevňují i cesty na Slovensko nebo do Maďarska, tedy do zemí, kde se euro jako platební jednotka nepoužívá.

Praha – Vídeň

Jednosměrná jízdenka bez slev stála v polovině prosince loňského roku 906 korun. Zatímco v eurech se cena za poslední čtyři měsíce neměnila, v korunách kvůli oslabování eura klesla celkem o 56 Kč, tedy o 6 %. Kromě tohoto obvyčejného mezinárodního jízdného nabízejí České dráhy řadu slev, například Wien SCspezial. Jednosměrnou jízdenku s místenkou do vlaku SuperCity Pendolino je tak možné zakoupit za 531 Kč. Bližší informace jsou na stránkách www.scpendolino.cz.

Praha – Berlín

Nejlevnější jízdenku z Prahy do Berlína je možné od ledna letošního roku pořídit na eShopu Českých drah za 29 EUR. Zatímco cena v eurech se od zavedení této akční nabídky neměnila, v korunách zaplatil cestující v lednu a únoru 768 korun, v dubnu to bylo už o 30 korun méně. Detailní informace o nabídce jsou k dispozici na www.cd.cz/nemecko pod záložkou „Akční nabídka – prodej přes eShop ČD“.

Praha – Košice

V roce 2004 stála jednosměrná jízdenka bez jakýchkoliv slev 1059 korun. Za poslední čtyři roky se tato cena snížila o 171 korun, tedy o 16 %. Uvažována je obvyčejná jízdenka ve vzájemné sousedské přepravě ČD – ZSSK (detailní informace na www.cd.cz/slovensko). Kromě obvyčejného jízdného České dráhy nabízejí zvýhodněné zpáteční jízdenky se slevou City Star (www.cd.cz/citystar). Jízdenku z Prahy do Košic a zpět je tak možné pořídit za 1240 korun.

Praha – Mnichov

V roce 2005 stála zpáteční jízdenka München Spezial 1586 korun, v současnosti je v prodeji za 1428 korun. Cena tedy v důsledku posilování koruny poklesla téměř o 10 %. Informace o nabídce jsou na www.cd.cz/nemecko pod záložkou München/Nürnberg Spezial.”

Ostrava – Varšava

V roce 2004 stála nejvýhodnější zpáteční jízdenka 1073 korun, v současnosti se prodává o téměř 250 korun levněji. Cena jízdenky tak poklesla o 23 %.

Ostrava – Krakov

Nejlevnější zpáteční jízdenka z Ostravy do Krakova vyšla v roce 2004 na 630 korun. V současnosti stojí 419 Kč, tedy o 33 % méně.

29. 04. 2008 Parním cyklovlakem do Netolic (1. května 2008, České Budějovice - Netolice)

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

Ve státní svátek 1. května vypraví České dráhy historický parní vlak „Peklík“ z Českých Budějovic přes Dívčice do Netolic. Tato nostalgická jízda symbolicky otevře jihočeskou cyklistickou sezónu. Vlakem mohou jet lidé na cyklojízdu „S Peklíkem s kolem kolem Netolic“, která startuje těsně před polednem z Netolic, nebo na výlet do Blanského lesa.

Ve vlaku budou řazeny historické osobní vozy třetí a druhé třídy, cyklovůz a bufetový vůz. Pro zájemce bude k dispozici i otevřený vyhlídkový vůz. Soupravu potáhne parní lokomotiva „Kafemlejnek“ (310.093). Za zpáteční jízdenku z Českých Budějovic do Netolic cestující zaplatí 200 Kč, v prodeji budou také zlevněné jízdenky pro děti, důchodce a držitele průkazu ZTP. Přeprava kola stojí 25 korun za vlak.

Z Netolic odstartuje v 11:15 hod. hromadná cyklojízda, která vede přes památkově chráněné vesnice Zbudovských Blat k třetímu největšímu českého rybníku Bezdrev. „Ostatní mohou v Netolicích navštívit unikátní renesanční zámek Kratochvíle nebo třeba kopii dřevěného Přemyslovského hradu, který je těsně před dokončením. Parní vlak „Peklík“ navíc ještě před odjezdem zpět do Českých Budějovic svezde zájemce z Netolic do Dívčic a zpět,“ říká Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy ČD v Českých Budějovicích.

Jízdenky na parní vlak je možné koupit přímo ve vlaku u průvodčích, místo pro kolo lze rezervovat předem na e-mailu info@jihoceskedrahy.cz. K základní ceně jízdenek jsou uznávány slevy pro děti,

žáky, důchodce, ZTP a psy. Děti ve věku 6 – 15 let mají 50 % slevu, děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení.

29. 04. 2008 Ministerstvo dopravy plánuje vlaky s rychlostí přes 250 km/h (VRT)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/clanek/138844-ministerstvo-dopravy-planuje-vlak-y-s-rychlosti-pres-250-km-h.html>)

Českou republiku by mohly v budoucnu brázdit vlaky rychlostí vyšší než 250 kilometrů v hodině. S takovou vizí přišlo v úterý ministerstvo dopravy. Podle něj by se v Česku měly vystavět nové vysokorychlostní tratě (VRT). Tuzemská železnice by se tak mohla přiblížit například té francouzské, kde jezdí známé vlaky TGV.

Náměstek ministra dopravy Emanuel Šíp řekl, že první úseky by mohly být hotové kolem roku 2020. "Jde o dlouhodobý úkol, který přesáhne daleko do tohoto století," řekl Šíp. Prvním zprovozněným úsekem VRT na českém území má být tunel z Prahy do Berouna, ze kterého by rychlovlaky pokračovaly dále na Norimberk.

Ministerstvo dopravy (MD) údajně zvažuje, že tunelem by jezdily i vlaky ve směru na Ústí nad Labem, Drážďany a Berlín. To má být druhá větev sítě vysokorychlostních železnic.

Páteří tratě železnice by vedla z Plzně přes Prahu do Brna, kde by se větvila na vídeňský a ostravský směr. "Prověřujeme i myšlenku, že by z Prahy ve směru na jihovýchod směřoval tunel, který by pokryl počátek vysokorychlostní tratě Praha - Brno a jezdilo by se jím i na České Budějovice," naznačil Šíp.

Podmínkou je návaznost na zahraniční tratě

"Jen tak mýrnyx týrnyx u nás si stavět vysokorychlostní tratě, na to nemáme podmínky," komentoval záměr ministerstva šéf Správy železniční dopravní cesty Jan Komárek. Podle něj musí jít o evropské projekty navazující na železnice v zahraničí.

