

ŽelPage BULLETIN



204.1

číslo 1 / ročník I.
aktuální ke dni 12.8.2007

Vydává Občanské sdružení Želpage, o.s.
(foto na titulní straně: EightyFour, řada 151, Lipník nad Bečvou)

www.zelpage.cz



AKTUALITY

Kapsch rozšíří digitální komunikační systém na české železnici

Praha - Modernizace komunikačního systému nejdůležitějšího koridoru ČR pokračuje. Rakouská společnost Kapsch CarrierCom vyhrála výběrové řízení na rozšíření digitálního komunikačního systému GSM-R na zbytek I. koridoru, tedy na úsek Kolín - Česká Třebová - Břeclav. Navazuje tak na pilotní projekt z roku 2005, který se týkal úseku Děčín - Praha - Kolín. Komunikační systém GSM-R spolu se zabezpečovacím systémem ETCS vytvoří evropský standard komunikačního a zabezpečovacího zařízení ERTMS. Vybudování tohoto systému by například umožnilo zajíždět kompatibilním zahraničním hnacím vozidlem do ČR a odpadlo by tak známé přepřahání lokomotiv na hranicích. České hnací vozy, kromě řady 680, bude potřeba pro splnění standardu upravit.

ERTMS (European Rail Traffic Management System) má dvě složky:

GSM-R [Global System for Mobile Communication for Railway] - Globální systém mobilní komunikace pro železniční aplikace

ETCS [European Train Control System] - Evropský systém řízení jízdy vlaku

Vlastník železničních tratí, Správa železniční a dopravní cesty, plánuje vybudovat postupně systém ERTMS na všech koridorech. Rychlost zavádění je nicméně omezena množstvím finančních prostředků. Společnost Kapsch odmítla finanční podrobnosti zveřejnit, pouze uvedla, že objem zakázky je v řádech milionů eur. Výstavba projektu má trvat 14 měsíců.

Systém ETCS má část traťovou a palubní. Traťová část má za úkol generovat povolení k jízdě vlaku a spolu s dalšími informacemi (rychlostní a sklonový profil tratě, stav venkovních prvků, atp.) je předat palubní části ve vlaku. Tam se informace zpracují a systém dohlíží na bezpečnou jízdu, jakož i dodržování všech pravidel strojvůdcem. Přenos informací mezi trať a vozidlem zajišťuje síť GSM-R. Do vybudování celonárodní sítě GSM-R se používají sítě GSM komerčních operátorů. Zabezpečovací systém ETCS je v současnosti testován v úseku Kolín -

Poříčany a zkušební provoz potrvá do března 2009. Podle mluvčího ČD Ondřeje Kubaly, mají dráhy v současnosti kolem 20 lokomotiv vybavených na komunikaci přes GSM-R, a v nejbližší době začnou vybavovat tímto systémem 106 dalších lokomotiv pro trasu Praha - Děčín. *"Hned v další fázi, až bude zavedeno GSM-R dál za Kolín, budeme vybavovat lokomotivy pro úsek Praha - Česká Třebová,"* dodal mluvčí.

(1.8.2007, 12:00) -Jik-

ČTK, České dráhy

Nová železniční zastávka ve Františkových Lázních

Františkovy Lázně - Ve středu 1. srpna byla uvedena do provozu nová železniční zastávka ve Františkových Lázních. Byla postavena hned vedle nedávno vybudovaného vodního zábavního komplexu Aquaforum. Zastávka s příznačným názvem Františkovy Lázně - zastávka Aquaforum se nachází na trati č.148 mezi stanicemi Cheb - Františkovy Lázně a zastavují zde všechny osobní vlaky jedoucí mezi Chebem a Františkovými Lázněmi (vyjma vlaků jedoucích přes Tršnici). Vlaky zde zastavují pouze na znamení, tzn. že cestující je povinen na nástupišti stát tak, aby byl viděn strojvedoucím a popřípadě pokynout rukou, ve vlaku pak reagovat na dotaz průvodčího. Zastávka Františkovy Lázně - zastávka Aquaforum je druhou zastávkou, která byla na Chebsku v posledních dobách vybudována. V loňském roce byla otevřena zastávka Cheb - Skalka na trati Cheb - Schirding v souvislosti s konáním úspěšné Krajinné výstavy bez hranic v chebském Poohří.



(1.8.2007, 23:03) -JRtrain-

České dráhy, město Cheb, (foto: autor)

Výpravčí končí, brzy je nahradí technika

Praha - Červená čepice, výpravka a píšťalka ohlašující odjezd vlaku. Klasický obraz výpravčího, na který jsou cestující léta zvyklí, mizí v poslední době z českých nádraží. Důvodem je, že se ČD rozhodly zavádět systém takzvaného dálkového zabezpečení dopravy. Princip funguje jednoduše: místo výpravčích v každé stanici bude několikakilometrový úsek trati ovládat menší tým dispečerů z jednotlivých center pomocí počítačů. Funkci výpravčího tak odzvoní. „Propouštět nehodláme, nynější výpravčí budeme přeskolovat na dispečery,“ uvádí Radek Joklík z tiskového odboru ČD.



„Řídit jednotlivé traťové úseky z dispečinků je daleko bezpečnější, koleje jsou navíc propustnější a dá se tím uspořit i energie pro lokomotivy. Také to omezí i zpoždění vlaků,“ vysvětluje Petr Chrdle ze společnosti AŽD Praha, která systém dodává. Trať, kterou obsluhují jen dispečeré, už nyní funguje například v úseku Přerov – Břeclav. Obsluhu tu dokáže ve směně zajistit jen 7 lidí a ČD si celý systém velmi pochvalují. „Každé snížení vlivu lidského činitele snižuje pravděpodobnost vzniku mimořádné události,“ říká Joklík.

Kritika odborářů

Kritika ovšem zaznívá z řad železničních odborářů, kterým vadí, že ČD investují do modernizace málo peněz. „*Fandíme této technologii a nemáme obavu z propouštění výpravčích, ale vadí nám, jak směšně málo stát investuje do železnice,*“ říká šéf odborářů Jaromír Dušek. Západní státy podle něj investují do kolejové dopravy nesrovnatelný poměr peněz. „*U nás se ale preferuje silniční doprava, o čem se pak chcete bavit?*“ kritizuje Dušek. ČD nyní slibují větší investice. V nejbližší době by na systém „bez výpravčích“ mělo být vynaloženo asi 1,6 miliardy korun s úsporou více než 400 provozních zaměstnanců.

(2.8.2007, 8:00) -Adys-

Deník

České dráhy spustily prodej jízdenek po telefonu - TeleTiket

Praha - České dráhy od 1. srpna rozšířily způsoby nákupu jízdenek o telekomunikační kanál. Do pilotní fáze projektu TeleTiket jsou zatím zařazeny pouze vlaky SuperCity. V další fázi ČD plánují postupně zahrnout i vlaky kategorie IC/EC. Využití výhod tohoto způsobu prodeje však není levnou záležitostí, neboť ke každé transakci se účtuje jednorázový poplatek 100 Kč. Dráhy tuto cenu zdůvodňují tak, že se jedná o nadstandardní službu komfortního odbavení, za kterou zákazníci v květnovém průzkumu vyjádřili ochotu platit.



Nákup cestovního dokladu je jednoduchý. Zákazník zavolá na číslo Kontaktního centra Českých drah a v hlasové nabídce zvolí nákup jízdenky. Následuje rozhovor s operátorem, kde mu sdělí své požadavky. Platba probíhá přes terminál ČD, a proto zákazník musí operátorovi sdělit údaje o své platební kartě. Zakoupenou jízdenku si může nechat zaslat na svou e-mailovou adresu nebo si jí vyzvednout v nástupní stanici před odjezdem vlaku, na přepážce označené logem TeleTiket.

