

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2013

OBSAH

02. 04. 2013	ZAČÍNÁ PRODEJ SEZÓNŇNÍCH RELACÍ, PŘÍMÉ VOZY ZAMÍŘÍ TŘEBA DO SPLITU, BARU NEBO VARNY	3
02. 04. 2013	PLZEŇSKÝ KRAJ CHCE SNÍŽIT NÁKLADY NA ŽELEZNICI, OMEZÍ SPOJE	3
02. 04. 2013	RUSKO DÁ MILIARDY DO SIBIŘSKÝCH ŽELEZNIC.....	4
03. 04. 2013	VYZKOUŠEJTE SI RAILJET CESTOU Z BŘECLAVI DO PRAHY (17. 4. 2013 EC 30000; 18. 4. 2013 EC 30003)	4
03. 04. 2013	AWT NAPADLA NOVĚ ZAVEDENÉ SLEVY PRO PŘEPRAVU KUSOVÝCH ZÁSILEK.....	5
04. 04. 2013	LIDÉ SE NAUČILI VÍCE JEZDIT VLAKY. NÁKLAD VŠAK ZŮSTÁVÁ HLAVNĚ NA SILNICI	6
04. 04. 2013	KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC NA SMÍCHOVĚ PŘEDSTAVUJE NOVĚ PRAHU A STŘEDNÍ ČECHY.....	6
04. 04. 2013	NÁKLAĐÁK STRHL TROLEJ, VLAKY MEZI PARDUBICEMI A HRADCEM SE ZASTAVILY	7
05. 04. 2013	V ÚSTÍ NAD ORLICÍ OBJEVILI PERNERŮV MOST, KTERÝ HITLER ZALIL BETONEM	7
05. 04. 2013	KRAJE ZA OSOBNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU ZAPLATÍ MILIONY KČ NAVÍC.....	8
05. 04. 2013	Z OSTRAVY DO MOSTŮ U JABLUNKOVA CITYELEFANTY	8
07. 04. 2013	PRODEJ RAILREKLAM SE RUŠÍ, DRÁHY JI NECHTĚLY PRODAT NEJVYŠŠÍ NABÍDCE.....	9
08. 04. 2013	PRVNÍ RYCHLOTRAŤ VZNIKNE VE SMĚRU PRAHA – LOVOSICE	9
09. 04. 2013	REGIOJET BUDE NA TRATI OSTRAVA – OLOMOUC JEZDIT O POLOVINU LEVNĚJI NEŽ ČD.....	10
10. 04. 2013	BAKALOVA AWT CHCE NA CHORVATSKÉ KOLEJE (HŽ CARGO).....	10
10. 04. 2013	DRÁHY PRODAJÍ NÁDRAŽÍ SPRÁVCI KOLEJÍ SŽDC. ZÍSKAJÍ TAK MILIARDY. 11	
11. 04. 2013	ÚOHS SE BUDE ZNOVU ZABÝVAT TENDREM ČD NA RAILJETEY.....	11
11. 04. 2013	NÁSTUP REGIOJETU MOHOU ZASTAVIT SPORY KOLEM UZNÁVÁNÍ JÍZDENEK (R27).....	12
11. 04. 2013	DO KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC VLAKY ČD LEVNĚJI (OD 15. DUBNA 2013)	12
15. 04. 2013	OTOVICE ODKOUPILY ČÁST TRATI, KTEROU KRAJ PLÁNUJE OBNOVIT	13
15. 04. 2013	VLAKEM MEZI PRAHOU A BRNEM O 60 KORUN LEVNĚJI.....	13
15. 04. 2013	PŘEPRAVA OSOB PO ŽELEZNICI ZAZNAMENALA NEJVĚTŠÍ RŮST ZA 18 LET	14
15. 04. 2013	METROSTAV JE BLÍŽ TUNELU ZA MILIARDY. ÚOHS SMETL NÁMITKY SKANSKY (ROKYCANY – PLZEŇ)	14
16. 04. 2013	AKTUÁLNÍ ODJEZDY VLAKŮ LZE NAJÍT TAKÉ PŘI VYHLEDÁVÁNÍ SPOJENÍ..	15
16. 04. 2013	V TENDRU NA REKONSTRUKCI OLOMOUCKÉHO NÁDRAŽÍ BYLY CHYBY.....	15
17. 04. 2013	NOVÉ ODBORY NA ŽELEZNICI PODPORUJÍ KONKURENCI (ADP).....	15
17. 04. 2013	MINISTERSTVO ZKOUMÁ SKOKY V ÚČTECH ČESKÝCH DRAH ZA RYCHLÍKY	16
17. 04. 2013	SKANSKA PODÁ ROZKLAD V KAUZE ZAKÁZKY DESETILETÍ (ROKYCANY – PLZEŇ)	16
17. 04. 2013	DRÁHY NASADÍ RAILJETEY UŽ V ČERVNU PŘÍŠTÍHO ROKU.....	17
17. 04. 2013	PRVNÍ ÚSEKY RYCHLODRÁHY BUDOU PODLE SŽDC V PRAZE I Kladně	17