Prozatím jezdí v Česku nejrychlejší vlak Pendolino rychlostí 160 kilometrů v hodině na koridoru Praha - Brno. Rychlovlaky nejsou ve vyspělých zemích žádnou výjimkou. Mezi nejznámější patří francouzské TGV, jejich rychlost se v průměru pohybuje od 270 do 320 kilometrů v hodině.

29. 04. 2008 Prahu a Kladno spojí rychlodráha za miliardy

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/prahu-a-kladno-spoj-i-rychlodraha-za-miliardy-fms-domaci.asp?c=A080429_185610_domaci_zra)

Po sedmnácti letech dohadování je konečně jasné, že Prahu a Kladno spojí rychlodráha. Pavel Bém, ministr dopravy Aleš Řebíček a zástupci města Kladno dnes podpisem zpečetili stavbu dráhy pro rychlovlak, která má fungovat už v roce 2013. Předpokládaná investice je osm až deset miliard.

Trat' v úseku mezi Veleslavínem a Letenskou plání povede pod zemí. Tam, kde dnes vedou koleje bude zeleň. Dejvické nádraží zanikne a místo něj vznikne podzemní nádraží propojené se stanicí metra Hradčanská.

"Je to pro nás velký den. Denně z Kladna do Prahy dojíždí tisíce lidí za prací. Železnice navíc bude obtěžovat Pražany méně než autobusy," pochvaluje si hejtman Středočeského kraje Petr Bendl.

Starosta Prahy 6 Tomáš Chalupa ocenil, že dráha povede v rámci území jeho městské části pod povrchem. "Je to pro nás vítaný kompromis," nechal se slyšet Chalupa, který výstavbu rychlodráhy dlouho blokoval.

Do projektu se finančně zapojí Správa železniční dopravní cesty, letiště Ruzyně i pražský magistrát. "Rádi bychom ale, aby se na projektu podílel také soukromý partner," uvedl ministr dopravy Aleš Řebíček.

30. 04. 2008 Stavební povolení: Rekonstrukce staničního zab. zař. v žst. Mladá Boleslav–Debř

Zdroj: Dražní úřad (<http://du-praha.cz/drurad/080428vyhlaska.pdf>)

30. 04. 2008 Pálavský okruh (8. května 2008)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/index.php?action=article&id=55267>)

ČD, a.s. pořádají 8.5.2008 u příležitosti zahájení turistické a cykloturistické sezóny jízdu tradičního parního vlaku „Pálavský okruh“ v trati:

Brno hl.n. – Moravské Bránice – Novosedly – Mikulov na Moravě –

- Valtice město – Lednice - Mikulov na Moravě – Břeclav – Brno hl.n.

Program akce

Opět parní lokomotiva 475.101 „Šlechtična“, historické vozy, bufetový vůz s nabídkou jihomoravských vín, vozy s přepravou jízdních kol.

Ideální příležitost projet na kole „Zahradu Evropy“, vlak zastavuje v místech cyklistických stezek, navštívit „Lednicko-valtický areál“, Pálavu, jedinečnou chráněnou krajinnou oblast, Mikulov – kulturní program, zámek, jeskyni „Na Tuoldu“, hrobku rodu Dietrichsteinů, Kostnici, židovský hřbitov, Valtice – zámek, Lednice – zámek, zámecký skleník a park, minaret, akvárium Malawi.

Ceník

- celodenní jízdenka 200,- Kč

- úseková jízdenka 60,- Kč (Brno hl.n. – M.Bránice – Mikulov na M. – Lednice – Mikulov na M. – Břeclav – Vranovice – Brno hl.n.)

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

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

Ostatní tarifní ani mimotarifní výhody neplatí.

Doprodej zbylých jízdenek přímo u vlaku.

Pořadatel ČD, a.s., Krajské centrum osobní dopavy Brno

Kontakt

tel. 972 625 802, e-mail: bnoc@cdcentrum.cd.cz.

30. 04. 2008 V Sobotíně dnes oslavují 10. výročí zprovoznění železnice Desná

Zdroj: ČT24 (<http://www.ct24.cz/doprava/zeleznicni-doprava/13623-v-sobotine-dnes-oslavuji-10-vyroci-zprovozneni-zeleznice-desna/>)

Praha - V roce 1997 se podařilo svazku obcí zachránit 19 kilometrů dlouhou trať ze Šumperku do Koutů nad Desnou s tříkilometrovou odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína. Trať tehdy poničily povodně a České dráhy na ní chtěly zastavit provoz. Obce se proto spojily, aby dráhu zachránily.

Železnice Desná disponuje vlakovou soupravou řady 814-914 známou pod názvem Regionova. Souprava vznikla stejně jako Regionovy přestavbou starých kolejových vozidel řady 810 a 010.

Trať využívají nejen místní lidé, ale i turisté. Podle místostarosty Sobotína Luboše Mátycha se připravuje její prodloužení a elektrifikace.

Svazek obcí údolí Desné byl založen v roce 1997 za účelem obnovení železniční tratě mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou s odbočkou z Petrova nad Desnou do Sobotína, kterou zničila katastrofální povodeň. Služeb soukromé železnice využívá zhruba 360 000 cestujících ročně.

30. 04. 2008 V Rychnově u Jablonce nad Nisou slouží zákazníkům rekonstruované nádraží

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_18rych.htm)

Důvodem rekonstrukce, která probíhala v druhé polovině loňského roku, se stal celkový havarijní stav budovy. Prostorové zařízení jak pro zákazníky, tak i pro provozní a obchodní aktivity akciové společnosti České dráhy nespĺňovalo již současné požadavky na moderní cestování. V přeneseném slova smyslu to vypadalo, jako by se v Rychnově u Jablonce nad Nisou zastavil čas, říká vrchní přednosta uzlové železniční stanice Liberec Antonín Parýzek.



Dodává, že na přípravě zadání projektu, zpracovaného firmou Prodin podle připomínek společnosti České dráhy, se podílela Správa budov a bytového hospodářství v Turnově, což je složka Správy dopravní cesty Liberec. Vlastní rekonstrukce probíhala již pod dohledem Regionální správy majetku Hradec Králové a generálním dodavatelem se stala pardubická firma Chládek a Tintěra, potvrzuje pan přednosta.

K zásadním změnám došlo především v dispozicích vnitřního uspořádání obchodních i provozních prostor, včetně jejich vybavenosti. Pro zaměstnance bylo zřízeno například nové sociální zařízení, denní místnost, výdejna jízdenek, ale i zabezpečovací a telekomunikační místnost. Cestující veřejnost má bezbariérově přístupné veškeré prostory jak ze strany upraveného přednádraží, tak i krytého nástupiště.

