

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2011

OBSAH

01. 09. 2011	PROVOZ NA TRATI MEZI PRAHOU A PLZNÍ BYL OBNOVEN (KAŘÍZEK).....	4
01. 09. 2011	SŽDC SE DOHODLA S ODBORÁŘI NA PRACOVNÍCH PODMÍNKÁCH PRO ROK 2012	4
02. 09. 2011	JANČURŮV REGIOJET VYJEDE NA TRATĚ MEZI PRAHOU A OSTRAVOU 26. ZÁŘÍ.....	5
05. 09. 2011	VLAKY NEJEZDILY MLADOU BOLESLAVÍ, NA NÁDRAŽÍ VYKOLEJILA SOUPRAVA	5
05. 09. 2011	OSLAVA 140. VÝROČÍ TRATĚ ZE ZÁBŘEHU DO SOBOTÍNA (10. ZÁŘÍ 2011).....	6
05. 09. 2011	ÚOHS ZASTAVIL ŘÍZENÍ V TENDRU NA RYCHLÍKY PRO ČESKÉ DRÁHY (RAILJET)	7
05. 09. 2011	NA VYŠKOVSKU KONEČNĚ ZMIZÍ VYKOLEJENÉ VAGONY	8
05. 09. 2011	MINISTERSTVO BOJUJE ZA ZACHOVÁNÍ RYCHLÍKŮ.....	8
05. 09. 2011	ČD PROMO – VYZKOUŠEJTE CESTOVÁNÍ VLAKEM ZA SYMBOLICKOU CENU (ZÁŘÍ 2011)	8
06. 09. 2011	DVOUSTOVKOU PO ČESKÉ ŽELEZNICI? MOŽNÁ UŽ BRZY.....	9
07. 09. 2011	REGIOJET ZAČAL PRODÁVAT JÍZDENKY NA ŽLUTÉ VLAKY. PROPOJÍ JE S AUTOBUSY	10
07. 09. 2011	DRÁHY ZVAŽUJÍ KVŮLI BEZPEČNOSTI ÚPRAVY I U REGIONOV, KTERÉ UŽ JEZDÍ.....	11
07. 09. 2011	V PŘEROVĚ VYKOLEJILY DVA VAGONY S CISTERNAMI, INSPEKTOŘI ZJIŠTŮJÍ PROČ.....	12
08. 09. 2011	PARNÍM VLAKEM DO DOBRŠE A DO DEPOZITÁŘE NTM V CHOMUTOVĚ NEBO NA KINEMATOVFLAK DO PLATAN	12
08. 09. 2011	OSLAVY DNE ŽELEZNICE TENTO VÍKEND NABÍDNOU V KRÁLOVÉHRADECKÉM KRAJI BOHATÝ PROGRAM	15
09. 09. 2011	REGIOJET LÁKÁ DO VLAKŮ PIVNÍ LABUŽNÍKY. CHCE NABÍDNOUT SPECIÁLY.	16
09. 09. 2011	NÁSTUP REGIOJETU PROVÁZÍ KONKURENČNÍ BOJ	16
09. 09. 2011	SPRÁVU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY ČEKÁ AUDIT.....	17
09. 09. 2011	ŽLUTÉ EXPRESY REGIOJET NEBUDOU STAVĚT V ČESKÉ TŘEBOVĚ, MÍSTNÍ SE ZLOBÍ	18
11. 09. 2011	ČESKÉ DRÁHY UŽ ZNAJÍ TRASU RAILJETŮ (HAMBURG – BERLIN – PRAHA – BRNO – WIEN – GRAZ)	18
11. 09. 2011	PŘED ŠEDESÁTI LETY UNESL STROJVEDOUCÍ SVŮJ VLAK A ZAMÍŘIL ZA SVOBODOU (AŠ, 11. ZÁŘÍ 1951).....	19
12. 09. 2011	MINISTR DOBEŠ ZARAZIL RUŠENÍ TRATÍ, CHYSTÁ JEJICH PRODEJ	20
12. 09. 2011	PŘÍPRAVU VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATI ZBRZDIL SOUD (PRAHA – BRNO, PRAHA-BĚCHOVICE)	20
13. 09. 2011	SŽDC ZRUŠILA SOUTĚŽE NA LEASING MONTÁŽNÍCH VOZŮ	21
13. 09. 2011	ČD ZAPLATILY CESTUJÍCÍM ZA ZPOŽDĚNÍ A NEDOSTATKY 230.000 KČ	21
13. 09. 2011	RAKOUSKÉ SOUKROMÉ EXPRESY DOSTANOU PŘÍPOJ DO PRAHY (WESTBAHN/WESTBUS).....	22
14. 09. 2011	KALOUSEK SOUHLASÍ S KOMPROMISEM VE FINANCOVÁNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	22

14. 09. 2011	DVĚ STŘEDOČESKÉ TRATĚ BUDOU ZACHRÁNĚNY, KOUPI JE ŽELEZNIČNÍ NADŠENCI (TRATĚ Č. 013 A 233)	23
14. 09. 2011	RYCHLÍKY NAKONEC SKONČÍ JEN NA DVOU TRATÍCH (TRATĚ Č. 124 A 238)	23
15. 09. 2011	MODERNÍ NÁDRAŽÍ ČD VE ŽDÁŘE NAD SÁZAVOU JIŽ SLOUŽÍ CESTUJÍCÍM..	24
16. 09. 2011	REGIOJET VYJEDE NA TRAŤ V TESTOVACÍ JÍZDĚ S PASAŽÉRY 23. ZÁŘÍ	25
16. 09. 2011	MLADOBOLESLAVŠTÍ CHTĚJÍ MÍT Z NÁDRAŽÍ PAMÁTKU. MOHOU HO TAK ZACHRÁNIT (MLADÁ BOLESLAV HL. N.)	25
17. 09. 2011	ŽELEZNIČNÍ MUZEUM VE ZBYŠOVĚ SLAVÍ. V ZEMI JDE O UNIKÁTNÍ PROJEKT	26
17. 09. 2011	CYKLOSTEZKA NA PŮVODNÍ TRATI DO HOSTAŠOVIC ZŘEJMĚ NEVZNIKNE (HOSTAŠOVICE – NOVÝ JIČÍN HORNÍ N.)	27
18. 09. 2011	OD ZIMY BUDE V PARDUBICKÉM KRAJI JEDNA JÍZDENKA NA VLAK I AUTOBUS (IREDO, OD 11. PROSINCE 2011).....	27
18. 09. 2011	NA ŽELEZNICI HROZÍ ZMATKY – JÍZDNÍ ŘÁD PRO PŘÍŠTÍ ROK NABÍRÁ ZPOZDĚNÍ.....	27
19. 09. 2011	MĚSTEČKA OPRAVUJÍ NÁDRAŽNÍ ULICE, BUDOVY DRAH ALE CHÁTRAJÍ DÁL	28
19. 09. 2011	NA „HLAVÁKU“ V PRAZE JE NOVÉ INFOCENTRUM, VYTISKNOU ZDARMA JÍZDNÍ ŘÁDY	29
20. 09. 2011	DO ČESKÉ REPUBLIKY PŘIJÍZDÍ VLAK JANA PAVLA II.....	29
20. 09. 2011	RYCHLOVLAKY TGV KŘÍŽUJÍ FRANCOUZSKOU KRAJINU UŽ TŘI DESETILETÍ (LGV SUD-EST, 22. ZÁŘÍ 1981).....	30
20. 09. 2011	SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY „OPTIMALIZACE TRATI LYSÁ NAD LABEM – PRAHA-VYSOČANY, 1. STAVBA“	32
20. 09. 2011	ŠKODOVKA NEVZDÁVÁ BOJ O MILIARDOVOU ZAKÁZKU ČESKÝCH DRAH, PODALA ODVOLÁNÍ K ÚOHS	33
21. 09. 2011	VLEČKY JSOU NA ROZTRHÁNÍ, DOTACE NESTAČÍ	34
21. 09. 2011	REGIOJET MÁ PRVNÍ PROBLÉM, V LIPNÍKU PROJEL NA ČERVENOU	34
22. 09. 2011	VÍTĚZ TENDRŮ NA RYCHLÍKY ZÍSKÁ SMLOUVU NA 15 LET	35
22. 09. 2011	DOHODNUTO: PŘÍŠTÍ ROK BUDE JEZDIT O ŠEST PROCENT MĚNĚ RYCHLÍKŮ.	35
22. 09. 2011	TRAŤ MEZI SMÍCHOVEM A VYŠEHRADEM UZAVŘELA PORUCHA VÝHYBEK .	36
22. 09. 2011	SŽDC PRODÁ HISTORICKOU NETOLICKOU TRAŤ.....	36
23. 09. 2011	REGIOJETY SE DOSTALY DO HRY O SPOJ Z PRAHY DO HAMBURKU	36
23. 09. 2011	NA PROJEKT „ELEKTRIZACE TRATI ZÁBŘEH – ŠUMPERK“ EU PŘÍSPĚJE ČÁSTKOU TĚMĚŘ 55 MILIONŮ EUR	37
23. 09. 2011	ROZHODNUTO: DRÁHY MOHOU KOUPIIT RAILJETY ZA PĚT MILIARD	38
23. 09. 2011	TRATĚ NA SEVERU ČECH NIČÍ ZLODĚJI, SBĚRNÝ SE NA DRÁŽNÍ KOVY ZAMĚŘUJÍ	38
26. 09. 2011	DUŠEK CHCE SEBRAT LICENCI SPRÁVĚ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY	39
26. 09. 2011	VÝBUŠNINA NA PRAŽSKÉM NÁDRAŽÍ BYLA ATRAPA PRO FILMAŘE	39
26. 09. 2011	REGIOJET VYJÍZDÍ, ČESKÉ DRÁHY UŽ NEJSOU SAMY	40
26. 09. 2011	VEDLE SMETANY A KONÍ VYBRALI LIDÉ NA REGIONÁLNÍ VLAK KUNĚTICKOU HORU	42
26. 09. 2011	DRÁHY ZAČALY ROZDÁVAT CESTUJÍCÍM COLU. S REGIOJETEM TO NESOUVISÍ, TVRDÍ	42
27. 09. 2011	O CESTUJÍCÍ SE BOJUJE I V JÍDELNÍCH VOZECH. DRÁHY CHTĚJÍ ZLEVNIT..	43

27. 09. 2011	ČD ZMODERNIZUJÍ 64 BEZBARIÉROVÝCH VAGÓNŮ PRO RYCHLÍKY A EXPRESY (BDBMSEE, BDHMSEE).....	43
28. 09. 2011	ČD KOUPI PRO OLOMOUCKO A ZLÍNSKO NOVÉ VLAKY.....	44
28. 09. 2011	DRAHÁM ZKOLABOVAL SYSTÉM NA POKLADNÁCH, LÍSTKY PRODÁVALI PRŮVODČÍ.....	44
29. 09. 2011	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. OLOMOUC.....	45
29. 09. 2011	REGIOJET CHCE DALŠÍ DÁLKOVÉ VLAKY, NEJDŘÍV PRAHA – BŘECLAV	46
29. 09. 2011	ŠLUKNOVSKO MOHLO PŘIJÍT I O RYCHLÍKY, ZARUČIL SE ZA NĚ KRAJ	46
29. 09. 2011	NÁKUP RAILJETŮ JE U KONCE. CHYBÍ JEN PODPIS RAKOUSKÝCH DRAH ...	46
29. 09. 2011	MEZI PRAHOU A MORAVOU VÝHODNĚJI VLAKY ČD	47
30. 09. 2011	PŘEPRAVA KAMIONOVÝCH NÁVĚSŮ PO KOLEJÍCH PRUDCE ROSTE	48
30. 09. 2011	POROVNAT NABÍDKU REGIOJETU S PODMÍNKAMI PRO ČD PRÝ BUDE OBTÍŽNÉ	48
30. 09. 2011	NÁDRAŽÍ V MLADÉ BOLESLAVI PADNE, SUPERMODERNÍ BUDOVA TU ALE NEVYROSTE.....	49
30. 09. 2011	ČESKÉ DRÁHY ZÍSKAJÍ MODERNÍ EXPRESNÍ SOUPRAVY VIAGGIO COMFORT.	49

01. 09. 2011 Provoz na trati mezi Prahou a Plzní byl obnoven (Kařízek)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/134828-po-srazce-vlaku-podezira-policie-strojvedouciho/>)

Policisté podezírají strojvedoucího osobního vlaku, který ve středu u Kařízku na Rokycansku narazil do nákladní soupravy, že nehodu zavinil, když nerespektoval signalizaci a vjel do obsazeného úseku. Šedesátiletému muži hrozí obvinění z trestného činu obecného ohrožení z nedbalosti. Po nehodě byl zastaven provoz na hlavní trati Praha–Plzeň, regionální i dálkové vlaky se na ni vrátily až před půlnocí. "Úsek trati byl zprovozněn včera ve 22:15, rychlík, který vyjížděl ve 22:10 z Prahy do Chebu, už projel normálně, podobně jako následné osobní vlaky, které vyjely dnes po čtvrté ranní z Rokycan do Berouna a opačně," přiblížila mluvčí oblasti Českých drah Radka Pistoriusová.

Vážná železniční nehoda se stala brzy ráno ve středu, ovlivňovala tak provoz celý den. Policie je přesvědčena, že hlavním viníkem havárie byl strojvedoucí osobního vlaku, který narazil do konce nákladní soupravy. "Ve směru od Prahy na Plzeň přijel nákladní vlak se 14 nákladními vagony. Strojvedoucí soupravu před návštěvnicem zastavil a na bílé blikající světlo se rozjel do stanice. Za tímto vlakem přijel osobní vlak se třemi vagony a jeho strojvedoucí pravděpodobně nerespektoval signalizaci na návštěvnicu. Spatřil nákladní vlak a počal brzdit, ale střetu lokomotivy s posledním vagonem už nezabránil," popsala průběh nehody policejní mluvčí Dana Ladmanová.

Nákladní vlak vezl nové automobily Škoda z Mladé Boleslavi do Itálie. Na posledním vykolejeném vagonu jich bylo ve dvou patrech 11. Horní plošina se při nárazu částečně propadla na střechy nových vozů. Škoda dosáhla podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala 4,26 milionu korun. Z toho je zhruba 2,5 milionu Kč na nákladním vlaku, 1,7 milionu na osobní soupravě a zbytek na kolejovém svršku. Mluvčí Drápal potvrdil, že drážní inspektoři došli ve svém vyšetřování k obdobným závěrům jako policie. Verze, že strojvedoucí osobního vlaku přehlédl návěst stůj, je podle něj "zřejmě ta nejpravděpodobnější".

01. 09. 2011 SŽDC se dohodla s odboráři na pracovních podmínkách pro rok 2012

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-se-dohodla-s-odborari-na-pracovnich-podminkach-pro-rok-2012/682037>)

Pracovní podmínky nových i stávajících zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) se od příštího roku sjednotí. Odboráři se na nich dohodli se zástupci správy. V oblasti odměňování tak budou mít rovné podmínky původní zaměstnanci s pracovníky řízení provozu, kteří od dnešního dne přešli z Českých drah do SŽDC. Informaci dnes ČTK potvrdil mluvčí SŽDC Pavel Halla. Odboráři přesunu zaměstnanců takzvané živé dopravní cesty nejprve bránili, protože se obávali zhoršení pracovních podmínek kvůli rozdílným kolektivním smlouvám. Nová dohoda jim zaručí stejné podmínky i v roce 2012. Takzvaný pátý dodatek ke kolektivní smlouvě podepsaly ve středu v nočních hodinách všechny tři odborové svazy působící na SŽDC, tedy Odborové sdružení železničářů (OSŽ), Unie železničních zaměstnanců (UZZ) a Sdružení odborářů služeb a dopravy (SOSaD), uvedl předseda OSŽ Jaroslav Pejša.

Odboráři a SŽDC se dohodli těsně před samotným datem převodu zaměstnanců. Pokud by se totiž jednání protáhla do dnešního dne, muselo by se jej účastnit všech deset odborových centrál působících na ČD, uvedl Pavel Habarta, který je pověřený řízením SŽDC. Před příchodem původních zaměstnanců ČD stačila dohoda svazů působících na SŽDC, což znamenalo podstatně jednodušší jednání. Shodné podmínky jako u ČD zaručuje pracovníkům obsluhy dráhy a zabezpečení dopravy v letošním roce memorandum, které se zaměstnavatelem odbory podepsaly 3. srpna. Memorandum řešilo například o kondiční ozdravné pobyty nebo systém odměňování. Cílem převodu takzvané živé dopravní cesty je oddělení řízení provozu od národního dopravce. Má vést zejména k větší transparentnosti české železnice.

Proces převodu zaměstnanců byl zahájen v roce 2002 a je podle ministra dopravy Pavla Dobeše (VV) plně v souladu s evropskou legislativou. Vláda ho schválila 9. února 2011 a následně na základě požadavků odborových organizací odložila termín převodu zaměstnanců z poloviny roku na začátek září. Součástí převodu provozních zaměstnanců má být i vyrovnání pro ČD v rozsahu 389 milionů korun. Peníze dráhy dostanou například za techniku nebo stejnokroje, které si výpravčí vezmou sebou do nového působiště.

I po dohodě nad pátým dodatkem ke kolektivní smlouvě zůstanou některé podmínky mezi stávajícími a nově příchozími zaměstnanci správy rozdílné, řekl ČTK předseda SOSaD Jaromír Dušek. Desítky věcí jsou podle něj stále rozdílné u akciové společnosti, kterou jsou ČD a státní organizací SŽDC. Jde

o příplatkové sféry, jako jsou přesčasové práce, práce o víkendech a práce v noci, které jsou řešeny rozdílnou procentuální výší. Dále nejsou shodné ceny a délky ozdravných pobytů a problematika stravování zaměstnanců. Všechny tyto oblasti bude řešit šestý dodatek ke kolektivní smlouvě, který musí zaměstnavatel s odbory prodiskutovat ještě v tomto roce, dodal Dušek. Přesun zaměstnanců původně navrhoval bývalý ministr dopravy Vít Bárta (VV). ČD po převodu zaměstnanců zaměstnávají zhruba 17.500 lidí, počet zaměstnanců správy tratí se zdvojnásobil na přibližně 19.000.

02. 09. 2011 Jančurův RegioJet vyjede na trať mezi Prahou a Ostravou 26. Zář

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jancuruv-regiojet-vyjede-na-trat-mez-prahou-a-ostravou-26-zari/682350>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency vyjede na trasu mezi Havířovem, Ostravou a Prahou poprvé 26. září. ČTK to dnes oznámil mluvčí Aleš Ondrůj. Jízdenky se začnou prodávat v prodejních místech Student Agency či na webu www.regiojet.cz od příští středy. Firma slibuje nadstandardní komfort cestování, o něco málo rychlejší jízdu než státní dopravce České dráhy (ČD) a srovnatelnou cenu za jízdenku, již nyní ČD nabízejí jako nejlevnější variantu. Vlaky RegioJetu vyjedou v první fázi jako pěti vozové soupravy s celkovou kapacitou až 240 míst k sezení. Zatím budou jezdit dvě tréninkové soupravy. Jízdní řád představí firma příští středu. V plné síle vyjede RegioJet od prosince, kdy vstoupí v platnost nový jízdní řád. "Nabídneme celkem devět párů spojů. Do Prahy budeme vyjíždět každé dvě hodiny, ve špičce pak každou hodinu," řekl ČTK majitel skupiny Radim Jančura.

Vlaky RegioJet, natřené v melounově žluté barvě, budou vyjíždět z Havířova na Karvinsku. V Ostravě budou moci cestující nastoupit na zastávce Stodolní ulice, na hlavním nádraží a nádraží v Ostravě-Svinově. Dále pak budou spoje pokračovat po trase Olomouc, Zábřeh na Moravě, Ústí nad Orlicí, Pardubice a Praha. Cesta mezi Ostravou a Prahou má trvat dopravci tři a půl hodiny. Jízdenky budou stát od 230 korun. Mezi Olomoucí a Prahou budou ceny jízdenek začínat na 190 Kč. V ceně mají mít pasažéři kávu, vodu a čaj, denní tisk, dále bezdrátové připojení k internetu. Při jízdě se o ně budou starat stevardi a stevardky: na pět vozů podle Ondrůje případně celkem sedm stevardů. Další občerstvení, včetně například suší, si budou moci cestující koupit i ve vlaku. Palubní personál se od začátku září stará o pasažéry na trati mezi Prahou a Ostravou i ve vlacích Českých drah. Stevardky cestujícím podle ČD rozdávají denní tisk a nabízejí jim teplý nebo studený nápoj zdarma. ČD prodávají jízdenku do Ostravy za 329 Kč se základní In-kartou 25 a za 219 Kč s In-kartou 50.

RegioJet není jediným soukromým přepravcem, který má plány jezdit na frekventované trase Praha – Ostrava. Od prosince 2012 chce na stejnou trasu vyjet společnost Leo Express podnikatele Leoše Novotného. Skupině Student Agency vzrostl v pololetí meziročně obrát o 35 procent na 2,85 miliardy korun. Dopravce plánuje za rok 2011 obrát ve výši 5,5 miliardy, což by oproti roku 2010 mělo být navýšení o více než miliardu korun.

05. 09. 2011 Vlaky nejezdily Mladou Boleslaví, na nádraží vykolejila souprava

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/135208-vlaky-nejezdily-mladou-boleslavi-na-nadrazi-vykolejila-souprava/>)

Další železniční nehoda zastavila provoz na tratích Praha – Turnov, Nymburk – Česká Lípa a Mladá Boleslav – Stará Paka. Na hlavním nádraží v Mladé Boleslavi vykolejila brzy ráno při posunu Regionova. Všechny dálkové i regionální linky, které Mladou Boleslaví procházejí, proto byly v době ranní špičky nahrazeny autobusovou dopravou. V nejdůležitějším směru na Bakov nad Jizerou se podařilo obnovit provoz po jedenácté hodině dopoledne, později začaly jezdit i regionální spoje mezi hlavním nádražím a zastávkou Mladá Boleslav-město. Provoz na železnici dnes narušily také nehody ve Studénce, kde člověk vstoupil před jedoucí pendolino, a v Nové Roli, kde se srazil osobní vlak s autem. Železniční provoz byl po nehodě, která se stala před půl šestou ráno, zastaven v úsecích mezi stanicemi Mladá Boleslav hlavní nádraží a Mladá Boleslav-Debř, resp. mezi hlavním nádražím a zastávkou Mladá Boleslav město.

Výpadek výrazně ovlivnil ranní špičku, když znemožnil plynulou jízdu rychlíků, které jezdí z Tanvaldu a Turnova do Prahy, a linky Kolín – Česká Lípa – Rumburk. Nahrazeny autobusem byly také osobní vlaky. Lidé se tak dostali do práce nebo školy se zpožděním mnoha desítek minut. Provoz obnovila železniční správa po jedenácté hodině, mimořádná výluka tak trvala déle než pět hodin. Železniční nehody v posledních týdnech výrazně komplikují provoz na významných tratích. V minulém týdnu se srazily dva vlaky na pražsko-plzeňské dráze, celý den potom museli cestující přestupovat

do autobusů. Střet osobního vlaku s posunovací lokomotivou zastavil předminulý víkend provoz na nádraží Praha-Libeň, kudy prochází tah z Prahy do Brna i Ostravy.

05. 09. 2011 Oslava 140. výročí tratě ze Zábřehu do Sobotína (10. září 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11415/>)

Letos uplyne 140 let od zahájení provozu na trati ze Zábřehu na Moravě do Sobotína. Při této příležitosti vypraví České dráhy tuto sobotu 10. září historický vlak v čele s parní lokomotivou 423.009 „Velký Bejček“, historickými vozy a bufetovým vozem ze Zábřehu na Moravě do Šumperku. Během dne pak historická souprava uskuteční několik jízd mezi Sobotínem a Šumperkem. Navíc vypraví dopravce ještě historické motorové vlaky řady M 131 a M 120, známé více pod názvem „Hurvínek“ a „Věžák“. V Zábřehu na Moravě, Sobotíně i Šumperku budou probíhat bohaté doprovodné programy v rámci oslav Dne evropského dědictví.

„Oslavy 140. výročí tratě zahájí jízda parního vlaku 7:48 ze Zábřehu do Šumperka a následně v 8:24 do Sobotína a zpět. Vedle parního vlaku jsou připraveny i jízdy historických motoráček Hurvínka a Věžáku mezi Šumperkem a Zábřehem. Navíc jsme připravili jízdní řád vlaků tak, aby cestující mohli v Šumperku přestoupit z motoráček do parního vlaku a naopak. Kdo si chce odnést z nostalgických jízd trvalejší vzpomínku, může ve stanicích v Šumperku, Sobotíně, Zábřehu na Moravě nebo u vlakového doprovodu získat otisk pamětního razítka,“ přibližuje Hana Motyková, ředitelka Krajského centra osobní dopavy ČD v Olomouci. Jízdenky na historické vlaky lze zakoupit v předprodeji ve stanicích v Zábřehu na Moravě, Šumperku, Sobotíně, Velkých Losínách a Koutech nad Desnou nebo přímo u vlakového personálu. K výběru jsou úsekové jízdenky jednosměrné i zpáteční. Děti od 6 do 15 let platí poloviční jízdné, děti do 6 let cestují zdarma.

Oslava výročí tratě je součástí Dnů evropského dědictví 2011. Zdarma bude otevřena řada památek v Šumperku, Postřelmově i Zábřehu na Moravě. V Sobotíně vedle toho proběhne řada kulturních i zábavných programů, připraveny jsou atrakce pro nejmenší. Během oslav bude k vidění letecká exhibice, let horkovzdušného balonu, výstava vojenské a historické techniky. Děti mají možnost se svézt na modelu parního vlaku nebo si užít skákací trampolíny a soutěže.

První pokusy o vybudování tratě ze Zábřehu na Moravě do průmyslového Sobotína se nesetkaly s úspěchem. Bratři Kleinové, vlastníci železáren, pro které byla železnice nezbytností, vybudovali v roce 1845 v železniční stanici Zábřeh na Moravě překladiště. Stojí tu dodnes, je po rekonstrukci a památkově chráněno. Snaha bratří Kleinů však neustávala, a tak roku 1870 začala stavba dráhy do Sobotína. Za patnáct měsíců, v září 1871, byla trať dostavěna. Měřila 22,175 km, slavnostní otevření pak proběhlo 1. října 1871.

Jízdní řád historického parního vlaku v sobotu 10. září 2011

	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.
Zábřeh na Moravě		7:48						
Zábřeh na Moravě zast.	7:52	7:53						
Postřelmov	8:01	8:02						
Bludov	8:07	8:16						
Šumperk	8:24	9:00		11:15		13:05		15:05
Vikýřovice u penzionu	9:03	9:04	11:18	11:19	13:08	13:09	15:08	15:09
Vikýřovice	9:06	9:07	11:21	11:22	13:11	13:12	15:11	15:12
Vikýřovice-Lesní	9:09	9:10	11:24	11:25	13:14	13:15	15:14	15:15
Petrov nad Desnou	9:14	9:25	11:29	11:40	13:19	13:30	15:19	15:30
Petrov nad Desnou zast.	–	–	–	–	–	–	–	–
Sobotín	9:32	10:20	11:47	12:20	13:37	14:07	15:37	16:07
Petrov nad Desnou zast.	–	–	–	–	–	–	–	–
Petrov nad Desnou	10:25	10:30	12:25	12:30	14:15	14:19	16:15	16:45
Vikýřovice-Lesní	10:34	10:35	12:34	12:35	14:23	14:24	16:49	16:50
Vikýřovice	10:37	10:38	12:37	12:38	14:26	14:27	16:52	16:53
Vikýřovice u penzionu	10:40	10:41	12:40	12:41	14:29	14:30	16:55	16:56

Šumperk	10:44	12:44	14:33	16:59	17:40
Bludov				17:49	17:51
Postřelmov				17:56	17:57
Zábřeh na Moravě zast.				18:04	18:05
Zábřeh na Moravě				18:09	

Jízdní řád historických motorových vozů v sobotu 10. září 2011

	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.	přij.	odj.
Šumperk		7:44		9:48		11:41		13:24		16:04
Bludov	–	–	9:56	9:59	11:49	11:52	13:32	13:40	16:12	16:24
Postřelmov	7:53	8:03	10:03	10:04	11:56	11:57	13:44	13:48	16:28	16:29
Zábřeh na Mor. zast.	–	–	10:10	10:11	12:03	12:04	13:54	13:55	16:35	16:36
Zábřeh na Moravě	8:10	8:40	10:15	10:30	12:08	12:35	13:59	14:01	16:40	17:12
Zábřeh na Mor. zast.	–	–	10:34	10:35	–	–	–	–	–	–
Postřelmov	–	–	10:41	10:42	–	–	14:09	14:24	17:20	17:21
Bludov	–	–	10:46	10:47	–	–	14:28	14:29	17:25	17:26
Šumperk	8:54		10:55		12:53		14:37		17:34	

Ceny úsekového jízdného v historických vlacích

Zábřeh na Moravě – Sobotín	jednosměrná	40 Kč
	jednosměrná poloviční	20 Kč
	zpáteční	60 Kč
	zpáteční poloviční	30 Kč
Zábřeh na Moravě – Šumperk	jednosměrná	20 Kč
	jednosměrná poloviční	10 Kč
	zpáteční	40 Kč
	zpáteční poloviční	20 Kč
Šumperk – Sobotín	jednosměrná	20 Kč
	jednosměrná poloviční	10 Kč
	zpáteční	40 Kč
	zpáteční poloviční	20 Kč

05. 09. 2011 ÚOHS zastavil řízení v tendru na rychlíky pro České dráhy (railjet)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-zastavil-rizeni-v-tendru-na-rychliky-pro-ceske-drahy/683395>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) dnes zastavil správní řízení v tendru na nákup 16 vlakových souprav pro České dráhy (ČD). Rozhodnutí zatím není pravomocné, Škoda Transportation, která u ÚOHS pětimiliardový tendr napadla, se proti rozhodnutí může ještě odvolat. ČD tak zatím nemohou uzavřít s vítězem soutěže, firmou Siemens, smlouvu. ČTK to řekl zdroj z ÚOHS, o rozhodnutí úřadu informoval server Ekonom.cz. Škodovka zatím rozhodnutí ÚOHS neobdržela. Uzavření smlouvy brání také předběžné opatření, které ÚOHS před několika týdny vydal. Jeho platnost skončí v okamžiku, kdy dnešní rozhodnutí ÚOHS nabude právní moci, uvedla místopředsedkyně ÚOHS Eva Kubišová. Podle ní dnes ÚOHS "na základě důkladných právních analýz zamítl návrh společnosti Škoda Transportation na přezkoumání úkonů zadavatele, společnosti České dráhy". Dodala, že nebyly zjištěny důvody pro uložení nápravného opatření Českým drahám. Pro Kubišovou to bylo jedno z prvních rozhodnutí, které ve funkci nové šéfky sekce veřejných zakázek podepsala. Minulý týden nahradila někdejšího místopředsedu a šéfa sekce veřejných zakázek Kamila Rudoleckého. Média v této souvislosti spekulovala o tom, že za jeho odvoláním je právě vydání předběžného opatření v případě tendru na rychlíky pro ČD. Rafaj to odmítl. Kubišová dříve řídila odbor druhostupňového rozhodování ÚOHS.