17. 04. 2013	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V BERLÍNĚ ČEKÁ REKONSTRUKCE PO POUHÝCH SEDMI LETECH PROVOZU.....	18
18. 04. 2013	LOKOMOTIVA ŠKODA PROŠLA TESTY V NĚMECKU, KLÍČOVÉ PRO PROVOZ V EU (109 E)	19
18. 04. 2013	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI TÁBOR – SUDOMĚŘICE U TÁBORA	19
22. 04. 2013	NA ŠVESTKOVOU DRÁHU VYJEDE ZVLÁŠTNÍ VLAK, NA TRATI LOVOSICE – TEPLICE V ČECHÁCH SE OBJEVÍ HISTORICKÁ VOZIDLA (27. DUBNA 2013) ...	20
23. 04. 2013	LEO EXPRESS MĚNÍ TRASY: PŘIDÁVÁ PŘEROV, KARVINOU A MÍŘÍ DO POLSKA (GVD 2013/2014).....	21
24. 04. 2013	DRÁHY CHTĚJÍ SPOJIT VLAKY RAILJET S LOKOMOTIVOU OD ŠKODY (109 E)..	22
25. 04. 2013	MODERNIZACE DALŠÍ ČÁSTI KORIDORU PRAHA – BUDĚJOVICE MŮŽE ZAČÍT (HORUSICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ).....	22
25. 04. 2013	DRÁHY DOSTALY UŽ DRUHOU POKUTU ZA POZDNÍ DODÁNÍ "ŽRALOKA" (ŘADA 844).....	23
26. 04. 2013	MINISTR STANJURA NAVŠTÍVIL JIHMORAVSKÝ KRAJ. ŘEŠIL POLOHU BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ I R 52	23
27. 04. 2013	NA KOLEJE VYJEDE UNIKÁTNÍ LEGIONÁŘSKÝ VLAK	24
28. 04. 2013	INTERNET BUDE VE VŠECH DÁLKOVÝCH VLACÍCH. DRÁHY CHYSTAJÍ VELKÝ TENDR.....	24
30. 04. 2013	OSOBNÍ DOPRAVĚ ČESKÝCH DRAH SE LONI DAŘILO LÉPE NEŽ V ROCE 2011	24
30. 04. 2013	LEO EXPRESS CHCE JEZDIT DO VÍDNĚ	25
30. 04. 2013	VLAK POKRAČUJE VE SMĚRU PRAHA-VÝTOŇ. NOVÁ ZASTÁVKA JE V ÚZEMNÍM PLÁNU	26

02. 04. 2013 Začíná prodej sezónních relací, přímé vozy zamíří třeba do Splitu, Baru nebo Varny

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16451/>)