Vzhledem k výši ceny za tuto službu lze předpokládat, že bude využívána především pro delší pracovní cesty. Bude jistě zajímavé sledovat, zda výsledky květnového marketingového průzkumu budou v souladu s průběžnými zprávami o využití této služby.

(2.8.2007, 14:00) -Jik-

České dráhy

Rekonstrukce v prvním vinohradském tunelu

Správa železniční dopravní cesty vypsala veřejnou soutěž na rekonstrukci tratě I. vinohradského tunelu. Ten je klíčovou spojnici pro veškerou dopravu mezi pražským hlavním nádražím a Prahou-Smíchovem. Tunel je dvoukolejný a měří 1145 m. Horšího technického stavu kolejí si cestující mohou všimnout již delší dobu, především na prvních 300 metrech u ústí k hlavnímu nádraží. Přihlášky do výběrového řízení se podávají do 7. 8. 2007. Zahájení průzkumných a projektových prací se předpokládá na 1. 9. 2007, jejich ukončení potom na 15. 11. 2007.

(2.8.2007, 16:00), -Jik-

SŽDC

O osudu Transrapidu se rozhodne již za měsíc

Mnichov - Německá chloub, vlak na magnetickém polštáři, se ve své domovině možná ani nedočká cestujících. Pokud se nesežene dost peněz, zůstane pro Transrapid v Německu jen dosavadní zkušební okruh. Konečné rozhodnutí padne ve spolkové vládě a bavorském kabinetu, které mají stavbu Transrapidu financovat, už příští měsíc. Zatím však peníze na trasu z Mnichovského hlavního nádraží na tamní mezinárodní letiště chybějí. Přesněji, chybí třetina z dvou miliard €, které má stavba čtyřicetkilometrového úseku stát. Ministři v Berlíně a v Mnichově teď přišli na to, jak díru v rozpočtu ucpat. Penězi od pasažérů. Cena jízdenky by se však vyšplhala z 15€ na 20€, tj. z asi 420Kč na 560Kč, přičemž by převýšila cenu mnohých letenek po Evropě. Odborníci spočítali, že počet zájemců o Transrapid by tak klesl na polovinu. Poslanci Zelených přišli hned s návrhem, že místo drahého projektu by stačila nová linka městské dráhy S-Bahn, a Transrapid by skončil v muzeu.

(3.8.2007, 10:00) -milan-

Brněnský deník

Nejméně 100 mrtvých při železniční nehodě v Kongu

Kinshasa - Nejméně 100 osob zahynulo a dalších více než 200 lidí bylo zraněno při železničním neštěstí, které se odehrálo ve středu v noci v centrální části Konga. Původně úřady informovaly asi o 30 obětech, konžský ministr informací Toussaint Tshilombo Send ale dnes uvedl, že o život přišlo nejméně 100 lidí. Záchranáři zatím stále vyprošťují těla z vykolejených vagonů, bilance počtu obětí se proto ještě může změnit.

Příčiny tragédie se stále vyšetřují; pravděpodobně ale šlo o technickou závadu na lokomotivě. Podle ředitele konžských drah Médarda Ilungy, citovaného agenturou AP, selhaly lokomotivě ve středu krátce před půlnocí brzdy. Vlak, který spojuje město Ilebo s metropolí provincie Západní Kasai Kanangou a převážel cestující i zboží, poté v odlehlé oblasti asi 220 kilometrů severozápadně od Kanangy vykolejil. Při nehodě se převrátilo sedm z deseti vozů vlakové soupravy a řada lidí je pod nimi stále uvězněna. Odhady zatím hovoří o 220 zraněných, 128 z nich je zraněno těžce.



Konžský prezident vyslal na místo neštěstí speciální tým, který má pomoci místním orgánům při záchranných pracích i s péčí o rodiny obětí. Do oblasti dorazil také vrtulník OSN s lékaři, zdravotními sestrami a lékařským vybavením. Podle BBC je

železnice, na níž k neštěstí došlo, již více než 100 let stará a vznikla ještě v dobách belgické koloniální nadvlády. Původně se používala k transportu vytěžené měděné rudy z provincie Katanga. Právě stárí je jedním z největších problémů železniční

dopravy v Kongu. Naprostá většina železniční sítě byla postavena ještě Belgičany, zastaralý je i vozový park. Od získání nezávislosti v roce 1960 do jejich obnovy konžská vláda prakticky neinvestovala. Nehody proto na tamější železnici nejsou ničím neobvyklým.

(3.8.2007, 20:00) -JRtrain-

(České noviny) ČTK

Sesunutá zeď pod Větruší zpomalila železniční dopravu

Ústí nad Labem - Ve čtvrtek 2. srpna odpoledne došlo k sesuvu více než sto let staré opěrné zdi pod výletním zámečkem Větruše v Ústí nad Labem. Zámeček včetně opěrných zdí přitom prošel před dvěma lety nákladnou rekonstrukcí. Při nehodě se nikomu nic nestalo. Sesuvem je však ohrožena železniční trať pod skálou, na které Větruše stojí. I když na samotnou trať kamení a hlína nespadly, vlaky tudy do odvolání budou jezdit pouze desetikilometrovou rychlostí. Projektant rekonstrukce slíbil, že sesuv co nejrychleji zabezpečí, opatření na železnici by tak neměla mít delšího trvání. Již v pátek odpoledne začali dělníci s odstraňováním zbytků sutí a hlíny.

(4.8.2007, 14:02) -Ninja-

Česká televize, (České noviny) ČTK



Lokomotivy společnosti Siemens homologované v ČR kupuje další dopravce

Německo - Dalším zákazníkem společnosti Siemens, který se rozhodl pro dieselelektrické lokomotivy Eurorunner ER20, je hannoverská železniční společnost Ostthannoversche Eisenbahnen AG (OHE). První ze tří objednaných lokomotiv předaná soukromému severoněmeckému dopravci v polovině července byla slavnostně pokřtěna 23. července. Tento typ lokomotiv byl již homologován i v České republice. Nejdůležitějším faktorem pro rozhodnutí OHE objednat u společnosti Siemens lokomotivy Eurorunner byl jak osvědčený technologický koncept lokomotiv, tak i extrémně krátká dodací lhůta. Již do dvou týdnů po uzavření

zakázky zákazník obdržel první lokomotivu, druhá bude následovat v polovině srpna a v říjnu opustí výrobní závod společnosti Siemens v Mnichově-Allach třetí. Hodnota kontraktu činí přibližně 200 milionů korun (sedm milionů Euro). Eurorunner je moderní dieselelektrická lokomotiva šetrná k životnímu prostředí a splňující nejpřísnější limity hlučnosti, limity škodlivin ve výfukových plynech, požadavky na požární ochranu i pasivní bezpečnost. Se svým výkonem, který lokomotivě umožňuje v závislosti na dané variantě maximální rychlost 140 anebo 160 km/h, jsou lokomotivy Eurorunner vhodné pro nasazení jak u osobní, tak i v nákladní dopravě. V současné době jezdí 180 těchto lokomotiv ve čtyřech evropských zemích. V České republice dostala homologaci Drážního úřadu pro provoz na českých tratích dne 15.6.2007. Vzápětí poté ji mohli v dnech 19. – 21.6. 2007 vidět návštěvníci veletrhu Czech Raildays v Ostravě.