České dráhy rozhodnutí antimonopolního úřadu vítají. Podle vedoucího tiskového oddělení společnosti Radka Joklíka tím úřad dal drahám za pravdu při vypsání výběrového řízení bez uveřejnění. Úřad prý potvrdil názor dopravce, že dohodnutá cena 200,5 milionu eur za 16 souprav výjimečně výhodná a vypsání výběrového řízení brání i omezený časový rozměr, po který nabídka platí, dodal. ČD chtějí při nákupu využít opci Rakouských spolkových drah (ÖBB), které v obřím tendru koupily desítky stejných vlaků a některé z nich nebudou potřebovat. ÚOHS ve správním řízení mimo jiné posuzoval to, zda je Škoda Transportation v řízení takzvanou "oprávněnou osobou". Chtěl, aby firma doložila, že je schopna předložit konkurenční nabídku. Škoda to kritizovala. "Antimonopolní úřad není ani nemůže být v pozici, kdy sám požaduje předložení konkurenční nabídky nebo hodnoty naše kvalifikační předpoklady, či dokonce supluje průběh výběrového řízení," uvedla už dříve mluvčí firmy Lubomíra Černá. Škoda Transportation tendr ČD napadla i u Evropské komise. "Zatím jsme žádné rozhodnutí ÚOHS neobdrželi. Další postup zvolíme podle odůvodnění rozhodnutí poté, až ho dostaneme," řekla dnes Černá.

05. 09. 2011 Na Vyškovsku konečně zmizí vykolejené vagony

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/135228-na-vyskovsku-konecne-zmizi-vykolejene-vagony/>)

Pozůstatky nehody na Vyškovsku, ke které došlo na začátku června, by měly tento týden definitivně zmizet. Na poli nedaleko Vyškova totiž stále zůstávaly tři vykolejené vagony. Důvodem byly obavy, že kdyby na pole vjela těžká technika, poškodila by úrodu. Trosky vozů totiž pomáhali odstraňovat hasiči i za pomoci speciálního tanku. Vybraná firma se na tomto způsobu likvidace dohodla s majitelem pole – zemědělským družstvem z nedalekých Švábenic. Důvodem prodlení byla obava o poškození úrody, kdyby na pole vjela těžká technika, a také riziko, aby při likvidaci pole neshořelo. Vozy totiž byly natolik poškozené, že se nevyplatilo je opravit. Odborná firma je proto postupně rozřezává plamenem a železný šrot odváží. Do konce týdne už by měly být pozůstatky nehody definitivně zlikvidovány. K nehodě, která způsobila škodu za jeden a půl milionu korun, došlo v neděli 5. června. V 90kilometrové rychlosti vykolejilo 13 z 25 prázdných vozů dopravce ČD Cargo. Že na místě vlaky vybočují, upozornili strojvedoucí už dva dny před nehodou, SŽDC ale s opravou nespěchala.

05. 09. 2011 Ministerstvo bojuje za zachování rychlíků

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Ministerstvo+bojuje+za+zachovani+rychliku.htm)

Dnes měla být uzávěrka konečného jízdního řádu pro železniční spoje. Přesto ministr dopravy vyjednal se Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) odklad. Důvod je jednoduchý. Ministerstvo chce dále vyjednávat o státním rozpočtu na příští rok. Návrh státního rozpočtu pro rok 2012 jasně říká, že resort dopravy dostane o zhruba 8 mld. Kč méně. To zapříčiní mimo jiné i snížení objednávky ministerstva dopravy na dálkovou osobní železniční dopravu o 200 mil. Kč. Přibližně 8 % spojů dálkové železniční dopravy tak nemusí od poloviny prosince tohoto roku, kdy začne platit nový jízdní řád na další rok, vůbec vyjet. To by znamenalo, že některé rychlíkové linky by mohly být zrušeny úplně nebo jiné zkráceny na svých cílech. Pro ty, které přežijí, by hrozilo nevyjetí v některé dny.

Ministerstvo dopravy předložilo koncept omezení dálkové železniční dopravy krajům. Ty jsou zděšeny. Pokud nebudou znát rozsah zrušení rychlíků, nebudou schopni navázat spoji regionální dopravy. „V minulosti zde byl vytvořen systém kvalitní dálkové dopravy. Spolupráce s kraji v navázání regionální dopravy na rychlíkové linky byla perfektní. Proto jsem dnes rozhodl o posunutí uzávěrky grafikonu vlakové dopravy,“ uvedl k této problematice ministr dopravy Pavel Dobeš. Oficiální žádost ministerstva již SŽDC obdrželo a dle slov jejího šéfa Pavla Habarty nebude problém posunout tento termín o 14 dní. „Do té doby budu já a kolegové vyjednávat s partnery o navýšení rozpočtu ministerstva. Omezení dopravní obslužnosti považuji za velmi nešťastný krok,“ dodal ministr Dobeš.

05. 09. 2011 ČD Promo – vyzkoušejte cestování vlakem za symbolickou cenu (září 2011)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/galerie/akcni-nabidky/cd-promo/-10263/>)

Připravili jsme pro vás sérii jednodenních akcí ČD Promo, v jejichž rámci si na vybraných tratích můžete zakoupit zpáteční jízdenku za 1 Kč nebo 10 Kč. Jízdenku si můžete zakoupit pouze v den platnosti akce u pokladen ČD nebo u průvodčích v daných spojích.

Kalendář akcí ČD Promo

Bruntál – Krnov-Cvilín – 14. září 2011

Zkuste cestu vlakem za 1 Kč! Zpáteční jízdenku lze zakoupit u pokladny ČD ve stanicích Bruntál do stanice Krnov-Cvilín, ve stanici Krnov do stanic Krnov-Cvilín a Bruntál, ve stanici Krnov-Cvilín do stanice Bruntál. U průvodčích ve vlaku na trati 310 si můžete zakoupit jízdenku ze stanice Bruntál do stanice Krnov-Cvilín a ze stanice Krnov-Cvilín do stanice Bruntál.

Vsetín – Velké Karlovice – 17. září 2011

Zkuste cestu vlakem za 1 Kč! Zpáteční jízdenku si lze zakoupit dne 17. září ve stanici Vsetín do stanice Velké Karlovice, ve stanici Hovězí do stanic Vsetín a Velké Karlovice, ve stanici Halenkov do stanice Vsetín a Velké Karlovice, ve stanici Velké Karlovice do stanice Vsetín. Ve vlaku u průvodčího na trati 282 si můžete zakoupit zpáteční jízdenku ze stanice Vsetín do stanice Velké Karlovice a ze stanice Velké Karlovice do stanice Vsetín.

Mariánské Lázně – Cheb – 20. září 2011

Zkuste cestu vlakem za 10 Kč! Zpáteční jízdenku si lze zakoupit dne 20. září ve stanici Mariánské Lázně do stanice Cheb, ve stanici Lázně Kynžvart do stanic Mariánské Lázně a Cheb, ve stanici Cheb do stanice Mariánské Lázně. U průvodčího ve vlaku na trati 170 je možné si zakoupit zpáteční jízdenky ze stanice Mariánské Lázně do stanice Cheb a ze stanice Cheb do stanice Mariánské Lázně.

Svojšíň – Stříbro – Plzeň hl. n. – 21. září 2011

Zkuste cestu vlakem za 10 Kč! Zpáteční jízdenku si lze zakoupit dne 21. září ve stanici Stříbro do stanice Plzeň hl. n. U průvodčího ve vlaku na trati 170 ze stanice Svojšíň do stanice Plzeň hl. n.

Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem – 22. září 2011

Zkuste cestu vlakem za 1 Kč! Zpáteční jízdenku si lze zakoupit dne 22. září ve stanici Kroměříž do stanice Bystřice pod Hostýnem, ve stanici Hulín do stanice Bystřice pod Hostýnem a Kroměříž, ve stanici Holešov do stanice Bystřice pod Hostýnem a Kroměříž, ve stanici Bystřice pod Hostýnem do stanice Kroměříž. U průvodčích ve vlacích na trati 303 si lze zakoupit zpáteční jízdenku ze stanice Kroměříž do stanice Bystřice pod Hostýnem a ze stanice Bystřice pod Hostýnem do stanice Kroměříž.

06. 09. 2011 Dvoustovkou po české železnici? Možná už brzy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/135409-dvoustovkou-po-ceske-zeleznici-mozna-uz-brzy/>)

Na českých kolejích se možná už brzy začne jezdit dvoustovkou. Železničáři vytypovali úseky, na nichž by modernizace umožnila navýšit traťovou rychlost. Překážkou je dosud platná legislativa, která zatím nadále počítá maximálně jen se stošedesátikilometrovou rychlostí. Podle optimistických odhadů by ale první trysková souprava mohla vyjet už do dvou let. "Prověříme možnosti, kde by se dala na konvenčních tratích zvýšit rychlost na 200 km v hodině. Víc už na stávajících tratích přidat nemůžeme, nad dvoustovku by už musela vzniknout samostatná dráha, vedená mimo konvenční trať," potvrzuje Pavel Halla ze Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Podle ředitele firmy dodávající zabezpečení tratí je zrychlení v Česku na spadnutí. "Jsem přesvědčen, že do dvou až tří let budeme na některých úsecích po české železniční síti dvě stě kilometrů za hodinu jezdit," tvrdí Zdeněk Chrdle s odkazem na to, že tuzemské koridorové tratě budou pravděpodobně do této doby vybaveny nejnovějším evropským zabezpečením umožňujícím vyšší rychlosti. "Pokud vlak pojedje pod tímto systémem, neplatí pro něj například konvenční zabezpečovací prvky, jako jsou návěstidla nebo rychlostníky. Ten systém povede vlak sám a klidně i vyšší rychlostí," dodává ředitel.

Nejblíže k dvoustovce mají cestující na trati z Brna do Břeclavi. Její výhodou je dlouhý rovný úsek a pouze jediný železniční přejezd, před kterým by vlaky případně musely brzdit. Podle propočtu železničářů by dvoustovka na této trati zrychlila dopravu mezi oběma městy o osm minut. "Jde zatím o minuty, ale třeba na prvním koridoru by se z toho daly udělat desítky minut. Do budoucna bude třeba přestavět hlavně hodně pomalé úseky, které zpomalují celou trasu a efekt zrychlení na dvě stě vlastně eliminují," domnívá se náměstek ČD Antonín Blažek s poukazem na nedostavěný koridor v Úvalech u Prahy nebo pomalu průjezdné nádraží v Ústí nad Orlicí.

Technické podmínky pro vyšší rychlost vlaky ČD splňují

Právě úsek mezi Pardubicemi a Chocní ale připadá podle správců kolejí pro dvoustokilometrovou rychlost v úvahu, stejně jako trať z Kolína do Pardubic. Tento úsek je podle studií SŽDC připraven už v současné době ke zvýšení rychlosti, prakticky okamžitě by se tam dalo jezdit minimálně

180 kilometrů v hodině. Zvýšené rychlosti brání zákon, neumožňující vlakům v tuzemsku překročení stošedesátikilometrové hranice. "Dále jsou vytipována i místa mezi Břeclaví a Ostravou a hlavně mezi Brnem a Přerovem, kde je několik rovných úseků. Tam předpokládáme realizaci stavby mezi roky 2014 až 2015," doplňuje Halla. Kromě pomalých tratí patřil v minulosti k překážkám i problém s pomalými vlaky. Ten už je ale například podle Českých drah vyřešen. "Máme už více než 80 vagónů, které běžně jezdí po našich tratích a mají povolenou rychlost 200, dále máme Pendolina, která byla taktéž schválena na rychlost 200 km v hodině. A pokud se podaří nákup šestnácti souprav Railjet, přibudou nám další rychlé vlaky," vypočítává náměstek ředitele ČD pro osobní přepravu Antonín Blažek.

07. 09. 2011 RegioJet začal prodávat jízdenky na žluté vlaky. Propojí je s autobusy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zacal-prodavat-jizdenky-na-zlute-vlaky-propoji-je-s-autobusy-1zi/eko-doprava.aspx?c=A110907_101646_eko-doprava_spi)

Konkurence Českých drah, společnost RegioJet, začala na svém webu prodávat jízdenky na žluté vlaky. "Už jich je prodaných více než sto," řekl mluvčí firmy Aleš Ondrůj kolem desáté hodiny dopoledne. Žlutý vlak vyrazí s cestujícími na trati Ostrava – Praha poprvé 26. září. Jízdní řád, který vyšel v časopise Student Agency Žlutý, však bude platit jen několik týdnů. Pak se bude měnit podle toho, jak bude RegioJet zařazovat postupně do provozu další soupravy. Zatím začne se dvěma. "Za čtyři týdny (na konci října, pozn. red.) se přidá další souprava a budeme zajišťovat osm spojů denně, v listopadu přibude další souprava. Cílových je osmnáct spojů denně, které obstará šest souprav," říká obchodní ředitel RegioJet Jiří Schmidt.

Autobusy budou navazovat na vlaky

Za novinku označil také propojení autobusové a železniční dopravy. Od 1. října vznikne v Olomouci přestupní bod, odkud budou navazovat na vlaky autobusy směrem do Zlína a druhý autobus na Nový Jičín, Frýdek-Místek a Karvinou. "Chceme nabídnout cestujícím, kteří jsou z typických neželezničních destinací, lepší spojení do Prahy. Od prosince třeba bude jezdit spoj Praha – Zlín s přestupem na autobus každé dvě hodiny," uvedl Schmidt s tím, že lidé pojedou na jednu jízdenku společnou pro Student Agency a RegioJet.

Tři druhy jízdného + uznání In-karty ČD

První vlak vyrazí z Havířova 26. září v 5:20 a do Prahy přijede v 9:31. Cestu mezi Ostravou a Prahou urazí za tři a půl hodiny a nejlevnější jízdenku si lidé budou moci koupit na této trase za 230 korun. Celkem budou mít na výběr ze tří druhů jízdného. Ty nejlevnější se budou prodávat v režimu akčního jízdného určenému cestujícím s kreditovými jízdenkami. Musí si však koupit jízdenku včas. RegioJet nabídne slevu zhruba na první polovinu nabízených míst. Další typ jízdného bude vyměřen pro držitele kreditových a otevřených jízdenek. Třetím typem, nejdražším, bude obyčejné jízdné.

Za kolik si mohou cestující koupit jízdenky RegioJet

Spoj	Akční	Otevřená	In-karta ČD	Obyčejná
Praha/Ostrava	230 Kč	295 Kč	320 Kč	420 Kč
Praha/Olomouc	190 Kč	220 Kč	220 Kč	290 Kč
Praha/Pardubice	80 Kč	100 Kč	100 Kč	130 Kč
Olomouc/Ostrava	80 Kč	110 Kč	110 Kč	140 Kč

Praha-Havířov				platný 26. 9. - 16. 10. 2011			
	K 1003	K 1007	K 1015				
Praha, hl. n.	7 27	11 27	17 27				
Praha-Libeň	7 35	11 35	17 35				
Pardubice, hl. n.	8 30	12 30	18 30				
Ústí n. O.	9 00	13 00	19 00				
Zábřeh na Moravě	9 33	13 33	19 33				
Olomouc, hl. n.	10 01	14 01	20 01				
Hranice na Moravě	10 32	14 32	20 32				
Ostrava-Svinov	11 02	15 02	21 02				
Ostrava, hl. n.	11 09	15 09	21 09				
Ostrava, Stodolní	11 13	15 13	21 13				
Havířov	11 28	15 28	21 28				

Havířov-Praha				platný 26. 9. - 16. 10. 2011			
	K 1002	K 1004	K 1010	K 1016			
Havířov	x 5 20	⊕ 6 27	12 27	16 27			
Ostrava, Stodolní	∩ 5 37	∩ 6 44	12 44	16 44			
Ostrava, hl. n.	∩ 5 41	∩ 6 48	12 48	16 48			
Ostrava-Svinov	∩ 5 49	∩ 6 57	12 57	16 57			
Hranice na Moravě	∩ 6 15	∩ 7 23	13 23	17 23			
Olomouc, hl. n.	∩ 6 47	∩ 7 55	13 55	17 55			
Zábřeh na Moravě	∩ 7 13	∩ 8 21	14 21	18 21			
Ústí n. O.	∩ 7 53	∩ 8 53	14 53	18 53			
Pardubice, hl. n.	∩ 8 26	∩ 9 26	15 26	19 26			
Praha-Libeň	∩ 8 24	∩ 10 24	16 24	20 24			
Praha, hl. n.	x 9 31	⊕ 10 31	16 31	20 31			

Zdroj: RegioJet. Cena za otevřené jízdné platí také při nákupu přes internet.

Zvýhodněnou cenu však dostanou i majitelé In-karet Českých drah (ČD), a to ve stejné výši jako u ČD, tedy 25 procent z obyčejného jízdného. Děti do šesti let budou cestovat zdarma, platí také všechny slevy ze zákona, tedy žákovské jízdné či slevy pro ZTP. Rezervace místa k sezení bude zahrnuta v ceně. České dráhy nabízejí pro srovnání jízdenku z Prahy do Ostravy za 329 Kč se základní In-kartou 25 a za 219 Kč s In-kartou 50. Jízdenka do Olomouce vyjde na 233 Kč se základní In-kartou a na 155 korun s In-kartou 50.



Za zpoždění bude kompenzace

Cestující, kteří nedojedou včas, dostanou část peněz za jízdenku zpět. Jak velká kompenzace bude, bude záležet na tom, zda za závadu bude moci firma, respektive selhání jejích vlaků, či ne. Pokud vina nebude na straně RegioJetu, bude náhrada nižší. Při zpoždění o hodinu až dvě dostanou lidé v tomto případě čtvrtinu jízdného. Nad dvě hodiny dostanou polovinu. Pokud bude závada na straně RegioJetu, dostanou cestující při půlhodinovém až hodinovém zpoždění desetinu zaplaceného jízdného. Při zpoždění do dvou hodin polovinu a nad dvě hodiny dostanou proplacené celé jízdné.

Nápoj a čtení zdarma jako v autobusech

Vlaky vyjedou v první fázi jako pětivozové soupravy s celkovou kapacitou až 240 míst k sezení. V každém vagonu bude na sezení vyčleněno 48 celokožených sedadel. Některé vozy budou velkoprostorové, jiné budou mít kupé. V ceně jízdenky dostanou cestující připojení k internetu, zesílený signál k mobilnímu telefonu, denní tisk a na výběr teplý či studený nápoj. "Za další občerstvení se bude platit, ale jeho cena bude velmi nízká a chceme nabídnout třeba sushi, středomořské saláty a podobně," řekl mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. Majitel Student Agency Radim Jančura věří, že jeho vagony ovlivní konkurenci: "Doufám, že budeme státního dopravce motivovat k lepším službám na železnici." To se už částečně stalo. Krátce před rozjezdem RegioJetu nasadily ČD na šestnáct vozů mezi Prahou a Ostravou stevardky, které také od září nabízejí zdarma v první třídě nápoj a noviny.

07. 09. 2011 Dráhy zvažují kvůli bezpečnosti úpravy i u Regionov, které už jezdí

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/drahy-zvazuji-kvuli-bezpecnosti-upravy-i-u-regionov-ktere-uz-jezdi-1p6-olomouc-zpravy.aspx?c=A110907_1647783_olomouc-zpravy_stk)

Podle Drážní inspekce, která zkoumala chování vlaků Regionova při nehodách, musí dojít kvůli bezpečnosti k jejich úpravě. Jejich šumperský výrobce Pars ale možná bude muset předělat i ty, které už po kolejích jezdí. České dráhy o tomto kroku už uvažují. "Zabýváme se i možnými úpravami již vyrobených souprav Regionova tak, aby byla zvýšena bezpečnost cestujících. Některé z nich byly zahájeny již před předáním dokumentů od Drážní inspekce na základě vlastních zjištění firmy," potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Právě Drážní inspekce zjistila, že některé prvky souprav mohou být při nehodě pro cestující nebezpečné. "Při nehodách v Kamenných Žehrovcích a Vodňanech došlo k podobným poškozením. Proto jsme navrhli úpravy, které přispějí k větší bezpečnosti," vysvětlil mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Po nárazu nemohl například strojvedoucí odejít ze stanoviště, protože mu dveře zablokovala vyhnutá ruční brzda. Další nebezpečí hrozilo cestujícím z prosklených přepážek. "Doporučili jsme úpravy vstupu na stanoviště strojvedoucího a také řešení první řady sedadel v sousedním oddíle. Tam by mělo dojít k úpravě přepážky, která odděluje nástupní prostor do zvýšeného oddílu vozu, což by mělo bránit destrukci skleněných výplní a tím případným řezným zraněním cestujících," vysvětlil Drápal. Inspekce navrhla rovněž úpravy krytů sloupků sedadel za odolnější, aby cestující nebyli ohroženi utrženými kousky. Podle Štáhlavského České dráhy na návrhy inspekce ihned reagovaly. "S okamžitou platností budou zahrnuta do technických podmínek při zadávání zakázek, protože maximální bezpečnost cestujících je velmi důležitá," sdělil.

Regionovy dostanou nové šrouby, změní se i konstrukce stropu

Také výrobce vlaků Pars nova už doporučení Drážní inspekce řeší. "I přestože vozidla splňují veškeré nezbytné legislativní požadavky, začali jsme s úpravami, které zvyšují pasivní bezpečnost a v některých případech jdou i nad rámec navržených změn," sdělila mluvčí Pars nova Michaela Linhartová. U prosklených přiček jde o úpravu kostry stropu a stropní desky, která má minimalizovat možnost rozbití skel. U nových vozů budou pevnější šrouby upevňující nárazníky, Linhartová ale upozorňuje, že dosud používané šrouby splňují všechny normy. Prostor před vstupem na stanoviště

strojvedoucího je nově označen žlutou podlahovou krytinou a piktogramem, aby bylo jasné, kde je zakázáno se zdržovat nebo odkládat zavazadla. "Co se týče prosklených přiček, ty jsou vyplněny kaleným bezpečnostním sklem, které se v případě nehody roztříští na tisíce malých kousíčků. Tato skla, která odpovídají všem atestům a splňují všechny normy, jsou určena pro dopravní prostředky a jsou využívána i v jiných kolejových vozidlech," řekla Linhartová.

Regionovy jsou pořád mnohem bezpečnější než staré motoráky

Mluvčí Českých drah upozornil, že regionovy jsou i přes připomínky Drážní inspekce stále bezpečnější než původní staré motoráky, ze kterých se v Šumperku vyrábí. "Celková odolnost soupravy Regionova a pasivní ochrana strojvedoucího a cestujících je v případě střetu vyšší oproti vozům, ze kterých při modernizaci vznikla," uvedl Šťáhlavský. "Tato pasivní ochrana a nové silnější a účinnější vyztužení čela vozu tedy zajišťují strojvedoucímu i cestujícím výrazně vyšší stupeň bezpečnosti oproti starším motorovým vozům řady 810, ze kterých jsou tyto soupravy vyráběny," dodal s tím, že regionovy prošly všemi povinnými schvalovacími procesy u Drážního úřadu, bez kterých nesmí žádný dopravce jakýkoliv typ soupravy používat.

07. 09. 2011 V Přerově vykolejily dva vagony s cisternami, inspektoři zjišťují proč

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/v-prerove-vykolejily-dva-vagony-s-cisternami-inspektori-zjistuji-proc-1nk-olomouc-zpravy.aspx?c=A110907_183305_olomouc-zpravy_toi)

Dva cisternové vagony nákladního vlaku vykolejily ve středu odpoledne v Přerově na nádraží. "Při nehodě se nikdo nezranil, škodu odhadujeme na milion korun," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Cisternové vozy vykolejily o půl třetí odpoledne. "Provoz v místě je v tuto chvíli omezen, protože nehodu vyšetřují drážní inspektoři," sdělil ve středu odpoledne Drápal. Podle informací Českých drah o výlukách a mimořádných událostech ale nehoda vliv na osobní přepravu nemá. Drážní inspektoři nyní zjišťují, co nehodu způsobilo. Závada mohla být na trati, na vagoněch, nebo chybu mohl udělat i některý z pracovníků Českých drah.



08. 09. 2011 Parním vlakem do Dobříše a do depozitáře NTM v Chomutově nebo na Kinematovlak do Platan

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11437/>)

Na sobotu 10. září připravily České dráhy několik zajímavých akcí ve Středočeském a Ústeckém kraji. V 10:45 vyjede z branického nádraží parní vlak v čele s lokomotivou Čtyřkolák (434.2186), který zamíří na Svatováclavskou slavnost v Dobříši. Druhý parní vlak, v čele s lokomotivou Bulík (464.008), pojedje v půl dvanácté z muzea v Lužné u Rakovníka do Chomutova, kde bude možné navštívit depozitář Národního technického muzea v bývalém lokomotivním depu. Rodiny s dětmi a školní třídy mohou navíc navštívit také Kinematovlak s Vláčkem Hráčkem na nádraží v Plaňanech poblíž Peček. Program pro děti je připraven nejen v sobotu, ale i o den dříve, v pátek 9. září.

Parní vlak na Svatováclavské slavnosti v Dobříši (10. září 2011)

Parní vlak na Svatováclavské slavnosti v Dobříši bude odjíždět z branického nádraží v 10:45. Soupravu poveze lokomotiva „Čtyřkolák“ (434.2186) z roku 1917 a budou v ní řazeny historické vozy 3. třídy a bufetový vůz. Během jízdy do Dobříše bude souprava zastavovat ve stanicích a zastávkách Praha-Zbraslav, Vrané nad Vltavou, Měchenice, Čisovice, Mníšek pod Brdy a Malá Hraštice. Do Dobříše přijede vlak krátce před půl jednou. Ve 14:00 se historická souprava vydá na výletní jízdu do Malé Hraštice a zpět. Z Dobříše zpět do Prahy bude vlak odjíždět v 15:35, příjezd do Prahy-Braníka je plánován na 17:08.

Na zámku v Dobříši je připraven atraktivní program. Prohlídky zámku budou oživené hudbou a tancem, připraveny budou francouzské speciality, rybí občerstvení a degustace vín a zájemci si budou moci koupit dřevěné výrobky. Ve francouzském parku předvedou své umění šermíři a sokolníci a od 13 hodin tu proběhne zábavný dětský program. Kdo bude mít chuť, může navštívit muzeum města Dobříše s expozicí historických motocyklů. Ve 13:15 a 13:45 budou pro zájemce s platnou zpáteční jízdenkou připraveny přednostní prohlídky zámku.

Jízdní řád parního vlaku na Svatováclavské slavnosti v Dobříši (10. září 2011)

tam		stanice	zpět	
přij.	odj.		přij.	odj.
	10:45	Praha-Braník	17:08	
10:57	11:01	Praha-Zbraslav		
11:08	11:10	Vrané nad Vltavou		
11:16	11:18	Měchenice	16:42	16:43
11:40	11:42	Čisovice	16:24	16:25
11:53	11:55	Mníšek pod Brdy	16:15	16:16
12:07	12:09	Malá Hraštice	15:50	15:59
12:24		Dobříš		15:35

Jízdní řád výletního vlaku z Dobříše do Malé Hraštice (10. září 2011)

tam		stanice	zpět	
přij.	odj.		přij.	odj.
	14:00	Dobříš	14:44	
14:16		Malá Hraštice		14:30

Ceník parního vlaku na Svatováclavské slavnosti (10. září 2011)

Praha – Dobříš (zpáteční)	240 Kč
Praha – Dobříš (jednosměrná)	200 Kč
Dobříš – Malá Hraštice (zpáteční)	100 Kč
úseková jízdenka Praha – Měchenice nebo Měchenice – Dobříš	100 Kč
úseková jízdenka mezi sousedními stanicemi	60 Kč
místenka (předprodej ve stanicích Praha-Braník a Praha Masarykovo nádraží)	20 Kč
děti od 6 do 15 let	sleva 50 %
děti do 6 let (bez nároku na místo k sezení)	zdarma

Parním vlakem z muzea do muzea (10. září 2011)

Ve stejný den, v sobotu 10. září, pojede také druhý parní vlak Českých drah, tentokrát ze Železničního muzea v Lužné u Rakovníka do Chomutova, kde bude možné navštívit depozitář Národního technického muzea. Vlak s historickými vozy bude mít v čele lokomotivu 464.008 „Bulík“. Z Lužné u Rakovníka bude odjíždět v 11:32 a do Chomutova přijede ve 12:56. Zpět z Chomutova se bude vlak vracet v 15:45, příjezd do Lužné bude v 17:12.

Jednosměrná jízdenka z Lužné u Rakovníka do Chomutova bude stát dospělé cestující 120 Kč, zpáteční vyjde na 200 Kč. Děti od 6 do 15 let zaplatí polovinu. V prodeji budou i jízdenky pro kratší úseky. Ve vlaku bude možné zdarma přepravit kočárek nebo jízdní kolo. Jízdenky bude prodávat vlakový personál přímo ve vlaku, případně je možný předprodej 10. září od 9:00 u pokladny Železničního muzea v Lužné.