Pan přednosta upozorňuje na zajímavé řešení haly výpravní budovy s novým mobiliářem, která je dozorovaná kamerovým systémem a vybavená dveřmi, ovládanými fotobuňkou. Zdejší zajímavostí je netradiční řešení interiéru odpočinkové místnosti pro zaměstnance a navazujícího sociálního zařízení, které sami zaměstnanci z důvodu určité vizuální shody nazývají hrdě „Římské lázně“, říká s úsměvem vrchní přednosta.

Podle jeho slov se na rychnovském nádraží změnilo úplně všechno, včetně zřízení samostatného vchodu pro nájemníky Regionální správy majetku Hradec Králové. Tak, jak bývá u obdobných staveb zvykem, byla rychnovská výpravní budova z roku 1886 uvedena v podstatě do původní podoby, kterou sami stavbaři označují za „symetrickou novorenezanční stavbu“, avšak s citlivým přístupem k současným potřebám.

Rekonstrukce výpravní budovy se pochopitelně prováděla za plného provozu, což bylo komplikované jak pro cestující, tak i zaměstnance ČD. Výpravčí a osobní pokladníci si v jejím průběhu vytrpěli „svoje“, za to jsou ale na nové pracoviště náležitě pyšní. Před všemi našimi zaměstnanci hluboce smekám, když si zpětně představuji, za jakých podmínek museli pracovat, potvrzuje Antonín Parýzek.

Rekonstrukcí výpravní budovy, zřízením perfektního sociálního zázemí i veřejných a pracovních prostor získali cestující, ale i občané tamního regionu příjemné prostředí. Zaměstnancům Českých drah pak byly vytvořeny takové podmínky, aby ve stanici mohli zajišťovat měsíčně odbavení více než tří tisíc cestujících, denně pak jízdu čtyřiceti tří vlaků osobní dopravy a pro kolegy z ČD Cargo průvoz řady nákladních vlaků.

30. 04. 2008 Lichkovská trať bude elektrizována

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_18trat.htm)

Už loni ve třetím čtvrtletí proběhla nepřetržitá několikatydenní výluka na jedenadvacetikilometrovém úseku Letohrad – Lichkov. Důvodem je významná investiční akce SŽDC v úseku Letohrad – Lichkov státní hranice, kde dochází k modernizaci trati a hlavně k její elektrizaci.

Letos proběhne ta větší a zbývající část prací. Ačkoli tu po řadu týdnů vlaky byly nahrazeny spoji náhradní autobusové dopravy (NAD), jako by se nic nedělo; grafikon byl plněn a cestující žádné problémy, na rozdíl například od koridorových výluk, prakticky nepociťovali. Nyní začíná další kolo nepřetržitých výluk. Na podrobnosti jsme se ptali ředitele Krajského centra osobní dopravy (KCOD) Pardubice ing. Michala Štěpána.

Denní výluky, které díky příznivé zimě probíhaly letos od konce ledna, vyvrcholí úplným uzavřením trati mezi Jablonným n. O. a Lichkovem od 21. dubna. Dnem 5. května od osmé hodiny naváže i uzavření úseku Letohrad–Jablonné n. Orlicí. Pardubické KCOD počítalo s náhradní autobusovou dopravou, jež byla pečlivě naplánována. Navíc u této výluky velmi dobře funguje spolupráce

se složkami GR ČD, SŽDC i se zhotovitelem stavby. Ještě loni o prázdninách jsme měli možnost zasáhnout do již projednaného jízdního řádu, říká Michal Štěpán, a připravit alternativní návrh jízdního řádu, který se narychlo projednal s objednatelem a s dotčenými městy. Je zveřejněn pro celé období roku 2008.

Vlaky jsou připraveny a konstruovány tak, že tam jsou již zapracovány a připraveny rezervy na přestupy cestujících mezi vlakem a autobusem. Už loni se ale ukázalo, že tato výluková činnost plnění grafikonu nikterak zásadně negativně neovlivňuje. Jsme rádi, že fungují veškeré, v jízdním řádu garantované vazby v Letohradě i na opačné straně v Dolní Lipce směr Hanušovice. To znamená, že cestující, byť zažívají nepříjemné přestupování, tak v zásadě se do naplánovaného cíle dostanou v časech, které si zjistili z jízdního řádu. Trasa náhradní autobusové dopravy by za ideálního stavu nebyla o moc delší než vlaková, nicméně díky další investiční činnosti z důvodu možnosti čerpat evropské dotace došlo prakticky v témže čase k uzavření silničního mostu v obci Verměřovice.

Když jsme se o tom dozvěděli, a to bylo asi 10 dní před spuštěním výluk, narychlo jsme předělali trasy náhradní autobusové dopravy tak, že cestující do Verměřovic dojedou autobusem do Jablonného n. O., kde přestoupí na mikrobus, který jede zpět do Verměřovic. Na základě toho byl zpracován náhradní jízdní řád pro mikrobus, protože spoje pro cestující z Verměřovic směr Letohrad a Ústí n. O. odjíždějí dříve. Polohy byly zapracovány do výlukových jízdních řádů a informace zveřejněny, říká Michal Štěpán.

Díky dobré spolupráci s obecními úřady na trase se výlukový JŘ dostává k lidem včas. Není důvod k nespokojenosti a také ani nebyly zaznamenány stížnosti na řešení NAD. Přestože při výluce trati je zároveň uzavřen rozhodující silniční most v obci, náhradní autobusová doprava funguje tak, jak má.

Po dobu výluky bude doprava za vyloučeným úsekem mezi Lichkovem, Dolní Lipkou a Štítou zajištěna motorovým vozem, který bude kvůli zajištění zbrojení a nezbytné údržbě předán z depa Česká Třebová do DKV Olomouc. Po skončení výluky se vrátí. Autobusy NAD také posílí dva páry vlaků mezi Lichkovem a Králíky. Spěšný vlak Sněžník nebude jezdit turnusově motorovým vozem řady 854, ale náhradní elektrickou soupravou z Pardubic do Letohradu, dál autobusem do Dolní Lipky a za místem výluky motorovým vozem do Hanušovic. Vše z důvodu minimalizace zpoždění tak, aby spojení na Králicko, do Červeného Potoka a na přípoj k rychlíku do Hanušovic bylo maximálně spolehlivé a nebyly rozvázány přípoje.

Prioritou ČD při zajištění NAD bylo, aby většina tarifních bodů byla zajišťována v prostoru stávajících stanic či zastávek. Objízdna trasa NAD to však ne vždy umožní. Aby grafikon byl, v souvislosti se stavem silniční infrastruktury, maximálně plněn, byla nakonec s obcemi dohodnuta místa zastávek takto:

- Těchonín – u hostince
- Mladkov u odbočky k zastávce ČD
- Králíky zastávka – na hlavní silnici u Hedvy
- Dolní Orlice – na hlavní silnici
- Heroltice – na místní komunikaci u odbočky k zastávce.