Společnost OHE (od roku 2007 je jejím většinovým vlastníkem přední evropský dopravce Arriva) je po východobavorské společnosti Regentalbahn již druhou dcerou Arrivy, která se rozhodla pro lokomotivy Siemens. Regentalbahn si objednala jedenáct lokomotiv Eurorunner ER20 v květnu 2006.

(4.8.2007, 22:15) -JRtrain-

Siemens (foto: autor)

Kolaps vlakové dopravy v Praze na hlavním nádraží 5. 8. 2007

Praha - V noci ze soboty na neděli (cca ve 22.25 hod.) došlo ve stanici Praha hlavní nádraží k poruše na zabezpečovacím zařízení. Tato mimořádná událost, kvůli které nemohly vyjízďet vlaky z hlavního nádraží, ani na něj přijíždět, značně omezila železniční dopravu v Praze a okolí. Porucha trvala přibližně necelé dvě hodiny. S více jak hodinovým zpožděním odjížděly mimo jiné vlaky Sp 1774 Větruše (Praha - Děčín), R 209 Vltava (Praha - Moskva) nebo R 375 Pannonia (Praha - Bucuresti). Při mém čekání ve vlaku Os 9962 byli cestující právě toho vlaku zpraveni o desetiminutovém zpoždění na odjezdu. Jak už to bývá, nikdo v tu dobu tomuto hlášení n věnoval moc pozornosti. Po několika minutách již procházel stojícím vlakem průvodčí a informoval cestující, že se zpoždění navýšilo na 30 minut. Po mé otázce, co že se to vlastně děje, mi stručně odpověděl, "nefungují návěstidla.". Čekal jsem ale v dobré víře dál. Spoj a cesta z centra metropole do Prahy Radotína, kde bydlím, je v nočních hodinách značně komplikovaná a zdlouhavá. Zhruba o 15 minut později se na Pragotronu objevilo zpoždění 50 minut! V té době již začaly být ohlašovány i další vlaky, které se do i z pražského hlavního nádraží dostanou



později. Podle toho co jsem viděl, nešlo stavět cestu ani pro posun. V odjezdové hale při následné cestě na metro jsem viděl, jak na informační tabuli nabíhají další a další zpoždění kompletně u všech vlaků.

(5.8.2007, 1:29) -Vítek_V-

vlastní pozorování, Babbitron

Karlovarský kraj chce zachovat železniční trať Krásný Jez - Loket

Karlovy Vary - Správa železniční a dopravní cesty hodlá prodat historickou železniční trať Loket – Horní Slavkov – Krásný Jez. Trať je už deset let nefunkční a její rekonstrukce by stála 214 milionů korun. Vedení správy železniční a dopravní cesty požádalo o stanovisko k prodeji železnice Karlovarský kraj. Kraj upřednostňuje zachování účelu trati. Železniční trať Krásný Jez – Loket měří 15,2 km a z infrastrukturního hlediska tvoří spojkou mezi pátevní tratí Karlovarského kraje Cheb – Karlovy Vary – Chomutov a tratí Cheb – Plzeň – Praha prostřednictvím návaznosti na klíčovou regionální trať Karlovy Vary – Mariánské Lázně. O železnici se ucházejí dva subjekty: občanské sdružení Loketské místní dráhy a firma Stasis ZBA Horní Slavkov. Oba chtějí v úseku obnovit železniční dopravu. Pokud nakonec vlaky z Lokte do Horního Slavkova jezdit začnou, kraj si objedná základní dopravní obslužnost, a také zaplatí případné ztráty. „Máme zájem o obnovu osobní železniční dopravy, potom ale v tomto úseku zredukujeme autobusovou dopravu,“ uvedl první náměstek hejtmána Jan Zborník.



Město Horní Slavkov, které původně chtělo v úseku vybudovat cyklostezku, nakonec upřednostnilo variantu využití trati pro provoz dráhy, protože existuje reálný předpoklad nárůstu nákladní dopravy a tím zvýšení ekologické zátěže a snížení propustnosti komunikací při realizaci této dopravy po pozemních komunikacích. Tento předpoklad je založen na plánech místních firem STASIS – ZBA, a.s., KMK GRANIT, a.s. a Sanaka Industry, a.s. STASIS – ZBA, a.s. připravuje podnikatelskou zónu, k níž by potřebovala vlečku. KMK GRANIT, a.s. chystá stavbu závodu na mletí živců vytěžených v lomu v Krásně. Společnost Sanaka Industry, a.s. by chtěla začít těžit písek u bývalého rudného závodu Stannum. Z těchto důvodů je důležité trať zachovat pro provozování železniční dopravy a umožnit tím i možnost zavedení nákladní železniční dopravy, kterou by se výše uvedené problémy řešily.

(5.8.2007, 10:00) -JRtrain-

Hejtmanské listy Karlovarského kraje, (foto: Markéta Janečková, 2006)



Studie o budoucí poloze hlavního nádraží v Brně předána, ale nepřevzata

Brno - Firma Cityplan již předala hotovou studii v rozsahu cca 200 stran, která má zodpovědět otázku, zda je vhodnější nádraží v centru nebo v odsunuté poloze. Magistrát ji nyní zkoumá, zda je opravdu kompletní a kvalitní a až poté jí oficiálně převezme a zaplatí za ní 3,5 mil. Kč. Studie obsahuje spoustu faktů a spoustu srovnání. Některá z nich vyznívají lépe pro současnou polohu, některá naopak pro polohu odsunutou. Brněnský magistrát zatím studii zveřejnit nechce, dokonce je na informace o ní uvaleno informační embargo, ale radní města Brna a děkan Fakulty informatiky Masarykovy univerzity profesor Jiří Zlatuška o studii pro ČT a brněnské deníky promluvil.

Podle Zlatušky je hlavním důvodem pro zachování stanice na stávajícím místě především dobrá poloha vůči středu města. Studie uvádí, že žst. Brno hl.n. využívají cestující především ke každodennímu dojíždění za prací a do škol, přičemž přesun do nové polohy by znamenal zátěž městské hromadné dopravy. Ve výsledku pak dojde ke značnému zvýšení finančních prostředků, kterými bude muset Magistrát každoročně dotovat Dopravní podnik města Brna pro zachování stávající dopravní obslužnosti nádraží. Studie však na druhou stranu varuje, že v současné době jsou Vláda a Evropská unie připraveny financovat pouze přesun nádraží, nikoliv jeho zachování a modernizaci ve stávající poloze.

Studie jednoznačně poukazuje na fakt, že je více než nutné brněnské hlavní nádraží modernizovat, protože jeho současný stav a vybavení je nevyhovující. Z tohoto důvodu je vhodnější odsunuté nádraží, protože je připraven projekt, pokud by se



nyní začala řešit varianta modernizace nádraží v centru, bylo by možné zahájit modernizaci až v letech 2012 - 2014, po přípravě všech projektů a souvisejících dokumentů, které v současnosti chybí.

(5.8.2007, 14:50) -xAnri05-

Česká televize, brněnské mutace deníků (foto: ŽelPage)

Německo čeká největší stávka železničářů za posledních 15 let

Berlín – Německo zažije zřejmě největší stávku strojvedoucích v novodobé historii. Strojvedcovské odbory GDL se totiž dnes dohodly na neomezeném výstražném protestu, jenž by mohl postihnout na 30 tisíc vlakových spojů. Doposud největší stávka na Německé železnici se uskutečnila před patnácti lety v roce 1992, kdy se na dva dny zastavil téměř veškerý provoz na dráze. Odbory bojující za zvýšení tarifního platu o 31 procent daly výstražné stávce zelenou v tajném hlasování. Pro radikální protest se vyslovilo 96 procent členů. Kdy se stávka uskuteční zatím odboráři tají, chtějí dát totiž vedení Německých drah poslední šanci. Podle DB jsou požadavky strojvedců neapné a v žádném případě na ně nepřistoupí. V případě stávky je ředitel drah Hartmut Mehdorn připraven nasadit na směny nasmlouvané zaměstnance, a význam protestu tak překazít. To ale šéf GDL považuje za směšné. "Není možné vzít strojvedce nákladního vlaku a posadit ho do moderního rychlíku," vzkázal Mehdornovi.