Chomutovský depozitář NTM bude mimořádně otevřen v sobotu a neděli 10. a 11. září od 10:00 do 17:00. Veřejnost tak může navštívit běžně nepřístupné prostory, ve kterých jsou deponována historická kolejová vozidla NTM. K vidění budou parní lokomotivy, dva salonní vozy, historické drezíny ale i vozidla, která nedávno dosloužila v pravidelném provozu u Českých drah a nyní jsou připravena pro zachování ve sbírce Národního technického muzea. Celkem si návštěvníci mohou prohlédnout přes 80 kolejových vozidel od drezíny z roku 1850 a parní lokomotivy vyrobené v roce 1870 až po kolejový sněhový pluh z roku 1980. Vstupné bude stát 40 Kč, děti, senioři a studenti zaplatí polovinu.

Podrobnosti o parním vlaku do Chomutova jsou k dispozici na webu Železničního muzea v Lužné u Rakovníka www.cdmuseum.cz nebo na telefonu 313 537 700. Informace o depozitáři NTM jsou na webu www.ntm.cz.

**Jízdní řád parního vlaku z muzea do muzea Lužná u R. – Chomutov a zpět (10. září 2011)
(27. srpna 2011)**

tam	stanice	zpět
11:32	Lužná u Rakovníka	17:12
11:38	Krupá	17:07
11:43	Mutějovice zast.	17:03
11:49	Milostín	16:59
12:10	Měcholupy	16:36
12:26	Žatec	16:22
12:44	Březno u Chomutova	15:58
12:56	Chomutov	15:45

Ceník parního vlaku Lužná u R. – Chomutov a zpět (10. září 2011)

trasa	jednosměrná	zpáteční
	dospělí / děti	dospělí / děti
z Lužné u Rakovníka až Milostína do Chomutova	120 Kč / 60 Kč	200 Kč / 100 Kč
z Měcholup a Žatce do Chomutova	60 Kč / 30 Kč	100 Kč / 50 Kč
z Března u Chomutova do Chomutova	jednosměrné za osobu starší 6 let 30 Kč	

Kinematovlak a Vláček Hráček na akci Hemžení v Plaňanech (10. a 11. září 2011)

Ve dnech 9. a 10. září 2011 bude na vlakovém nádraží v Plaňanech v rámci akce Hemžení 2011 přistaven Kinematovlak. Tento speciální promítací vůz doplní také dětský vůz Vláček Hráček, ve kterém se mohou ti nejmenší náležitě vydovářet. Nafukovací matrace, interaktivní hračky a magnetická tabule budou pro ně velkým zážitkem. Před vchodem do kinovoze bude rozdávat Maskot Elfík dětem sladkosti a drobné dárkové předměty. Akce je vhodná jak pro mateřské školky, tak nižší ročníky základních škol. Filmy se budou v kinovoze promítat v pátek od 8.30 do 20.00 hod. a v sobotu od 9:00 do 18:40 hod. Návštěva bude samozřejmě zdarma.

Program Kinematovlaku v Plaňanech

pátek 9. září 2011

- 08:30 Auta 1
- 10:30 Úžasňákovi 1
- 12:35 Bambi 1
- 14:00 Potkali se u Kolína, Had je mašinka
- 14:40 Bob a Bobek 4
- 16:20 Pat a Mat se vracejí, Hurvínkův rok
- 18:00 Příšerky s.r.o.
- 20:00 Film na přání

sobota 10. září 2011

- 09:00 Mašinky klukovských let, Vláček kolejíček
- 09:40 Shrek 1
- 11:15 Broučci 1
- 12:50 Cesty formana Šejtročka
- 14:00 Hledá se Nemo
- 15:45 Shrek 2
- 17:20 Kozí příběh
- 18:40 Konec promítání

08. 09. 2011 Oslavy Dne železnice tento víkend nabídnou v Královéhradeckém kraji bohatý program

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11438/>)

Den železnice se uskuteční na Královéhradecku oproti jiným krajům s předstihem už o tomto víkendu 10. a 11. září. Samotný „železniční“ program oslav je připravený v sobotu v Hradci Králové a Jaroměři, v neděli potom v Trutnově. Kromě výstav kolejových vozidel a železničních modelů mohou zájemci navštívit Vinobraní na Kuksu, na které v sobotu posílí České dráhy dopravu. V neděli pak dopravce společně se společností Viamont Regio vypraví parní vlaky z Trutnova do Svobody nad Úpou a zpět. Hlavní oslavy Dne železnice letos se budou konat o dva týdny později v areálu depa kolejových vozidel v Děčíně.

V sobotu 10. září se uskuteční pod záštitou hejtmána Královéhradeckého kraje tradiční Vinobraní v Kuksu. České dráhy nabízejí dopravu na akci za výhodnou cenu díky nabídce VLAK+. Cestující, který si zakoupí zpáteční jízdenku na cestu do Kuksu s platností dne 10. září, bude mít po označení příslušným razítkem s emblémem Vinobraní na zastávce Kuks cestu zpět zdarma (např. jízdenka VLAK+ Hradec Králové hl. n. – Kuks a zpět bude stát dospělého 37 Kč, děti do 15 let zaplatí 19 Kč). Jako bonus obdrží každý při orazítkování jízdenky od organizátorů Vinobraní žeton na degustační přídavek. Jízdenky VLAK+ budou tento den v prodeji nejen do Kuksu, ale také do Dvora Králové nad Labem. Od většiny rychlíků, které tu zastavují, bude zajištěna návazná kyvadlová doprava do ZOO. Na základě předložení jakékoliv platné jízdenky ČD a IREDO do cílové stanice Dvůr Králové budou mít zákazníci jako bonus zlevněný vstup do pěší části ZOO. Doprava do Kuksu a Dvora Králové bude 10. září zajištěna posílenými osobními vlaky a zejména rychlíky, které spojují Pardubice s Libercem. Na zastávce Kuks mimořádně zastaví rychlíky, které tudy obvykle v době mezi cca 9:30 a 20:00 pouze projíždějí (R 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994 a 995).

Den železnice se každoročně koná na podporu veřejné dopravy. Organizátorem této akce jsou České dráhy, zastoupené Krajským centrem osobní dopravy Hradec Králové. Partnery akce jsou Královéhradecký kraj, Společnost železniční výtopna Jaromeř, ZOO Dvůr Králové nad Labem, Město Trutnov, společnost Signal Mont, Viamont Regio, Správa železniční dopravní cesty a ČD Cargo. Na regionální Den železnice v Královéhradeckém kraji o čtrnáct dní později naváže Národní Den železnice. Ten se letos koná 24. září v areálu depa kolejových vozidel a na hlavním nádraží v Děčíně. Celodenní program začne v 10 hod. a zájemci budou moci navštívit sekce Svět zábavy s programem pro malé i velké návštěvníky, Svět historie s výstavou historických lokomotiv nebo Svět změny na železnici s možností prohlídky moderních vozů a lokomotiv. Vstup bude zdarma.

Program Dne železnice v jednotlivých stanicích Královéhradeckého kraje:

Hradec Králové (10. září 2011)

- „Podívej se na mašinku“ – prohlídka železniční techniky na 1. prodlouženém nástupišti – lokomotivy 163, 750.7, salonní vůz „Dubček“ s doprovodným vozem.
- „Namaluj obrázek a dostaneš cenu“ – dětská soutěž v malování obrázku se železniční tematikou, kvíz pro dospělé.
- „Podívej se jak se prodávaly jízdenky“ – prohlídka historie odbavovací techniky v výstavním voze na 1. prodlouženém nástupišti.
- „Pojeď se podívat s „Píďalkou“ na návštěvnická“ – prohlídka historie zabezpečovací a sdělovací techniky v muzeu na vlečce Signal Mont. Odjezdy z 1. nástupiště jednotkou Regionova v 8:40 a 12:40 hod. Zvýhodněné vstupné do muzea.
- „Pojeď se podívat s »Píďalkou« jak se mašinka koupe, odpočívá a papá“ – prohlídka mycí linky pro kolejovou techniku a depa s moderní čerpací stanicí, odjezdy z 1. nástupiště jednotkou Regionova v 9:13 a 13:13 hod.
- „Poslechni si kapelu »Drezína« a zazpívej si“ – vystoupení hudební skupiny Drezína z hradecké ZUŠ Na Střežině na nákladním voze na 1. prodlouženém nástupišti. Proběhne soutěž v karaoke o cenu.
- „Podívej se na malé mašinky“ – výstava královéhradeckých modelářů v suterénu hradeckého nádraží, vstupné dobrovolné.

Jaromeř (10. září 2011)

- Železniční museum Výtopna Jaromeř – unikátní sbírka historických vozidel, zvýhodněné vstupné do muzea po předložení jízdenky na vlak. Informace o jízdách parních a motorových historických vlaků dne 10. září 2011 na www.spolecnost-zeleznicni.cz.

- Výstava modelové železnice – Klub jaroměřských modelářů (v prostorách Kulturního domu ČD Jaroměř) pořádá od 8:00 do 17:00 hod. výstavu modelové železnice. Vstupné: dospělí 30 Kč, děti 10 Kč.

Kuks (10. září 2011)

- Vinobraní na Kuksu – tradiční Vinobraní pod záštitou hejtmána Královéhradeckého kraje Lubomíra France. Bohatý doprovodný program, ochutnávka českých, moravských a zahraničních vín. Rychlíky R 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994 a 995 budou mimořádně zastavovat na zastávce Kuks. České dráhy připravily slevu VLAK+ platnou z libovolné stanice nebo zastávky, kde staví vlaky ČD, do Kuksu a zpět.

Dvůr Králové nad Labem (10. září 2011)

- Navštivte ZOO – cestující, kteří přijedou do Dvora Králové na libovolnou jízdenku ČD nebo IREDO dostanou 30% slevu na vstup dopěší části ZOO. Tento den bude zajištěna kyvadlová doprava od nádraží ČD do ZOO a zpět, a to od osobních vlaků ČD a od rychlíků R 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994 a 995. K cestě do Dvora Králové nad Labem mohou cestující 10. září využít výhodné jízdenky VLAK+.

Trutnov (11. září 2011)

Parním vlakem do Svobody nad Úpou – České dráhy a společnost Viamont Regio za přispění města Trutnov vypraví parní vlaky z Trutnova hl.n. do Svobody nad Úpou. Odjezdy z Trutnova hl. n. budou ve 12:30 a 14:30 hod., zpět ze Svobody nad Úpou pak ve 13:10 a 15:10 hod. V parních vlcích bude platit jednotné jízdné 40 Kč. Jízdenka platí pro cestu tam i zpět, děti do 6 let zdarma. Předprodej jízdenek probíhá od 5. září na pokladních přepážkách ve stanici Trutnov hl.n. Jízdenky bude prodávat také vlakový personál přímo v parních vlcích.

- Výstava drážních vozidel ČD, a.s., a vozidel SŽDC, s.o., v prostorách provozní jednotky Depa kolejových vozidel – k vidění budou lokomotivy a jednotky ČD řad 163, 750.7, 754, 854, 810 a jednotka Regionova a dále speciální vozidla SŽDC pro údržbu tratí.

- Výstava modelové železnice Klubu trutnovských modelářů

- Výstava stavebnic a železnice – výstava stavebnic a železnice velikosti 0 od firmy Merkur Police nad Metují.

09. 09. 2011 RegioJet láká do vlaků pivní labužníky. Chce nabídnout speciály

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-laka-do-vlaku-pivni-labuzniky-chce-nabidnout-specialy-p7h-eko-doprava.aspx?c=A110909_115201_eko-doprava_vem)

Žluté vlaky RegioJet, které vyjedou na trať mezi Prahou a Havířovem 26. září, chtějí cestující přilákat i na netradiční nabídku občerstvení. Patří mezi ně i piva z menších pivovarů. "Zpočátku budeme prodávat Bernard, Svijany a Litovel, a to jak alkoholické, tak nealko," uvedl obchodní ředitel RegioJet Jiří Schmidt. Pivo bude lahvové, cestující zaplatí o něco málo víc, než činí nákupní cena. "Zpravidla mezi 15 a 20 korunami," odhaduje cenu za pivo Schmidt. Nabídka se má průběžně obměňovat. "V Česku je přes 80 pivovarů, které stáčejí pivo do lahví, chceme lidem ukázat, že existují i jiné než velké značky," plánuje Schmidt. V nabídce by se podle něj časem mohly objevit i speciály z minipivovarů.

Nápad dopravce si pochvaluje spolumajitel Rodinného pivovaru Bernard Stanislav Bernard. "Piva z malých pivovarů navíc mnohdy chutí a kvalitou převyšují produkty těch velkých," upozorňuje Bernard. Sám neočekává, že by se prodej jeho piva ve vlcích výrazněji projevil na celkových číslech. "Bude to hlavně reklama. Máme i určitou podobnou filozofii - soupeříme s velkými nadnárodními pivovary, RegioJet pak s monopolními Českými drahami," vysvětluje Bernard. Pojízdě hospody by se však ze žlutých vlaků stát neměly. "Tam, kde to půjde, budeme dávat přednost třetinkovým lahvím. Chceme, aby to byla spíš degustační než konzumační záležitost," říká Schmidt.

09. 09. 2011 Nástup Regiojetu provází konkurenční boj

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/135748-nastup-regiojetu-provazi-konkurencni-boj/>)

Konkurenční boj, na kterém paradoxně může prodělat cestující – tak lze vystihnout poslední střety mezi státními Českými drahami a nastupujícím soukromým dopravcem Regiojet. Zástupci žlutých

vlaků teď tvrdí, že ČD například už dopředu striktně odmítají pomoci v případě, kdyby došlo na trati k poruše vlaků. Nové společnosti se rovněž nezamlouvá, že pravděpodobně nebude moci čistit své soupravy v myčkách, které dominantní hráč na tuzemském železničním trhu vybudoval z velké části z veřejných peněz. Železniční konkurence začne fungovat mezi Prahou a Ostravou od 26. září.

Čenově mohou lidé na nástupu konkurence vydělat. Již nyní snižují zveřejněné nejlevnější nabídky Regiojetu dosud platné minimum za lístek mezi Prahou a Ostravou. Navíc České dráhy slibují, že brzy půjdou s cenou na stejné trati také dolů. V případě nečekaných událostí na trati ale může nastat pro pasažéry nastupující společnosti problém. "Měli jsme zájem se s Českými drahami domluvit na vzájemné výpomoci. Například kdyby jim vypověděla službu lokomotiva, jejich pasažéry bychom odvezli my. A stejnou pomoc bychom očekávali v opačném případě," přibližuje původní plány mluvčí Regiojetu Aleš Ondrůj. "Konkurenčnímu dopravci sdělujeme, že nebudeme poskytovat služby, které jsou jakýmsi našim vnitřním know how," poznamenal ale náměstek Českých drah Antonín Blažek s tím, že pro jeho společnost je nepřijatelné vyhovět požadavku konkurence. "Myslíme si, že to děláme z toho důvodu, abychom vyjádřili, že železniční doprava není jenom stewardka nebo vlakuška, kterou si pan Jančura dokáže zajistit. Železniční doprava je především starost o vozidla, o jejich zázemí, o bezpečnost cestujících na té trati," dodal Blažek.

Ostrý střet teď obě společnosti absolvují například v otázce využívání železničních myček. "Myčky jsou v České republice tři, a jsou postaveny minimálně ze dvou třetin z peněz daňových poplatníků. Proto by je měli za poplatek mít právo používat všichni dopravci," myslí si majitel Regiojetu Radim Jančura a doplňuje, že se jeho firma obrátí s podnětem k prošetření na antimonopolní úřad. "Chceme jen to, co nám náleží podle práva. Za myčky bychom platili v ceníkových cenách. České dráhy ale dělají všechno proto, aby nám házely klacky pod nohy," podotkl Jančura.

Zástupci Českých drah se ale brání tím, že konkurenční společnost nemá dostatečné zázemí, a proto chce teď dominantního dopravce využívat. Jedná se například o zabezpečení kontroly vozů, o opravu lokomotiv, o přípravu před jízdou, o zajištění záložních vozidel, o řešení mimořádných situací nebo i o záložní strojvedoucí. "Oni se teď díví, co všechno je potřeba k té železnici zajistit. Proto jsme jim sdělili, že toto zajišťujeme pro sebe, ale nebudeme to zajišťovat pro ně," tvrdí Blažek. "Budeme si muset pomoci sami. V případě, že nám klekne mašina, budeme mít náhradní lokomotivy na trati. Je to řešení, které přinese maximální zpoždění dvě hodiny. Pokud by takový případ nastal, tak pak by jeli všichni cestující absolutně zdarma," uvádí majitel Regiojetu.

Regiojet zveřejnil, že podle jeho odhadů bude státní firma kvůli konkurenci už příští rok na trati do Ostravy až v miliardové ztrátě. To České dráhy odmítají, přesto souboj o cestujícího za prioritní považují. "Není pro nás ekonomicky zajímavé, abychom dělali všechny doprovodné činnosti, abychom zajišťovali veškerý servis, veškerou špinavou práci a aby ten bonbónek v podobě našich tržeb sezobl někdo jiný," uzavřel Blažek.

09. 09. 2011 Správu železniční dopravní cesty čeká audit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/135763-spravu-zeleznicni-dopravni-cesty-ceka-audit/>)

Ministr dopravy Pavel Dobeš nechá provést kontrolní audit ve Správě železniční dopravní cesty (SŽDC), kde podle výroční zprávy Bezpečnostní informační služby (BIS) někteří zaměstnanci mohli manipulovat s veřejnými zakázkami. Jejich "nestandardní postupy" podle BIS mohly zvýhodňovat soukromé společnosti a poškozovat státní firmu. Na základě výsledků tohoto šetření ministr Dobeš zváží další personální změny ve společnosti, sdělilo dnes ministerstvo. "Audit na prověření zadávání zakázek v oblasti hospodaření a zadávání veřejných zakázek chce ministr Pavel Dobeš zadat co nejdříve," řekl Martin Novák z tiskového odboru ministerstva dopravy. Výběrové řízení na auditorskou firmu by se podle něj mělo uskutečnit na podzim. Ministerstvo zároveň upozornilo, že ve správě železnic se personální změny odehrály již dříve za bývalého ministra Víta Bárty. Ten vyměnil bývalého šéfa SŽDC Jana Komárka za Pavla Habartu. Pokud se prokáže, že dřívější personální změny v SŽDC nezabránily tomu, aby se ze společnosti vyváděly peníze a děly se i jiné nezákonné praktiky, bude potřeba přikročit k personálním změnám, uvedl Novák.

ČD budou nadále pod drobnohledem

Podobný audit počátkem letošního roku prověřil České dráhy a nezjistil v případě veřejných zakázek pochybení. Zpráva BIS se nicméně o Českých drahách zmiňuje, ministerstvo dopravy proto bude firmu prostřednictvím dozorčí rady nadále sledovat, zda "jedná hospodárně a zadává veřejné zakázky v souladu se zákonem", sdělil Novák. Dokument BIS poukazyval mimo jiné na nestandardní a netransparentní jednání jak zadavatelů, tak i soutěžitelů u státních zakázek. Podle tajné služby selhávali někteří zástupci státu, kteří se účastnili vyvádění majetku ze státních institucí. Mezi časté

jevy patřily provázanost veřejného zadavatele a uchazeče o zakázku, snaha o přidělení veřejné zakázky bez výběrového řízení, úprava zadávacích podmínek ve prospěch předem vybraného kandidáta a nadhodnocování zakázky.

09. 09. 2011 Žluté expresy RegioJet nebudou stavět v České Třebové, místní se zlobí

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/zlute-expresy-regiojet-nebudou-stavet-v-ceske-trebove-mistni-se-zlobi-1z6-/pardubice-zpravy.aspx?c=A110909_1648741_pardubice-zpravy_meb)

Už za dva týdny vyrazí na trať poprvé žluté vlaky RegioJet společnosti Student Agency. V Pardubickém kraji budou mít jen dvě zastávky: v Pardubicích a Ústí nad Orlicí. Sousední Česká Třebová, která se považuje za železniční uzel, to těžce nese. "Určitě mi to vadí, jako patriot a cestující s tím nemohu být spokojen. Město si už z historického hlediska zaslouží, aby v něm stavěl nejen RegioJet, ale i pendolina," řekl obyvatel České Třebové Jiří Bárta. Českotřebováci se navíc musejí smířit s tím, že tyto žluté vlaky s atraktivními cenami jízdného i stevardkami budou od konce září zastavovat v nedalekém rivalském Ústí nad Orlicí. Starosta Třebové Jaroslav Zedník se k tomu nechtěl vyjádřit, lidem to však vadí.

V Nádražní ulici nedaleko modernizované železniční stanice má sídlo prodejce počítačů a mobilů Petr Skopal, který to považuje i za špatný signál pro podnikatele. "Pro prodejce to bude znamenat, že budou zákazníci cestovat do Ústí a celá šaráda s podzemním parkovištěm zase pozbude smyslu, bude ještě méně využité, než je teď," řekl Skopal. Ústecký starosta Petr Hájek je s příchodem nového dopravce do Ústí spokojen. "Potěšilo mne to, tím spíš, že u nás vlaky IC a EC nestaví a jsou tady určité díry, které RegioJet zaplní. I díky tomu, že v České Třebové je dopravní obslužnost po železnici lepší a RegioJet má v Ústí nad Orlicí širší základnu potenciálních zákazníků," říká.

České Třebové se do budoucna nevzdáváme

Pokud si tedy budou chtít Českotřebováci užít výhod cestování s novým dopravcem, jako je v ceně jízdenky připojení k internetu, zesílený signál k mobilnímu telefonu, denní tisk a na výběr teplý či studený nápoj, budou se muset nejdříve přepravit do Ústí nad Orlicí anebo na moravské straně do Zábřehu. Mluvčí železničního dopravce RegioJet Aleš Ondrůj zdůrazňuje, že si museli vybrat jen jednu zastávku, při sestavování jízdního řádu museli respektovat ostatní dopravce a kapacitu tras. "Ústí nad Orlicí jsme si vybrali jako první město proto, že v něm nezastavují vlaky kategorie Intercity a Eurocity, a my tady můžeme nabídnout servis, který nemají cestující zatím k dispozici. Ale do budoucna se možnosti zastavování v České Třebové nevzdáváme," uvedl Ondrůj.

Vlaky RegioJet

Za rezervaci místa neplatí zákazník nic navíc. Lidé mohou využít řady služeb zdarma. Sto devadesát míst v soupravě je na masivních kožených křeslech používaných evropskými dopravci v první nebo business třídě. Cestující mají během cesty nárok na servis stevardky nebo stevarda, klimatizované prostředí, bezplatné připojení k internetu, teplé a studené nápoje zdarma, denní tisk, zesílený signál pro mobilní telefony či přípojku k 230 voltům.

11. 09. 2011 České dráhy už znají trasu Railjetů (Hamburg – Berlin – Praha – Brno – Wien – Graz)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/135899-ceske-drahy-uz-znaji-trasu-railjetu/>)

České dráhy už znají trasu, na kterou chtějí po plánovaném obřím nákupu za zhruba pět miliard korun poslat šestnáct nových vlaků Railjet. Soupravy by měly už brzy spojit německý Hamburg s rakouským Grazem. Každý spoj tak vždy ujede v kuse zhruba až 1 400 kilometrů. V Německu jedou moderní soupravy někde až 230 kilometrů v hodině, v Rakousku je rychlost také přes dvě stě, jen v Česku zatím 160 kilometrů v hodině. Moderní soupravy mají nově propojit páteřní střeoevropskou železniční spojnici. "Nasazení bylo zvoleno tam, kde teď jezdí napříč Evropou vlaky Eurocity, tzn. z Německa na Brno a na Vídeň, případně na Bratislavu a Budapešť," uvedl náměstek Českých drah Antonín Blažek. "Už teď stoprocentně víme, že Railjety chceme nasadit mezi Grazem a Hamburgem. To zároveň ale taky znamená, že obslouží velkou část České republiky. Pojedou po trati, kde jsou dvě největší tuzemská města, dále tam jsou taky dvě krajská města Pardubice a Ústí nad Labem, takže z nasazení Railjetů rozhodně nebudou těžit jen zahraniční cestující," říká mluvčí drah Radek Joklík. Plánem dopravce je, že nové vlaky pojedou ve dvouhodinovém taktu, ve špičkách potom dokonce každých šedesát minut. "Vlaky budou trasovány tak, aby obsloužily území, kde žije asi 20 procent populace České republiky," doplňuje Blažek.

Lákadlem pro pasažéry má být vyšší komfort, než jaký dosud ČD umějí nabídnout. Zásuvky, wifi připojení, klimatizace, dětský koutek, ale třeba i informační systém podobný tomu, jaký je v některých letadlech. "Není to jenom vyšší rychlost, ale právě pohodlí cestujícího v tom vlaku. Informační systém například obsahuje obrazovky, které ukazují přesnou polohu vlaku, je tam i manuál ke zjištění okamžité rychlosti jízdy, připravuje se taky možnost kamery na stanovišti strojvedoucího," slibuje náměstek tuzemského železničního dopravce. Mluvčí podniku doplňuje, že by Railjety měly být zařazeny do standardního tarifního systému a nepočítá se s tím, že by za jejich použití cestující platili nějaké dražší jízdné.

Nové soupravy mají být taky příslibem pro cestování na jiných tratích. Railjety totiž z trasy Praha – Brno vytlačí současné vozy Eurocity a Intercity, ty plánují České dráhy použít na jiných relacích. "Zůstanou nám kvalitní, klimatizované vagony, které budeme moci nasadit třeba na vlaky vyšší kategorie směrem na Ostravu nebo na Cheb," uvedl Joklík. Teď dráhy čekají, až vyprší odvolací lhůta po rozhodnutí antimonopolního úřadu. Po ní chtějí nákup okamžitě podepsat. První jednotky Railjet by mohly být zařazeny do jízdního řádu, který začne platit v prosinci 2012.

11. 09. 2011 Před šedesáti lety unesl strojvedoucí svůj vlak a zamířil za svobodu (Aš, 11. září 1951)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/pred-sedesati-lety-unesl-strojvedouci-svuj-vlak-a-zamiril-za-svobodu-1zm-domaci.aspx?c=A110911_170106_vary-zpravy_abr)

Přesně před šedesáti lety, 11. září 1951, provedl český strojvedoucí spolu s dalšími zaměstnanci dráhy a komplici dlouho připravovaný plán. Unesl vlak se stovkou cestujících z komunistického Československa do Německé spolkové republiky. Ten den byl přes střežené hranice komunistického Československa unesen osobní vlak se 110 lidmi. Hlavními organizátory této akce byli strojvedoucí Jaroslav Konvalinka, karlovarský zubař Jaroslav Švec a přednosta stanice v Chebu Karel Truksa, který již měl za sebou pětiměsíční pobyt v pracovním táboře. "Odsouzen byl za to, že poskytl útočiště dvěma mužům, kteří se skrývali před tajnou policií," vysvětluje amatérský historik Ladislav Nykl, který šedesát let starou událost zmapoval.

Tato trojice plánovala útěk měsíce a odhodlala se k němu až v den, kdy Konvalinka řídil expresní vlak číslo 3717 z Prahy do Aše. Když několik vagonů tažených parní lokomotivou vyjelo před desátou hodinou dopolední z hlavního nádraží v Praze, začal se měnit osud mnoha lidí. Během jízdy na západ Čech do vlaku postupně přistoupili rodinní příslušníci organizátorů. "Ne však všichni, ti, kteří v zemi zůstali, skončili potichu před soudem a mnozí později i ve vězení," popisuje smutné životní příběhy Nykl.

Zpátky však k osudnému dni. Vlak po několika hodinách jízdy zastavil v předposlední zastávce Hazlov, kde nastoupil doktor Švec a naznačil strojvedoucímu Konvalinkovi, že výhybka za ašským nádražím je přehozena a cesta do Německa je volná. Za okamžik Truksa odpojil záchranné brzdy a namířil na topiče v lokomotivě pistolí. V cestě za svobodu stálo v tu chvíli už "jen" několik tajných policistů přítomných ve vlaku a kulometné střílny na hranicích. Posledním českým nádražím před hranicemi v Aši se vlak prořítel sedmdesátikilometrovou rychlostí. V okamžiku, kdy si tajní ve vagoněch uvědomili, že je něco špatně, bylo již pozdě. Ruční brzdy nefungovaly. Navíc je se zbraní v ruce hlídalo několik mužů, kteří o únosu věděli. "Vrazil jsem tlustému policistovi, který se na mě vrhl, pistolí do břicha a modlil se k Bohu, abych nemusel stisknout spoušť," řekl později již na Západě jeden z nich, Karel Ruml. Střílet nemusel, policista neudělal nic. V 15.04 parní lokomotiva proráží hraniční závoru a po třech sta metrech zastavuje v Německé spolkové republice u strážního domku číslo 30 nedaleko městečka Selb. Nepadl jediný výstřel.

Ty, co se vrátili do země, lidé nechápali a smáli se jim

Zde si vlak přebrala americká okupační správa (do Československa ho vrátí neporušený o měsíc později). Ze sto deseti lidí, kteří se většinou nevědomky ocitli mimo vlast, se jich nakonec 34 rozhodlo na Západě zůstat. "Ti, co se za dva dny vrátili, byli hlavně žáci gymnázia v Chebu a pacienti z Františkových Lázní. Ihned po návratu byli vyslýcháni a už navždy na nich ulpěl prach podezření," říká Ladislav Nykl. Mnoho z nich mělo posléze problémy ve škole i v zaměstnání, sledovala je StB a sousedé a spolužáci se jim posmívali, že jsou zbabělci, když za čarou nezůstali. Na začátku října pak území Československa zasypaly dva miliony letáků, které přiletěly v balonech z Německa a vysvětlovaly lidem za střeženou hranicí pohnutky "únosců". Komunistickou propagandou byli totiž označeni za teroristy.