Jsme v kontaktu se starosty a cestující mimo to budou informováni našimi zprávami v regionálních denících a rádiích. Soustavně spolupracujeme s radnicemi, které mohou mít speciální požadavky, konkrétně třeba na umístění zastávek jako v případě Těchonína, kde jsme po dohodě změnili místo náhradní zastávky. Naše vývěsky posíláme rovněž na mnohé obecní či městské úřady e-mailem, odkud se ve spolupráci se starosty dál distribuují a objevují se i v místních zpravodajích, říká ing. Štěpán.

Výluka potrvá podle harmonogramu do 30. září 2008. V podvečer tohoto dne dojde k obnově provozu, avšak prozatím v motorové trakci. Ještě v říjnu budou totiž denní výluky na dokončení elektrizace a další úpravy zabezpečovacího zařízení. Protože některé práce, zapínání, kolaudace budou probíhat až do listopadu, má KCOD připraven celý JŘ až do prosince 2008 v dieselové trakci. Se začátkem elektrického provozu se počítá od nového jízdního řádu, tedy prosince 2008, avizuje ing. Štěpán.

Momentálně probíhá proces sestavy jízdního řádu 2008/09. Model, který je připravován, projednáván a odsouhlasen objednatelem – krajem, už počítá s tím, že v denní době (rámcově od 5. do 20. hodiny) pojedou naprostá většina vlaků v elektrické trakci na trati Ústí nad Orlicí–Letohrad–Lichkov. V Lichkově bude přestup do Králík a Štítů, a když se bude jednat o spojení dál do Hanušovic, tak z Lichkova pojedou motorové vozy spojené proto, aby lidé nemuseli znovu přestupovat v nedaleké Dolní Lipce.

Technologicky to lze u oněch asi šesti párů vlaků řešit. Je připraveno obnovení mezinárodních rychlíků Praha–Wroclaw, ty pojedou mezi Letohradem a Lichkovem st. hr. také elektricky, momentálně se projednává způsob vozby. Pravděpodobná je varianta zajištění polských elektrických lokomotiv

do Letohradu. Zachován bude i ranní spěšný vlak do Pardubic, který bude veden už z Lichkova elektricky a u něhož dojde k jistému zrychlení i díky tomu, že se nebude muset v Letohradě přestupovat.

Výluka i stavební práce kladou větší nároky i na vlakové čety a zaměstnance. Převážně odbavení v Lichkově zůstává beze změny – pokladní bude zajišťovat i úkony v souvislosti s NAD, usměrňovat cestující a podávat informace o výluce. Těchonín a Mladkov obsazeny nebudou, zaměstnance si odtud stáhne uzlová žst. Česká Třebová mj. proto, že v Těchoníně bude zastávka NAD nikoli u nádraží, ale na hlavní silnici, a všechny autobusy budou doprovázeny četami. Při výluce všechny vlaky kromě jednoho páru budou vedeny se standardní vlakovou četou a odbavením jako při NAD, pouze poslední spoj do Štítů pojedje bez vlakové čety. Kontrolu jízdenek budou namátkově zajišťovat také vlakoví revizoři.

U vlakových čet nedojde po znovuzahájení provozu k zásadním změnám. Po ukončení výluk a po obnově provozu komerční služba už nebude obnovena v Těchoníně ani Mladkově. Komerční posty, pokladní, zůstanou obsazeny v Králíkách, Lichkově, Jablonném a Letohradě, vypočítává ing. Štěpán s tím, že by ani to nemělo mít dopad na cestující. Ti by hlavně měli poznat 14. prosince 2008 zásadní změnu, že vlaky údolím Orlice jezdí elektricky a také rychleji.

30. 04. 2008 Šumperk ocenil své nádraží

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_18sump.htm)

Mezi desítkou Cen města Šumperka za rok 2007 získala v kategorii rekonstrukce ocenění rekonstruovaná výpravní budova šumperského nádraží. Investorem přestavby byly České dráhy, a. s., projektantem firma PRODIN, a. s., a zhotovitelem pardubická stavební firma Chládek a Tintěra, a. s.



Cenu města Šumperka převzali v sobotu 12. dubna na galavečeru v šumperském divadle ředitel Regionální správy majetku ČD Olomouc ing. Gabriel Jursa spolu se zástupci zhotovitele a projektanta.

Přestavba výpravní budovy žst. Šumperk podle návrhu projektanta ing. Jiřího Vejvody se uskutečnila po etapách. Přitom například obnova a doplnění štukatérských prvků ve vestibulu stanice, včetně odvážného barevného řešení, probíhaly za plného provozu. Podařilo se zakomponování dvou komerčních prostor do vestibulu při zachování jeho secesního rázu, to platí i pro ozvučení a informační systém. Významná je obnova a doplnění kamenného obložení vestibulu, které bylo před rekonstrukcí ukryto pod latexovým nátěrem. Mobilii vestibulu v „novém designu“ je z teakového dřeva.

Součástí obnovy venkovní fasády bylo kromě barevného řešení i doplnění chybějících štukatérských prvků. Během rekonstrukce byly objeveny i původní nápisy z dob Rakousko-Uherska psané švabachem i žulové napájecí žlaby pro koně. V rámci celkové rekonstrukce budovy jsou připraveny i místnosti pro budoucí elektrizaci staničních kolejí.

Rekonstruovaná výpravní budova šumperského nádraží je důstojnou vstupní branou a ozdobou města. Připomíná slavné časy věku páry a přitom splňuje i nejnáročnější požadavky 21. století, hodnotí oceněnou stavbu ředitel RSM Olomouc ing. Gabriel Jursa.

30. 04. 2008 Washington hlavní nádraží (Washington Union Station)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_18wash.htm)

Washington hlavní nádraží (Washington Union Station), které se nachází poblíž budovy Kongresu a Nejvyššího soudu, je majestátní vstupní branou vlakových cestujících do hlavního města Spojených států.

Budova hlavního nádraží byla navržena proslulými architekty Danielem Burnhamem a Peirce Andersonem na počátku minulého století, s celkovým rozpočtem 14 milionů \$. Stavební práce započaly 29. července 1903. O čtyři roky později, dne 27. října 1907, byla stanice slavnostně předána do provozu příjezdem osobního vlaku společnosti B&O (Baltimore & Ohio) z Pittsburghu. V době otevření byl Washington hlavní nádraží nejen největším, ale i jedním z architektonicky nejhezčích nádraží na světě. Dnes, po více než sto letech, je to přední



pamětihodnost hlavního města, s roční návštěvností více než 32 milionů lidí.