(7.8.2007, 7:54) -PETR-

aktualne.cz

Výročí 10 let zahradní železnice v Zásmukách

Zásmuky - V Horních Chvátlinách u Zásmuk na Kolínsku se nachází jedna nepříliš známá, leč pozoruhodná trať. Osmdesát metrů kolejí o rozchodu 300 mm si na zahradě během deseti let spolu s dalšími "dělníky ZŽŽ" rozložil František Pašek z Posázavského pacifiku. Stavba začala 22. července 1997, a tak se nyní konaly oslavy desátého výročí. Po celý víkend zde mezi dělníky a návštěvníky projížděl úzký vláček a panovala všeobecná pohoda. Zahradu najdete na jižním okraji Horních Chvátlin, na silnici do Zásmuk. Pokud zrovna nemáte štěstí na autobus z Kolína, který sem kupodivu jede ve dvou párech i o víkendu, dá se sem dojet bez větší újmy od nádraží v Bečvárech nebo Zásmukách. Během deseti let se areál zahrady změnil k nepoznání a dělá železnici velmi příjemnou kulisu. Společnostem kolem železnice nedochází ani po deseti letech elán a chystají v nejbližší době rozsáhlou expanzi na okolní pozemky. Některé podrobnosti z těchto plánů se již šíří kuloáry. A tak můžeme výlet jen doporučit. Provozní dny budeme zveřejňovat v kalendáři akcí na www.zelpage.cz.



(7.8.2007, 12:00) -Zdeněk Michl-

(foto: autor)

CSM: Pondělní posilové a mimořádné spoje

Tábor - Od pondělí 13. do neděle 19.7.2007 probíhá v Táboře-Klokotech Celostátní setkání mládeže. Vzhledem k velkému počtu přihlášených účastníků (například jen z Olomouce 1500 lidí, z Brna víc než 1000), budou v pondělí 13.8.2007 vedeny speciální posilové a zvláštní vlaky.

Brno-Tábor

Z Brna hl.n. do Tábora bude vypraven posilový spoj se zastávkami Brno-Kr.Pole 10:29, Tišnov 10:58/11:00, Křižanov 11:24/11:26, Žďár n.Sáz. 11:44/11:47, Přibyslav 11:58/12:01 a Havl.Brod. 12:16/12:33. Ostatní zastavení jen z dopravních důvodů. Odjezd z Brna hl. n. je v 10:25. Do Tábora vlak přijede v 16:35.

Praha-Tábor

Z Prahy hl.n. bude po 12. hodině vypraven posilový vlak do Tábora. Vlak bude vyjždět z hlavního nádraží ve 12:40 hod., do Tábora dorazí ve 14:30 hod. Tento vlak je určený hlavně pro účastníky, kteří v Praze přestupují. Obyvatelé Prahy jsou proto žádáni, aby využili pro cestu do Tábora jiné spojení než tento speciálně vypravovaný vlak.

Třinec-Praha

Ve vlaku IC 540 na trase Třinec - Praha budou vyhrazeny 4 vagony "B" za lokomotivu pro účastníky CSM. V těchto vagoncích se nebude muset platit příplatek IC/EC. Je nutné však cestovat s jízdenkou vystavenou do žst. Tábor.



ČD a organizátoři akce žádají veřejnost, zvláště pak účastníky z Moravy, aby využili výše uvedených spojů, z důvodu zachování plynulosti dopravy. Posilové vlaky pro návrat 19.8.2007 budou s ČD dojednány v nejbližších dnech.

(8.8.2007, 17:00) -George_Couser-

DCM-DOO, vlastní zjištění

Fond dopravní infrastruktury má dostat méně peněz

Praha - Fond dopravy by měl mít v následujících třech letech rozpočet až o 25 miliard korun nižší než letos. Vyplyvá to ze stávajícího návrhu rozpočtu. Toto snížení by znamenalo omezení některých projektů stavby železnic, silnic a vodních cest. Roční rozpočet by se v letech 2008-2010 měl pohybovat ve výši kolem 45 miliard korun, avšak jen pro rok 2008 dosahovaly náklady všech navrhovaných projektů 100 miliard korun. Návrhem by se měla do konce srpna zabývat vláda. Změny v návrhu může provést ministerstvo dopravy a vláda, které se budou předlohou zabývat. Letos má fond k dispozici necelých 60 miliard korun a dalších 10 miliard z rozpočtových rezerv. Velikost vlivu tohoto snížení na železniční dopravu zatím není podrobně známa. Vzhledem k předkládané redukci finančních prostředků pro dopravní cesty v následujících letech bude o to více záležet na prioritách vlády, zda a do jaké míry železniční dopravu podpoří. Konečná verze rozpočtu by mohla být známa během září.

(8.8.2007, 23:30) -Jik-

aktualne.cz

Němečtí strojvedoucí opět stávkují, zatím jen symbolicky

Berlín - Chtěli stávkovat po celém Německu, ale soudní zákaz jejich protest omezil jen na několik místních tratí. Němečtí strojvedoucí dnes ráno opět vstoupili do stávký za zvýšení mezd a zastavili provoz na několika tratích kolem Berlína a Hamburku. Střední verdikt norimberského soudu přinutil odborové organizace zdržet se rozsáhlejších akcí. I když soud zakázal stávkou jakkoli narušit osobní i nákladní dopravu, strojvedoucí se tohoto nařízení zcela nedrželi. Odbory se nyní proti verdiktu soudu hodlají odvolat. Celostátní protestní akce měly začít dnes čtyřhodinovou stávkou u nákladních vlaků, která by se v dalších dnech přenesla i do osobní přepravy. Příčinou vyhrocení situace je krach dalšího kola jednání mezi DB a odborového svazu strojvůdců, kteří se jako jediní ze zaměstnanců nedohodli na zvýšení mezd. DB se přitom již dříve dokázala se dvěma největšími odborovými svazy Transnet a GDBA, zastupujícími 134 000 zaměstnanců, dohodnout na zvýšení mezd o 4,5 procenta. Svaz strojvedoucích GDL chce ale mnohem víc, až jedenatřicetiprocentní růst mezd.

(9.8.2007, 12:33) -JTB-

ČTK, idnes



19.800 zákazníků ohodnotilo ÖBB známkou chvalitebně

Vídeň - V letošním průzkumu, který pořádal Rakouský dopravní klub (VCÖ), by do vysvědčení ÖBB napsali cestující známku „chvalitebně“. Zákazníci pozitivně hodnotí především nové vlaky, do kterých ÖBB investují vysoké částky, zákaznický orientované nabídky, vyhovující návaznost a nasazení personálu. Následující 3 roky bude proinvestováno 1,2 miliardy € do nákupu nového vozového parku, z čehož 800 milionů € bude směřovat do vozidel pro regionální dopravu a 400 do dálkové dopravy. Do konce roku totiž mají ÖBB získat dalších 47 jednotek Talent (dnes 134), 30 jednotek Desiro (dnes 30) a 63 dvoupodlažních vozů (dnes 249). Do konce letošního roku by navíc měla být

dokončena modernizace 800 vozů určených pro dálkovou dopravu. Mimo toto je objednáno 23 jednotek „railjet“. Tyto investice do vozového parku označili respondenti známkou „velmi dobře“.