Na hranicích zatím, jako reakce, na podařený útěk, režim instaluje těžké závory, výkolejky a další překážky. Vzniká neprostupná železná opona. A jaké jsou osudy těch, kteří se do vlasti zmítané

komunistickým terorem nevrátili? Jedenáct jich dostalo azyl v Kanadě, několik mladých mužů z rychlíku po čase vstoupilo do francouzské cizinecké legie, se kterou se účastnili bojů v Indočíně. Konvalinka s Truksou, kteří se dostali i na stránky časopisu Life, se s rodinami usadili v americkém New Jersey. Tam oba získali práci v továrně firmy Lionel. V továrně, která vyráběla vláčky pro děti.

12. 09. 2011 Ministr Dobeš zarazil rušení tratí, chystá jejich prodej

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministr-dobes-zarazil-ruseni-trati-chysta-jejich-prodej-699051>)

Nový ministr dopravy Pavel Dobeš zastavil plány Správy železniční dopravní cesty na zrušení některých regionálních tratí. Všechna správní řízení o zrušení tratí totiž zkomplikovala řada spolků, obcí nebo soukromých firem. Ministerstvo proto změnilo strategii, místo rušení chce uspořádat velký výprodej tratí. Podle SŽDC jich může být nabídnuto až 30, do správního řízení o zrušení se jich dostalo od loňska jedenáct. „V tuto chvíli byla všechna správní řízení o zrušení pozastavena, neboť se na všech tratích objevil potenciální zájemce, který by je převzal do vlastní péče, to znamená, že by se stal provozovatelem dráhy, nikoli jen dopravcem,“ uvedla mluvčí ministerstva dopravy Květa Kočová. Ministerstvo proto připravuje podrobnou metodiku, podle které se budou tratě prodávat. Řeší se například, zda se stát kolejí zbaví za tržní cenu pozemků, nebo třeba jen za symbolickou korunu. „Hlavní cíl není na prodeji vydělat, ale ušetřit za údržbu,“ doplnil Pavel Halla ze SŽDC.

K neaktivnějším odpůrcům rušení lokálek patří železniční firma KŽC Doprava. Její jednatel Bohumil Augusta kroky ministerstva vítá, ke správě železnic se ale staví ostražitě. „Je to pokrok, v otázce rušení tratí si ministerstvo uvědomilo svou celospolečenskou zodpovědnost. Podle mě ale SŽDC zbraně nesložila,“ uvedl Augusta. KŽC má spolu s obcemi zájem třeba o podřipské lokálky nebo trať Bruntál – Malá Morávka.

Stát už v minulosti několik kilometrů tratí prodal, vždy šlo ale o akci ad hoc na popud konkrétního zájemce. Správa železniční dopravní cesty zatím vždy tvrdila, že takové kroky jsou právně komplikované. Nyní chce dopředu zjišťovat možnou poptávku po trati ještě předtím, než zahájí její rušení. Bude se přitom moci opřít o nová ministerská pravidla. Proti rušení tratí vedle obcí aktivně vystupuje například i Klub přátel lokálek nebo některé soukromé firmy, které chtějí koleje využívat pro přepravu zboží. Nejnovější kroky ministerstva dopravy jsou součástí kolotoče rušení tratí a opětovného zastavování rušení, který se rozjel loni na podzim.

Příklady tratí k prodeji: Heřmanův Městec – Chrudim, Moravské Budějovice – Jemnice, Oldřichov u Duchova – Duchcov nákladové nádraží, Dolní Bousov – Kopidlno

Dosud prodané tratě: Jindřichohradecká úzkokolejka, Šumperk – Kouty nad Desnou (plus odbočka do Sobotína), Velké Březno – Zubrnice, Česká Kamenice – Kamenický Šenov

12. 09. 2011 Přípravu vysokorychlostní trati zbrzdil soud (Praha – Brno, Praha-Běchovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/135957-pripravu-vysokorychlostni-trati-zbrzdil-soud/>)

Vysokorychlostní trať, která by v budoucnosti měla vést z Prahy na Brno a Vídeň, zmizí z pražského územního plánu. Nejvyšší správní soud totiž na žádost městské části Běchovice zrušil body územního rozvoje hlavního města, které stanovily vedení uvažované trati podél běchovické rezidenční zóny a napříč klánovickým lesem. Běchovice se podle advokáta Ondřeje Tošnera obávaly především hluku. Běchovice v obavách z hluku v poslední době napadly hned několik plánovaných dopravních staveb – železničních i silničních. "Pokud by se postavilo v Běchovicích vše, s čím počítají zásady územního rozvoje, byly by ze tří stran obklopeny relativně silnými zdroji hluku," přiblížil advokát Tošner.

Dráha měla podle rozhodnutí magistrátu začínat za běchovickým nádražím, kam by rychlovlaky přijely po stávající trati od Wilsonova nádraží, resp. Holešovic a Libně. Dále předpokládaly zásady územního rozvoje její vedení na severovýchod souběžně s královéhradeckou dálnicí D11 k hranicím pražského území. Území, kudy měla trať vést, je zahrnuto v seznamu evropsky významných lokalit Natura 2000. Podle soudu, který zrušil trasování pouze na pražském území, nebyl výběr koridoru řádně podložen. "Navrhovatelé uspěli s námitkami, že tento záměr nebyl dostatečně posouzen z hlediska vlivu na životní prostředí, nebyly vyhodnoceny jeho synergické a kumulativní vlivy, nebyly vyhodnoceny varianty vedení koridoru," sdělila mluvčí soudu Petra Lavická. Kromě vysokorychlostní trati protestovala městská část proti trasování vnějšího silničního okruhu kolem Prahy. Také to soud zrušil.

Podle mluvčí Lavické trpěly plánované trasy rychlostní silnice a vysokorychlostní železnice obdobnými nedostatky.

Magistrát bude na podzim probírat aktualizaci zásad územního rozvoje, v níž by se mohla objevit i nová trasa vysokorychlostní železnice. "Projednávání bude trvat několik měsíců. Předpokládáme, že aktualizace zásad bude schválena ve třetím čtvrtletí příštího roku," řekl náměstek primátora pro územní plán Josef Nosek (ODS). Vysokorychlostní železniční trati zatím v Česku nejsou a v nejbližších letech se s jejich výstavbou nepočítá. Letos na jaře ale v Praze proběhla konference o vysokorychlostních železnicích. Generální ředitel Českých drah Petr Žaluda tehdy zdůraznil, že bude nutné nové koridory urychleně postavit – v opačném případě hrozí Česku, že přestane být křižovatkou transevropských cest, neboť vysokorychlostní železnice vzniknou v sousedních zemích, kam se dopravci přesunou.

13. 09. 2011 SŽDC zrušila soutěže na leasing montážních vozů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/szdc-zrusila-souteze-na-leasing-montaznich-vozu-699379>)

Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) se částečně zadrhly plány na modernizaci drezín za pomoci zpětného leasingu. Státní organizace zrušila několik zadávacích řízení, ze kterých měl vzejít kupec montážních vozítek. Vítěz veřejné soutěže by drezíny zmodernizoval a následně zpětně správě železnic pronajal na deset až třináct let. Správa železnic počítala u zrušených zakázek s celkovými náklady až čtvrt miliardy korun. „Uchazeči v rámci uvedeného zadávacího řízení podali z pohledu zákona o veřejných zakázkách pouze nepřijatelné nabídky, zadavatel následně splnil svoji zákonnou povinnost a zadávací řízení zrušil,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla. Podle něj správa železnic připraví nová zadávací řízení a drezíny se pokusí udat ještě jednou. Kromě klasických malých drezín MUV69 jsou v nabídce i dva velké montážní stroje ruské výroby a sněhové frézy. Hned několik tendrů na prodej, opravy a zpětný leasing montážních mechanismů vypsal SŽDC hlavně v dubnu. Největší soutěž, která se týká strojů pro opravy trolejí MVTV2, jako jediná stále běží. Hodnota zakázky činí 253 milionů korun. „Je to způsob, jak získat aktuálně velký objem prostředků a splátky pak pokrývat z generovaného cash flow. Pokud tu potřebu nyní mají, tak proč ne. Zásadní otázkou je ale nastavení parametrů smlouvy, tedy o kolik tu modernizaci nakonec přeplatí,“ komentoval tehdy nový přístup SŽDC k modernizaci analytik společnosti Cyrrus Karel Potměšil.

Správa železniční dopravní cesty je majitelem a údržbářem 9 500 kilometrů tratí. Montážní kolejové vozíky, takzvané muvky, jsou jejím hlavním výrobním nástrojem. Nové muvky vyrábí například českořebovská společnost CZ Loko.

13. 09. 2011 ČD zaplatily cestujícím za zpoždění a nedostatky 230.000 Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-zaplatily-cestujicim-za-zpozdzeni-a-nedostatky-230-000-kc/686875>)

České dráhy zaplatily za zpoždění vlaků a další nedostatky cestujícím celkem 230 tisíc korun. Odškodnily zhruba 2 500 pasažérů, kteří si stěžovali například na zpoždění, nebo snížený komfort cestování. ČTK to dnes řekl mluvčí drah Radek Joklík. Dopravce systém odškodnění zavedl loni koncem září. Cestující neměli podle ČD ve většině případů nárok na vrácení peněz, pouze obdrželi vouchery na nákup další jízdenky. Kromě odškodnění společnost vyplatila zhruba 80.000 korun lidem, kterým ujel poslední přípoj a kteří si museli objednat taxi. Dráhy původně očekávaly, že za rok fungování požádá o odškodnění zhruba 34.000 pasažérů a že jim vyplatí zhruba dva miliony korun.

Kompenzace dráhy poskytují pouze cestujícím ve vlacích vyšší kvality, kteří si zakoupili jízdenku dražší než 300 korun. Cestující mají při zpoždění nad 60 minut nárok na odškodné v podobě vouchery za 50 korun. Při zpoždění nad 120 minut je jeho hodnota 100 Kč. Nárok na hotovost vzniká u vlaků SuperCity pendolino, zdržení musí být minimálně 30 minut. U těchto vlaků je kompenzace ve výši ceny rezervace, tedy 100 nebo 200 korun. Výši kompenzací v železniční dopravě stanovuje rovněž nařízení Evropské unie. Pro Česko ale tato přísnější norma není závazná, protože ministerstvo dopravy vyjednalo pětiletou výjimku. K plnění povinností z evropského nařízení se zavázal RegioJet brněnského podnikatele Radima Jančury, který by měl mezi Prahou a Havířovem začít jezdit od 26. září. Od 11. prosince se k evropskému systému odškodnění připojí i České dráhy, řekl Joklík.

Evropské právo počítá s možností zrušení jízdy a vrácením peněz, pokud zpoždění dosáhne 60 minut. Cestujícím zároveň umožňuje vyměnit jízdenku na jiný termín, nebo stanoví finanční kompenzaci za čekání. Ta by v v případě zpoždění od jedné hodiny do dvou hodin odpovídala 25 procentům

z ceny jízdného, u delších zpoždění náleží cestujícímu vrácení poloviny ceny. Vinu za zpoždění musí nést dopravce, aby bylo možné o odškodnění žádat. Časové manko nekompenzuje dopravce v případech, když vlak například zdrží sebevrah, živelná katastrofa, nehoda nebo porucha trolejí, které patří Správě železniční dopravní cesty.

13. 09. 2011 Rakouské soukromé expresy dostanou přípoj do Prahy (Westbahn/Westbus)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/136132-rakouske-soukrome-expresy-dostanou-pripoj-do-prahy/>)

Rakouská železniční společnost Westbahn, která v příštím roce začne konkurovat Rakouským spolkovým drahám (ÖBB) na vytížené hlavní trase z Vídně přes Linec do Salcburku, nabídne cestujícím také kombinovanou dopravu do Česka. V Linci totiž budou mít soukromé expresy dvakrát denně přípoj do Českých Budějovic a Prahy. Tentokrát ale nepůjde o přímou konkurenci rychlíkům ÖBB a ČD, nýbrž o autobusy. Železniční trať, která prochází rekonstrukcí, je totiž zatím tak pomalá, že se soukromému dopravci nevyplatí jezdit po ní, přestože autobusy budou mít k dispozici pouze státní silnice. Zavedení doplňkové sítě autobusů prostřednictvím dceřiné firmy Westbus oznámil dopravce Westbahn čtvrt roku před zahájením provozu vlaků, které mají představovat první konkurenci státem vlastněným ÖBB. Autobusy budou navazovat na vlaky a cestující dovezou například do Štýrského Hradce nebo Villachu, pojedou i do zahraničí – kromě Prahy také do Mnichova.

Podle sdělení Westbahn budou jízdní řády spojů k dispozici až v listopadu, zatím firma počítá s tím, že její autobusy z Lince do Prahy dojedou za 3 hodiny a 50 minut. Budou tak zhruba o hodinu rychlejší než přímé rychlíky, jejichž jízdu v současnosti významně zdržují práce na trati z Prahy do Českých Budějovic. Za jízdu zaplatí cestující v autobusu stejně jako v rychlíku – 19 eur. Společnost Westbahn se stane prvním železničním dopravcem, který bude v Rakousku v dálkové dopravě konkurovat ÖBB. Z Vídně do Salcburku bude jezdit každou hodinu, jako konkurenci netrakovým rychlostním jednotkám Railjet a soupravám Intercity/Eurocity sestaveným z rekonstruovaných vozů spolkových drah chce nasadit dvoupodlažní jednotky typu Stadler DOSTO (dříve KISS). Dnes je používají například Švýcarské spolkové dráhy na spojích kategorie Interregio. Westbahn chce konkurovat především cenou, hovoří o jízdenkách prodávaných za polovinu standardního tarifu ÖBB pro druhou třídu.

Letos jezdí na trase Praha – Linec pouze jeden pár přímých vlaků. V příštím roce může přibýt druhý, ten ale bude formálně veden pouze do pohraničního Summerau, dále by však měla souprava pokračovat v podobě přímých vozů. Kombinace železniční a autobusové dopravy není nevídaná – a to ani v Česku. Dva roky jezdí autobusy z Prahy do Norimberku, které společně provozují České dráhy a Německé dráhy (DB). Konkuruje přímým železničním expresům, které jedou o hodinu déle a na německém území je provozuje soukromá společnost Vogtlandbahn. Autobusové přípoje ke svým vlakům z Prahy chce na severní Moravě zavést také firma Regiojet.

14. 09. 2011 Kalousek souhlasí s kompromisem ve financování železniční dopravy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kalousek-souhlasí-s-kompromisem-ve-financovani-zeleznicni-dopravy/687335>)

Ministr financí Miroslav Kalousek souhlasí s kompromisním návrhem na financování regionální a dálkové železniční dopravy. Novinářům to oznámil na konferenci po dnešní schůzi vlády. Návrh dnes představil ministr dopravy Pavel Dobeš. Místo 800 milionů korun na financování regionální i dálkové dopravy požaduje po státu jen 300 milionů. Zbytek by měly nalézt kraje, České dráhy a Správa železniční dopravní cesty. "Vláda se shodla, že je to vstřícný krok ze strany krajů a že by to měla přijmout a asi také příští týden přijme," řekl Kalousek. Zároveň ale zpochybnil právní závaznost memoranda, které dotace krajům pro provozování regionální železniční dopravy zaručuje. Podle tohoto dokumentu, který se zástupci krajů podepsala předchozí vláda Jana Fischera, mají kraje nárok na roční dotaci ve výši 2,6 miliardy korun. Tuto částku chce ministerstvo financí od příštího roku snížit o 600 milionů korun.

Na platnosti memoranda trvá zejména Asociace krajů, jejíž předseda a zároveň jihomoravský hejtman Michal Hašek varoval, že se kraje proti snižování dotací hodlají bránit i u soudu. "Pokud vláda přestane trucovat a přijde s konkrétními návrhy řešení namísto silové pozice negace memoranda jako celku, jsme připraveni jednat v zájmu občanů našich krajů a zajištění regionální železniční dopravy," uvedl Hašek. Hejtman chce podle svých slov počkat na "konkrétní oficiální návrh vlády". "Názor pana

ministra Kalouska nás pochopitelně těší," uvedl Martin Novák z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Zatím ale jde pouze o předběžné vyjádření, protože vláda diskusi o státním rozpočtu o týden odložila. Ministerstvu dopravy kromě dotací pro kraje jde rovněž o financování prokazatelné ztráty z provozování rychlíkové dopravy. V rozpočtu mu na tuto dotační činnost chybí zhruba 200 milionů korun.

Kompromisní návrh na financování železniční dopravy spočívá podle Dobeše v rozdělení financování na více subjektů. Pokud se ve státním rozpočtu najde 300 milionů korun, kraje by mohly ze svých rozpočtů přidat částku kolem 150 milionů Kč. Dalších 150 milionů korun by shodně ušetřily České dráhy a Správa železniční dopravní cesty. Tím by se objem železniční dopravy nemusel pro příští rok dramaticky snižovat, uvedl Dobeš. O této možnosti prý ministr už jednal s představiteli krajů. Úspory bude dopravce hledat na straně režijních a administrativních nákladů, řekl ČTK vedoucí tiskového oddělení Českých drah Radek Joklík s tím, že prostor pro šetření na straně ČD je již velmi omezený. Vloni dopravce například kvůli úsporám propustil zhruba dva tisíce zaměstnanců převážně z administrativních profesí, ale ušetřené náklady okamžitě spolkl meziroční nárůst cen nafty, elektřiny a poplatku za dopravní cestu. To jsou náklady, které dopravce nijak ovlivnit nedokáže, dodal Joklík.

Kompromisní řešení je rozhodně lepší než nic, řekl předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Jaroslav Pejša. Takovéto řešení ale podle předáka nejsilnější odborové centrály na železnici znamená zpochybnění závaznosti memoranda. Dopravce proto nebude mít jistotu, že to co je dohodnuto nyní, bude platit i v následujících letech. Jakýkoliv kompromis by podle něj měl být doplněn usnesením Poslanecké sněmovny, aby byla dlouhodobě zajištěna kontinuita financování, bez níž budou mít České dráhy potíže při investicích do kolejových vozidel.

14. 09. 2011 Dvě středočeské tratě budou zachráněny, koupí je železniční nadšenci (tratě č. 013 a 233)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/dve-stredoceske-trate-budou-zachraneny-koupi-je-zeleznicni-nadsenci-1im-/praha-zpravy.aspx?c=A110914_1651320_praha-zpravy_kol)

Ministerstvo dopravy a Správa železniční dopravní cesty se rozhodly, že dvě tratě ve středních Čechách, které se měly kvůli malému využívání rušit, možná zachovají. Nabídnou je totiž ke koupi příznivcům železnice. Středočeský kraj už na železničních tratích z Mochova do Čelákovic v Praze-východ a z Bošic do Bečvář na Kolínsku spoje neobjednává. Ty přesto stále existují a SŽDC musí platit jejich údržbu. Například do Mochova přestaly jezdit vlaky už před pěti lety, protože v nich seděli v průměru dva lidé. Obou tratí se ale ujal Klub železničních cestovatelů a začal na nich provozovat na Polabský a Podlipanský motoráček, které jezdí o prázdninových víkendech. "Co jsem slyšel, tak je v motoráku plno. Využívají ho nejen místní, ale i cyklisté a turisté. Chápu, že údržba tratě stojí peníze, ale určitě by byla škoda, aby zanikla," řekl starosta Čelákovic Josef Pátek. Přímou zániknout ale nemusí. SŽDC plánované rušení tratí pozastavila do konce roku. "Jejich prodej je jedna z cest. V rámci správního řízení ke zrušení se objevili zájemci, a tak jsme to odložili," potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Tratě by se mohly prodat i za jednu korunu

Obce ale mezi zájemce o tratě nepatří, nechtějí si ukrajovat ze svých rozpočtů. Obyvatel by se to dotklo daleko víc než zrušení kousku železnice. "My zájem o koupi ani o provozování tratě nemáme. Musíme naopak hledat úspory. Kdyby se trať prodala, určitě by to mělo být někomu, kdo by peníze na provoz měl, aby nechodil žádat obce o příspěvek," míní čelákovický starosta. Prodej tratí by přivítal Klub železničních cestovatelů. "Chceme je dál provozovat, protože je o jízdy velký zájem," uvedl jednatel klubu Bohumil Augusta. Jakým způsobem by nadšenci mohli od SŽDC tratě získat, není zatím jasné. "Zájem vítáme, ale musí se vymyslet metodika, jak by se prodej uskutečnil. Předpokládáme, že formou výběrového řízení. Další otázkou je stanovení ceny," poznamenal Halla. Tratě by se mohly prodat třeba i za jednu korunu. Vlaky na těchto tratích jsou podle Augusty důležité. "Jsou to pravidelné vlaky, které jezdí půl roku podle jízdního řádu. Nostalgické jsou jen proto, že je na nich nasazen historický vůz. Máme je objednané i do budoucna," upozornil.

14. 09. 2011 Rychlíky nakonec skončí jen na dvou tratích (tratě č. 124 a 238)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/136294-rychliky-nakonec-skonci-jen-na-dvou-tratich/>)

Ministerstvo dopravy, které chtělo kvůli nedostatku peněz v příštím roce úplně zrušit čtyři rychlíkové linky a dalších několik dálkových spojů výrazně omezit, nakonec obrátilo. To je dobrá zpráva

pro cestující, protože nakonec meziměstské rychlíky skončí jen na dvou tratích: Jihlava – Pardubice a Rakovník – Chomutov. Ministerstvo prý tři čtvrtiny z chybějících peněz najde ve svých rezervách. Na linkách Jihlava – Pardubice a Rakovník – Chomutov už ministerstvo nechce objednat u Českých drah ani jeden rychlík. V případě první trasy tak o dobré spojení přijdou například i lidi z Havlíčkova Brodu, Hlinska nebo Chrudimi, druhá linka zase ztíží cestování pasažérům třeba z Lužné, Žatce nebo Jirkova. "Na linkách Pardubice – Jihlava a Rakovník – Chomutov nebyly vlaky natolik vytížené, abychom uvažovali o jejich zachování. Naopak třeba původně ohrožená linka z Ostravy přes Krnov do Jeseníku bude i na základě velkého ohlasu a zájmu cestujících pokračovat," potvrzuje Martin Novák z ministerstva dopravy. Podobně unikla na poslední chvíli zrušení rychlíků taky železniční spojnice Kolína a Rumburku.

Celkem ministerstvo potřebuje na rychlíky asi 200 milionů korun. Dnes přišlo s prohlášením, že 150 milionů nakonec najde, zbývající část potom bude odpovídat právě nákladům, které by vytvářely nezrušené rychlíkové linky. "My samozřejmě budeme hledat úspory tady na ministerstvu dopravy, zároveň i na svých podřízených složkách, každopádně těch padesát miliónů budeme v minusu. A právě tomu tedy bude rozsah omezení rychlíkové dopravy odpovídat," uvádí tiskové oddělení ministerstva.

Dramatická situace nastala před necelými dvěma týdny, kdy resort Pavla Dobeše (VV) požadoval od státu na společné financování regionální i dálkové dopravy 800 milionů. Když ministr neuspěl, tak hrozil rušením jak regionálních spojů, tak rychlíků. Teď ale dopravní experti připravili nový návrh – úřad bude podle něj chtít jen 300 miliónů, zbytek dá údajně dohromady právě úsporami. "Na regionální dopravu potřebujeme v každém případě 600 milionů korun. Kompromis je ten, že ministerstvo financí najde 300 miliónů, my uspoříme těch uvedených 150 miliónů a stejnou úsporu očekáváme taky od dopravce," vypočítává mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

Jenže právě České dráhy proti tomu už teď vystoupily. "My jsme komerční firma, tzn. že pokud nemáme pokryté náklady na vedení určitého spoje, tak ho nemůžeme provozovat, protože ho nemáme z čeho zaplatit. Nemůžeme rozprodávat majetek, abychom zaplatili naftu či elektřinu," říká mluvčí podniku Radek Joklík a dodává: "Pokud jde o úspory, tak náš manévrovací prostor je už teď velmi omezený. Například loni jsme propustili 2 000 převážně administrativních pracovníků. Takže i když teď budeme znovu hledat v režijních a administrativních nákladech úspory, tak těch požadovaných 150 miliónů korun tam určitě nenajdeme."

15. 09. 2011 Moderní nádraží ČD ve Žďáře nad Sázavou již slouží cestujícím

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11472/>)

První cestující si dnes krátce po 11. hodině zakoupili jízdní doklady ve zcela nových pokladnách, které prošly rozsáhlou rekonstrukcí stejně jako celý vestibul žďárské výpravní budovy. Dokončila se tak první etapa rekonstrukce celého objektu. Opravila se střecha, nová jsou také všechna okna i dveře. V hale se nově vybuďovalo ČD centrum s pokladnami a čekárnou. Na místě původní čekárny vznikl nový komerční prostor, komplexní rekonstrukcí prošla i restaurace. Práce se v současnosti přesouvají do levé části budovy a dokončeny budou do konce letošního roku.

„Slavnostním přestřižením pásky, jsme dnes s předstihem ukončili první etapu rekonstrukce žďárské výpravní budovy. Vedle opravy střechy, oken, dveří nebo zázemí pro zaměstnance proběhla komplexní rekonstrukce veřejných prostor, tedy pokladen, haly, čekárny nebo restaurace, což je pro naše cestující pochopitelně nejdůležitější. Nyní se mohou přesunout z provizorních prostor do zcela jiného prostředí, které odpovídá požadavkům na kulturu cestování v 21. století. Město Žďár nad Sázavou získává důstojnou vstupní bránu. Jakmile dokončíme rekonstrukci novoměstské výpravní budovy, mohou České dráhy se ctí přivítat návštěvníky Mistrovství světa v biatlonu v roce 2013 v Novém Městě na Moravě,“ uvádí Milan Matzenauer, náměstek generálního ředitele ČD pro správu majetku.

Novinkou na žďárském nádraží je prostor ČD centra, který znají cestující spíše z větších měst. „Žďárské nádraží patří po havlíčkobrodském k nejvytíženějším nádražím na Vysočině. Denně jím projdou tisíce cestujících. Vybudování ČD centra v rámci rekonstrukce bylo tedy logickým krokem. Cestujícím nabízíme ucelený prostor s nadstandardními službami, k dispozici je zde mezinárodní pokladna a přepážka pro službu ČD Kurýr a Interkurýr, úschovnu zavazadel a ČD Bike. Rozšiřujeme prodej zboží a propagačních materiálů a v blízké době rozšíříme nabídku o materiály žďárského infocentra. Další nadstandardní službou je nabídka tisku, kopírování a skenování,“ vysvětluje Lenka Horáková, ředitelka Krajského centra osobní dopravy ČD v Jihlavě. Součástí ČD centra je také prostor k sezení, původní čekárna, která se proměnila na nový a prostornější komerční prostor, se přestěhovala na místo dřívější restaurace. Cestující však čekají další novinky, které přibližuje Jiří

Sysel, přednosta žďárské stanice: „Žďár nad Sázavou je první stanicí na Vysočině a třetí v České republice, kde je instalováno moderní elektronické označení osobních pokladen. LED obrazovka ve spojení s počítačem umožňuje nejen sdělení standardních informací pro zákazníky, ale i operativní informace při mimořádnostech. Jedna obrazovka je umístěna u mezinárodní pokladny a druhá nad pokladnou pro rychlé odbavení, která je umístěna vedle nového ČD centra. Současně také rozšiřujeme nabídku služeb, nově si na mezinárodní pokladně mohou cestující zakoupit jízdenky InterRail a Swiss Pass.“

Rekonstrukce výpravní budovy zahájila brněnská společnost D.I.S. s.r.o. v listopadu loňského roku a práce na veřejně přístupných prostorách odstartovaly 1. února letošního roku. Po dohodě s městem začaly práce v nádražní hale s měsíčním zpožděním. Hlavním důvodem bylo zachovat co možná největší zázemí cestujícím během zimy a zkrátit tak omezení v nepříznivém počasí. Přes posunutí prací však končí první etapa rekonstrukce s přibližně měsíčním předstihem. Termín ukončení celé rekonstrukce, do konce letošního roku, tak není ohrožen. Žďárské nádraží nabídne vedle nového odbavení také nové komerční prostory. Cestující zde najdou prodejnu tiskovin, pečiva a v budoucnu i cukrárnu a prodejnu drobných dárkových předmětů. Komplexní rekonstrukcí prošla také restaurace, která má vybudovaný nově i svůj vlastní vstup a sociální zázemí pro hosty. Otevřena veřejnosti bude během října. Vedle veřejně přístupných míst se rekonstruovaly i prostory pro zázemí zaměstnanců ČD, kompletně se opravila střecha, izolace, rozvody a také se vyměnila všechna oka i dveře, vymaloval se vestibul a nová je i fasáda včetně zateplení.

Celkové náklady na opravu nádraží dosáhnou částky přibližně 42 mil. Kč. Město Žďár nad Sázavou přispělo pěti miliony. České dráhy tak investují do opravy necelých 40 mil. korun z vlastních prostředků.

16. 09. 2011 RegioJet vyjede na trať v testovací jízdě s pasažéry 23. září

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-vyjede-na-trat-v-testovaci-jizde-s-pasazery-23-zari/688365>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency vyjede 23. září v tréninkové jízdě s pasažéry na trasu mezi Havířovem, Ostravou a Prahou. O tři dny později zahájí běžný provoz. ČTK o tom dnes informoval mluvčí Aleš Ondrůj. Podle něj zaplatí cestující při tréninkové jízdě za jakýkoliv úsek na trati 50 korun. Podle majitele firmy, brněnského podnikatele Radima Jančury budou vlaky RegioJet jezdit zkušebně na trati už v příštích dnech. Příští pátek však vyjede vlak i s cestujícími, aby si personál vyzkoušel své povinnosti a procesy spojené s obsluhou a odbavením zákazníků. "Tři dny před zahájením provozu pojedeme tréninkovou jízdu i s cestujícími a nabídneme zájemcům, fanouškům, železničním nadšencům a potenciálním zákazníkům možnost vyzkoušet náš vlak – a to za 50 korun za jednosměrnou jízdenku odkudkoli kamkoli," uvedl Jančura. "Pozvali jsme také základní školy z Prahy, Pardubic a Ústí nad Orlicí a ty pojedou samozřejmě zadarmo," dodal.