Minulost

Jak shora zmíněno, hlavní nádraží bylo uvedeno do provozu 27. října 1907. Největšího rozmachu zaznamenalo nádraží v období 2. světové války, kdy za jediný den prošlo jeho branami až 175 tisíc lidí, přičemž zde pracovalo 5000 zaměstnanců.

Jedna z nezapomenutelných epizod hlavního nádraží se odehrála na počátku padesátých let minulého století. V ranních hodinách dne 15. ledna 1953 strojvedoucí rychlíku 173, „Federal Express“ společnosti Pennsylvania Railroad, přibližně 3 km před hlavním nádražím zpozoroval poruchu tlakové brzdy. Ihned mu bylo jasné, že fungující přídatnou (lokomotivní) brzdou se mu nepodaří včas vlak zastavit. Proto začal opakovaně dávat návěst ‚Pozor‘, kterou zaslechl signalista na severním zhlaví a bleskově zpravil přednostu stanice.

Přednosta následovně zařídil okamžité vyklizení odjezdové haly všemi cestujícími. Zanedlouho poté rychlík 173 projel rychlostí 40 km/h uzávěru 16. koleje, přičemž zdemoloval nedalekou kancelář přednosty stanice. V té chvíli to vypadalo, že souprava projede nejen odjezdovou halou, ale možná i probourá čelní stěnu nádraží. Avšak v tom se pod lokomotivou řady GG-1, číslo 4876, vážící 223 tuny, zbourala podlaha a lokomotiva se s dvěma prvními vozy propadla do podzemí. Podlaha samozřejmě nebyla na podobnou zátěž dimenzována. Čas nehody byl stanoven na 8.38 hod. ráno.

Díky profesionalitě železničářů, zejména strojvedoucího Browera, který zůstal na lokomotivě, nedošlo ke ztrátám na životech. Ačkoli bylo 87 zraněných, cestující v zadní části soupravy původně ani netušili, co se vlastně stalo.

Po nehodě byla lokomotiva rozřezána na tři díly a odeslána do Dílen kolejových vozidel ve městě Altoona, stát Pennsylvania. Tam byla kompletně renovována a vzápětí vrácena do provozu, kde sloužila až do svého vyřazení jako jedna z posledních lokomotiv řady GG-1 v pravidelném provozu. Zmíněná příhoda se v roce 1976 stala námětem závěrečné epizody filmu „Silver Streak“ (Stříbrný blesk).

Poválečná léta

Podobně jako mnohá jiná americká nádraží, hlavní nádraží ve Washingtonu začalo též chátrat. Prudký rozmach automobilismu spolu s výstavbou celonárodního dálničního systému, jakož i bouřlivý rozvoj proudové letecké dopravy koncem padesátých let minulého století znamenal podstatný úbytek vlakových cestujících a tím i neustálé snižování investic do železniční infrastruktury.

Úbytek byl natolik citelný, že vlastníci hlavního nádraží, železniční společnosti Baltimore & Ohio a Pennsylvania Railroad, v roce 1958 uvažovali buď stanici bezplatně předat federální vládě, popřípadně ji zbourat a na místě postavit novou kancelářskou budovu. O pět let později, v roce 1963, byla zadána studie přeměnit hlavní nádraží na kulturní středisko, z čehož ale nakonec sešlo.

Rok 1967 zaznamenal nový návrh k oživení hlavního nádraží v podobě Návštěvnického centra u příležitosti nadcházejících oslav 200 let výročí nezávislosti Spojených států. Dne 4. července 1976 bylo nové centrum slavnostně otevřeno. Avšak již dva roky poté, 28. října 1978, bylo centrum z technických důvodů uzavřeno.

Přítomnost

Na základě zákona o restaurování významných architektonických památek z roku 1981 bylo hlavní nádraží dočasně uzavřeno a započata kompletní rekonstrukce. V roce 1988, po sedmi létech a finančních nákladech více než 160 milionů \$, se hlavní nádraží znovu představilo ve své původní kráse veřejnosti, včetně ozdobného klenutého stropu, na jehož výzdobu restaurátoři spotřebovali téměř 9 kg zlata.

Hlavní nádraží dnes používají nejen cestující Amtrak (Národní společnost amerických železnic) během svých cest vysokorychlostními vlaky Acela do Filadelfie, New Yorku či Bostonu, ale i cestující regionálních expresů, které spojují osm amerických států Východního pobřeží, stejně jako cestující dálkových rychlíků směřujících do Severní Karolíny, na Floridu, do Cincinnati, Chicaga, Atlanty nebo New Orleans.

Kolejiště stanice je rozvrženo do dvou podlaží; horní podlaží, s dopravními kolejemi 7 – 20, slouží převážně k odjezdům a příjezdům vysokorychlostních vlaků Acela, regionálních expresů, stejně jako příměstských spojů MARC (Maryland Rail Commuter). Dolní podlaží, s dopravními kolejemi 22 – 29, je zpravidla využíváno dálkovými rychlíky, podobně jako příměstskými vlaky VRE (Virginia Railway Express).

Nyní je to druhá nejméně frekventovaná stanice Amtrak (New York je první a Filadelfie třetí). Cestující příměstských spojů ze sousedních států, Maryland a Virginia, dojíždějí do hlavního města

za zaměstnáním, mají pohodlné spojení do vnitřního města, jelikož metro a linky městských autobusů jsou přímo napojeny na hlavní nádraží.

Stanice červené linky metra Hlavní nádraží se nachází v podzemí na západní straně budovy hlavního nádraží. Tato stanice je nejzatíženějším bodem 165 km dlouhé sítě podzemní dráhy. Stanice městských autobusů se nachází na Kolumbově náměstí (Columbus Plaza) přímo před nádražím.

V současné podobě má budova hlavního nádraží tři podlaží. Vedle tradičních služeb pro cestující, jako jsou informace, osobní pokladny, příjem/výdej a úschovna zavazadel, oddělená čekárna, tzv. lounge pro cestující první třídy, čištění bot a garáže, je v nádražním komplexu více než 130 obchodů, 9 kin a řada restaurací, od prvotřídních až po rychlá občerstvení.

Odjezdová hala byla pojmenována po oblíbeném a dlouholetém generálním řediteli (prezidentu) firmy Amtrak, W. Grahamu Claytorovi, Jr. Hlavní nádraží je v současnosti vlastněno rozpočtovou organizací Union Station Redevelopment Corporation a spravováno chicagskou společností J. L. LaSalle. Staniční kód železničního rezervačního systému Arrow je WAS a letecký kód IATA je ZWU.