Dnes byl zahájen prodej rezervací a jízdenek pro sezonní turistické spojení z Prahy do jadranských a černomořských letovisek. Cestující si mohou vybrat na většině tras z nabídky přímého lůžkového nebo lehátkového vozu, které jsou připojeny k pravidelným spojům z Prahy do Budapešti a dále na Balkán. V letošní turistické sezóně, přibližně od poloviny června do konce srpna, resp. do začátku září, pojedou přímé lůžkové a lehátkové vozy jedenkrát týdně do Varny, každý den pojedou přímý lůžkový a lehátkový vůz do černohorského Baru, dvakrát týdně se vydá přímý lůžkový vůz do chorvatského Splitu a přímé vozy pojedou i do Burgasu. Podrobnější informace o těchto spojích a nákup jízdenek a rezervací na ně je možný ode dneška na přepážkách mezinárodních pokladen vybraných železničních stanic, v ČD centrech a ve vybraných cestovních kancelářích.

Například téměř 1 400 kilometrů dlouhá cesta přímým lůžkovým vozem Praha – Split trvá přibližně 24 hodin a cestující zaplatí za zpáteční jízdenku CityStar cca 4 486 Kč / s In-kartou cca 3 532 Kč, skupina 5 osob pak cca 15 825 Kč (cca 3 165 Kč na osobu, cesta tam i zpět) / s In-kartou cca 12 377 Kč (cca 2 475 Kč na osobu, cesta tam i zpět). Cena rezervace v lůžkovém voze ve třímístném kupé je pak cca 477 Kč za 1 osobu a 1 cestu. Cena za rezervaci lehátka z Prahy do Varny nebo Burgasu je cca 493 Kč, do Baru je to cca 246 Kč. Cena za rezervaci lůžka ve třímístném kupé je do Sofie a Burgasu cca 660 Kč, do Baru cca 403 Kč. Pro cestu lze využít jízdenky s různými slevami, např. CityStar. (Pozn. Konečná cena se skládá z ceny jízdenky a rezervace.)

Vlakem přímo na dovolenou nebo jen na letiště

Vlak lze využít i pro cesty do dalších turistických cílů v Evropě nebo jen pro přesun na letiště, odkud lidé odlétají na své prázdninové cesty. Bohatá nabídka denního i nočního spojení včetně autovlaku je na Slovensko, např. do Žiliny, Liptovského Mikuláše nebo Popradu (Fatra, Vysoké a Nízké Tatry), které patří mezi časté prázdninové cíle Čechů. Komfortní noční spoje CityNightLine jezdí denně z Prahy do Kodaně, Amsterdamu a Curychu. Vlakem je snadné dosáhnout také cykloturistické cíle v řadě míst Evropy. Vybrané mezistátní vlaky totiž nabízejí přepravu jízdních kol. Díky tomu můžete vlakem cestovat např. na Labskou a Dunajskou cyklostezku nebo vyrazit do startu, či se vrátit z cíle, cyklostezek a cyklotras Praha – Mnichov, Greenways Praha – Vídeň, Vídeň – Polsko a dalších. S jízdenkami InterRail lze podniknout prázdninové poznávací putování po jednotlivých státech i celé Evropě.

České dráhy přichystaly také zvláštní slevu na zpáteční jízdenku s prodlouženou platností 30 dní pro ty, kdo míří na pražské Letiště Václava Havla Vlak+Letiště Praha. Jízdenku si je možné zakoupit ze všech stanic a zastávek obsluhovaných Českými drahami v celé republice až na letiště a zpět. V ceně je i cesta mezi pražským hlavním nádražím a Letištěm Václava Havla pohodlným přímým spojem Airport Express, který je provozován ve spolupráci Českých drah a jejich partnerů.

02. 04. 2013 Plzeňský kraj chce snížit náklady na železnici, omezí spoje

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-chce-snit-naklady-na-zeleznici-omezi-spoje/921303>)