Tréninkový vlak pojedje ráno z Prahy, v podvečer zpět. Podle jízdního řádu spoj IC1003 vyjede z pražského hlavního nádraží v 07:27. Zpět se bude vlak vracet ve stejný den jako IC 1016 a z Ostravy Stodolní bude odjíždět v 16:44. Příjezd do Prahy je ve 20:31. Výtěžek z jízdného chce RegioJet věnovat na charitu. Od 26. září budou na trati mezi Prahou, Ostravou a Havířovem jezdit denně tři spoje RegioJetu každým směrem. Výhledově by trať mělo obsluhovat šest vlakových souprav s osmnácti spoji denně.

RegioJet bude na trati konkurovat Českým drahám, kterým chce konkurovat také poskytovanými službami. Jeho vlaky budou klimatizované, cestující budou moci bezplatně využít bezdrátové připojení k internetu, dobíjet si drobnou elektroniku a stevardky jim rozdají denní tisk a zdarma budou nabízet studené a teplé nápoje. K obdobné službě se odhodlaly i České dráhy, jejichž "vlakušky" od září rozdávají nápoje a tisk. Těchto služeb se ale dočkají jen cestující v první vozové třídě v rychlících na trati Praha – Ostrava.

16. 09. 2011 Mladoboleslavští chtějí mít z nádraží památku. Mohou ho tak zachránit (Mladá Boleslav hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/mladoboleslavsti-chteji-mit-z-nadrazi-pamatku-mohou-ho-tak-zachranit-1jh-praha-zpravy.aspx?c=A110916_1652569_praha-zpravy_sfo)

Část obyvatel Mladé Boleslavi je proti plánu Českých drah zbourat starou budovu vlakového nádraží. Nejprve sepsali petici, ta ale nepomohla. Teď se rozhodli pro novou strategii. Chtějí nechat starou budovu prohlásit za kulturní památku. Zabránit výstavbě moderní skleněné budovy oválného tvaru,

kteřou připravují v Mladé Boleslavi České dráhy, by mohlo ministerstvo kultury. Alespoň pokud prohlásí starou železniční budovu kulturní památkou. V takovém případě by se zbourat nemohla. "Budova je dokladem historického vývoje železnice, stejně tak má svůj nepopiratelný architektonický význam pro samotné město Mladá Boleslav," uvedl Martin Kadrman z Asociace sdružení pro ochranu a rozvoj kulturního dědictví ČR. Právě Kadrman se na ochranu nádražních budov specializuje. Podle něj se stejným způsobem v minulosti podařilo zachránit nádraží v Ústí nad Orlicí. "Kontaktovali mne sami petičníci, abych jim se záchranou pomohl," dodal. Podle jeho slov je v Čechách chráněno nádražních budov velmi málo. "Železnice je výraznou součástí novodobé historie. Přestože je u nás kulturních památek hodně, nádražních budov je z toho minimum."

Poslední slovo by měly mít dráhy

Za zachování historické budovy bojují v Mladé Boleslavi asi dva tisíce občanů. Kvůli nové podobě nádraží sepsali i petici. Ta však České dráhy k přehodnocení názoru na zbourání nepřiměla. "Nemyslím si, že by se nádraží mělo stát kulturní památkou, protože budova nesplňuje příslušné podmínky. Na druhou stranu jsem se několikrát vyjadřoval v tom smyslu, že budova má svoji historickou cenu a podle mého názoru by se ještě dala opravit," uvedl k tématu primátor Boleslavi Raduan Nwelati. Podle něj však mají přesto právo na poslední slovo České dráhy, které jsou vlastníkem budovy.

17. 09. 2011 Železniční muzeum ve Zbýšově slaví. V zemi jde o unikátní projekt

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/zeleznicni-muzeum-ve-zbysove-slavi-v-zemi-jde-o-unikatni-projekt-pyc-brno-zpravy.aspx?c=A110912_1649831_brno-zpravy_dmk)

O tom, že ani staré vlaky a koleje nepatří do starého železa, přesvědčili své okolí nadšenci ve Zbýšově. Netradičnímu koníčku propadli před dvaceti lety a "jejich" Muzeum průmyslových železnic letos slaví dvacáté výročí existence. Tomáš Vojtíšek, Petr Píšala a Pavel Gajdoš se zkraje roku 1991 rozhodli rozjet ve velkém své dlouholeté hobby. "Chtěli jsme založit ukázkovou trať se dvěma nebo třemi lokomotivami. Dráhu jsme tehdy vybudovali u Pavla Gajdoše na zahradě," řekl Tomáš Vojtíšek, jeden ze zakladatelů muzea. To, co začalo dvěma lokomotivami, se postupem času rozrůstalo, až prostory zahrady nestačily. "Když už jsme měli exponátů tolik, že se nám nikam nevešly, přesunuli jsme expozici do Mladějova na Moravě. Odtud se vlaky dostaly v roce 2005 do Zbýšova," zavzpomínal Vojtíšek. Muzeum se pyšní stálou expozicí ve Zbýšově, ale také soukromou tratí na trase Zbýšov – Babice – Zastávka u Brna. Tu provozuje muzeum spolu se sdružením Regionální úzkorozchodná železnice. "Na trati organizujeme každou prázdninovou sobotu předváděcí jízdu," řekl strojvedoucí Petr Píšala, další z obdivovatelů průmyslových železnic a vlaků.



Děti jízda potěší

Vypravování speciálních lokomotiv na trať není jednoduché. Výletním jízdám, které se mezi veřejností a zejména mezi dětmi těší veliké oblibě, předchází nákladné opravy, desítky hodin strávených v dílně a zdoluhavé budování zázemí. To všechno, a navíc ještě údržba samotné trati rozhodně není levná záležitost. "Provoz hradí především samotné obce, finančně nás podporuje i Jihomoravský kraj a další sponzoři," vysvětlil ředitel muzea Jan Procházka. Dodal, že peníze jsou sice důležité, ale bez zápalu a nadšení by se nic takového provozovat nedalo. "Máme to prostě rádi, vlaky a vůbec železnice nás baví," souhlasil s kolegou Petr Píšala, jeden z třinácti stálých členů spolku muzea.

Otevrou výhybnu Babice

V současné době je ve zbýšovském muzeu k vidění dvanáct provozuschopných lokomotiv, přičemž jedna z nich je parní, jedna elektrická a zbytek motorové. "Pokud vím, byli jsme první v České republice, kdo s něčím podobným začal," uvedl provozní ředitel muzea Artur Fučík a dodal, že Muzeum průmyslových železnic je nejrozsáhlejší sbírkou úzkorozchodných exponátů v České republice. A jak jinak by se dalo slavit jubileum železničního muzea než zase vlaky a tratě. V sobotu 17. září proto bude kromě slavnostního otevření výhybny Babice na programu provoz speciálních vlaků pro veřejnost, a to od 10:00 do 13:00.

Úzkokolejka

Muzeum průmyslových železnic ve Zbýšově vlastní nejrozsáhlejší sbírku v Česku. Myšlenka založení muzea se zrodila v roce 1991 a muzeum letos slaví své 20. výročí. V současné době vlastní jednu parní lokomotivu, jednu elektrickou lokomotivu a více než deset motorových lokomotiv. O chod a údržbu muzea se stará 13 stálých členů a dalších 20 příznivců.

17. 09. 2011 Cyklostezka na původní trati do Hostašovic zřejmě nevznikne (Hostašovice – Nový Jičín horní n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/136603-cyklostezka-na-puvodni-trati-do-hostasovic-zrejme-nevznikne/>)

Nová cyklostezka vedoucí po původní železniční trati z Nového Jičína do Hostašovic zřejmě nevznikne. Správa železniční dopravní cesty totiž obcím nabídla dvě varianty, buď pronájem, nebo prodej. Většina obcí ale nesouhlasí ani s výší navrhovaného nájemného ani s cenou za pozemky. SŽDC se ovšem hájí, že miliony po obcích požaduje na základě platných vyhlášek a posudků. Trať do Hostašovic zničily před dvěma lety bleskové povodně. Až do léta přitom platil původní slib, že v rámci privatizace dostane svazek pěti obcí pozemky zdarma. Nedávno ale Správa železniční dopravní cesty otočila a s odvoláním na evropské právo chce za pozemky peníze. "Přeci jen musíme vystupovat z pozice hospodáře s majetkem státu a i přes určité slevové koeficienty to vždy není možné nastavit tak, aby to bylo optimální pro všechny strany," uvedl mluvčí správy Pavel Halla.

Starosta Hostašovic Zdeněk Kelnar ovšem upozorňuje, že má obec rozpočet pouze osm milionů korun ročně: "Máme tady zájem spíše udělat vodovod a jiné věci než se podílet na pronájmu zrušené trati." Podobný názor mají také v Hodslavicích. Vedení Nového Jičína se definitivně rozhodne až v říjnu, i tam ale vládne pesimismus. Podle místostarosty města Přemysla Kramolíše je snahou vedení získat celou bývalou železnici zadarmo nebo za nějakou symbolickou cenu. Podzimní termín pro podání projektu na stavbu cyklostezky k evropským fondům už radnice nestihnou. Zdali se jednání opět rozběhnou, závisí na tom, jestli bude SŽDC ochotna zlevnit. V malých obcích už tomu ale nevěří.

18. 09. 2011 Od zimy bude v Pardubickém kraji jedna jízdenka na vlak i autobus (IREDO, od 11. prosince 2011)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/od-zimy-bude-v-pardubickem-kraji-jedna-jizdenka-na-vlak-i-autobus/688882>)

Od 11. prosince budou moci cestující v Pardubickém kraji s jedinou jízdenkou jezdit vlaky, autobusy i městskou dopravou a přestupovat mezi nimi. S novým jízdním řádem bude zavedena úplná integrace veřejné dopravy, takzvaný systém Iredo, který již funguje v sousedním Královéhradeckém kraji. Zatím se budou používat jízdenky papírové, další rok by se již mělo přejít i na elektronické karty, řekl ČTK krajský radní pro dopravu Jan Tichý (ČSSD). "Od příštího jízdního řádu v prosinci 2012 už budou všichni moci jezdit na čipovou kartu. Budou ale moci používat i klasickou jízdenku," uvedl Tichý. Návrh ve čtvrtek schválili zastupitelé, na modernizaci odbavovacích systémů má kraj přislíbenou dotaci z evropských fondů.

Cestovat bude možné s jedinou jízdenkou i s několika přestupy mezi různými druhy dopravy po Pardubickém i Královéhradeckém kraji, neboť oba kraje mají společného organizátora veřejné dopravy. "V příštím volebním období bychom chtěli systém rozšířit i na území Libereckého kraje a Liberec," řekl Tichý. Do integrovaného dopravního systému jsou kromě Českých drah zapojeni prakticky všichni autobusoví dopravci v kraji. Výjimkou jsou dálkové spoje společnosti Student Agency.

Pardubický kraj letos také začal s úpravami veřejné dopravy. Některé nevytížené vlakové spoje nahradí autobusy, případně menší takzvané radiobusy, které budou jezdit na telefonickou objednávku den předem. Peníze ušetřené za nákladnou železniční přepravu budou sloužit rozšíření autobusových spojů. Postupně by také měly přibývat víkendové linky. Ročně hejtmanství a z menší části i stát na veřejnou dopravu doplácí zhruba tři čtvrtě miliardy korun, z toho na vlaky připadá 445 milionů, na autobusy 306 milionů korun. Na jeden kilometr osobní železniční dopravy doplácí Pardubický kraj drahám zhruba 92 korun. Naproti tomu autobusovým dopravcům přispívá na objednané spoje jen 18 korun na ujetý kilometr.

18. 09. 2011 Na železnici hrozí zmatky – jízdní řád pro příští rok nabírá zpoždění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/136676-na-zeleznici-hrozi-zmatky-jizdni-rad-pro-pristi-rok-nabira-zpozdeni/>)

Poprvé v historii možná nebude letos v Česku včas sestaven každoroční nový jízdní řád na železnici. Správci kolejí totiž museli už dvakrát posunout jeho uzavírku kvůli průtahům ministerstva dopravy. To

ale zase příčiny problému svaluje na resort financí. Ještě žádný vlak podle nového grafikonu nevyjel a už mají všechny symbolické zpoždění. I tak lze parafrázovat situaci kolem sestavování jízdního řádu. Za to je odpovědná Správa železniční dopravní cesty a všechny závazné termíny pro ni i pro dodavatele všech dat striktně určuje zákon. Podle něj měly například krajské úřady, ale taky třeba soukromé osoby během prázdninových měsíců čas připomínkovat první návrhy grafikonu, závazným termínem pro uzavření materiálu pak mělo být první zářijové pondělí.

"Původně měl být ten termín uzavřen 5. září, jenže potom se vyskytly nové skutečnosti, které jsme museli vzít v potaz. Tím bylo omezení státního rozpočtu. Proto ministr dopravy žádal SŽDC, aby byl termín prodloužen o dva týdny," popisuje mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Jeho úřad je přítom při sestavování grafikonu jedním z klíčových hráčů: Závazně si totiž u Českých drah vždy na další rok objednává všechny tuzemské rychlíky. Teprve poté, co je znám jejich počet, trasy a časy, ve kterých vyjždějí, začíná zařazování tisíců regionálních spojů.

Za vše ručí zhruba třicet speciálně vyškolených konstruktérů grafikonu. První komplikací pro ně bylo, když ministerstvo na poslední chvíli oznámilo, že desítky rychlíků na kompletních čtyřech linkách pro další rok zruší. Konstruktéři se tak během uvedeného dvoutýdenního prodlouženého termínu pokusili svůj hrubý návrh grafikonu překreslit. Během tohoto týdne ale ministerstvo otočilo a tvrdí, že rušení spojů bude minimální – zároveň ale žádá další náhradní termín na závazné dodání podkladů. "Teď chceme seznámit jednotlivé kraje s tím, že nakonec po dosažení kompromisu s ministerstvem financí bude redukce spojů minimální. Teprve až kraje zváží naše návrhy, tak objednávku odešleme. Proto budeme žádat další posun termínu," tvrdí mluvčí Novák.

Pro železničáře to je ale nepřijatelné. Ohroženy jsou podle nich například tištěné jízdní řády ve stanicích pro výpravčí, grafikon v elektronické podobě na CD nosičích, ale taky třeba velkoformátové staniční vývěsky s přesnými odjezdy vlaků. Nic z toho nemusí být do poloviny prosince hotové, protože už teď jsou podle nich například ohroženy závazné termíny v tiskárnách. "Nedovedeme si představit, že by mělo znovu dojít k dalšímu posunu za 19. září. To je poslední datum, přes které z našeho pohledu už doslova nepojede vlak. Už teď se totiž pohybujeme ve velice tenkých vodách, kdy bude veliký problém sestavit nový jízdní řád," vysvětluje mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

19. 09. 2011 Městečka opravují nádražní ulice, budovy drah ale chátrají dál

Zdroj: iDNES.cz (http://hradec.idnes.cz/mestecka-opravuji-nadrazni-ulice-budovy-drah-ale-chatraji-dal-tpx-hradec-zpravy.aspx?c=A110917_1653308_hradec-zpravy_klu)

Jen dvě nádraží v Královéhradeckém kraji září po letošních opravách novotou: v České Skalici a na Slezském Předměstí v Hradci Králové. Na další České dráhy a správci železnice zatím nemají peníze, přitom opravy slibují už řadu let. Městečka je dokonce předběhla s rekonstrukcí ulic u nádraží. Například nádraží v Chlumci nad Cidlinou nebo v Týništi nad Orlicí čekají na opravy marně už dlouhá léta, přestože města mají s Českými drahami dohodu. "Chlumecké nádraží je v hrozném stavu. Třeba Dobřenice nebo Káranice už opravili, ale na Chlumec jako by zapomněli, přitom je to hlavní uzel na Prahu a Trutnov," myslí si Eva Novotná, která často jezdí vlakem z Hradce Králové a v Chlumci přeseďá na vlak do Nového Bydžova. Chlumecká radnice se na jaře pustila do kompletní rekonstrukce Nádražní ulice a projekt počítá i s opravami v okolí nádraží. Úpravy prostranství před nádražím jsou v režii města, ale rekonstrukce samotných nádraží a kolejí závisí na vlastnících, tedy na Českých drahách a Správě železniční dopravní cesty.

Projekt je hotový už sedm let

"S Českými drahami stále jednáme a slíbily nám, že opraví prostor před nádražím, takzvané předpolí. Vznikl společný projekt, my už opravujeme, ale oni prý ještě pořád shánějí peníze," uvedl chlumecký starosta Miroslav Uchytíl. Varuje před nebezpečím, že když železničáři nezačnou s opravami včas, vznikne před vchodem do nádraží rybník, přes který budou lidé chodit po prknech. Původně se měla v Chlumci opravovat celá nádražní budova, projekt je hotový už sedm let, ale na rekonstrukci se ještě pořád nenašly peníze.

Stavba peronů v Týništi je v nedohlednu

V Týništi řeší podobný problém. Také tady už zahájili opravy ulice, na kterou by měla navázat rekonstrukce nádražní budovy a poté by měla Správa železniční dopravní cesty ještě upravit kolejíště a zřídit nová nástupiště včetně podchodu. Kdy to ale bude, nikdo netuší. "Dráhy se sice připravují, ale nedokáží nám říct, kdy rekonstrukci budov spustí. Z hlediska návaznosti staveb to není nic šťastného. Stavba peronů, kterou jsme chtěli nejvíc, je v nedohlednu," podotkl týnišťský starosta Jaroslav Matička.

České dráhy vlastní po celé zemi asi 1 200 výpravních budov, na jejichž opravy letos vyčlenily přes 300 milionů korun. "V horizontu čtyř až pěti let bychom chtěli dokončit rekonstrukci asi 200 nejméně frekventovaných stanic," uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. V Hradeckém kraji tehdy sliboval modernizaci devíti nádraží, ale zatím došlo jen na dvě z nich. Renovace Slezského Předměstí vyšla na 3,6 milionu korun, rekonstrukce nádraží v České Skalici byla nákladnější: 14,5 milionu korun. "Nyní jsou v rámci Hradeckého kraje technicky připravovány rekonstrukce dalších budov: proskleného zastřešení hlavního nádraží v Hradci Králové, jakož i výpravní budovy v Týništi nad Orlicí a budovy v Náchodě. Zahájení těchto rekonstrukcí bude závislé na přidělení finančních prostředků," uvedl mluvčí Českých drah.

Plánované rekonstrukce

- hlavní nádraží Hradec Králové
- Týniště nad Orlicí
- Náchod
- Dvůr Králové nad Labem
- Praskačka
- Vrchlabí
- Chlumeck nad Cidlinou

19. 09. 2011 Na „hlaváku“ v Praze je nové infocentrum, vytisknou zdarma jízdní řády

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/na-hlavaku-v-praze-je-nove-infocentrum-vytisknou-zdarma-jizdni-rady-11y-praha-zpravy.aspx?c=A110919_143134_praha-zpravy_ab)

Cestující, kteří jedou přes pražské hlavní nádraží a nebudou si vědět v městské hromadné dopravě rady, mohou zajít do nového informačního centra. To je umístěno v ČD centru a získají v něm veškeré informace týkající se veřejné dopravy v Praze. "Jedná se o první infocentrum zaměřené na komplexní informace o integrovaném dopravním systému v Praze a okolí," uvedl mluvčí Ropidu Filip Drápal. Správcem centra je právě Ropid, který veřejnou dopravu v Praze plánuje.

Infocentrum bude otevřeno vždy v pondělí až pátek od 8 do 19 hodin a je součástí zákaznického centra Českých drah, kde najdou cestující komplexní servis informací a služeb spojených s cestováním vlakem. "Zapojením informací také o městské a příměstské dopravě v Praze a okolí chce město vyplnit významnou mezeru, neboť pražské hlavní nádraží je jedním z nejdůležitějších příjezdových bodů do Prahy a informace o městské dopravě zde dosud citelně chyběly," vysvětlil náměstek primátora Karel Březina. Pokud se centrum osvědčí, tak by Ropid otevřel na ostatních frekventovaných dopravních uzlech další centra. "Bude-li o tyto služby zájem, máme v plánu rozšířit jejich počet do dalších míst, kde je vysoká koncentrace cestujících, příjezdějících zejména z okolí Prahy," řekl šéf Ropidu Pavel Procházka.

Poskytované služby

Kompletní informace o dopravě v Praze a okolí, informace o tarifu, aktuálním spojení, výlukách a mimořádnostech včetně železnice, informační materiály k dispozici zdarma, možnost vytištění jízdních řádů i nalezeného spojení.

20. 09. 2011 Do České republiky přijíždí vlak Jana Pavla II.

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11512/>)

Do České republiky přijede 22. září vlak Jana Pavla II. „Totus Tuus“, který navštíví moravská a česká města a svoji cestu završí ve středu 28. září cestou do Staré Boleslavi. Speciální vlak je putovní výstavou mapující pontifikát papeže Jana Pavla II. Jedná se o moderní elektrickou příměstskou jednotku pro 187 cestujících, včetně míst pro imobilní spoluobčany. Jednotka byla vyrobena v roce 2007 firmou Newag a.s. pro polského dopravce PKP Przewozy Regionalne. Během své cesty bude speciálně upravený vlak plnit funkci pojízdní expozice putovní výstavy „Osobnosti naší doby – Jan Pavel II.“. Vlak nese jméno apoštolského papežského hesla Jana Pavla II. „Totus Tuus“ (Celý Tvůj). Zastávky vlaku nejsou zvoleny náhodně, papež Jan Pavel II. tato místa za svého života skutečně navštívil. Výstavu organizuje Česká biskupská konference, České dráhy jsou oficiálním dopravcem.

Žlutá souprava je jedním z nejmodernějších vlaků současných polských železnic. Dosahuje maximální rychlosti 110 km v hodině a je vybaven moderní informační technologií. Uvnitř je rozhlasové a televizní studio, součástí vybavení je i 14 LCD monitorů nebo přehrávače DVD a CD. Dveře a pohled na trať pak snímá dvacet kamer. V květnu byl vlak vysvěcen papežem Benediktem XVI.

Vlak přijede ze Slovenska do Starého Města u Uherského Hradiště již ve středu 21. září, veřejnosti bude zpřístupněn následující den a postupně navštíví Olomouc, Hradec Králové, Prahu a Starou Boleslav. Vstup do vlaku a prohlídka výstavy bude pro veřejnost zcela zdarma. V pondělí 26. září v 9:50 bude Českým drahám ve Vládním salonku na pražském hlavním nádraží slavnostně předán dar slovenských kolegů, soška Kateřiny Alexandrijské, patronky železničářů.

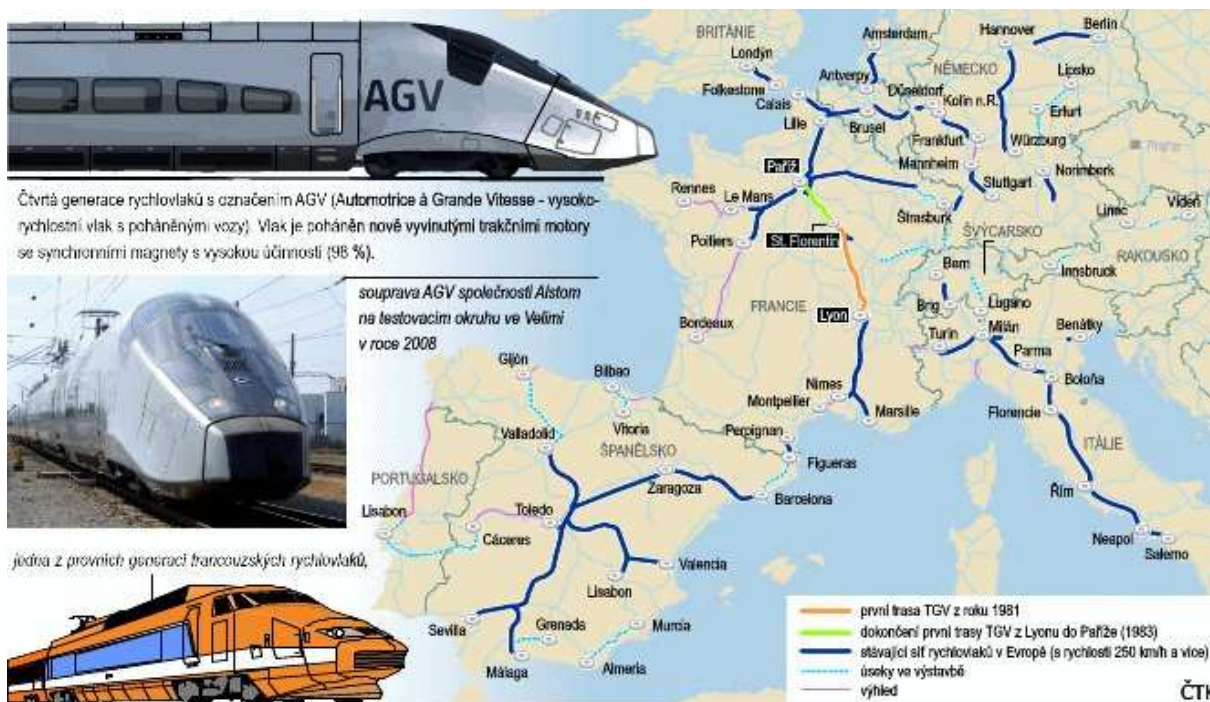
Program zastávek papežského vlaku, návštěvní hodiny pro veřejnost

- 22. 9. Staré Město u Uh. Hradiště, 09:00 – 17:00
- 23. 9. Olomouc hl.n., 09:00 – 17:00
- 24. 9. Olomouc hl n., 09:00 – 17:00
- 25. 9. Hradec Králové hl. n., 09:00 – 17:00
- 26. 9. Praha hl. n., 09:00 – 17:00
- 27. 9. Praha hl. n., 09:00 – 17:00
- 28. 9. Stará Boleslav, 12:00 – 16:00

20. 09. 2011 Rychlovlaky TGV křížují francouzskou krajinu už tři desetiletí (LGV Sud-Est, 22. září 1981)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rychlovlaky-tgv-krizuji-francouzskou-krajinu-uz-tri-desetileti/689739>)

Rychlovlaky TGV jsou výkladní skříní francouzských železnic a zároveň chloubou tamějšího strojírenského průmyslu. Stříbrno-modré soupravy vozí cestující rychlostí přes 300 kilometrů v hodině a patří jim titul nejrychlejších kolových železničních vozidel na světě. Od zahájení provozu jednotek TGV ve čtvrtek uplynou rovná tři desetiletí. Experimenty s rychlými vlaky podnikal francouzský železniční dopravce SNCF už v polovině 50. let. Na trati poblíž Bordeaux tehdy uháněly speciálně upravené lokomotivy rychlostí přes 300 kilometrů v hodině. Snaha o další zvýšení rychlosti ale v následující dekádě vedla do slepé uličky, kterou představoval projekt vlaku klouzajícího na vzduchovém polštáři. Takzvaný Aérotrain však byl pro svou složitost a s ní spojené problémy zavržen a přednost dostal paralelně vyvíjený projekt rychlovlaku s koly.



První souprava TGV (Train a Grande Vitesse, tedy vlak vysoké rychlosti) vyjela na koleje v roce 1972. Její zhléd pocházel z dílny automobilového designéra Jacquesa Coopera, který se prý nechal inspirovat tvary sportovních aut značky Porsche. Souprava nebyla unikátní jen vzhledem, ale také tím, že se měla obejít bez napájení z troleje. Zdrojem proudu pro elektromotory totiž byly turbíny na letecký petrolej, které si vlak vezl s sebou. Teprve skokové zvýšení cen ropy v první polovině 70. let přimělo konstruktéry přejít na čistě elektrickou trakci.

První trať určenou pro vysokorychlostní soupravy začaly francouzské železnice budovat v roce 1976. Spojení mezi Paříží a Lyonem bylo uvedeno do provozu v září 1981 za přítomnosti tehdejšího francouzského prezidenta Françoise Mitterranda. Mimochodem, právě tuto trať uvádí dopravce SNCF jako příklad vysoké efektivity železnice oproti jiným druhům dopravy. Plnou třetinu vzdálenosti totiž vlaky TGV ujedou bez toho, aniž by odebíraly proud. V následujícím třech desetiletích se síť speciálních železničních koridorů pro vysokorychlostní vlaky dále rozrůstala. Jako první přibyl v roce 1989 úsek spojující Paříž s Le Mans. V roce 1992 byl otevřen první úsek trati z Lyonu na jih do Valence, o rok později zahájilo TGV expanzi na sever od Paříže, do Belgie a k tunelu pod kanálem La Manche. V současnosti už jsou na síť vlaků TGV napojena prakticky všechna velká francouzská města. Kromě Francie jezdí vlaky TGV i do sousedních zemí, které se k budování vysokorychlostních tratí připojily. Pod názvem Thalys je možné elegantní soupravy potkat v Německu a Nizozemsku. Na síť je napojeno také Švýcarsko a Itálie. Vlaky Eurostar jezdí do Belgie a tunelem pod Lamanšským průlivem až do Londýna.

Soupravy francouzských rychlovlaků běžně jezdí rychlostí kolem 300 kilometrů v hodině. Maximální rychlost upravených jednotek je však mnohem vyšší. Počátkem dubna 2007 stanovilo TGV nový světový rekord pro kolová železniční vozidla. Jeho hodnota je 574,8 kilometrů v hodině, tedy skoro polovina rychlosti zvuku.

Přestože nejvyšších průměrných rychlostí dosahují vlaky TGV na zvláštních, speciálně pro ně vybudovaných koridorech, jezdí soupravy i po klasických, byť výrazně modernizovaných tratích. Na těch ale dosahují rychlosti "jen" 220 km/h. Právě na takovémto úseku se v roce 1988 stala nejvážnější nehoda v dosavadních dějinách TGV. Srážka vlaku s kamionem na přejezdu u městečka Voiron si vyžádala život strojvedoucího a jednoho z cestujících. V roce 1983 se stal vlak TGV také terčem bombového útoku, za kterým stál levicový terorista Ilyich Ramírez Sánchez, známý jako Carlos či Šakal, a který si vyžádal dvě oběti. Jinak je TGV velmi bezpečný způsob dopravy. Vzácné nehody ve vysoké rychlosti si zatím vždy vyžádaly maximálně lehká zranění.