(10.8.2007, 11:00) -pvo-

ÖBB (foto: Firefighter)

GDL údajně neuvádí pravdivé platy strojvůdců

Berlín - „Výdělky strojvůdců Německých drah ve skutečnosti značně převyšují ty, které veřejnosti uvádí zástupci GDL,“ sdělila Margaret Suckale, vyjednavačka DB ve sporu s odbory a ředitelka personálního oddělení. GDL uvádí, že si strojvůdci vydělají 1.500 €. Podle DB však plat převyšuje 2.000 €. Měsíční výdělek ženatého strojvůdce s daňovou třídou 3 činí 2.210 €. Podle DB vydělá zaměstnanec včetně příplatků za rok v průměru 33.000 €. Průměrný roční plat v Německu činil 40.600 € (2006). Přičemž ale v nových spolkových zemích to bylo pouze 29.795 €. V roce 2006 došlo na dráze ke srovnání platů v bývalém východním a západním Německu, na východ se tedy platy zvedly o 14%.

(10.8.2007, 14:00) -pvo-

sdělení DB, Focus



Přehled plánu modernizace vozového parku osobní dopravy ČD

Praha - Představenstvo Českých drah a následně i Dozorčí rada společnosti schválily 3. dubna materiál Koncepce rozvoje vozidlového parku vozidel osobní dopravy – dodávky vozidel a modernizace stávajících vozidel. Tento dokument se zabývá plánem obnovy vozového parku v osobní dopravě Českých drah až do roku 2020. ČD tím tak deklarují své priority a vytvářejí plán modernizace. Obnova se postupně stává neodkladnou, životnost mnoha vozů pomalu končí. Do jaké míry však tyto plány dojdou naplnění, to bude záviset především na množství získaných finančních prostředků.

Dokument má charakter obecné studie a je rozdělen do čtyř částí. V první části je analyzován současný stav, ve druhé se zabývá předpokládaným vývojem železniční dopravy, následuje návrh vozového parku a nakonec jsou uvedeny možnosti financování.

Analýza současného stavu

Úvod se zabývá analýzou současného stavu vozového parku, jeho stářím a strukturou (viz Tab. 1). Z přehledu jasně vyplývá značná zastaralost vozidel v majetku ČD, neboť průměrný věk motorových vozů je 26 let, elektrických jednotek 27 let a elektrických lokomotiv dokonce 28 let. O něco lépe jsou na tom pouze motorové lokomotivy s 25,5 roky a osobní vozy s 25 lety (bez přípojných vozů, které mají průměrný věk 23 let). Problémem je ovšem nejen technická a fyzická zastaralost, ale snad ještě větší zastaralost morální. Například vozy dodávané začátkem 90 let sice již měly moderní podvozky GP 200 pro maximální rychlost až 160 km/h, ale jejich interiéry za úrovní cestování běžnou v západní Evropě zaostávají. Jedná se zejména o vozy s osmi místy v kupé a koženkovými sedačkami. Mezi typické představitele této morální zastaralosti patří například řada Bdmtee, která byla dodávána v letech 1989 - 1991.

Tab. 1 : Stáří a struktura vozidel osobní dopravy

	Přes 30 let	20 až 30 let	10 až 20 let	Modernizované do 10 let	
Vozy klasické stavby	953	719	589	212	62
Přípojně vozy	199	651	0	79	43
Elektrické jednotky	79	0	2	0	34
Motorové vozy	144	453	68	72	0

Velký nárůst zájmu by měly v budoucnu zažít především dálkové spoje, a to nejen díky výhodám železniční dopravy na střední a dlouhé vzdálenosti, ale i díky zrychlení dopravy na koridorových tratích mezi velkými městy. U mezinárodních spojů je třeba brát v potaz také projekty ostatních

železničních správ, jako je například nákup vratných souprav Railjet, které nakupují ÖBB a budou je provozovat s lokomotivami Taurus. DB zase rozvíjí provoz vlaků ICE 3 a ICE-T. Další oblastí ve které se očekává prudký nárůst zájmu o železniční dopravu je příměstská doprava ve velkých aglomeracích, kde díky vzniku satelitních měst a problémům s přetíženou silniční sítí může tento druh dopravy využít své výhody. Zde se předpokládá náhrada klasických souprav v podobě moderních elektrických a motorových jednotek.

Tento celoevropský trend lehkých jednotek je patrný zejména v regionální dopravě. Odstraňuje se s tím velmi neekonomický provoz klasických souprav složených z 2-3 osobních vozů tažených výkonnou a těžkou lokomotivou. Další problém je v cílových stanicích s dlouhými obraty a nutností objíždění takových souprav hnacím vozidlem, nehledě na potřebu dodatečného personálu a infrastruktury.

Uvažovaná skladba vozového parku

Předpokládané elektrické a motorové jednotky mají být nízkopodlažní, s velkým zrychlením a vysokým brzdícím účinkem, aby mohly efektivně zkracovat jízdní doby vlaků s velkou intenzitou zastávek. Jednotky mají být modulární s umístěním jednotlivých zařízení v kontejnerech, aby se při údržbě a opravách mohlo vadné zařízení v kontejneru nahradit jiným, nebo vadné zařízení opravit bez nutnosti odstavení celé soupravy. Mezi další požadavky patří také vybavení automatickými spřáhly, které umožní pružně reagovat na změnu poptávky po přepravní kapacitě v sedle a naopak v dopravní špičce. Navíc tento systém umožňuje vést tzv. křídlové vlaky, u kterých část trasy jede několik jednotek spojených a po jejich rozpojení může mít každá jinou cílovou stanici.

S koncepcí elektrických a motorových jednotek se počítá pro všechny segmenty regionální osobní dopravy. Tedy nejen pro spoje projíždějící velkými aglomeracemi jako je Praha, Brno nebo Ostrava, ale i pro oblasti s řadou středně velkých sídel a venkovské oblasti mimo velká města. Pro regionální dopravu se počítá s dvou- až čtyřvozovými nízkopodlažními jednopatrovými jednotkami, které budou v elektrickém provedení vybaveny nejen pro české napájecí systémy 3 kV ss a 25 kV 50 Hz, ale i pro systém 15 kV 16,7 Hz používaný v Německu a Rakousku. Do velkých aglomerací se počítá s jednotkami dvoupatrovými. Součástí plánu je nejen nákup nových jednotek, ale i modernizace současného vozového parku. Dobrým příkladem je v současnosti probíhající dodávka jednotek 814, která má být dokončena v roce 2010, přičemž tyto jednotky mají obsluhovat především regionální tratě. Předpokládaná životnost modernizovaných jednotek řady 814 je 15 - 20 let.

Další plány na modernizaci se týkají také osobních vozů. Těch mají ČD ve svém stavu celkem 2500, pro rekonstrukce se však počítá především s asi pěti stovkami těch, které byly dodány na přelomu 80. a 90. let a jsou často vybaveny podvozky GP 200. Pro jejich efektivní provoz se počítá také s dodávkami odpovídajících řídicích vozů, které budou používány nejen u vybraných regionálních vlaků, ale také u vlaků dálkové dopravy. Například na vozebním rameni Praha - Ústí nad Labem - Cheb, na němž musejí na ústeckém hlavním nádraží projíždět úvratí.