Kvůli zvyšujícím se nákladům na železniční dopravu zvažuje Plzeňský kraj, že omezí některé spoje. Příští rok by měl objem ujetých kilometrů v regionu klesnout o pět až šest procent. Kraj posledních deset let objednával stále více osobních a spěšných vlaků a počet ujetých kilometrů za tu dobu vzrostl téměř o čtvrtinu na letošních více než 5,7 milionu kilometrů. ČTK to dnes řekl ekonomický náměstek hejtmána Václav Šlajs (ČSSD). Většina ostatních krajů v Česku poslední léta objednávky snižuje. "Nechceme žádnou trať rušit, ale nemohou jezdit vlaky prázdné," uvedl Šlajs. Neobsazené jezdí v regionu hlavně dopoledne. Zatímco v roce 2006 dal Plzeňský kraj do ztrátových vlaků 312 milionů korun, letos to bude 588 milionů. "Musíme sem pustit soukromé dopravce, České dráhy musejí být pod konkurenčním tlakem," uvedl. Podle Šlajse se náklady, zejména kvůli novým vlakům, zvyšují více než inflace a daňové výnosy.

Kraj bude chtít, aby dráhy jezdily levněji, tedy aby vydával méně peněz na dotacích. Kvůli tomu bude nutné některé spoje omezovat. "Například na trati Plzeň – Nepomuk – Horažďovice jezdí denně 20 spojů tam a 20 zpátky, to je luxus. Vytížené nejsou," řekl Šlajs. Na Klatovy jezdí 18 vlaků tam a 18 zpátky, také po každé hodině. "Ale v jedenáct dopoledne jedou ve vlaku čtyři lidé. Víím, že bude řada lidí křičet, že snižujeme dopravní obslužnost, ale jiná cesta není," dodal. Náměstek zvažuje, že by se příští rok snížila objednávka u ČD o pět až šest procent. "Ale v budoucnu musíme jít dále, protože

za současných podmínek je to neufinancovatelné," dodal. Plzeňský kraj dává nejvíce peněz právě do dopravy. Oproti roku 2006, kdy tyto výdaje činily 1,5 miliardy Kč, vzrostly na letošních 2,6 miliardy korun, meziročně o 200 milionů. Kraj letos opět počítá s mírně nižšími daňovými příjmy, měl by dostat 3,35 miliardy Kč.

02. 04. 2013 Rusko dá miliardy do sibiřských železnic

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rusko-da-miliardy-do-sibirskych-zeleznic-971212>)

Ruský premiér Dmitrij Medveděv chce z rozpočtu vydat ekvivalent bezmála 170 miliard korun na modernizaci železniční sítě na Dálném východě. Posílit by se tím měl i rozvoj obchodu směrem na východ, což je považováno za klíčové pro budoucnost ruské ekonomiky. Samy ruské dráhy ale před časem vyčíslily své potřeby na více než trojnásobek plánované částky. Rusko chce zvýšit svůj export po železnici na východ. Polovina ruského exportu zatím směřuje do Evropy, která se však potýká s dluhovou krizí. Moskva by tudíž ráda zdvojnásobila vývoz na rostoucí asijské trhy, které zatím zaujímají asi čtvrtinový podíl na celkovém ruském exportu. K tomu je však zapotřebí vylepšit infrastrukturu na Dálném východě.

Podle premiéra Medveděva by státní železnice měly do roku 2017 dostat nejméně 260 miliard rublů (asi 168 miliard korun) na rozvoj Bajkalsko-amurské magistrály (BAM) a souběžné Transsibiřské magistrály. Tyto prostředky byv měly patrně pocházet z penzijních fondů a z výnosů státního fondu „národního blahobytu“. „Je otázkou, zda tyto peníze budou stačit. Na jaře 2012 železnice odhadovaly nezbytné výdaje na tyto magistrály na 918 miliard rublů (asi 590 miliard korun),“ napsal server dp.ru. „Bez významných investic na Dálném východě nedosáhneme klíčových cílů. Nemáme žádnou kouzelnou hůlku,“ prohlásil premiér na konferenci o rozvoji regionu. Kromě zvýšení propustnosti magistrál je zapotřebí také postavit nové dálnice mezi Chabarovskem, Vladivostokem a Nachodkou, a modernizovat dálnévýchodní přístavy. „Klíčový je rozvoj BAMu a Transsibu, do kterého musíme zapojit všechny možné zdroje investic,“ prohlásil ministr financí Anton Siluanov. Podle něj by se do programu měli zapojit také soukromí investoři a dráhy by měly vydat dluhopisy.