Vizitky vybraných superrychlých vlaků:

Alta Velocidad Española (AVE), Španělsko

Španělská vysokorychlostní železnice začala jezdit v dubnu 1992 mezi Madridem a Sevilou, kde se tehdy konala výstava Expo. Přestože španělská železnice je širokorozchodná, pro vlaky AVE byla postavena železnice se standardním rozchodem, aby byla zajištěna možnost bezproblémového provozu i mimo hranice země. V současnosti mají vysokorychlostní tratě ve Španělsku celkovou délku přes 2 000 kilometrů a na některých úsecích umožňují jízdu až 300 kilometrovou rychlostí.

InterCity Express (ICE), Německo

Už v 70. letech některé německé expresy na vhodných úsecích atakovaly rychlost 200 km/h. S provozem rychlovlaků ale německý dopravce Deutsche Bahn oficiálně začal až v roce 1991. Tři generace bílo-červených souprav postupně propojily prakticky celé Německo a zajíždějí i do Belgie, Francie, Nizozemska, Rakouska a Švýcarska). Vlaky ICE obvykle jezdí rychlostí mezi 200 až 300 km/h; na vysokorychlostní trati mezi Paříží a Štrasburkem dosahují až



320 km/h. S ICE je spojena nejhorší nehoda v dějinách vysokorychlostních vlaků; v červnu 1998 zahynulo při vykolejení vlaku a následném nárazu do mostu 101 lidí.

Shanghai Maglev Train, Čína

První trať pro vlaky na magnetickém polštáři (princip magnetické levitace, odtud název Maglev) byl do běžného provozu uvedena v lednu 2004. Linka spojuje Šanghaj s tamním mezinárodním letištěm. Vybudovala ji německá společnost Siemens a vlaky na ní dosahují cestovní rychlosti 430 km/h. Čína v současné době ale buduje především tisíce kilometrů klasických vysokorychlostních tratí. Letos v létě byla otevřena rychlodráha spojující dvě největší čínská města Peking a Šanghaj. Do budoucna mají být na síť připojeny i nejdlejší části země.



Šinkansen, Japonsko

Japonsko bylo první zemí, která se rozhodla postavit trať určené výhradně pro provoz vysokorychlostních vlaků. První trať, spojující Tokio s více než 500 kilometrů vzdálenou Osakou byla uvedena do provozu v roce 1964. Postupně byla síť vysokorychlostních tratí propojena většina důležitých měst na ostrovech Honšú a Kjúšú. Na osmi tratích, které mají celkovou délku přes 2 000 kilometrů, jezdí vlaky rychlosti až 300 kilometrů v hodině. Rekord je 443 km/h pro klasický vlak a 581 km/h pro experimentální soupravu na magnetickém polštáři.



Treno Alta Velocita (TAV), Itálie

Itálie byla první zemí v Evropě, která zavedla vysokorychlostní vlaky. Na trati z Říma do Florencie vyjely už v roce 1978 a dosahovaly rychlosti až 250 km/h. V současnosti budovaná síť superrychlé železnice TAV zatím spojuje Řím s Neapolí na jihu, a hlavními průmyslovými a turistickými centry na severu země. Vlaky na tratích mohou jet rychlostí až 300 km/h.



20. 09. 2011 Slavnostní zahájení stavby „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba“

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/lysvys-zahajeni.html>)

Hlavním přínosem stavby je zvýšení kapacity trati Lysá nad Labem – Praha Vysočany, která bude v době modernizace koridorového úseku Běchovice – Úvaly sloužit jako objízdná trasa. Dalším přínosem je zvýšení kapacity trati v rámci pražské integrované dopravy. Hlavní přínos stavby pro cestující veřejnost vysvětluje Ing. Pavel Habarta, MBA, pověřený řízením SŽDC: „V železniční stanici Praha Horní Počernice vzniknou v prostoru stávající koleje číslo 4 nová ostrovní nástupiště se dvěma nástupními hranami o délce 200 m. Nástupiště bude přístupné novým podchodem pro cestující. Tento podchod bude vybaven výtahem pro vytvoření bezbariérového přístupu občanům se sníženou pohyblivostí. Bude zvýšena bezpečnost železniční dopravy použitím moderního technologického zabezpečovacího zařízení k řízení železniční dopravy.“

V roce 2011 je realizována výstavba 1. části podchodu v železniční stanici Horní Počernice (strana odlehlá od výpravní budovy), probíhá výstavba ostrovního nástupiště v Horní Počernice včetně nutných prací na železničním spodku, výstavba zesilovacího vedení pro trakci mezi železniční stanicí Praha Vysočany a odbočkou Balabenka. V roce 2012 bude dokončen podchod a ostrovní nástupiště v Horních Počernicích. Budou provedeny kolejové úpravy v železniční stanici Vysočany, dojde ke zrušení několika dnes již nepotřebných kolejí a souvisejících výhybek. „Stěžejní akcí bude výstavba staničního zabezpečovacího zařízení v železniční stanici Vysočany. Bude zde instalováno elektronické stavědlo ESA-11 z produkce společnosti AŽD Praha, traťové zabezpečovací zařízení, v úseku odbočka Skály – železniční stanice Vysočany se bude jednat o obousměrné automatické hradlo, v úseku mezi stanicemi Čelákovice – Mstětice – Horní Počernice – odbočka Skály bude automatické hradlo jednosměrné. V železničních stanicích Čelákovice, Mstětice a Praha Horní Počernice zůstane stávající elektromechanické zabezpečovací zařízení. V dopravních odbočka Skály a železniční stanice Praha Vysočany dojde k vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. nejmodernější kategorie v systému elektronického stavědla.

„V mezistaničních úsecích Čelákovice – Mstětice – Praha-Horní Počernice bude vybudováno traťové zabezpečovací zařízení (jednosměrné automatické hradlo s hradlem na trati), v úsecích Praha-Horní

Počernice – odbočka Skály, odbočka Skály – Praha-Satalice a odbočka Skály – Praha-Vysočany obousměrné automatické hradlo,“ popisuje optimalizaci generální ředitel AŽD Praha Ing. Zdeněk Chrdle. Do stávajících kabelových tras budou přiloženy nové kabely pro zabezpečovací i sdělovací zařízení. Pro sdělovací technologie bude kromě kabelizace zřízena i nová technologie. V technologických místnostech železniční stanice Praha Vysočany a odbočka Skály bude zřízena elektrická zabezpečovací signalizace, v odbočce Skály navíc jednoduchý kamerový systém. Zároveň dojde i k úpravě telefonních zapojovačů. V rámci stavby se rovněž budou realizovat 4 návěstní lávky v úseku odbočka Skály – Praha-Vysočany. V železniční stanici Praha Vysočany a odbočka Skály bude zřízen elektrický ohřev na 19 rozhodujících výhybkách.

V rámci stavby dojde i k realizaci montáže lana zesilovacího vedení z měnirny Balabenka až na zhlaví železniční stanice Praha Vysočany. Vedení bude zřízeno na stávajících stožárech trakčního vedení a bude realizováno formou zavěšení podle typových konstrukčních sestav. Stavba nemá přímý vliv na životní prostředí. Vytváří však podmínky pro další zlepšení drážní dopravy a posílení její konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě, což má jednoznačně pozitivní dopad na životní prostředí. Stavba byla zahájena 18. července tohoto roku a její ukončení je naplánováno na září 2012. Zhotovitelem stavby je společnost AŽD Praha, s.r.o., projekt vyhotovila společnost SUDOP Praha, a.s.

Stavba „Optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, 1. stavba“ je v rámci Operačního programu Doprava financovaná z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a z Fondu soudržnosti EU. Míra spolufinancování EU může maximálně dosahovat 70,35% ze způsobilých nákladů stavby. V maximální míře může tedy příspěvek činit 151 590 729 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Plánované celkové investiční náklady stavby jsou 228 683 000 Kč.

Parametry trati

Celková délka tratě	22,691 km
Počet dopraven s upravovaným SZZ pro navázání TZZ	3 ŽST
Počet mezistaničních úseků s jednosměrným TZZ	2 TZZ
Počet mezistaničních úseků s banalizovaným TZZ	3 TZZ
Počet výhybek vybavených ohřevem	19 ks
Počet nově zabezpečených výhybkových jednotek	41 ks
Délka kabelizace	22,691 km
Telefonní zapojovače	2 ks
Elektrická zabezpečovací signalizace	2 ks
ASHS	2 ks
Kamery	2 ks
SDH	1 ks
Délka demontovaných kolejí	2 485 m
Délka nově zřízených kolejí	1 153 m
Počet demontovaných výhybek	13 ks
Počet vložených výhybek	1 ks
Délka odvodnění (pouze v ŽST Praha Horní Počernice)	475 m
Počet nově budovaných nástupištních hran a jejich délka	2 (400 m)
Počet nově budovaných mimoúrovňových podchodů a jejich délka	1 (37 m)
Počet nově budovaných návěstních lávek	4 ks

20. 09. 2011 Škodovka nevzdává boj o miliardovou zakázku Českých drah, podala odvolání k ÚOHS

Zdroj: Ekonom.iHNed.cz (<http://ekonom.ihned.cz/c1-52908680-skodovka-nevzdava-boj-o-miliardovou-zakazku-ceskych-drah-podala-odvolani-k-uohs>)

Siemens je blízko miliardového kontraktu na dodávku nových vlaků pro České dráhy. Konkurenční Škoda může odvoláním dosáhnout už jenom náhradu domnělé finanční újmy. Plzeňská firma Škoda

Transportation se stále nehodlá smířit s tím, že pětimiliardový kontrakt na šestnáct nových vlaků pro České dráhy bez soutěže získá konkurenční německý Siemens. Dnes proto podala k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) odvolání proti dva týdny starému rozhodnutí jeho úředníků, na jehož základě bylo správní řízení týkající se této kauzy zastaveno. Informaci o přijetí odvolání týdeníku Ekonom potvrdil předseda úřadu Petr Rafaj.

Samo odvolání ale podepsání kontraktu nemůže zabránit. Dnes se totiž na ÚOHS podle informací týdeníku Ekonom zároveň sešla také rozkladová komise, která předsedovi antimonopolního úřadu Petru Rafajovi doporučila, aby zrušil dříve vydané předběžné opatření, které drahám zakazuje smlouvu se Siemensem podepisovat před ukončením správního řízení. Rafaj má teď deset dnů na to, aby se s případem seznámil a předběžné opatření zrušil. „Musím vše nyní důkladně prostudovat,“ zdůraznil Rafaj. Když poté rozhodne v souladu s doporučením komise, České dráhy jsou připraveny kontrakt okamžitě podepsat. Kdyby to ale do 30. září nezvládl, nebyla by naplněna jedna z podmínek, která drahám tento nestandardní způsob zadávání zakázek umožňuje.

Správní řízení vyvolané Škodou Transportation může probíhat i po podepsání kontraktu. Škodovka se ale může domáhat už jen náhrady škod, pokud ji nějaké skutečně vznikly. Základní problém, kvůli němuž byla z této zakázky vyřazována, totiž spočívá v tom, že v tuto chvíli není schopna dodat alternativní vlaky, které by mohly konkurovat soupravám Railjet od Siemense.

21. 09. 2011 Vlečky jsou na roztrhání, dotace nestačí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/137020-vlecky-jsou-na-roztrhani-dotace-destaci/>)

Nečekaný zájem o obnovu vleček mají v současnosti jejich majitelé. Ministerstvo dopravy, které nabízí dotace na rekonstrukce soukromých nákladních tratí, dostalo ve druhé výzvě devět žádostí celkem o 265,8 milionu korun. Je to více, než kolik chtěl úřad rozdělit. Podle mluvčího ministerstva Martina Nováka přitom předchozí první výzva k obnově vleček sice zaujala osmnáct podniků, ty však chtěly obnovit jenom krátké úseky a souhrnně požádaly jenom o 31 milionů. Vlečky začínají být znovu zajímavé pro větší podniky, které tyto dráhy sice mají, ale v posledních letech je nepoužívaly, protože se jim více vyplatila silniční nákladní doprava. Nyní se ale situace obrací, protože rostou náklady na provoz kamionů – kromě cen nafty roste i mýtné – zatímco nákladním vlakům stát nedávno snížil poplatky za využití dopravní cesty.

Žádost o příspěvek na rekonstrukci vlečky mohli podat vlastníci pozemků, na kterých se vlečka nachází, nebo podniky, které mají trať v pronájmu alespoň na tři roky. Maximálně mohou dostat 40 procent z celkových nákladů, žadatel současně musí doložit doklady o zajištění financování zbytku projektu. V Česku jsou zhruba dva tisíce vleček o průměrné délce přes dva kilometry. Každá desátá z nich je ale v tzv. klidovém režimu a majitelé je vůbec nevyužívají, přestože nejsou formálně zrušeny.

21. 09. 2011 RegioJet má první problém, v Lipníku projel na červenou

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-ma-prvni-problem-v-lipniku-projel-na-cervenou-p1v/eko-doprava.aspx?c=A110921_181831_eko-doprava_fih)

Pět dnů před ostrým startem musí společnost RegioJet řešit nepříjemný incident. Odpoledne projela jedna z lokomotiv během přesunu na červenou. V Lipníku nad Bečvou projela lokomotiva bez připojených vozů návěstidlem a poškodila výhybku. "Nikdo nebyl v ohrožení života. Na místo jede inspektor z Ostravy," řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Lokomotiva byla odstavena v další stanici. Mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj incident potvrdil. "Strojvedoucí je stažen ze služby a podle závěru šetření se rozhodne, co dál. Pokud se prokáže zavinění, tak bude přísný personální postih," uvedl Ondrůj. Škoda je podle Dráपालa odhadnuta na 300 tisíc korun. Vlak zastavil v Drahotuších. Po stejné koleji a stejným směrem měl jet krátce po průjezdu na červenou mezinárodní vlak EuroCity z Vídně do Varšavy, ten ale dispečerů stihli zastavit.

Komerční provoz žlutých vlaků po dlouholetých přípravách začne v pondělí 26. září. Ve čtvrtek má RegioJet předváděcí jízdy pro novináře, ze které přinese redakce iDNES.cz videoreportáž. Nová konkurence Českých drah vyrazí na trať Praha-Ostrava, kde nasadí pětivozové vlaky, v nichž se o cestující bude starat sedm stevardek nebo stevardů.

22. 09. 2011 Vítěz tendrů na rychlíky získá smlouvu na 15 let

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vitez-tendru-na-rychliky-ziska-smlouvu-na-15-let-702299>)

Má to být průlom na české železnici. Ministerstvo dopravy finišuje s přípravou zadávací dokumentace pro soutěž o provozování dotovaných rychlíků. První tendr úřad vypíše na přelomu roku, druhý v prvních měsících roku 2012. Vítěz získá smlouvu na zatím v Česku nevídaných 15 let, což je maximum, které připouští EU. Dosud monopolní České dráhy mají smlouvy na rychlíky na deset let, u autobusových dopravců se kontrakty uzavírají na osm let. „Myslíme si, že by to mělo být relativně stabilní podnikání,“ řekl E15 ředitel odboru veřejné dopravy ministerstva Ondřej Michalčík. Dlouhodobou smlouvu podle něj vítěz potřebuje také proto, aby mohl investovat do moderních vlaků.

Jako první dá ministerstvo šanci soukromníkům na trati Ostrava – Opava – Krnov – Bruntál – Olomouc, kde dnes jezdí čtyři motorové rychlíky denně. Úřad tuto trať vybral jako pilotní, protože jde o relativně izolované spojení. Případné chyby se tak zásadně neprojeví v celé síti a bude je možné vychytat před druhým tendrem. V něm se zájemci utkají o možnost provozovat elektrické vlaky z Prahy do Děčína a z Prahy přes Ústí nad Labem, Chomutov a Karlovy Vary do Chebu. V obou případech jde podle ministerstva o stamiliony až miliardu korun dotací za dobu trvání smlouvy. Výše požadované dotace bude hlavním kritériem soutěže. Na moravskoslezské trati začne vítěz jezdit v prosinci 2013, na severu Čech o rok později. „Hlavní motiv ale nemůže být úspora, nýbrž lepší služby pro cestující. Rozhodně to českému železničnímu trhu prospěje,“ řekl Michalčík. Očekává, že do soutěží se přihlásí kolem pěti zájemců. Podle předběžných vyjádření jednotlivých firem by adeptů mohlo být i více. Vedle jistých Českých drah potvrdily zájem i RegioJet Radima Jančury a Leo Express Leoše Novotného. Nespí ani zahraniční konkurence, například Arriva, Keolis, Abellio CZ, nebo Veolia; většinu z nich vlastní západoevropští národní dopravci.

Všichni účastníci tendrů budou muset splnit přísná kritéria. Ministerstvo bude požadovat například jízdu v taktu, moderní vozový park nebo přesné dojezdové časy do přestupních uzlů. Během následujících osmi let by se měl naplňovat plán někdejšího ministra dopravy Gustava Slamečky. Na konci období by mělo být vysoutěženo 75 procent dálkových spojů. Jde o dobrovolný krok českého státu, železniční doprava má výjimku z pravidel Evropské unie a lze ji zadávat přímo bez tendrů. Rezort dopravy platí dnes Českým drahám za rychlíky čtyři miliardy ročně.

22. 09. 2011 Dohodnuto: Příští rok bude jezdit o šest procent méně rychlíků

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dohodnuto-pristi-rok-bude-jezdit-o-sest-procent-mene-rychliku-702397>)

Ministerstvo dopravy a České dráhy se po nebývale dlouhém jednání včera dohodly na rozsahu rychlíkové dopravy pro příští rok. Kompromisním řešením je zeštíhlení dotované rychlíkové dopravy o 6,3 procenta oproti dubnovému návrhu jízdního řádu, podle informací serveru E15.cz přitom České dráhy žádaly až 11 procentní útlum. Srovnání s letoškem ministerstvo neuvádí, na některých spojích bude ale redukce výrazná. Jiné budou naopak zachovány, neboť místo původního škrtu 200 milionů korun bude dotace nižší pouze o 50 milionů. Zbylých 150 milionů úřad sebere Správě železniční dopravní cesty.

Zcela zmizí z jízdního řádu dvě dálkové linky: spěšný vlak z Lužné u Rakovníka do Chomutova a Jirkova a rychlík z Pardubic do Jihlavy. Ministerstvo rovněž upustilo od svých dubnových plánů na zavedení nového rychlíku z Ostravy do Olomouce. Ten měl především pomoci lidem ve Studénce, Suchdole nad Odrou a Lipníku nad Bečvou. V těchto městech nechtějí dráhy zastavovat své rychlíky z Prahy do Ostravy, neboť tyto nově nebudou dotovány. Při tolika zastávkách by se dráhy nemohly rovnat konkurenci RegioJetu Radima Jančury. V uvedených městech tak nebude zastavovat žádný rychlík. Naopak pro Hranice na Moravě se ministerstvu podařilo vyjednat jedno zastavení za dvě hodiny.

Ministerstvo díky „zabavení“ peněz SŽDC upustilo od záměru zrušit rychlíky mezi Ostravou a Jeseníkem na rameni Krnov – Jeseník, dálkové vlaky budou nadále bez omezení jezdit i na úseku Nový Bor – Rumburk, což je část linky z Kolína do Rumburka. K výraznému omezení dojde na lince Praha - Příbram - Písek - České Budějovice, kterou dráhy s velkou slávou zaváděly před pár lety. Od prosince tady bude řada vlaků zrušena, jiné pojedou jen v některých úsecích či dnech týdnu. Místo současných čtyř rychlíkových souprav tady budou od prosince jezdit pouze tři. Do stejné kategorie spadá i linka Praha – Tanvald. Na úseku z Prahy do Turnova se nic nemění, z Turnova do Tanvaldu ale jízdní řád výrazně prořídne.

K mírnějšímu omezení dopravy, například vynechání některých spojů o víkendech nebo mimo denní špičku, dojde také na linkách České Budějovice – Brno, Plzeň – Cheb, Hradec Králové – Trutnov či Brno – Ostrava. Ministerstvo dopravy už rozeslalo všechny informace krajům, aby mohly přizpůsobit provoz jimi provozovaných lokálků. Kraje už dopředu avizovaly, že v regionální dopravě se žádné rozsáhlé škrty neplánují.

22. 09. 2011 Trať mezi Smíchovem a Vyšehradem uzavřela porucha výhybek

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/trat-mez-smichovem-a-vysehradem-uzavrela-porucha-vyhybek/690956>)

Trať mezi Smíchovem a Vyšehradem dnes uzavřela porucha výhybek. Osobní vlaky z Plzně končí v Radotíně, některé rychlíky jsou odkloněny přes most v Braníku, Krč a Vršovice na hlavní nádraží. Část vlaků je bez náhrady zrušena. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Neuvedl, kdy bude provoz na trati spojující smíchovské a hlavní nádraží v Praze znovu obnoven. Toto je jasný důkaz toho, jak zoufale potřebuje tento úsek opravit, řekl Halla. Špatný technický stav trati je SŽDC známý, poslední práce na tomto úseku se uskutečnily v osmdesátých letech. Poruchu zařízení podle něj odhalili v půl deváté zaměstnanci provozu, když zjistili nestandardní chování tří klíčových výhybek. SŽDC v Česku spravuje železniční infrastrukturu, kterou za poplatky pronajímá jednotlivým dopravcům. Zaměstnává zhruba 19.000 lidí.

22. 09. 2011 SŽDC prodá historickou netolickou trať

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/137221-szdc-proda-historickou-netolickou-trat/>)

Historickou trať Netoličku železničáři nezruší. Koleje zachovají a trať prodají novým zájemcům. O dráhu má zájem netolická radnice, která na ni hodlá poslat osobní vlaky. O nákladní dopravu se postará společnost ČD Cargo, která se proti zrušení trati postavila. Trať by tak mohla být podle názoru odborníků zase brzy výnosná. Třináctikilometrová trať spojuje Dívčice a Netolice už 116 let. Osobní vlaky po ní přestaly jezdit letos v únoru. Z map ale nezmizí. Koleje na pražcích zůstanou, nikdo je trhat nebude. "Zahájili jsme správné řízení ve věci zrušení této dráhy," přiznává mluvčí SŽDC Pavel Halla.

Do dalšího osudu zasáhli dopravci z ČD Cargo. Se zrušením trati nesouhlasili, chtěli ji využívat pro nákladní přepravu. Se svými plány uspěli. "Po této trase vozíme dřevní štěpku," připomíná mluvčí ČD Cargo Jakub Ptačinský. Proti zrušení byla také radnice. Ta se rozhodla trať získat a provozovat. "Myslím si, že zachování určitého typu dopravy se může na této trati podařit," věří starosta Netolice Oldřich Petrášek. "Je tam i prostor pro osobní dopravu," dodává Jakub Ptačinský. "Je připravován materiál o vyhlášení výběrového řízení pro prodej této trati," říká Pavel Halla.

Podle zástupců kraje byl provoz na této železnici příliš nákladný, proto ho odmítli dotovat. Poslední vývoj je zaskočil. "Neumím si představit, že by si město Netolice pořídilo takovou věc, jako je tato dráha," diví se náměstek hejtmana jihočeského kraje Martin Kuba. České dráhy už mají připravené soupravy. Čekají na to, zda si je nový vlastník objedná. "Jsme schopni zajistit dopravu v rozsahu, který bude objednan," uzavírá zástupce ČD pro Jihočeský kraj Jiří Kafka. Na jihu Čech soukromí železničáři působí. Provozují šestnáct let jindřichohradeckou úzkokolejku. Postupně ji dostali z červených čísel, její roční obrat se pohybuje kolem sedmdesát milionů. Železničáři zatím nedokázali říci, kolik netolická trať může stát. O ceně bude rozhodovat vláda.

23. 09. 2011 RegioJet se dostaly do hry o spoj z Prahy do Hamburku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-se-dostaly-do-hry-o-spoj-z-prahy-do-hamburku-702963>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency jedná s německými drahami Deutsche Bahn o zajištění vlaků na trati mezi Hamburkem a Prahou. Deutsche Bahn původně jednaly o zajištění linky mezi českou metropolí a německým hansovním městem jen s Českými drahami. „Jednáme s nimi a předložili jsme Němcům nabídku," mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj bez dalších podrobností. Firma už ve čtvrtek oznámila, že posiluje spolupráci s Deutsche Bahn a že pro německého dopravce bude od prosince nově provozovat autobusovou linku mezi Prahou a Mnichovem. Linka bude začleněna do systému mezinárodní vlakové dopravy.

RegioJet brněnského podnikatele Radima Jančury čeká v pondělí 26. Zářím premiéra v tuzemsku, kdy poprvé vyjede na trať mezi Prahou, Ostravou a Havířovem. Dnes jeho vlak absolvuje tréninkovou jízdu

s cestujícími. RegioJet bude zatím na trati provozovat tři spoje denně každým směrem. Výhledově by trať mělo obsluhovat šest vlaků v osmnácti spojích denně. Skupině Student Agency vzrostl v pololetí meziročně obrát o 35 procent na 2,85 miliardy korun. Dopravce plánuje za rok 2011 obrát 5,5 miliardy, což by oproti roku 2010 mělo být navýšení o více než miliardu korun.

23. 09. 2011 Na projekt „Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk“ EU přispěje částkou téměř 55 milionů Eur

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/uspech-szdc-eu-ek.html>)

V pořadí již sedmý velký investiční projekt (nad 50 milionů eur) podpořila v těchto dnech Evropská komise. Schválené spolufinancování Evropskou unií projektu „Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk“ je pro investora akce, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty, jasným potvrzením profesionálního vedení investičních projektů na české železnici. V této souvislosti je vhodné připomenout, že v ostatních segmentech dopravní infrastruktury (silniční a vodní dopravní stavby) byl dosud Evropskou komisí schválen ke spolufinancování pouze jeden velký investiční projekt. Částka čerpaná z Fondu soudržnosti, na kterou se vztahuje míra spolufinancování prioritní osy číslo 3 „Modernizace železniční sítě mimo síť TEN-T“ operačního programu Doprava pro stavbu „Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk“, je 54 656 638 EUR.

Elektrizace trati přinesla zejména snížení ekologické zátěže životního prostředí a rychlejší, plynulejší a bezpečnější provoz. Délka rekonstruovaného úseku je téměř 13,5 kilometru. Traťová rychlost byla před rekonstrukcí 70 až 80 kilometrů za hodinu, po jejím dokončení 80 až 100. Nová nástupiště v zastávce Zábřeh na Moravě a v železničních stanicích Postřelmov, Bludov a Šumperk jsou nyní 550 milimetrů nad temenem kolejnice, což umožňuje pohodlnější nástup a výstup cestujících. Konstrukce nástupišť splňují požadavky na bezpečný pohyb slabozrakých osob a osob se sníženou schopností pohybu. V železniční stanici Postřelmov je přístup na ostrovní nástupiště mimoúrovňový a cestující zde využívají nově vybudovaný podchod.

Rekonstrukce mostních objektů na třídu zatížitelnosti D4 byla provedena u 12 mostů a u 15 propustků. V rámci stavby bylo rekonstruováno 12 železničních úrovněových přejezdů a 2 přechody pro pěší. Jeden úrovněový přejezd byl zrušen. Všechny přejezdy a přechody pro pěší jsou zabezpečeny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením (celkem 13). Modernizace sdělovacího zabezpečovacího zařízení nejvyšší 3. kategorie – staniční zabezpečovací zařízení elektronické – bylo provedeno ve třech železničních stanicích, traťové zabezpečovací zařízení stejné kategorie bylo realizováno v délce 7 720 metrů. Novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie je osazeno celkem 29 výhybkových jednotek.

Projektantem stavby Elektrizace trati Zábřeh – Šumperk byla akciová společnost MORAVIA CONSULT Olomouc. Realizaci provedlo Sdružení Zábřeh – Šumperk, jehož vedoucím byla EUROVIA CS, a. s. Dalšími členy sdružení byly společnosti Skanska a. s. a Eiffage Construction spol. s r. o. Česká republika. Celkové náklady projektu představují 1 754 718 342 Kč. Stavba byla realizována v letech 2008 – 2010.

Základní údaje stavby

Délka rekonstruovaného úseku	13 460 m
Délka elektrizovaných kolejí	22 350 m
Rekonstruované mosty na zatížitelnost D4	12
Rekonstruované propustky	15
Rekonstruované železniční přejezdy	12
Rekonstruované přechody pro pěší	2
Zrušené železniční přejezdy	1
Rekonstruované výhybky	29
Realizované přejezdové zabezpečovací zařízení	13
Položení traťového kabelu	16 700 m
Položení optického kabelu	14 250 m
Realizace elektrického ohřevu výhybek	42
Protihlukové stěny	2 423 m

23. 09. 2011 Rozhodnuto: Dráhy mohou koupit railjety za pět miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rozhodnuto-drahy-mohou-koupit-railjety-za-pet-miliard-703030>)

Kauza nákupu vlaků Railjet Českými drahami (ČD) je u konce. Po dlouhých tahanicích ČD a plzeňské Škody Transportation totiž antimonopolní úřad definitivně zrušil předběžné opatření, které drahám zakazovalo obchod za pět miliard korun uskutečnit. Původní informaci serveru E15.cz potvrdil předseda ÚOHS Petr Rafaj. ČD tak mohou začít dolaďovat detaily smlouvy se Siemensem, který 16 rychlíkových souprav dodá. Kontrakt má být podepsán do konce září, kdy také vyprší již jednou prodloužená opce. „Na doporučení rozkladové komise jsem podepsal rozhodnutí, které naše předběžné opatření ruší. Tímto naším krokem mohou České dráhy smlouvu podepsat,“ uvedl Rafaj.

O rozhodnutí vědí i dráhy. „Jsme rádi, že ÚOHS potvrdil, že jsme postupovali správně. Jsme připraveni smlouvu podepsat. Je to výhra především pro cestující, neboť moderní dálkové vlaky potřebujeme,“ uvedl mluvčí ČD Radek Joklík. Škoda Transportation, která tvrdí, že by byla schopna drahám dodat podobné vlaky levněji, se rozkladem snažila zvrátit rozhodnutí úřadu, který počátkem září celé správní řízení kolem railjetů zrušil. ÚOHS nyní ale i rozklad zamítl.