30. 04. 2008 Značka ÖBB je šestá nejcennější

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_18obb.htm)

Podle údajů zveřejněných institutem EBI (European Brand Institute) ve studii za rok 2007 dosahuje hodnota značky koncernu Rakouských spolkových drah (ÖBB) výše 2,2 mld. eur (cca 55 mld. Kč), což ji pasuje na šestou nejcennější značku v Rakousku.

Hodnota tamních deseti nejcennějších značek dosahuje výše 32,7 mld. eur, což je téměř 13 % hrubého domácího produktu Rakouska. Hodnota značky koncernu ÖBB svou výší překonala i značku v Čechách známé skupiny Erste Bank. Ze 150 hodnocených značek jich 11 přesáhlo cenu jedné miliardy eur. Z více než 40 % se na hodnotě značek podílejí firmy ze sektoru služeb.

Koncern ÖBB sestává z mateřské manažerské společnosti se základním kapitálem 1,9 mld. eur, která vykonává jednotné řízení ovládaných dceřiných společností a spravuje podíly ve společnostech s majetkovým vlivem. Stát vlastní 100 % akcií mateřské společnosti a výkonem akcionářských práv je pověřeno Spolkové ministerstvo dopravy, inovací a technologií.

Koncern ÖBB zaměstnává necelých 43 000 lidí, provozuje síť 5700 km železničních tratí, přepraví na 200 mil. cestujících ve vlacích a 250 mil. osob v autobusech a s objemem nákladní přepravy 97 mil. tun se řadí na čtvrté místo mezi dopravci v Evropské unii.

30. 04. 2008 Nový pohled na dávné výbuchy mazutek (555.3)

Zdroj: České dráhy, a. s. (http://www.cd.cz/static/old/NEW/TCD2008/8_18mazu.htm)

Voda jako palivo

Už každý absolvent základní školy ví, že chtít spalovat vodu je stejný nesmysl jako chtít topit popelem, neboť obojí už je konečným produktem hoření. Takže pokud právě saháte po telefonu a chcete volat do Bohnic primáři Chocholouškovi, plně vás chápu, ale zkuste ještě chvíli posečkat.

Když mě před 30 lety požádal soused, zda bych mu nesehnal injekční jehly různých průměrů, protože jimi hodlá přisávat vodu do gumové hadice sání svého embéčka, aby ušetřil palivo, tak jsem na něj také nevolal hned Bohnice, neboť jsem vzpomněl, že kdysi i můj vyladěný skútr Čezeta 175 na mé zkušební rovině jezdil nejrychleji právě po dešti, což mi bylo vždy záhadou.



A až mnohem později jsem se dozvěděl, že kdyby totéž neudělali letečtí konstruktéři motorů spojeneckých bombardérů za 2. světové války, tak by s maximálním nákladem bomb a plnými nádržemi tyto bombardéry bez vstřikování vody do sacího traktu svých motorů patrně vůbec nevzlétly a já bych vám teď o tom asi nemohl ani psát (alespoň ne v češtině).

Ale možná i vy si ještě pamatujete, jak babička, pokud páčila v kamnech mour, tak ho vždy vlhčila, a „Ostraváci“ si jistě ještě dobře pamatují doby, kdy před každým barákem byla na ulici halda mokrého mouru – uhelných kalů, se kterými se celou zimu topilo.

Tento článek jsem napsal právě proto, abych uvedl na správnou míru některé fámy a upřesnil znalosti o úloze vody ve spalování, které, jak se stále více přesvědčuji, jsou obecně opravdu chabé. Mohou

pak být příčinou nejen ztrát energetických, ale i ztrát na životech, jako v případě parních lokomotiv řady 555.3 přestavěných na počátku šedesátých let z uhlí na mazut, a proto přezdívaných „mazutky“.

Takže jaká je pravda? Opravdu lze vodu bez problémů spalovat a ještě tím získávat energii?

Úloha vody ve spalovacím vzduchu

Nejprve si vyjasníme úlohu vody ve spalovacích motorech. To, že vstřikování vody do sacího traktu těchto motorů může zvýšit jejich výkon, je pravda. Vysvětlení je prosté – vstřikovaná voda totiž při svém odpařování ochladí spalovací směs, která tak rapidně sníží svůj objem, takže jí potrubím a ventily může projít za jednotku času více a také se jí vejde více do válců – a čím více paliva projde motorem za jednotku času, tím má motor vyšší výkon.

To bylo zvláště pro bombardéry velmi důležité, neboť spalovací vzduch od kompresorů, které letadla oproti autům používají již dávno, byl velmi teplý a paliva by se do něj už moc nevešla. Po startu se vstřikování vody vypínalo, neboť ve výšce byl vzduch studenější a už nebylo třeba tak velkého výkonu pro vodorovný let. Palivo se tímto postupem samozřejmě ale ušetřit nedalo (spíše naopak, neboť samotného spalování se tato voda, resp. pára, nijak neúčastnila), krátkodobě zvýšit výkon až o 20 % ale ano, a o nic více v tomto případě nešlo.

Voda a kapalná paliva

Že by se záměrně přidávala voda přímo do kapalných paliv, mi není známo, už z jednoduchého důvodu – voda se totiž v ropných palivech nerozpouští a pokud se už do jejich nádrží nějaká vlhkost dostane, vysráží se okamžitě díky své vyšší hmotnosti na dně nádrže, kde je však zpravidla umístěn i výtok. Spalovací kotle tak samozřejmě bez přívodu paliva přestanou hořet, spalovací motory s karburátorem se postupně úplně zastaví, neboť voda se v karburátoru neodpařuje, a tudíž nevytváří zápalnou směs, u motorů se vstřikovacím čerpadlem nastane jen snížení výkonu a motor má nepravidelný chod z nedostatku paliva. V zimě však všem vozidlům hrozí navíc ještě zamrznutí palivového systému, jehož nepříjemné následky většina motoristů z dřívějšíka velmi dobře zná. Takže i zde se dělá vše pro to, aby se žádná voda nebo vlhkost do nádrží či palivového traktu nedostala.

A co uhlí?

U něj je situace poněkud jiná, neboť voda, resp. pára, se zde skutečně může účastnit i samotného spalování. Že to možné je, se ví již po staletí díky hutnictví železa, které v době, kdy ještě těžba a přeprava zemního plynu nebyla na dostatečné úrovni či nebyla vůbec žádná, potřebovalo vysoce výhřevné plyny, a ty získávalo zplyňováním zpravidla uhlí nebo koksu, kdy se na rozžhavenou vrstvu paliva přiváděl vzduch s vodní párou, díky níž docházelo k reakcím $C + H_2O = CO + H_2$, popř. $C + 2H_2O = CO_2 + 2 H_2$, která chudý plyn obohatila o vodní plyn a vytvořila z nich generátorový (též smíšený) plyn s výhřevností 5,86 MJ/m³, zatímco samotný vodní plyn má spalné teplo dokonce až 11,7 MJ/m³!