Milion zaměstnanců

Ruské železnice zaměstnávají na milion lidí a spravují 85 tisíc kilometrů tratí. Společnost je sice na vládním seznamu firem určených k privatizaci, ale proti prodeji se staví mocný šéf drah Vladimír Jakunin. Ten nyní prohlásil, že slibovaných 260 miliard nelze opatřit jinak než ze státního rozpočtu. Transsibiřská magistrála, spojující Moskvu s přístavem Vladivostok od roku 1916, měří bezmála 9 300 kilometrů. Za komunismu byla - hlavně z vojenských a strategických důvodů - na východní Sibiři postavena severněji ležící BAM. Její délka přesahuje 4 300 kilometrů. Přeprava přes obě sibiřské železniční magistrály předloni dosáhla 16,2 milionu tun zboží. Dráhy odhadují poptávku v roce 2020 na více než 58 milionů tun. Medveděv také slíbil, že brzy bude předložen návrh zákona o daňových úlevách pro firmy rozvíjející na Dálném východě investiční projekty „na zelené louce“. Takové firmy by měly být osvobozeny na pět let od daně ze zisku a dalších pět let by platily jen desetiprocentní sazbu.

03. 04. 2013 Vyzkoušejte si railjet cestou z Břeclavi do Prahy (17. 4. 2013 EC 30000; 18. 4. 2013 EC 30003)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16457/>)

Předběhněte čas a vyzkoušejte si cestu railjetem z Břeclavi do Prahy nebo opačným směrem. U příležitosti prezentační jízdy soupravy ÖBB railjet do České republiky si mohou cestující vyzkoušet novou kvalitu cestování na budoucí plánované trase těchto vlaků mezi Vídní a Prahou už letos v dubnu. ÖBB a ČD nabídnou na území ČR část kapacity 2. třídy mimořádného vlaku Vídeň – Praha dne 17. dubna a Praha – Vídeň dne 18. dubna také veřejnosti. Spoje zastaví pro nástup a výstup cestujících ve stanicích Břeclav, Brno hl. n., Česká Třebová, Pardubice hl.n. a Praha hl.n. Mimořádné vlaky budou povinně místenkové a přeprava bude možná jen s platnou rezervací pro příslušný spoj. Ceny rezervací a jízdného pro tyto mimořádné vlaky budou dle běžného vnitrostátního tarifu včetně všech obvyklých slev. Cesta railjetem z Brna do Prahy tak bude stát při použití včasné jízdenky již od 215 Kč. Prodej rezervací a jízdenek je od dnešního dne možný na pokladních přepážkách Českých drah v železničních stanicích a na eShopu ČD.

Jízdní řád vlaků EC 30000 (17.04.13) a EC 30003 (18.04.13) vedených jednotkou railjet

směr tam	žel. stanice	směr zpět
17. dubna 2013		18. dubna 2013
EC 30000		EC 30003
přij. odj.		přij. odj.
08:39	Wien Meidling	16:21
09:45 10:20	Břeclav	15:02 15:12
10:55 11:20	Brno hl. n.	14:25 14:30
12:30 12:31	Česká Třebová	13:23 13:24
13:10 13:13	Pardubice hl. n.	12:42 12:44
14:18	Praha hl. n.	11:44