Dráhy mluví o nákupu railjetů od konce loňského roku. Celá kauza ale kvůli vmísení Škody Transportation nabyla na dynamice v polovině června. Tehdy dráhy svůj záměr zveřejnily v Informačním systému o veřejných zakázkách. Využily přitom takzvaného jednacího řízení bez uveřejnění s tím, že jde o neopakovatelně výhodnou nabídku. Škoda reagovala podnětem k ÚOHS, jenž nejprve předběžným opatřením nákup zakázal, aby ale následně celé řízení zrušil jako neodůvodněné. ČD chtějí využít nabídky rakouských spolkových drah, které objednaly 67 jednotek, následně ale zjistily, že 16 z nich nepotřebují.

Opci na dodávku 16 souprav tak slíbily přepustit českému dopravci. Cena přitom měla zůstat stejná jako u rakouského megatendru. Škoda podle slov svého vedení naopak bojuje za to, aby se mohla účastnit řádného tendru. Mluví rovněž o ohrožení tuzemského vagonářství.

23. 09. 2011 Tratě na severu Čech ničí zloději, sběrný se na drážní kovy zaměřují

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/trate-na-severu-cech-nici-zlodeji-sbernity-se-na-drazni-kovy-zameruji-1fd-domaci.aspx?c=A110923_1656753_usti-zpravy_oks)

Na severu Čech se množí krádeže důležitých železničních kabelů. Správa železniční dopravní cesty tvrdí, že krádeže jsou zde organizované, a zvažuje, že si kvůli tomu najme bezpečnostní agenturu. Problém je i v tom, že se některé sběrný přímo na výkup drážních předmětů specializují. "Výkup transformátorů a drážních tlumivků," stojí například na webu teplické firmy Autolikvidace Mazan. "Ale to platí jen pro dráhy nebo firmy, které pro dráhy pracují. Od lidí bych to nevykupoval," dušuje se majitel firmy Stanislav Mazan. To však na webu napsáno není. "Na nějaké stránky jsem to dopisoval, jestli to tam není, tak je to špatně," dodává.

Dráhy, přesněji řečeno Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), však do sběrný pana Mazana kovový odpad nevozí. "V rámci odprodeje kovového odpadu postupujeme přesně v souladu se zákonem a na odkup vyhlášíme veřejné výběrové řízení," říká mluvčí správy Tomáš Drvota. "Vítěz soutěže odkupuje odpad centrálně pro oblast Čech a oblast Moravy za přesně daných smluvních podmínek. Proto odpad neprodávají jednotlivé organizační složky SŽDC do konkrétních sběrů," popisuje Drvota. Právě kvůli výkupnám kovů se v Ústeckém kraji krade na železnici ve velkém. "Drzost zlodějí nezná hranic. Oni nekradou jen volně položené věci, ale už je také vykopávají ze země. A je to organizované," uvádí mluvčí SŽDC Halla.

Kradou se hlavně transformátory

Odhalit zpětně, kdo dráty z kabelů do sběrný kovů přinesl, není lehké. "Mně sem chodí denně 50 až 60 lidí s kabely," uvedl pracovník jedné z teplických výkupen. Správa chce na svůj majetek více dohlížet a zloděje od krádeží odradit. "Zvažujeme, že si najmeme bezpečnostní agenturu," říká Halla. SŽDC nechce prozradit počty krádeží na železnici, prý z bezpečnostních a taktických důvodů. Severní Čechy jsou ale pověstné a dlouhodobě vedou statistiky krádeží. Mezi zloději je oblíbená hlavně trať mezi Ústím a Chomutovem. Loni se ztrácely hlavně měděné transformátory, které hlídají, zda má vlak volnou cestu. Bez nich musí strojvedoucí zastavit a provoz řídí výpravčí. Loni jich zmizelo přes 60, což

znamenal, že se v Ústeckém kraji postupně spotřebovaly nejen zdejší náhradní transformátory, ale i všechny ostatní z celé země. V polovině roku již nebyla za ukradené typy náhrada.

26. 09. 2011 Dušek chce sebrat licenci Správě železniční dopravní cesty

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dusek-chce-sebrat-licenci-sprave-zeleznicni-dopravni-cesty/692487>)

Nejradikálnější železniční odborář Jaromír Dušek podle dnešních Lidových novin vytáhl do boje proti vedení Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) a u Drážního úřadu požaduje, aby tato státní firma ztratila licenci. Dušek tvrdí, že šéf SŽDC Pavel Habarta je ve vedení firmy protiprávně – jako ředitel specializované firmy totiž postrádá tzv. odbornou způsobilost, kterou zákon přímo vyžaduje. Pokud by mu úřad vyhověl, firma by prakticky nemohla fungovat, píšou LN. "Zjistil jsem, že do funkce generálního ředitele byl zvolen člověk bez odborné způsobilosti, což zákon zakazuje. Dal jsem proto podnět, aby bylo firmě odejmuto úřední povolení," řekl LN Dušek. Ve výsledku může podle Duška padnout rozhodnutí, že všechna dosavadní rozhodnutí učiněná Habartou jsou neplatná. Byla přitom uzavřena řada smluv za miliardy a byly i čerpány miliardy korun z EU. "Doufám, že to takto nenechá a na svou funkci rezignuje," dodal Dušek.

Duškovu tvrzení má podle LN opravdu právní základ. Opírá se totiž o dva drážní zákony, které šéfování SŽDC skutečně svěřují jen osobě dostatečně odborně způsobilé. Tím se rozumí, že daný člověk musí mít vysokoškolský diplom z ekonomické, dopravní, technické či právní školy a minimálně tříletou praxi v oboru, popřípadě pětiletou praxi a ukončenou střední školu téhož zaměření. Ničím podobným se ale současný šéf SŽDC Pavel Habarta pochlubit nemůže, píšou LN.

Habarta si z toho nicméně těžkou hlavu nedělá. Zákon, který mu takovou způsobilost přikazuje, je prý zastaralý. "Moje působení na SŽDC nechť je posuzováno podle výsledků hospodaření a dalších již zrealizovaných cílů. Není-li v současné době něco v pořádku jen v oblasti zastaralého a dnes již přežitého zákona, je potřeba takový legislativní předpis modifikovat do funkční podoby," napsal v odpovědi Lidovým novinám. Zákon o dráhách a tzv. transformační zákon, které odbornou způsobilost šéfa SŽDC vyžadují, vznikaly podle Habarty v době, kdy ještě nebylo patrné, jak velká organizace SŽDC jednou bude. "Stojím si za tím, že v čele organizace, která rozhoduje o rozdělování miliard korun v rámci rozvoje železniční infrastruktury, musí stát především manažer s ekonomickou praxí," citují Habartu dnešní Lidové noviny.

26. 09. 2011 Výbušnina na pražském nádraží byla atrapa pro filmaře

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/137480-vybusnina-na-prazskem-nadrazi-byla-atrapa-pro-filmare/>)

Jako o jízdě hrůzy mluví o posledním úseku cesty rychlíku z Bělehradu do Prahy jeho strojvůdce: Ve vlaku v zapomenutém batohu objevil nástražný výbušný systém. Policisté na lince 158 mu prý vůbec neporadili, co má dělat. Policie ale kritiku odmítá, podle ní strojvůdce dostal včas informaci, že jde o atrapu. Zatelefonovala to sama žena, která filmovou rekvizitu ve vagonu zapoměla. Policisté zatím 23letou ženu z ničeho neobvinili, případ ale dál šetří.

Drama pro strojvůdce začalo, když mu po odjezdu z Brna volala mladá žena do vlaku, že tam zapoměla černý batoh. "Na otázku, co se v batohu nachází, žena odpověděla, že oblečení a jídlo. Pokud bych ho našel, ať prý ho odevzdám v Praze," uvedl strojvedoucí. Obsluha vlaku batoh nemohla najít, po průjezdu Česku Třebovou ho objevila až jedna cestující. Když strojvedoucí sepsal hlášenku, tedy seznam věcí v batohu, objevil nástražný výbušný systém: "Objevil jsem balíček formátu A4, ze kterého čouhaly dva dráty a na jejich konci, dalo by se říct, odpalovací zařízení. Tak jsem batoh uzavřel a zamkl jsem ho na toaletě." Následně strojvedoucí vyklidil okolní kupé a volal policii na lince 158. Nikdo mu ale podle jeho slov neporadil, co má dělat, a tak pokračoval do Prahy. Tady už čekali pyrotechnici a oznámili mu, že jde o atrapu. S tím však policisté nesouhlasí. "Proti tomu se musím striktně ohradit. Tu informaci, že se nejedná o reálný nástražný výbušný systém, ale o atrapu, tu nám předal sám strojvedoucí," uvedl mluvčí pražské policie Tomáš Hulan.

Atrapu bomby nechala ve vlaku mladá žena, která se sama policii přihlásila. Při výslechu kriminalistům uvedla, že tato atrapa měla sloužit jako rekvizita pro účely amatérských filmařů. Atrapa to byla zdařilá, podle pyrotechniků vnější znaky tohoto předmětu nasvědčovaly tomu, že by se mohlo opravdu jednat o nástražný výbušný systém.

26. 09. 2011 Regiojet vyjíždí, České dráhy už nejsou samy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/137160-regiojet-vyvizdi-ceske-drahy-uz-nejsou-samy/>)

Železniční společnost Regiojet dnes zahájila pravidelný provoz svých vlaků. Dceřiná firma autobusového dopravce Student Agency vyjela na linku Praha – Ostrava – Havířov, kde budou její vlaky konkurovat Pendolinům i dalším spojům Českých drah. Vyvrcholilo tak pětileté úsilí soukromých firem, které se pokoušely dostat s komerčním dálkovým vlakem na koleje. Regiojet je třetí soukromý projekt, který měl vyjet na české koleje. V roce 2007 se nepodařilo uskutečnit projekt tzv. RT Expresu Praha–Ostrava, letos zase nevyjel soukromý Euronight z Prahy do Košic. Žluté vlaky sice mají oproti původně ohlášenému březnovému termínu zpoždění, ale skutečně jsou tady. První spoj vyjel v 5:20 z Havířova, do Prahy dorazil v 9:34. "Byla to naše první jízda s cestujícími. Personál poprvé obsluhoval a poprvé se setkával s problémy, které život přináší. Museli jsme je řešit," shrnul mluvčí dopravce Aleš Ondrůj.

Regiojet přibral do vlaku i cestující od konkurence

V plánu jsou zatím tři vlaky v každém směru, zaváděcí jízdní řád ale platí pouze do konce října. V čele vlaků stanou lokomotivy Škoda z 90. let, vodit budou soupravy vagonů ze 70. let upravených tak, aby splňovaly standardy první vozové třídy. Protože jsou vlaky předem vyprodány, dopravce některé spoje posílí – zejména v pátek a neděli odpoledne. K zaplnění vlaku přispěli i cestující, kteří se v něm ocitli omylem. Vyskytly se totiž první problémy, kdy lidé zvyklí nastoupit do prvního vlaku, který uvidí, neměli patřičné jízdenky – Regiojet totiž neuznává lístky konkurenčních Českých drah a naopak. Dnes však žlutý dopravce učinil výjimku. "Pasažéry jsme dnes svezli zdarma. Bylo to asi 20 lidí," uvedl mluvčí Ondrůj. "Všem jsme vysvětlili, kde si mohou lístek příště koupit," dodal. Na palubě vlaku IC Regiojet se cestující dočkali nápoje zdarma, novin, zásuvek a možnosti připojení k internetu. "Vstupem této konkurence se zvýší kvalita pro cestující," přiznal náměstek ředitele ČD Antonín Blažek.

Jedenáct stanic a autobusové přípoje

Soukromé vlaky, které dnes vyjely, zastavují ve stanicích Praha hl. n., Praha-Libeň, Pardubice hl. n., Ústí nad Orlicí, Zábřeh na Moravě, Olomouc hl. n., Hranice na Moravě, Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n., Ostrava-Stodolní a Havířov. Jízdenky se prodávají ve třech cenových kategoriích, nejlevnější jízdné mezi Prahou a Ostravou je 230 korun, a to na přepážkách Regiojetu na nádražích, prodejních místech Student Agency nebo na webu dopravce <http://www.regiojet.cz/cs/>.

Stejně jako dráhy vede i Regiojet ke svým vlakům přípoje. Ty ale nemají mít podobu regionálních železničních spojů, nýbrž meziměstských autobusů mateřské společnosti Student Agency. Autobusy pojedou k hlavní železniční trati z Nového Jičína, Příboru, Frýdku-Místku, Karviné a také Otrokovic a Zlína. "Tento model jsme zvolili pro ty cestující, kteří jsou z klasických neželezničních destinací. Třeba Zlín dnes spojuje s Prahou jediný přímý vlak. My do prosince chceme dosáhnout toho, aby kombinace žlutých vlaků a autobusů spojovala obě města každé dvě hodiny," přiblížil při představení železniční linky obchodní ředitel Regiojetu Jiří Schmidt.

Bezpečnostní problém – trumf konkurence

Antonín Blažek z konkurenčních Českých drah neopomněl v den zahájení pravidelného provozu Regiojetu poukázat na událost ze zkušebních jízd nového dopravce. Jeho vlak bez cestujících projel návště stůj v Lipníku nad Bečvou a nebyl daleko střetu s protijedoucím Eurocity. "Máme pochybnosti o výškolení těchto zaměstnanců," poznamenal Blažek. "Jsou předpisy, které stanovují předpisy na strojuvůdce. Máme i evropské předpisy, evropská směrnice zavádí licencování strojuvůdců. Pokud chtěl žlutý dopravce vstoupit na koleje, rozhodně musel mít veškerá povolení od Drážního úřadu," upozornil náměstek ministra dopravy Ondřej Michalčík.

Na nástup konkurence reagují České dráhy nejenom poukázáním na zásadní problém při zkušební jízdě, ale také vlastními novinkami. V posledních měsících zavedly v Pendolinech a dalších expresních vlcích obdobné doplňkové služby, které nabízí Regiojet – nápoj a noviny v Pendolinu i ve druhé třídě, v ostatních spojích alespoň v první –, ale také chystají snížení cen některých jízdenek. "Půjdeme s cenou dolů pomocí takzvaných SporoTiketů," uvedl náměstek Antonín Blažek. Jejich nejlevnější verze pro trasu Praha–Ostrava stojí dnes stejně jako nejlevnější nabídka Regiojetu – 230 korun. Základní jízdné ČD činí 438 korun, u Regiojetu o osmnáct korun méně.

Noví průkopníci soukromé železnice

Ačkoli železnice v 19. století začínaly jako soukromé podniky, kterým patřily koleje, nádraží i vlaky, postupně vše vyvlastnil stát, a tak se soukromí dopravci jeví jako novinka. Zatím všechny firmy, které zajišťovaly každodenní provoz po boku Českých drah, tak činily na objednávku některého kraje, popř.

obcí, nebo na vlastní náklady zajišťovaly sezonní provoz pro turisty. Regiojet je první firma, která nepatří státu a která skutečně vypravila pravidelné dálkové vlaky a sama je platí. Zhruba za rok se ale mezi Prahou a Ostravou má objevit třetí dopravce Leo Express s produktem Rapid Express. Bez státního financování je zatím provozuschopná pouze pražsko-ostravská linka, ačkoli v budoucnosti mohou přibýt další. "Máme náznaky od dopravců, že je zajímavá spojení Praha – České Budějovice poté, co bude dobudován koridor," uvedl Ondřej Michalčík z ministerstva.

Železniční dopravci se ale mohou zúčastnit výběrových řízení na provoz dálkových vlaků. Podle náměstka Michalčíka půjde zprvu o linky Ostrava – Opava – Olomouc a Praha – Ústí nad Labem – Cheb. Naopak v první vlně "privatizace" dálkových linek nebudou nejvýznamnější dotované spoje jako Praha – Brno a nejspíš ani Praha – Berlín, ačkoli právě tuto linku provozovanou v součinnosti s Německými drahami by chtěl převzít Regiojet.

Porovnání trasy Praha – Ostrava

Kvalita vagonů

Regiojet – kožené sedačky, stůl téměř před každou z nich. Celkově má kolem sebe pasažér hodně prostoru. Plusem jsou také elektrické zásuvky u každého sedadla a připojení na internet.

ČD – Pendolina dále nabízí stejný standard, s jakým před šesti lety poprvé vyjely. Ve druhé třídě počítač do zásuvky nezapojíte a nenarazíte ani na wifi připojení.

Oba konkurenti se navíc chlubí čistými WC.

Služby

Regiojet – Noviny zdarma, káva zdarma, nízké ceny občerstvení.

ČD – Ještě nedávno cestující ve druhé třídě nedostali k ceně jízdenky nic, teď mají nárok na noviny a vodu. Obecně však za jídlo zaplatíte v rychlovlaku ČD více. Nejdražší jídlo vyjde na 125 korun, konkurence má nejvyšší položku za 80 korun. Například snack pak ve žlutých vlacích stojí 20 korun, zatímco bageta z Pendolina se prodává za více než dvojnásobek.

Cena

Pro lidi bez slevových karet je jízdné v Pendolinu výrazně dražší. Do Pardubic stojí lístek 335 korun, zatímco Student Agency si účtuje 130 korun. Stálí zákazníci pak pojedou levněji u obou: u ČD se Sporotiketem za 300, s In kartou za 200 korun, nebo u nováčka na kolejkách za necelou stokorunu v případě akční kreditové jízdenky.

Rychlost

Hlavní předností Pendolina je rychlost. Jen do Pardubic zabrala cesta zhruba o deset minut kratší dobu. Ještě větší rozdíl pak vznikne při cestě do Ostravy, kam žlutý vlak dojede o 36 minut později.

Osobní železniční dopravci s pravidelnou dopravou

- České dráhy: Provozují regionální dopravu na objednávku krajů a dálkovou dopravu na objednávku státu i komerční vlaky. Zajišťují i mezistátní provoz ve spolupráci s dopravci sousedních států.
- Jindřichohradecké místní dráhy: Jezdí na úzkokolejných tratích na Jindřichohradecku, na objednávku obcí vypravují také sezonní výletní vlaky.
- Railtransport: Sice už nejezdí, do roku 2010 ale zajišťoval přeshraniční linku z Varnsdorfu do Žitavy a stál také za neuskutečněným projektem RT Expres Praha–Ostrava.
- Regiojet: Provozuje dálkové komerční spoje na lince Praha–Havířov, loni pořádal na vlastní náklady prezentační jízdy s motorovou jednotkou v regionech.
- Veolia Transport: Zajišťuje dopravu na Železnici Desná, kterou provozují obce mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou.
- Viamont Regio: Jezdí na objednávku krajů na několika regionálních tratích v Karlovarském, Královéhradeckém a Libereckém kraji.
- Vogtlandbahn: Po vítězství ve výběrovém řízení provozuje mezistátní vlaky z Liberce přes Žitavu do Varnsdorfu.
- další: Společnosti jako MBM, Posázavský pacifik nebo KŽC doprava vypravují buď na vlastní náklady, nebo na objednávku kraje výletní vlaky.

26. 09. 2011 Vedle Smetany a koní vybrali lidé na regionální vlak Kunětickou horu

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/vedle-smetany-a-koni-vybrali-lide-na-regionalni-vlak-kunetickou-horu-1id/pardubice-zpravy.aspx?c=A110926_1657920_pardubice-zpravy_klu)

Na jedenáctém z nových nízkopodlažních vlaků v Pardubickém kraji bude namalovaný motiv Kunětické hory. Rozhodli o tom cestující v anketě, kterou vyhlásil Pardubický kraj spolu s Českými drahami. Deset dalších motivů vybrali úředníci, třeba litomyšlského rodáka Bedřicha Smetanu nebo kladrubské koně. Cestující veřejnost mohla volit mezi motivem cykloturistiky, Dolní Moravou, Kunětickou horou, Josefem Ressellem a bratranci Veverkovými. Z hlasujících bylo o víkendu v Chrudimi při oslavách 140. výročí založení trati Pardubice – Havlíčkův Brod vylosováno deset výherců, kteří získají věcné dary, například kilometrickou banku.



Anketa byla pokračováním projektu, jehož cílem je zatraktivnit cestování vlakem formou barevných polepů nových nízkopodlažních souprav, na jejichž nákup přispěla Evropská unie. "Nové vlaky budou jezdit po regionálních tratích, proto i motivy vycházejí z regionálních tradic. V první fázi bylo vybráno deset témat, která vlaky ozdobí," připomněla krajská mluvčí Magdalena Navrátilová. V prosinci na trati mimo jiné vyjedou vlaky s Bedřichem Smetanou, cestovatelem Emilem Holubem, renesančními památkami nebo kladrubskými koňmi. "Celkem se sešlo 1 208 platných hlasovacích lístků, v internetové anketě hlasovalo 1 506 lidí. Mezi více než dvěma tisíci sedmi sty hlasujícími byli lidé z celé republiky, jeden hlas přišel dokonce z Banské Bystrice. U obou forem hlasování jednoznačně zvítězil motiv Kunětické hory," řekl Michal Štěpán, ředitel Krajského centra osobní dopravy v Pardubickém kraji. Pak už se pořadí lišilo. Zatímco na nádražích cestující na druhé místo vybrali motiv cykloturistiky, v internetovém hlasování patřila tato příčka Dolní Moravě.

Místo peněz za malování měli zachovat vlaky, namítali lidé

Po jarním oznámení, že budou nové soupravy vyzdobeny regionálními motivy, se ozývaly hlasy, že měl kraj namísto do výzdoby souprav investovat finance do zachování rušených regionálních vlakových spojů. Náměstek hejtmána Jan Tichý i zástupci Českých drah se ale brání tím, že krajský úřad zaplatil pouze grafické návrhy. Cena za povrchovou úpravu nových vlakových souprav bude podle nich součástí dodávky, kterou uhradí České dráhy. "Navýšení ceny nebude nijak dramatické," ujistil už dříve náměstek generálního ředitele ČD Antonín Blažek. "Tento projekt považuji za další přínos v rozvoji regionální dopravy. Příjemné cestování moderními a atraktivními vlaky, to je další kamínek do mozaiky naší snahy přilákat do veřejné dopravy nové pasažéry," řekl náměstek Tichý. S nápadem přišel hejtmán Radko Martínek, jehož inspirovaly vlaky v zahraničí. "Moderní a barevné vlaky zvyšují prestiž regionu a zcela určitě pomáhají i rozvoji cestovního ruchu," uvedl hejtmán Martínek.

Nové vlaky

V příštích dvou letech dají České dráhy v Pardubickém kraji do provozu deset nových nízkopodlažních motorových vlaků a dalších pět nízkopodlažních elektrických souprav, které budou zajišťovat spojení do sousedního Královéhradeckého kraje. Posílení vozového parku si dráhy mohou dovolit i díky dlouhodobým smlouvám s jednotlivými kraji. Ve vozech bude také prostor pro přepravu velkých zavazadel, jako jsou kočárky, kola nebo lyže a sáňky. Samozřejmostí má být klimatizace a vybavení pro vozíčkáře včetně bezbariérové toalety s uzavřeným systémem. Nové vagony nabídnou zhruba sedmdesát míst k sezení.

26. 09. 2011 Dráhy začaly rozdávat cestujícím colu. S RegioJetem to nesouvisí, tvrdí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zacaly-rozdavat-cestujcim-colu-s-regiojetem-to-nesouvisi-tvrdi-1mt/eko-doprava.aspx?c=A110926_152351_eko-doprava_jan)

České dráhy začínají od dnešního dne cestujícím, kteří s nimi jedou nejméně 200 kilometrů, rozdávat nealkoholické občerstvení. Novinky, která kopíruje nabídku nového dopravce RegioJet, ale zatím mohou využít jen cestující v Praze a Ostravě. Nápoj dostanou lidé při koupi jízdenky v ČD centru v Praze na hlavním nádraží a v Ostravě-Svinově. Podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského se projekt rozšíří i do dalších měst. "Načasování takové nabídky nesouvisí nijak s aktivitami jiného dopravce," uvedl Šťáhlavský. Start takové nabídky v pondělí, kdy rozjel své pravidelné linky RegioJet, totiž svádí

k domněnce, že jde o reakci na služby nabízené tímto soukromým dopravcem. Voda je v RegioJetu zdarma, rozdává se přímo ve vlaku, stejně jako například bezplatná káva. Dráhy nabídnou lidem buď půl litru neperlivé vody Toma, nebo třetinku Pepsi. Do budoucna chtějí také podstatně vylepšit nabídku občerstvení na palubě. Ta teď oproti RegioJetu zaostává jak cenou, tak kvalitou.

27. 09. 2011 O cestující se bojuje i v jídelních vozech. Dráhy chtějí zlevnit

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/o-cestujici-se-bojuje-i-v-jidelnich-vozech-drahy-chteji-zlevnit-p78/eko-doprava.aspx?c=A110926_202201_eko-doprava_abr)

České dráhy vypověděly smlouvu společnosti JLV, která zajišťuje provoz většiny jejich jídelních vozů, a vypíší na zajišťování gastronomických služeb novou soutěž. S nástupem RegioJetu a jeho nabídky levného občerstvení to prý nesouvisí. Boj o cestující na železnici v dálkových spojích se začíná přesouvat i do kuchyně. RegioJet začal nabízet velký výběr čerstvého a levného občerstvení, služby ve svých jídelních vozech chtějí výrazně zlepšit – a zlevnit – i České dráhy. Třebaže tvrdí, že to nedělají kvůli nástupu konkurence. V jídelních vozech Českých drah teď například za guláš zaplatíte 186 korun. Od poloviny příštího roku by hlavní jídlo nemělo stát víc než 120 korun. A neměli byste na ně čekat déle než deset minut. "Úroveň personálu i kvalita podávaných jídel musí odpovídat zásadám moderní gastronomie," říká mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Dráhy vypověděly smlouvu firmě JLV a ještě letos vypíší novou soutěž na gastronomické služby. Seznam požadavků drahám vytvořil Dalibor Navrátil, který je naším jediným držitelem francouzského rytířského řádu za gastronomii, uděleného francouzskou vládou. Základem menu mají být řízek, guláš a svíčková. Konkurenční RegioJet udělal z jídla hlavní tahák. "Chci naučit lidi jíst ve vlaku," říká majitel firmy Radim Jančura. Jeho vlaky však žádný jídelní vůz nemají, s jídlem je to jako v letadle – připravuje se v malé kuchyňce a roznášejí ho stewardky.

27. 09. 2011 ČD zmodernizují 64 bezbariérových vagónů pro rychlíky a expresy (BDmsee, BDhmsee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11579/>)

České dráhy uzavřely kontrakt na modernizaci 64 bezbariérových vagónů pro expresní vlaky a rychlíky se slovenskou společností ŽOS Trnava, a.s. Bezbariérové vozy pro dálkové spoje projdou kompletní rekonstrukcí, při které bude instalován nový interiér, dosazena klimatizace, nové plošiny umožňující nástup vozíčkářů i bezbariérové WC s uzavřeným systémem. Budoucí podobu vozu podrobně představuje náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Antonín Blažek: "Kompletní přestavbou projde interiér vozu, kde bude zachováno několik klasických oddílů se 6 místy, oddíl pro vozíčkáře i bezbariérová toaleta, která bude nově vybavena uzavřeným systémem. Díky tomu bude možné používat toaletu také při pobytu vlaku ve stanici. Zachován bude také oddíl pro vlakový doprovod. Nově bude koncipován oddíl pro umístění několika jízdních kol a zcela nově bude vytvořen velkoprostorový oddíl."

Samozřejmostí bude klimatizace a ve všech oddílech budou nově instalovány elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících. K pohodlnému nástupu do vozu a průchodu mezi vozy přispějí nové dveře s elektrickým pohonem ovládané tlačítky nebo madly. Nové nástupní dveře budou navíc vybaveny stranově selektivním odblokováním řízeným strojvedoucím nebo obsluhou vlaku, což zvýší bezpečnost cestujících. Vozy budou vybaveny také elektrickou zdvihací plošinou, která umožní pohodlný a bezpečný nástup vozíčkářům. Ke snadné orientaci všech cestujících na jejich cestě přispěje nový audiovizuální informační systém.

Rekonstrukcí projdou i technické celky, které zvýší bezpečnost provozu a umožní dobrou funkci klimatizace nebo napájení elektrických zásuvek. Jedná se například o rekonstrukci podvozku GP 200 S a brzdy vozu. Podvozek bude doplněn o elektromagnetickou kolejnicovou brzdou a celý brzdový systém bude upraven pro činnost tzv. EP brzdy s možností přemostění záchranné brzdy. Tento brzdový systém je nezbytný pro provoz v tunelech o délce až 5 kilometrů. Nový a výkonnější bude také tzv. centrální zdroj energie, který napájí klimatizaci, osvětlení, el. zásuvky 230 V 50 Hz, nástupní plošiny pro invalidy a další elektrická a elektronická zařízení.

Modernizace všech 64 vozů proběhne do 36 měsíců od podpisu kontraktu, tedy přibližně do poloviny roku 2014. Celkové náklady na modernizaci dosáhnou 1,5 miliardy Kč (bez DPH). Vozy budou po své modernizaci nasazeny na všechny typy dálkových spojů počínaje vlaky EuroCity a InterCity po vnitrostátní rychlíky. „Naše nabídka přestavby vozů pro České dráhy vycházela ze zkušeností získaných při realizaci velmi podobného projektu pro Železniční společnost Slovensko, a.s.,

ze stejných původních vozů. V úspěšném provozu máme již 12 vozů po kompletní modernizaci z celkového počtu 30 vozů," informoval Július Hudák, ředitel divize oprav a modernizací osobních vozů ŽOS Trnava, a.s. Tento typ vozu byl vyráběn v letech 1987 a 1988 ve východoněmecké vagónce v Bautzenu a ve své době patřil mezi nejmodernější vagóny v tehdejší „východním bloku“ s maximální rychlostí až 160 km/h. Jednalo se také o jedny z prvních bezbariérových vozů ve střední a východní Evropě. V současnosti jsou tyto vozy označeny jako typ BDbmsee nebo BDhmsee.