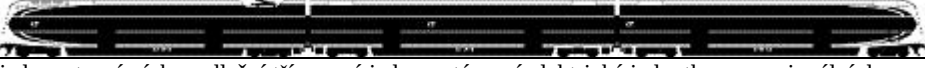
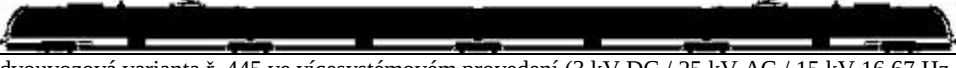
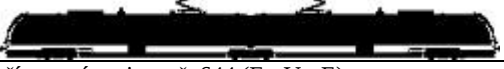
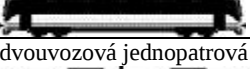
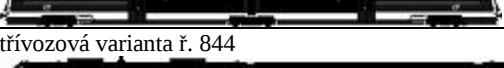
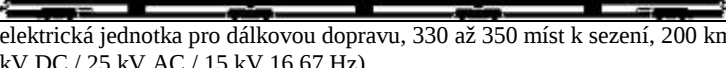
Klasické soupravy zůstanou zejména na nočních spojkách a expresních vlcích do vybraných destinací. Nové vagony mají svým vybavením a komfortem odpovídat posledním dodávkám těchto vozů. Klimatizace, uzavřený systém WC či zásuvky na 230 V mají být samozřejmostí.



Pro klasické soupravy se počítá jednak s modernizovanými lokomotivami Škoda druhé generace, které mají mít výkon zvýšený na 3,5 až 3,8 MW a rychlost na 160 km/h, ale také s novými lokomotivami řady 380. Tyto lokomotivy mají plánovaný výkon 6,4 MW a rychlost 200 km/h. V současné době je objednáno 20 těchto lokomotiv, ale do budoucna bude nutné nakoupit další nové, podobně výkonné lokomotivy.

Pro některé expresní spoje je navrhováno pořídit nové třísystémové jednotky s kapacitou 300-350 cestujících a rychlostí do 200 km/h. U těchto jednotek se v současné době neuvažuje o vybavení naklápěcím systémem, ovšem toto se může změnit s ohledem na aktuální situaci na dopravním trhu. V tomto případě může jít i o mezinárodní projekt, jakým jsou třeba společnosti Cisalpino a Thalys.

Tab. 2 : Předpokládané označení nových vozidel

Řada vozidla	Popis
471	dvoupodlažní třívozová elektrická jednotka , 140 km/hod., příměstská doprava, základ stavebnice pro možnost odvození dalších vozidel jedno – i vícesystémových s možností max. rychlosti 120, 140, 160 a 200 km/h a s možností dosadit libovolné uspořádání interiéru (3 kV DC, uspořádání E(elektrický) - V(ložený) - Ř(ídicí)) 
671	dvoupodlažní třívozová vícesystémová elektrická jednotka pro příměstskou, případně podle vybavení interiéru i pro regionální dopravu na kratší vzdálenosti, 160 km/h (3 kV DC / 25 kV AC / 15 kV 16,67 Hz, E - V -Ř) 
445	jednopatrová nízkopodlažní třívozová jednosystémová elektrická jednotka pro regionální dopravu ve složení (3 kV DC, E - V - E) 
446	čtyřvozová varianta ř. 445 (E - V - V - E) 
644	dvouvozová varianta ř. 445 ve vícesystémovém provedení (3 kV DC / 25 kV AC / 15 kV 16,67 Hz , E - E) 
645	třívozová varianta ř. 644 (E - V - E) 
646	čtyřvozová varianta ř. 644 (E - V - V - E) 
805	úzkorozchodný motorový vůz (760 mm) – náhrada za úzkorozchodné lokomotiv ř. 705 a úzkorozchodných přípojných vozů ř. 005 používaných na trati Třemešná ve Slezsku – Osoblaha 
844	dvouvozová jednopatrová nízkopodlažní motorová jednotka pro regionální dopravu, 120 km/h 
845	třívozová varianta ř. 844 
665	elektrická jednotka pro dálkovou dopravu, 330 až 350 míst k sezení, 200 km/h, třísystémová bez naklápění skříně (3 kV DC / 25 kV AC / 15 kV 16,67 Hz) 
361	modernizované lokomotivy ř. 162, 163, 363 na 160 km/h, 3,5 až 3,8 MW, (3 kV DC / 25 kV AC) 
961	řídící vůz k lokomotivám ř. 361, eventuálně i pro jiná vozidla 

Možnosti financování

Součástí konceptu je i analýza finanční náročnosti a možností získávání patřičných finančních prostředků. Hrubým odhadem na základě známých kontraktů a cen v zahraničí lze říci, že do modernizace vozidlového parku bude v letech 2008 až 2020



třeba investovat celkem 95 miliard Kč. Kromě zdrojů z vlastní podnikatelské činnosti lze také využít státní programy na obnovu vozidlového parku, z nichž se v současnosti financují dodávky jednotek 814 a 471. Další možností je financování prostřednictvím organizace Eurofima, jejichž členem jsou i České dráhy. Posledním zdrojem financí může být i komerční leasing a finanční zdroje z Regionálních operačních programů Evropské unie, z kterých by ČD mohly získat až 5,5 miliard Kč. Pro tento účel se již připravují projekty a jedná se s kraji o možnostech čerpání těchto zdrojů. V sousedním Polsku se pomocí těchto programů EU podařilo zmodernizovat několik desítek starých elektrických jednotek a osobních vozů. České dráhy by ovšem tyto prostředky chtěly využít především pro nákup nových regionálních jednotek.

(11.8.2007, 4:16) -George_Couser-

Železničář 28/2007, Škoda, Pars Nova, Alstom

MÁV START slibuje důkladnější čištění vagónů a lepší služby na nádražích

Budapest - Cestování v maďarských vagónech by mohlo být příjemnější. Vedení technicko-provozního úseku MÁV START slibuje, že cestující brzy pocítí a uvidí výrazné zlepšení čistoty železničních vagónů. V rozhovoru pro deník Világgazdaság ředitel technicko-provozního úseku Bertalan Teke uvedl, že celkově restrukturalizují postup a zásady čištění železničních osobních vozidel. Naznačil, že sociální zařízení budou čistá a použitelná během celé jízdy vlaku,



ručníky a mýdlo budou samozřejmostí. Na pravidelné vlakové spoje společnost plánuje nasadit tzv. agenty úklidové čtyry, kteří budou mít na starost kontrolovat použitelnost WC a celkovou čistotu interiéru. V současnosti byla najata nová společnost, která provádí čištění jak interiéru, tak i exteriéru železničních vozidel. Další novinkou u MÁV je vypracování projektu pronájmu nádražních prostor s cílem zefektivnit a zlepšit služby, hlavně na větších nádražích. Tento projekt je podobný českému projektu "Živá nádraží". Zatím největší zájem mají investoři o velká budapešťská nádraží (Keleti, Déli, Nyugati), u nichž už odstartovala první jednání o podmínkách využití nádražních budov. Jedním z hlavních kritérií smlouvy má být jejich celková rekonstrukce a modernizace zařízení.

(11.8.2007, 22:00) -Mr.IC-

hir.tv, portfolio.hu, ma.hu, hg.hu (foto: EightyFour)

Vlaky mezi Ostružnou a polským Opolem jezdí poloprázdné

Jeseník - Počáteční nadšení z otevření stanice Glucholazy pro mezinárodní dopravu opadlo. Před půl rokem byla zrušena smlouva, která sice umožňovala českým vlakům na trati 292 mezi Mikulovicemi a Třemešnou ve Slezsku přes polské území projíždět, ale vlaky zde nesměly zastavovat. Olomoucký kraj a Opolské vojvodství si od zrušení zastaralé smlouvy a zavedení spěšných vlaků Opole(PL) - Glucholazy(PL) - Ostružná(CZ) slibovaly významné navýšení turistického ruchu a usnadnění dojíždění do škol a zaměstnání. Nové spoje však jezdily plné zatím jen v zimě, kdy do jesenických letovisek mířili lyžaři z polské strany. Dnes jsou tyto spoje podle starosty Mikulovic Ivana Dosta "vlaky duchů". "Kdo by jezdil tuto vzdálenost téměř čtyři hodiny, když autem se to dá zvládnout třikrát rychleji," dodává. Vlaky zdržují výměny vlakových čet a lokomotiv v Glucholazech, dalších nejméně dvacet minut stojí v polské Nyse, odkud pokračují úvratí.