Bylo by to senzační, kdyby to, jak už to bývá, nenarušovala jedna vrcholně nepříjemná skutečnost – totiž, že na výrobu tohoto topného plynu se spotřebuje všechna energie z původního paliva, takže jde vlastně jen o změnu chemického složení, respektive skupenství této energie (z pevného na plyn). Takže sice tehdy nadmíru potřebná věc, ale opět žádný zázrak. A tak babičkám i „Ostravakům“ šlo nejspíše jen o to, aby mour nevylétl při prudkém hoření hned až do komína. Voda zde byla pravděpodobně především jen retardérem prudkého hoření a ve skutečnosti zvyšovala účinnost spalování mouru jen tím, že nevylétl jako nedopalek komínem. Ale zaplaťpánbůh i za to.

Jaká je situace u biomasy?

Ta se sice také běžně zplyňuje, ale na rozdíl od uhlí vždy bez přívodu vodní páry a též i vzduchu, jinak totiž začne hořet. I zde ale pokusy na jedné straně dokázaly, že nepatrný přírůstek vodní páry do plamene z hořící (zcela) suché biomasy zlepšuje proces prohoření plynů, tedy účinnost spalování, na druhé straně ale dle praktických pokusů obsah vody v palivu nad 15 % snižuje výrazně účinnost topeniště.

Takže se nejprve podívejme na kvalitu běžného palivového dřeva. Po pokácení má dřevo vlhkost 50 až 60 % a tomu odpovídající výhřevnost kolem 7 MJ/kg, po létě na krytém místě se jeho vlhkost sníží až na 25 % a jeho výhřevnost zvýší na 12 MJ/kg a za další rok lze snížit jeho vlhkost až na 15 % a tím zvýšit jeho výhřevnost i přes 15 MJ/kg, tedy více než dvojnásobně, takže spotřeba paliva je pak sotva poloviční. A to je ten hlavní argument (kromě lepších emisí) pro spalování pouze suchého dřeva.

Tragický omyl při spalování mazutu v lokomotivách

Obrovské nebezpečí však hrozí za určitých podmínek při spalování mazutu. Mazut je zbytek, chcete-li odpad, který vzniká na konci destilace ropy a je samozřejmě silně hořlavý s dobrou výhřevností, tedy

na první pohled jde o levné palivo. Problémem je ale jeho skupenství, neboť při běžných teplotách jde o silně viskózní kapalinu, kterou je třeba k její dopravě na místo určení dostatečně zahřát, aby vůbec tekla. Ve velkých průmyslových výtopnách se mazut nejprve dostatečně zahřeje a pak se samotný již jako kapalina přivádí do velkých mazutových hořáků. S jeho spalováním tady není žádný problém.

Ten nastal až u německých lokomotiv řady 555.0, tzv. němek, které v rámci válečných náhrad po stovkách zkonfiskoval Sovětský svaz poraženému nacistickému Německu a odvezl si je. Ty se samozřejmě používaly za druhé světové války a po ní i v ostatních státech, které byly okupovány nacistickým Německem, tedy i v našich zemích. Tyto jinak výborné lokomotivy měly snad jedinou nectnost, a to, že spalovaly stejně jako všechny ostatní uhlí, a v Sovětském svazu počátkem šedesátých let minulého století měli dostatek levnějšího mazutu. Proto jich velkou část přestavěli na mazut, přičemž bylo nutné především předělat jejich topeniště.

Rošt na uhlí již nebyl třeba, naopak ale bylo nutné zvětšit a zesílit šamotovou vyzdívku topeniště, aby snesla žár dvou mazutových spalovacích trysek – menší pro pohotovostní režim, když lokomotiva stála, a větší pro jízdu na plný výkon. Jízdní vlastnosti takto přestavěných lokomotiv, kterým se začalo říkat „mazutky“ (u nás řada 555.3), se touto přestavbou podstatně zlepšily – nejen pro jejich větší hmotnost a s tím spojenou větší adhezi, ale především pro možnost trvalého využití plného výkonu parního stroje, který již nebyl závislý na intervalovém přikládání uhlí, kdy před a těsně po přiložení již nebyl k dispozici plný topný výkon kotle, zatímco mazutové hořáky mohly topit neustále na plný výkon.

Vlaky tažené „mazutkami“ utáhly více vagonů a nezapalovaly jiskrami lesy a pole, což se líbilo i našim soudruhům, a tak objednali v letech 1963 až 1966 tuto přestavbu v Sovětském svazu i pro naše lokomotivy této řady a dalších pár desítek jich ještě dostali navíc.

Byl to však danajský dar. Již po pár měsících jejich provozu vyletěla jedna z lokomotivního depa Bratislava do povětří i s osádkou a záhy na to další z lokomotivních dep v Brně a ve Zdicích. Byla sice ihned ustavena vyšetřovací komise Ministerstva dopravy, která měla zjistit příčinu těchto tragických událostí, pravou příčinu se jí však odhalit nikdy nepodařilo a „mazutky“ se tak stávaly pro železničáře postrachem.

Protože šlo o „sovětský zlepšovák“ – jak jinak v té době – vše se oficiálně svádělo na chybu lokomotivních čet, že nedostatečně kontrolovaly hladiny vody v kotli, ale pro jistotu tyto přestavěné lokomotivy „mazutky“ byly v tichosti posílány postupně na „periodickou opravu“, ve skutečnosti však šly přímo do šrotu, zvláště po té, co se dodatečně zjistilo, že těmto lokomotivám vybuchují kotle i v Sovětském svazu, jen nám to jaksi sovětští soudruzi zapomněli včas říci.

Co však bylo skutečnou příčinou jejich explozí? Rozhodně ne nedbalost lokomotivních čet, jak to bylo v té době prezentováno, to by totiž muselo k podobnému nebezpečnému přehřátí kotle docházet i u ostatních nepřestavěných lokomotiv vytápěných uhlím, kde v těchto případech tzv. olovníky (duté šrouby ve stropě topeniště vyplněné slitinou cínu a olova) po vytečení roztaveného olova vpustí proud vody s párou z kotle přímo na rozžhavené uhlí na roštu a spolehlivě ho ve chvílce uhasí, lokomotivu pak odtáhnou do depa, vymění olovníky a zase může vesele dál tahat vagony. Že to tak nefungovalo i u „mazutek“, bylo zapříčiněno nešťastnou souhrou několika okolností a především neznalostí základních fyzikálních zákonitostí a procesů.