České dráhy modernizují dálkové i regionální soupravy

České dráhy v současnosti investují značné prostředky do zkvalitnění dálkových i regionálních souprav. Letos může objem investic dosáhnout částky kolem 8 miliard Kč. Již v průběhu roku byly uváděny do provozu modernizované vozy 1. a 2. třídy ze série 58 vozů určených pro vlaky EuroCity a InterCity a revitalizované vozy různých typů ze 110kusové série. V dílnách jsou přistaveny k modernizaci první z 21 restauračních vozů, které procházejí kompletní modernizací. V současné době probíhají další výběrová řízení na modernizaci a revitalizaci dalších vozů pro rychlíky i komfortní spoje EuroCity a InterCity. V regionální dopravě probíhá výroba tří typů zcela nových bezbariérových regionálních vlaků. První z nich od společnosti Stadler budou uvedeny do provozu v Libereckém kraji a na Vysočině ještě v letošním roce.

České dráhy odstraňují bariéry

České dráhy v posledních letech investují značné prostředky do bezbariérových souprav. Jedná se o nízkopodlažní regionální vlaky nebo pro vozíčkáře jinak upravená vozidla. V současnosti vlastní České dráhy okolo 450 bezbariérových vozů nebo souprav a nabízejí bezbariérové cestování ve více než 2 500 dálkových i regionálních spojích. V současné době probíhá výroba 6 různých typů vozidel, která jsou všechna vybavena pro pohodlné cestování vozíčkářů. Do konce roku budou uvedeny do provozu další bezbariérové soupravy a v novém jízdním řádu 2012 se rozšíří počet bezbariérových spojů. Nové vlaky vyrazí v závěr letošního roku a v roce 2012 například na tratě Libereckého kraje, Vysočiny, Středočeského nebo Moravskoslezského kraje.

28. 09. 2011 ČD koupí pro Olomoucko a Zlínsko nové vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/137759-cd-koupi-pro-olomoucko-a-zlinsko-nove-vlaky/>)

České dráhy nakoupí sedm nových vlakových souprav, které budou od příštího roku jezdit v Olomouckém a Zlínském kraji. Získají na ně dotaci 275 milionů korun z Regionálního operačního programu a dalších skoro 420 milionů budou muset uhradit z vlastních zdrojů. Dráhy proto počítají s úvěrem u Evropské investiční banky. Nové vlaky se na koleje dostanou v říjnu příštího roku. Jezdit budou v pravidelných hodinových intervalech.

Tři elektrické soupravy pro Olomoucký kraj vyrobí plzeňská Škoda, čtyři dieselové vlaky na Zlínsko dodá polský výrobce Pesa. Nasazeny budou na tratích Olomouc - Nezamyslice, Šumperk – Zábřeh a Kojetín – Valašské Meziříčí. Vlaky mají být nejmodernější v Evropě - nízkopodlažní a klimatizované. "Budeme nahrazovat ty nejstarší soupravy, které máme," uvedl generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. "Hlavním záměrem je zkvalitnit osobní železniční dopravu a využít k tomu evropské peníze," tvrdí hejtman Olomouckého kraje Martin Tesařík.

Na evropské dotace jiný dopravce než České dráhy pomýšlet nemohl. Podmínkou žádosti bylo předložení závazku veřejné dopravy, to znamená, že dopravce musel mít objednávku od kraje. "Kraje mají uzavřenou smlouvu s Českými drahami na 10 let a to byl ten základní atribut, proč vlastně může tato společnost žádat tyto peníze a proč jsme s ní uzavřeli smlouvu," potvrdil Martin Tesařík. To se ale nelíbí majiteli konkurenční společnosti RegioJet. "My jsme hejtmanům dali nabídky, které požadovaly asi o 30 procent menší dotace. Tehdy prostě hejtmani neměli zájem. Jsme připraveni kdykoliv nabídnout zcela nové vlaky, podstatně nižší požadavek na dotace a také klidně i nižší jízdné," tvrdí majitel RegioJet Radim Jančura. Obrátil se už také se stížností na Evropskou komisi. Rozhodnutí čeká do dvou až tří let.

28. 09. 2011 Draham zkolaboval systém na pokladnách, lístky prodávali průvodčí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/draham-zkolaboval-system-na-pokladnach-listky-prodavali-pruvodci-1co-/domaci.aspx?c=A110928_182934_domaci_wlk)

České dráhy ve středu odpoledne řešily nezvyklý problém. Na nádražích po celé zemi zkolaboval rezervační a pokladní systém. Cestujícím prodávali jízdenky bez přírážky průvodčí ve vlacích, zájemci

o rezervaci měli smůlu. Informaci o problémech na pokladnách potvrdila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. "Výpadek systému začal přibližně v 16:15 a trval na některých místech zhruba hodinu a půl. V současné době už se systém rozbíhá," řekla iDNES.cz Šubová po osmnácté hodině. "Byl to celosíťový problém," dodala. Cestující tak u pokladen místo jízdenek obdrželi jen potvrzení pro průvodčí. Ti jim pak ve vlaku prodali lístek bez přírážky. Smůlu však měli ti, kteří v pokladnách chtěli rezervaci. Co přesně problém se systémem způsobilo, zatím dopravce nezjistil.

29. 09. 2011 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Olomouc

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2011/110927vyhlaska.pdf>)

Uzlová železniční stanice Olomouc je součástí přípojně větve II. tranzitního koridoru (Rakousko – Polsko) Přerov – Česká Třebová, zajišťující spojení s I. tranzitním koridorem (Německo – Praha – Brno – Rakousko). Začátek stavby je v km 83,022 úseku tratě Olomouc – Štěpánov (kabelová trasa k oddílovým návěstidlům ve směru do Olomouce – 1-830 a 2-830), začátek kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 83,416, stavba pokračuje přes přednádraží a osobní nádraží až po konec stavby. Konec stavby je v km 204,825 traťového úseku Grygov – Olomouc (vjezdová návěstidla). Konec kolejových úprav a ostatních rozhodujících stavebních a montážních prací je v km 204,851 traťového úseku Grygov – Olomouc.

Na přípojně trati směr Bohuňovice (Šumperk) je dán místem zapojení kolejových obvodů a úpravou zab. zařízení cca do km 103,840. Na přípojně trati směr Velká Bystřice (Krnov), pro zapojení počítačů náprav je nutná úprava cca do km 3,100. Na přípojně trati směr Olomouc – Nová Ulice (Senice na Hané), pro zapojení počítačů náprav je nutná úprava cca do km 1,300. Na přípojně trati směr Blatec (Prostějov), pro zapojení kolejových obvodů v RD PZS km 99,184 je nutná úprava cca do km 98,480. V každé traťové koleji bude doplněn navíc jeden oddíl elektronického centralizovaného obousměrného automatického bloku.

Cílem stavby je uvést žst. Olomouc do stavebnětechnického a provozního stavu, který bude odpovídat parametrům stanoveným ve Směrnici generálního ředitele SŽDC č.16/2005 „Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR“, což představuje především:

- zavedení vyšší traťové rychlosti až do 160 km.h⁻¹ na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít ,
- zavedení prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km.h⁻¹,
- zajištění požadované propustnosti,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které umožní zabezpečení provozu na odpovídající úrovni při traťové rychlosti 160 km.h⁻¹.

Po realizaci stavby dojde k výrazně lepšímu napojení železniční stanice Olomouc hl. n. na druhý železniční koridor, protože bude odstraněn stávající výrazný propad rychlosti na 60 km/hod v části stanice proti okolním již modernizovaným úsekům s traťovou rychlostí 160 km/hod. Zřízením dalšího nového ostrovního nástupiště dojde i k vylepšení železničního dopravního systému pro odbočné tratě sbíhající se v uzlu Olomouc.

Budou rekonstruována nástupiště v žst. Olomouc hl. n. Nástupiště č. 1 Vnější mimoúrovňové u VB, u koleje č. 5 (nové číslování), výška nástupní hrany 550 mm nad TK, min. šířka 6,00 m, délka nástupiště je 231 m. Ukončení 1. nástupiště směrem k poště bude pomocí nájezdové rampy napojeno na zpevněnou plochu u budovy pošty. Nástupiště č.1A Výška nástupní hrany 550mm nad TK, šířka 4,96 – 5,00 m, délka nástupiště je 285 m. Ostrovní nástupiště č. 2 Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, šířka 6,16 m, délka nástupiště je 400 m. Ostrovní nástupiště č. 3 Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, šířka 6,10 m, délka nástupiště je 396 m. Ostrovní nástupiště č. 4 Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, šířka 6,30 m, délka nástupiště je 250 m. Ostrovní nástupiště č. 5 Výška nástupní hrany 550 mm nad TK, šířka 6,20 m, délka nástupiště je 218 m. Je navrženo zastřešení typu „vlaštovka“ s nosnou ocelovou konstrukcí tvořenou žebry á 2,1 m umístěnou pod střešní krytinou tvořenou pochozím zároveň zinkovaným trapézovým plechem. Příchod k ostrovním nástupišťům je řešen pomocí dvou mimoúrovňových podchodů. Návrh orientačního systému bude proveden v souladu s TSI 2008/164/ES.

29. 09. 2011 RegioJet chce další dálkové vlaky, nejdřív Praha – Břeclav

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-chce-dalsi-dalkove-vlak-y-nejdriv-praha-breclav/693987>)

Železniční dopravce RegioJet dnes oficiálně potvrdil zájem o provozování dalších rychlíkových spojů. V první fázi má zájem o provoz poloviny dálkových vlaků EuroCity (EC) a InterCity (IC) na trase Praha – Brno – Břeclav. Chtěl by zde jezdit o prosince 2012. Na vlaky nebude žádat státní dotaci, napsal dnes ministerstvu dopravy. ČTK to sdělil mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Dopravce ze skupiny Student Agency by chtěl následně převzít provoz všech spojů EC, IC i kategorie expres na území Česka. Stát by podle něj ušetřil stovky milionů korun ročně. Mluvčí ministerstva dopravy Květa Kočová ČTK sdělila, že ministerstvo dopis ještě oficiálně nedostalo.

Provoz dálkových spojů a vlaků vyšší kategorie nyní na většině tratí zajišťují České dráhy. Od státu mají garantovány dotace ve formě takzvaných úhrad prokazatelné ztráty. RegioJet začal konkurovat ČD pouze na trase Praha – Ostrava – Havířov, kde jezdí od pondělí. Podle Ondrůje je linka zisková. RegioJet nepožaduje dotace, ale usiluje o spoje v takových časech, jaké mají nyní na lince ČD. Trasa mezi Prahou, Brnem a Břeclaví je podle Ondrůje frekventovaná, což je jedním z důvodů, proč na ní chce soukromý dopravce provozovat své spoje. Podle Ondrůje má RegioJet nyní k dispozici nevyužité vagony, které by mohl nasadit pro dálkové spoje, které by chtěl od příštího roku převzít. Lokomotivy a další vagony plánuje postupně dokoupit.

Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský ČTK sdělil, že ČD by měly mít příští rok dostat dotace od ministerstva dopravy, které si vlaky objednává, na všech trasách mimo trasy Praha – Ostrava. Kromě této trasy provozují ČD čistě na komerční bázi provoz všech pendolin. Majitel Student Agency, brněnský podnikatel Radim Jančura, několik let tvrdí, že je schopen zajistit provoz dálkových spojů s nižšími dotacemi nebo bez dotací od státu. Kritici jej obviňují, že si vybírá pouze frekventované tratě, které mu zajistí výdělek.

29. 09. 2011 Šluknovsko mohlo přijít i o rychlíky, zaručil se za ně kraj

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sluknovsko-mohlo-prijit-i-o-rychlíky-zarucil-se-za-ne-kraj/694043>)

Šluknovskému výběžku reálně hrozilo, že od prosince bude zase o něco izolovanější od zbytku Česka. Kvůli škrtům uvažuje ministerstvo dopravy o zrušení rychlíků, které spojují Rumburk s Českou Lípou a středními Čechami. Ústecký kraj s tím nesouhlasí a potřebných šest milionů korun ročně prý raději převede z jedné z málo využívaných lokálek v téže oblasti. ČTK to potvrdil vedoucí oddělení dopravní obslužnosti Jakub Jeřábek.

Rychlíky z Kolína jsou hlavním železničním spojením Šluknovského výběžku s vnitrozemím, v jízdním řádu jich je denně jedenáct. Ministerstvo na jejich provoz doplácí podle informací ČTK asi šest milionů korun ročně. A právě kvůli penězům z jedné z pracovních verzí nového jízdního řádu zmizely. Podle Ústeckého kraje by jejich zrušení bylo chybou, takže je chce financovat sám. "Autobusy je nahradit nedokážou, vlak je na této trase rychlejší a vozí celkem dost lidí," řekl ČTK Jeřábek. Potřebné peníze by kraj získal omezením dopravy na trati z Rumburku přes Mikulášovice do Dolní Poustevny. "Rychlíky mají podle nás větší smysl," dodal.

Během léta se situace s financováním železniční dopravy několikrát změnila. "Poslední verze je taková, že ty spoje zaplatí přímo ministerstvo. Ale není to stále definitivní, takže jsme pořád připraveni," řekl Jeřábek. Odlehlý Šluknovský výběžek v posledních měsících zmitají sociální nepokoje. V okolí Rumburku a Varnsdorfu je zhruba patnáctiprocentní nezaměstnanost a relativně nízké mzdy.

29. 09. 2011 Nákup Railjetů je u konce. Chybí jen podpis rakouských drah

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nakup-railjetu-je-u-konce-chybi-jen-podpis-rakouskych-drah-p37-eko-doprava.aspx?c=A110929_162109_eko-doprava_fih)

České dráhy podepsaly se Siemensem smlouvu o nákupu 16 vlaků Railjet v hodnotě téměř 5 miliard korun. K obchodu desetiletí na české železnici musí svůj podpis připojit ještě rakouské dráhy ÖBB, které mají na vlaky opci. To se stane v pátek. Po dlouhotrvajících sporech v trojúhelníku České dráhy a Siemens na jedné straně a Škoda Transportation na druhé straně se stane nákup nových luxusních jednotek railjet realitou. Vlaky by měly spojit Česko s Rakouskem a Německem. Dlouho ale nebylo jasné, zda se nákup vůbec uskuteční. Dráhy nevypisovaly na jednotky standardní výběrové řízení,

argumentovaly přitom, že nákup je velmi výhodný a je potřeba obchod uzavřít rychle. Rakouské dráhy ÖBB si totiž před časem objednaly 60 těchto nových vlaků, nakonec ale odebraly o šestnáct kusů méně a tržní cena zbylých souprav klesla. Škoda Transportation namítala, že je schopna dodat levnější soupravy nebo poukazovala na to, že je nákup vozů s maximální rychlostí 230 km/h zbytečný. Z jejího podnětu dokonce antimonopolní úřad vydal předběžné opatření, které zakázalo Českým drahám obchod uzavřít. 23. září tato překážka padla.

29. 09. 2011 Mezi Prahou a Moravou výhodněji vlaky ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11618/>)

V rámci zlepšování služeb a zvýšení konkurenceschopnosti vlaků Českých drah připravil národní dopravce pro své zákazníky akční nabídky ČD Promo, které začínají v pondělí 3. října. Oblíbený koncept slev pod názvem ČD Promo dopravce využívá po celé republice s cílem marketingově podpořit vybrané dálkové i regionální spoje. Od pondělka proto nabídne cenově výhodné jízdné na trasách Praha – Brno, Praha – Zlín a Praha – Ostrava. Podobnou nabídku pak mohou využít i cestující mezi Prahou a Hradcem Králové ve východních Čechách. Výhodné jízdenky v rámci akce ČD Promo si lze koupit i v předprodeji a pokud má zákazník zákaznickou kartu ČD nebo nárok na slevu dle cenového výměru ministerstva financí (děti, důchodci, ZTP), může ji na tyto akční jízdenky uplatnit také. Cestující druhé třídy si k jízdence nad 140 kilometrů mohou navíc pořídit místenku na přímé vlaky za 0 korun (nabídka platí pro vlaky EC, IC, Ex).

Příklady cen jízdenek ČD Promo od 3. října 2011

relace	Obyčejná/zákaznická	studenti 15 – 26 let obyčejná/zákaznická
Praha – Pardubice hl. n.	110/100 Kč	74/74 Kč
Praha – Zábřeh na Moravě	190/170 Kč	140/130 Kč
Praha – Olomouc hl. n.	220/200 Kč	165/150 Kč
Praha – Hranice na Moravě	275/250 Kč	204/190 Kč
Praha – Ostrava	295/265 Kč	220/200 Kč
Praha – Havířov	330/295 Kč	250/200 Kč
Praha – Brno	180/160 Kč	135/120 Kč
Praha – Hradec Králové	90/80 Kč	65/60 Kč

Ještě zajímavější nabídku potom cestující najdou na eShopu Českých drah. Od pondělka si totiž mohou koupit oblíbené elektronické jízdenky SporoTiket za ještě výhodnější ceny. Podmínky nákupu SporoTiketů zůstávají stejné, výhodnější ceny mají zákazníci s In-kartou ČD a ti, kteří nakupují předem.

Příklady cen SporoTiketů ČD od 3. října 2011

relace	SporoTiket obyčejný/zákaznický (s In-kartou)		
	CÚ I	CÚ II	CÚ III
Praha – Pardubice	90/70 Kč	90/80 Kč	90/90 Kč
Praha – Ústí nad Orlicí	130/100 Kč	130/120 Kč	130/120 Kč
Praha – Zábřeh na Moravě	160/130 Kč	160/150 Kč	160/150 Kč
Praha – Olomouc hl. n.	190/160 Kč	190/180 Kč	190/180 Kč
Praha – Hranice na Mor.	230/200 Kč	230/220 Kč	230/220 Kč
Praha – Ostrava hl. n.	230/220 Kč	230/220 Kč	230/220 Kč
Praha – Havířov	280/240 Kč	280/260 Kč	280/270 Kč
Praha – Nový Jičín město	250/210 Kč	250/240 Kč	250/240 Kč
Praha – Frýdek Místek	280/240 Kč	280/270 Kč	280/270 Kč
Praha – Otrokovice	250/190 Kč	250/220 Kč	250/220 Kč
Praha – Zlín střed	250/200 Kč	250/220 Kč	250/220 Kč
Praha – Brno	170/150 Kč	180/160 Kč	190/170 Kč

Praha – Hradec Králové 80/70 Kč 90/80 Kč 100/90 Kč

Jízdenky lze zakoupit ve třech cenových úrovních:

- v I. cenové úrovni (CÚ I) jsou jízdenky nejlevnější a zakoupit je lze v předprodeji až 2 měsíce před odjezdem, nejpozději však 7 dní před odjezdem;
- v II. cenové úrovni (CÚ II) jsou jízdenky dražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek I. cenové úrovně, nejpozději však 6 dní před odjezdem; prodej je ukončen nejpozději 3 dny před odjezdem;
- v III. cenové úrovni (CÚ III) jsou jízdenky nejdražší a jejich prodej je zahájen po vyprodání jízdenek II. cenové úrovně, nejpozději však 2 dny před odjezdem; prodej je ukončen ve 23.59 h dne odjezdu nebo vyprodáním jízdenek.

30. 09. 2011 Přeprava kamionových návěsů po kolejích prudce roste

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/preprava-kamionovych-navesu-po-kolejih-prudce-rose-704637>)

České dopravní firmy po letech váhání a nedůvěry objevily výhody přepravy kamionových návěsů po kolejích. Podle údajů tuzemského operátora vlakových linek Bohemiakombi putovalo od ledna do srpna mezi Českou republikou a Německem po kolejích téměř 4 900 návěsů. To je o několik desítek více než za celý loňský rok. Podle šéfa firmy Vladimíra Fischera na tom mají zásluhu především tuzemští dopravci, jejichž podíl je letos poprvé nadpoloviční. Celoroční odhad firmy činí 8 400 návěsů, z toho 4 700 od českých firem. „České firmy s tímto druhem přepravy neměly zkušenost, postupně ale uvěřily, že to má smysl a že je to dlouhodobá záležitost,“ uvedl Fischer.



Společnost Bohemiakombi začala vozit kamionové návěsy v roce 2006, teprve v roce 2008 ale získala prvního českého dopravce. Po kolejích do západní Evropy a zpět začala vozit své návěsy slánská autodoprava Josef Mička. „Začali s jedním návěsem, dnes jich mají dvacet,“ podotkl Fischer. Podle něj za pomalším přechodem autodopraců na koleje stojí i nutnost dodatečných investic.

Po kolejích se přepravují speciální návěsy, které mají například pevnější konstrukci i plachtu. Investice do takzvaných intermodálních návěsů a další moderní techniky podpořila jednorázově dotacemi vláda Jana Fischera. „Navýšení objemů konečně s sebou přineslo ukončení velmi nepříjemné fáze počáteční hluboké ztrátovosti linek a jejich přechod do rentabilního provozování, a to bez jakýchkoli dotací,“ píše se v materiálech firmy Bohemiakombi. Firma vypravuje z Lovosic a Ostravy do německých přístavů 16 ucelených vlaků týdně. Je jediným tuzemským specialistou na přepravu návěsů.

30. 09. 2011 Porovnat nabídku RegioJetu s podmínkami pro ČD prý bude obtížné

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/porovnat-nabidku-regiojetu-s-podminkami-pro-cd-pry-bude-obtizne-704792>)

Ministerstvo dopravy se zatím staví zdrženlivě k plánům soukromého železničního dopravce RegioJet, který včera oficiálně potvrdil zájem o provozování dalších dálkových vlaků v Česku, a to bez nároku na státní dotace. Mluvčí ministerstva Květa Kočová dnes sdělila, že pro úřad bude důležité, za jakých konkrétních podmínek je RegioJet připraven dopravní služby zajišťovat. Firma ze skupiny Student Agency včera zaslala dopis ministrovi dopravy, ve kterém oznámila zájem o provozování poloviny dálkových vlaků EuroCity (EC) a InterCity (IC) na trase Praha – Brno – Břeclav od prosince 2012. V další fázi by chtěla převzít provoz všech spojů EC, IC i kategorie expres na území Česka. Stát by podle firmy právě na dotacích ušetřil stovky milionů korun ročně.

Dopravce poslal svou nabídku přes datovou schránku, mluvčí ministerstva dnes stejně jako včera uvedla, že úřad zatím nemá nabídku k dispozici. Nabídku firmy však bude úřad podrobně analyzovat a nabídku zváží, doplnila Kočová. „Je však třeba upozornit na skutečnost, že předložená nabídka pravděpodobně bude zaměřena pouze na vybranou linku a vybrané vlaky, a proto bude obtížné

srovnatelná s podmínkami, za kterých je uzavřena desetiletá smlouva mezi ministerstvem dopravy a Českými drahami, které zajišťují přepravní služby na všech linkách dálkové dopravy," sdělila mluvčí.

České dráhy mají od státu garantovány dotace ve formě takzvaných úhrad prokazatelné ztráty. RegioJet zatím konkuruje ČD pouze na trase Praha – Ostrava – Havířov, kde jezdí od pondělí. RegioJet nepožaduje od státu na provozování dálkových vlaků dotace, ale usiluje o spoje v takových časech, jaké mají nyní na lince ČD, uvedl ve čtvrtek mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský sdělil, že ČD by měly příští rok dostat dotace od ministerstva dopravy, které si vlaky objednává, na všech trasách mimo trasy Praha-Ostrava. Kromě této trasy provozují ČD čistě na komerční bázi provoz všech pendolin. Majitel Student Agency, brněnský podnikatel Radim Jančura, několik let tvrdí, že je schopen zajistit provoz dálkových spojů s nižšími dotacemi nebo bez dotací od státu.

30. 09. 2011 Nádraží v Mladé Boleslavi padne, supermoderní budova tu ale nevyroste

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/nadrazi-v-mlade-boleslavi-padne-supermoderni-budova-tu-ale-nevyroste-120/-praha-zpravy.aspx?c=A110930_1659732_praha-zpravy_sfo)

Starou nádražní budovu v Mladé Boleslavi čeká demolice. Na jejím místě měl vyrůst nový moderní objekt, kterému místní lidé přezdívali skleník, vejce nebo také létající talíř. Nakonec tu ale nejspíš stát nebude, mimo jiné i kvůli nesouhlasu zdejších obyvatel. Architekt teď navrhne novou podobu budovy. Prototyp supermoderní budovy, který představily České dráhy, měl nahradit stávající nádražní budovu, která je už léta v katastrofálním stavu. Prosklený objekt se však nelíbil části veřejnosti. Hlavně proto, že sem nezapadá. Mezi lidmi vznikla proto petice za zachování stávající nádražní budovy, která se opírala o její údajný historický význam. Petice zafungovala, ale jen částečně. Demolice nakonec současnou budovu nemine. Na místo původně plánované prosklené budovy má ale vzniknout zcela nový projekt. "Příští týden do města přijede architekt, který si projde nejen samotné město, ale i okolí nádraží a navrhne jeho novou podobu," říká náměstek středočeského hejtmána odpovědný za dopravu Robin Povšík, který dříve skleněnou budovu podporoval.



Odpůrci nové nádražní budovy jsou spokojeni

Názor změnil právě po nesouhlasu veřejnosti. Spokojeni jsou nyní i občanští aktivisté. "Nepodařilo se sice zabránit demolici původní historické budovy, ale povedlo se nám přesvědčit osoby na rozhodujících místech o tom, že navržená moderní novostavba se do této lokality vůbec nehodí," říká iniciátor petice za zachování staré nádražní budovy Jan Cindr. "Podle mě to je nejlepší možný výsledek za daných okolností. Původní návrh budovy byl opravdu nezdařilý. Dobrým signálem pro mě je i to, že se po dlouhé době místní občanská společnost dokázala zmobilizovat a prosadit svůj názor," říká občanský aktivista Jan Kurka.

České dráhy informaci o novém návrhu budovy zatím přímo nepotvrdily. "Ve hře je i možnost výstavby budovy v jiné architektonické podobě, ale zatím nemůžeme potvrdit, které řešení bude definitivní. Bude záležet především na formě financování," říká mluvčí drah Petr Štáhlavský. S penězi ale podle Povšíka problém nebude. "Na financování se bude podílet i Středočeský kraj formou dotace z Evropské unie," ujistil. Podle něj půjdou prostředky z této dotace na financování oprav i u dalších nádraží v kraji, která jsou ve špatném stavu.

30. 09. 2011 České dráhy získají moderní expresní soupravy Viaggio Comfort

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-11627/>)

Společnosti České dráhy (ČD), Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) a Siemens uzavřely smluvní dokumentaci ve věci dodání 16 sedmivozových netrakovních jednotek Viaggio Comfort, známých pod obchodní značkou ÖBB Railjet, v hodnotě 200 465 900 EUR. Soupravy budou dodány v letech 2013 až 2014 a jsou určeny především pro mezistátní dopravu mezi Českou republikou, Rakouskem a Německem. Cestovat s nimi bude i velká část zákazníků ve vnitrostátní přepravě, zejména na trase Brno – Praha – Ústí nad Labem.

„Pořízení moderních souprav pro vysokou rychlost znamená posílení pozice Českých drah v mezistátní dálkové dopravě ve střední Evropě,“ uvedl při podpisu kontraktu Petr Žaluda, předseda

představenstva a generální ředitel ČD, který zdůraznil hlavní výhody kontraktu: „Kupujeme vyzkoušený a ve střední Evropě schválený vlak. Náhradu současných mezistátních souprav novými jednotkami tak zahájíme již v průběhu roku 2013. Podstatná je velmi zajímavá cena, která je řádově v desítkách procent nižší než při nákupu obdobných vysokorychlostních souprav.“ České dráhy plánují provoz souprav Viaggio Comfort především na mezistátních tratích z Prahy do Hamburku, do Vídně a Grazu.

„Nabízené soupravy jsou speciálně vyvinuty pro země, které postupně zavádějí systém vysokorychlostních železnic. V sousedním Rakousku, Německu, Švýcarsku a Maďarsku jsou více než dva roky v provozu, a tudíž jsou již odzkoušené a prověřené v běžném provozu. Protože jde o část zakázky pro Rakouské spolkové dráhy, jejichž soupravy jsou stále ve výrobě, získají České dráhy své jednotky nejen za rekordně nízkou cenu, ale i za krátký čas a mohou je ihned nasadit do provozu,“ říká Jan Maj, ředitel divize Mobility skupiny Siemens Česká republika.

Soupravy Viaggio Comfort jsou sedmivozové netrakové jednotky s řídicím vozem. Jejich kapacita je asi 400 míst a jsou určeny pro provoz rychlostí až 230 km/h. Součástí vlaku je moderní restaurační zařízení, výtah pro vozíčkáře, prostor pro rodiny s dětmi včetně malého dětského kina a zvláštní prostor pro dětské kočárky. Toalety jsou přizpůsobeny lidem se sníženou pohyblivostí.

Nabídka koncernu Siemens pro České dráhy vycházela z kontraktu s Rakouskými spolkovými drahami. V roce 2006 Rakouské spolkové dráhy uzavřely se společností Siemens smlouvu na dodání 67 vlakových souprav. Posléze však ztratily o dodání posledních 16 souprav zájem, a proto je Siemens mohl se souhlasem ÖBB nabídnout za zvýhodněných podmínek Českým drahám. České dráhy nakupují tyto soupravy na základě procedury tzv. jednacího řízení bez uveřejnění, kterou pro tyto případy zákon o zadávání veřejných zakázek předvídá. S tímto postupem vyjádřil souhlas Úřad pro ochranu hospodářské soutěže České republiky.

Podepsaná smluvní dokumentace obsahuje ustanovení, která poskytují Českým drahám ochranu a umožňují jim příslušné jednotky neodebrat, pokud by se ukázalo nemožným jejich plnohodnotné nasazení na plánovaných trasách do Německa a Rakouska nebo pokud by jejich nasazení do provozu bránily nově se objevivší technické požadavky úřadů. Konečné potvrzení v tomto ohledu bude k dispozici do 6 měsíců od podpisu smlouvy.