Současné drážní předpisy neumožňují jízdu polských motorových lokomotiv na českých tratích a opačně. České dráhy podle Radka Joklíka z tiskového odboru hledají spolu s PKP řešení, jak omezit potřebu výměny lokomotiv v Glucholazech. Starosta Jeseníku Petr Procházka také upozorňuje na chybějící oddíl pro přepravu kol, který by mohl vlaky atraktivit i v létě. Navrhuje také ukončení spojů už v Nyse kvůli zdoluhavé jízdě do Opole. Vlaky zde zdržuje mimo jiné i jejich údajně nízká priorita na polských železnicích. O rušení přeshraničních vlaků zatím olomoucké hejtmánství mluvit nechce. V tomto roce česká strana tyto vlaky dotuje částkou okolo 4 miliónů korun, podobnou částkou i Opolské vojvodství. Podle radního Petra Poláška odpovědného za dopravu však existují obavy, že dotace na pokrytí ztrát nebude stačit. Možné zrušení tedy stále visí ve vzduchu.

(12.8.2007, 9:00) -tony-

idnes.cz

Regionova v Pardubickém kraji

Pardubice - České dráhy předaly 11. srpna do provozu v Pardubickém kraji novou dvoudílnou Regionovu. V pořadí čtvrtá Regionova se připojí k dalším třem, které již jezdí na trati 238 Pardubice - Havlíčkův Brod a na trati 261 v úseku Žďárec u Skutče - Polička. Kapacitně odpovídají počtu cestujících právě na těchto tratích, kde nahrazují spoje vedené 810+010. V celé České republice je v provozu celkem 35 těchto vlaků a do konce roku 2010 by jich mělo být 100 včetně 26 třívozových



Regionov Trio. Cena za jednu dvoudílnou Regionovu se pohybuje okolo 20 miliónů korun, třívozová pak vyjde na 37 miliónů Kč.

(12.8.2007, 13:00) -Jik-

České dráhy

České dráhy si pochvalují zájem o službu TeleTiket

Praha - České dráhy jsou zřejmě spokojeny s nově zavedenou službou prodeje jízdenek přes telefon - TeleTiket. Ve své tiskové zprávě uvádějí, že za prvních 10 dní prodaly tímto způsobem celkem již 100 jízdenek, za které utržily 45 tisíc korun. Stou jízdenku si zakoupila cestující první třídy z Ostravy do Prahy dne 10. srpna. Dráhy tuto nadstandardní službu poskytují od 1. srpna, zatím jen pro vlaky SuperCity. Od 1. září si bude možné tímto způsobem zakoupit vnitrostátní cestovní doklady i na spoje kategorie InterCity a EuroCity. Ke každé transakci si dráhy účtují jednorázový poplatek 100 Kč.

(12.8.2007, 15:00) -Jik-

České dráhy

NEHODY A MIMOŘÁDNOSTI

Nehody o víkendu – srážka se stromem i požár řady 842

Frýdek Místek/Žihle - Tři zranění si v sobotu v noci ve Frýdku-Místku vyžádala srážka osobního vlaku se stromem. Ten se na koleje vyvrátil vlivem silného větru. Nehoda asi na dvě hodiny zastavila provoz na trati mezi Frýdkem-Místkem a Českým Těšínem na Karvinsku. O den dříve se ve stanici Žihle vžal motorový vůz 842.023, cestující naštěstí stihli vystoupit.

Ve Frýdku zabránila větším škodám opatrnost strojvedoucího

Nehoda na Frýdecku se stala krátce po 21. hodině, asi 500 metrů od železniční stanice Frýdek-Místek. "Strojvedoucí jel v danou chvíli jen dvacetikilometrovou rychlostí. Zpomalil právě kvůli počasí. Foukal silný vítr a hustě přšelo. Kdyby jel rychleji, mohly být následky kolize horší," řekl mluvčí severomoravské policie Milan Klézl.

V motorovém vlaku cestovalo 25 lidí. Tři z nich se při srážce zranili. "Dva cestující do nemocnice převezly sanitky. Třetí se tam dostavil později sám. Všichni byli zranění lehce a po ošetření je lékaři propustili domů," dodal Klézl. Strom spadl na trati mezi Českým Těšínem a Frýdkem-Místkem. Jeho odstranění trvalo asi dvě hodiny. Pak byl provoz na trati opět obnoven.

Ohořelé "kvatro" vykazuje bezmála milionovou škodu

V pátek okolo sedmnácté hodiny se po příjezdu do stanice Žihle vžal motorový vůz 842.023 vedoucí vlak Os 7647. Všichni cestující soupravu včas opustili, a tak nebyl nikdo zraněn. Na místo ihned vyrazili profesionální hasiči ze stanice Plasy, dobrovolní hasiči ze Žihle a profesionální hasiči Českých drah. Požár byl lokalizován po pár minutách a zlikvidován asi po 20 minutách. Škoda byla předběžně vyčíslena na 800 tisíc korun. Příčinou požáru byla technická závada. Závažnost poškození motorového vozu DKV Plzeň zatím není známa.

(1.8.2007, 0:53) -JTB-, -Viktor-

RegionPlzen.cz, ČTK

Motorkář sražen rychlíkem na přejezdu u Podbořan

Podbořany - Dnes přibližně ve 14:25 srazil rychlík R 925 z Mostu do Plzně motorkáře. Ke střetu došlo na světelném přejezdu bez závor, mezi Kašticemi a Podbořany. Motorkář je zraněn, železniční doprava byla zastavena. Zpoždění nabírá i protijedoucí rychlík R 924 z Plzně do Mostu a osobní vlak 7619 z Žatce do Blatna u Jesenice.

(2.8.2007, 16:30) -Jik-

iDnes, Babitron

U Mimoně vzplál vlak

Mimoň - Ve čtvrtek ráno začala za jízdy u Mimoně hořet lokomotiva osobního vlaku na trati 086 Česká Lípa - Liberec. Ve vlaku v tu chvíli cestovalo 25 cestujících. Strojvedoucí se snažil požár uhasit ručními hasicími přístroji, ale ten se rozšířil na elektroinstalaci a podvozek lokomotivy. Poradili si s ním až přivolání profesionální hasiči z České Lípy, Jablonného v Podještědí a profesionální hasiči Českých drah. Pravděpodobně se jednalo o lokomotivu 742.342.

V době vzniku požáru bylo ve třech vagoněch osobního vlaku 25 cestujících, průvodčí a strojvůdce. Nikdo neutrpěl žádné zranění. Na místo požáru byla vyslána náhradní lokomotiva Českých drah, která za asistence hasičů odtáhla vlakovou soupravu do železniční stanice Mimoň. Příčina požáru je v šetření.

Nedávno jsme vás informovali o požárech motorových vozů řady 842 DKV Plzeň, které způsobila technická závada. V obou případech došlo k velkým škodám - 750 a 800 tisíc korun. Zda mají požáry něco společného bude zřejmé až po jejich prošetření.