Přestavbou jejich topeniště totiž došlo k tomu, že nejteplejší oblast spalování se přesunula z velké plochy rozžhaveného uhlí na roštu na dně topeniště o půl metru výše a na relativně malý prostor plamene mazutových hořáků, který byl však o to teplejší. Zvýšení teploty topeniště dále přispívala též jeho vyšší a silnější šamotová vyzdívka, což spolu s možností trvalého, kontinuálního maximálního výkonu kotle vedlo k dalšímu posouvání nejteplejší oblasti spalování směrem ke stropu topeniště lokomotivy, a tudíž k jeho přehřívání.

Sovětské konstruktéry s tím možná i počítali, ale uklidňovali se, že v nejhorším vytečou olovníky a voda s párou uhasí plameny mazutového hořáku stejně spolehlivě, jako vždy uhasila hořící uhlí, takže žádná tragédie nemůže nastat. Bohužel už mezi nimi ale nebyl žádný odborník na zplyňování uhlí, neboť se tou dobou již používal přímo zemní plyn a nebylo třeba pracně a se ztrátami zplyňovat uhlí. Možná proto si nikdo nevzpomněl na tu výše uvedenou nešťastnou rovnici (viz kapitolu „A co uhlí?“), natož aby ji aplikoval též na spalování mazutu a domýšlel její možné negativní dopady při přestavbě kotlů starých německých lokomotiv.

Takže nikomu ani nepřišlo podezřelé řešení, jak dostat v lokomotivních podmínkách mazlavý mazut až do topeniště, totiž vstříkovat ho do hořáků pomocí přehřáté páry, o kterou nebyla na lokomotivě nouze. Při styku horké páry s mazutovým plamenem však pravděpodobně docházelo k výše uvedené masivní tvorbě tzv. chudého vodního plynu, které spolu vytvořily velmi výhřevný tzv. generátorový plyn, který sice nevydal více tepelné energie, než měl přiváděný mazut, ale díky svému plynnému skupenství opět posunul oblast hoření ještě výše ke stropu topeniště.

Výsledek všech těchto skutečností byl tragický. I při dodržování všech provozních předpisů tak u „mazutek“ nutně muselo občas dojít k masivnímu přehřátí stropu topeniště a k vytečení olovníků. U lokomotiv na uhlí to lokomotivní četa ihned poznala podle hlučného sykotu unikající páry a samozřejmě už dál nepříkládala, takže se jí dál už nic zlého (kromě odtahu do depa a nižších prémie) stát nemohlo.

Zatímco však uhlí hoří poměrně tiše, mazutový hořák vydává silný zvuk podobný např. autogenovému hořáku a v něm se sykot unikající páry zcela ztratil. Tím však lokomotivní četa ztratila poslední možnost, jak zabránit katastrofě – totiž vypnout mazutové hořáky. Pokud tedy běžely i za této situace nadále na plný výkon, tak je ověřenou skutečností, že proud vody a přehřáté páry z vyteklych olovníků jejich plamen nejen že nehasil (příčemž je otázkou, zda hlavní proud vody a páry z nich mířil přímo na mazutové trysky), ale dle výše uvedené rovnice se při styku přehřáté páry a mohutného mazutového plamene vytvořil navíc další generátorový plyn, který opět svým plynným skupenstvím posunul nejteplejší oblast plamene ještě výše ke stropu topeniště, který se záhy, zvláště když únikem páry poklesla hladina vody v kotli a obnažený strop topeniště tak přestal být chlazený, katastrofálně přehřál.

Kotlové železo, ze kterého je vyroben, zcela ztratilo svou pevnost a pod tlakem páry se náhle zborstilo do topeniště. Mohutný proud přehřáté páry tak vtrhnul shora do rozpáleného topeniště, kde spolu s tvořícím se generátorovým plynem explodoval a roztrhal topeniště především na té straně, kde nebyl protitlak páry, tedy na straně osádky, která tak neměla nejmenší šanci na přežití ať už z důvodů mechanických účinků exploze, či masivního popálení a opaření.

Vzdávám tímto čest památce takto tragicky zahynulých lokomotivních čet a jsem rád, že se mi tímto vysvětlením možná podařilo po více než 45 letech očistit jejich pečlivou práci.

Z toho všeho vyplývá tedy jediné – vodu (ať ve formě kapaliny, vlhkosti nebo páry) jako palivo v žádném případě nelze doporučit, neboť v běžné praxi snižuje vždy účinnost spalování a v některých případech může být i nebezpečná!

30. 04. 2008 EU souhlasí, aby ČR dala miliardy na modernizaci vlaků

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/eu-souhlasi-aby-cr-dala-miliardy-na-modernizaci-vlaku-pcv-/eko-doprava.asp?c=A080430_125259_eko-doprava_kam)

Evropská komise považuje stáří vlaků v České republice vzhledem k ostatním členským státům za příliš vysoké. Proto dala zelenou plánu, který počítá s tím, že Česká republika do roku 2013 poskytne na pořízení a modernizaci železničního vozového parku 4,8 miliardy korun.

"Je to pro českou dopravu dobrá zpráva, mám z ní radost, i když jsme byli vcelku přesvědčeni, že z Bruselu nemůže přijít jiné rozhodnutí," řekl k tomu ministr dopravy Aleš Řebíček.

České dráhy nyní mají asi 1 000 lokomotiv a 4 000 osobních vagonů, jejichž průměrné stáří přesahuje 20 let. Některé soupravy ale dávno překročily čtyřicítku.

Nové regionovy ve středočeském kraji

O modernizaci vlaků se České dráhy snaží už nyní. Od května začnou pravidelné spoje mezi Prahou a Rakovníkem a mezi Kladnem a Kralupy nad Vltavou zajišťovat dvě nové soupravy Regionova.

Ve Středočeském kraji se tak cestující budou setkávat už s pěti moderními regionálními vlaky, které vznikly kompletní přestavbou starších vozů řady 810. Se zastaralým vozovým parkem se snaží vypořádat i ČD Cargo. - čtete Lokomotivy zvané Brejlovec se dočkají téměř miliardové opravy

Ministerstvo plánuje rychlovlaky

Další novinkou by mohly být vlaky dosahující rychlosti vyšší než 250 kilometrů v hodině. Touto myšlenkou se zabývá ministerstvo dopravy. Plánuje stavbu nových vysokorychlostních tratí (VRT). První úseky by podle ministerstva mohly být hotové kolem roku 2020.

Prvním zprovozněným úsekem VRT na českém území má být tunel z Prahy do Berouna, ze kterého by rychlovlaky pokračovaly dále na Norimberk. Ministerstvo údajně zvažuje, že tunelem by jezdily i vlaky ve směru na Ústí nad Labem, Drážďany a Berlín. To má být druhá větev sítě vysokorychlostních železnic.