(4.8.2007, 1:27) -Ninja-

Rádio Impuls, pozary.cz



Vykolejení osobního vlaku si nevyžádalo vážnější zranění

Jiřice - Včera krátce po 8. hodině ranní došlo ke střetu osobního vlaku vedeného vozem řady 809 502-8 z PJ Kralupy n. Vlt. s nákladním automobilem zn. AVIA na přejezdu nedaleko zastávky Jiřice. Motorový vůz po střetu vykolejil a vyšinul se mimo těleso dráhy. V osobním vlaku, který pod číslem Os 19404 směřoval z Čelákovic do Neratovic bylo tou dobou asi deset cestujících z nichž pět utrpělo zranění mírného rázu (oděrky, modřiny). Lehce zraněn byl také strojvedoucí vlaku. K nakolejení motorového vozu byl přivolán nutný pomocný vlak z Prahy-Vršovíc. Po 14:00 hod. byla trať opět průjezdná (první vlak 19453 do Brandýsa odjel ve 14:30) s omezením rychlosti v inkriminovaném úseku.

(8.8.2007, 12:00) –Martin Hanzal-

vlastní pozorování

Sražené krávy na Strakonicku, mrtvá žena na Pardubicku

Strakonice - Přes dvě hodiny stála doprava na trati mezi Strakonice a Předními Zborovicemi. Ve středu ráno tam srazila souprava osobního vlaku vedená zřejmě lokomotivou řady 708 dvě jalovice, které po střetu zůstaly ležet v kolejišti. Jedna z nich srážku nepřežila. Ve vlaku nebyl nikdo ze sedmi cestujících zraněn, dopravu se podařilo obnovit po půl desáté dopoledne. Zvířata, která vlak srazil v 7:17, chvíli předtím utekla z nedalekého ohradníku patřícímu soukromému zemědělci. Ten odhadl škodu na 20 tisíc korun. Na soupravě je škoda ve výši 5000 Kč, náklady spojené se zprovozněním tratě činí zhruba dvacet tisíc korun.

Rychlík usmrtil ženu

V obci Kostěnice na Pardubicku usmrtil ve čtvrtek ráno rychlík z Brna do Prahy ženu, která vstoupila do kolejiště. Podle Drážní inspekce vstoupila žena přímo před vlak na služebním přechodu, pravděpodobně se jedná o sebevraždu. Provoz na trati není přerušen, ale vlaky jezdí jen po jedné koleji.

(9.8.2007, 6:00) -George_Couser-, -JRtrain-

České noviny (ČTK), novinky.cz

Vykolejení osobního vlaku na Chomutovsku

Chomutov - V pátek v 8.28 hodin mezi Černovicemi u Chomutova a zastávkou Křimov-Suchdol vykolejil osobní vlak jedoucí z Chomutova do Vejprty. Při vykolejení byla lehce zraněna jedna cestující a na motorovém vlaku byla vyčíslena škoda 300 tisíc korun. K vykolejení došlo na zemině, která byla na trati naplavená po přívalem deště. Provoz na trati byl přerušen.

Cestující na trati Chomutov - Vejprty využívali po zbytek dne náhradní autobusovou dopravu. "V současné době vrcholí práce na usazení soupravy zpět na koleje. V noci žádné vlaky nevypravujeme. Pokud nenastanou žádné potíže, počítáme s plným obnovením provozu na trati v sobotních ranních hodinách," uvedl odpoledne přednosta žst. Chomutov Rudolf Galbavý.

(10.8.2007, 16:08) -JRtrain, -JTB-

Drážní inspekce, ČTK

INFORMACE ŽELPAGE

Srpnové ohlédnutí



ŽelPage - Milí čtenáři, změny, které nastaly v uplynulém měsíci na ŽelPage, vám sice nepřinesly žádné výrazné novinky a funkcionality, přesto pro nás znamenají obrovský krok vpřed. Ještě před třemi lety jsme hostovali zdarma na studentském serveru Goo.cz, pak jsme si pořídili doménu a přestěhovali se na Anoweb. Současný rozsah a návštěvnost webu si ale vynutil přípravu nového samostatného řešení, a tak od 27. července jedeme na novém, vyhrazeném serveru. Ačkoliv jsme se snažili na tuto akci připravit, nebyla bezbolestná. Velký dík za její zvládnutí patří především Michawelovi, který kromě serveru poskytl i rozsáhlý support, Dandymu, který nám připravil operační systém a výrazně pomohl s konfigurací, nejmenovanému adminovi, který nad optimalizacemi a úpravami strávil nejméně jeden den a noc, jakož i mnoha dalším, kteří denně dobrovolně dřou na tom, aby zprávy, fotky, řazení a další projekty měly pěkný obsah.

Tak trochu ve stínu této události je změna ve skupině redaktorů. Šéfem zpravodajství se stal Honza Beránek řečený JTB. Jistě vám není ze ŽelPage neznámý. Jeho elán a zkušenosti již několik týdnů přinášejí do obsahu zpravodajství ŽelPage nový styl. Skupina redaktorů získala i další posily. Máme se na čekat těšit.

Blíží se první výročí založení občanského sdružení ŽelPage, které bylo registrováno 23. srpna 2006. Rád bych poděkoval všem těm, kteří nám v prvním roce pomohli postavit sdružení na nohy a realizovat vytčené cíle – vydání kalendáře a řešení financování provozu ŽelPage. Díky Charymu a Davidovi se blíží vydání kalendáře 2008, který si můžete již nyní předobjednat se slevou. A jako novinku jsme pro Vás připravili na tento měsíc první vydání ŽelPage-Bulletinu, který bude shrnovat dění na serveru www.zelpage.cz vždy za 14 dní.



Je pro nás potěšující, že se i dnes najdou lidé, kteří existenci ŽelPage nepovažují za samozřejmost a jsou pro ni ochotní něco udělat – ať už napsat článek, aktualitu, přispět fotkou, použít e-shop, stát se členem nebo i jen poslat příspěvek. Chystáme několik novinek, které by měly pomoci autorům článků a autorských aktualit a omezit hrubé a hloupé komentáře. Nadále budeme rozvíjet navázanou spolupráci s VLAKY.NET, K-Report a RailPage. Rádi mezi námi uvítáme nejen nové autory, ale i vývojáře a grafiky, abychom mohli i nadále zůstat nejčtenějším českým železničním webem. Za tento úspěch všem čtenářům děkujeme.

ŽelPage Bulletin právě vychází



ŽelPage - Milí čtenáři, dnes vychází první číslo Bulletinu, který vydává redakce ŽelPage. Zveřejňován bude 2x měsíčně ve formě souboru PDF a naleznete v něm vždy shrnutí aktualit za posledních 14 dní, informace ŽelPage, nehody a mimořádnosti a nakonec výběr 6 nejpopulárnějších fotografií vybraných zkušenými fotogaleristy. Novinkou také bude zmizení aktualit o méně závažných nehodách ze stránek www.zelpage.cz. Ty jsou převedeny právě do nového Bulletinu. Budeme Vám tedy přinášet čtrnáctidenní shrnutí. Pevně věříme, že si nový

ŽelPage Bulletin oblíbíte. Případné návrhy zasílejte na adresu info@zelpage.cz.

Vaše redakce.

FOTOGRAFIE



2x ABE 4/4, Ospizio Bernina-Alp Grüm, IdeeSák, 2.6.2007



362 119-0, Bohosudov-Proboštov, Andrew33, 5.8.2007



FS 116, Valdoies, Railman, 18.7.2007



682 004-7, Klučov-Český Brod, Pavel Martoch, 21.7.2007



18 2247, Hammar (Trondheim-Oslo), Railman, 9.7.2007