Railjet vyrazí také do Ostravy

Moderní a komfortní jednotka ÖBB railjet bude také nasazena místo elektrické jednotky řady 680 Pendolino dne 17. dubna 2013 na vlak SC 513 z Prahy do Ostravy a dne 18. dubna 2013 na vlak SC 506 z Bohumína do Prahy. Oba uvedené vlaky zůstávají z důvodu garance místa k sezení povinně místenkové. Prodej rezervačních dokladů prostřednictvím pokladních přepážek ČD i eShopu ČD bude na tyto vlaky zahájen v pondělí 18. března 2013. Ceny jízdenek a místenek zůstávají stejné, jako pro pravidelné vlaky SC Pendolino. V těchto vlacích budou dodrženy standardy spoje SC Pendolino (bonusové občerstvení, denní tisk apod.). Komfortní soupravy ÖBB railjet a ČD railjet budou od prosince 2014 nasazeny ve dvouhodinovém intervalu na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz, na které nabídnou novou vyšší kvalitu služeb. Jednotky railjet patří do skupiny vysokorychlostních vlaků pro rychlost do 230 km/h. Cestujícím nabízejí moderní klimatizovaný interiér, oddíly business, 1. a 2. třídy, restaurační vůz, dětské kino a celou řadu dalších služeb a výhod. ČD tak ve spolupráci s ÖBB nabídnou na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz nejmodernější a nejkomfortnější vlaky, jaké budou moci cestující železniční dopravy v ČR využívat.

03. 04. 2013 AWT napadla nově zavedené slevy pro přepravu kusových zásilek

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/awt-napadla-nove-zavedene-slevy-pro-prepravu-kusovych-zasilek/921656>)

Soukromý dopravce Advanced World Transport (AWT) napadl slevy, které od začátku března ministerstvo dopravy udělilo na přepravy jednotlivých zásilek po železnici. Stížností se nyní zabývá Drážní úřad, který musí zahájit správní řízení, řekl ČTK jeho ředitel Pavel Kodym. Očekává zdlouhavé řízení, na jehož konci může být i zrušení nově zavedených slev. Vyjádření ministerstva ČTK shání. Zvýšení slev na poplatcích za použití kolejí z 15 na 50 procent oznámil koncem února ministr dopravy Zbyněk Stanjura s tím, že slevy mají začít platit od začátku března. Cílem je, aby jednotlivé přepravy, které představují 30.000 tun zboží, zůstaly na železnici. Jednotlivé zakázky v Česku po železnici vozí téměř výhradně ČD Cargo, které si dlouhodobě stěžuje, že jsou pro národního dopravce ztrátové. Přeprava jednotlivých zásilek je přeprava různého zboží v kontejnerech naložených na vagonech. Nejde tedy například o převoz uhlí, dřeva či jiného materiálu.

AWT se podle ředitele vnějších vztahů Petra Jonáka obává vágní nebo zcela chybějící definice jednotlivých kusových zásilek. To by v praxi mohlo vést k tomu, že různí dopravci budou za stejné nákladní vlaky platit různě vysoké poplatky za užití kolejí. Změna se navíc udála narychlo a nebyla oznámena s ročním předstihem. Dopravci tak už mají v jízdním řádu požádáno o přidělení přepravních kapacit na kolejích, dodal Jonák a zopakoval, že cílem AWT není napadat deklarovanou snahu ministerstva o zatraktivnění kusových zásilek i pro soukromé dopravce. "Jde o komplikované řízení, počítáme, že tam bude kolem 75 až 80 účastníků," uvedl Kodym. Podle něj se k řízení mohou vyjadřovat všichni tuzemští železniční dopravci a není možné vyloučit odvolání některého z účastníků, ať už úřad zavedení slev potvrdí, zruší nebo změní. Podobný případ neřeší Drážní úřad poprvé. Letos v lednu například skončil rok trvající spor o platnost ceníků, kterými Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zdražila poplatky pro dopravce od loňského ledna. Ty kvůli nedodržení roční lhůty Drážní úřad loni v březnu zrušil a teprve po dalších deseti měsících rozhodnutí úřadu je potvrdilo ministerstvo dopravy, které v těchto případech funguje jako odvolací orgán. Ve vozovém parku skupiny AWT je více než 160 lokomotiv a 5 500 vozů. V Česku provozuje více než 60 železničních vleček a vlastní přes 400 kilometrů vlastních tratí. Zaměstnává přes 2 000 lidí.

04. 04. 2013 Lidé se naučili více jezdit vlaky. Náklad však zůstává hlavně na silnici

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/lide-cim-dal-vic-vyuzivaji-vlak-y-naklad-vsak-zustava-hlavne-na-silnici-1ej-/ekonomika.aspx?c=A130403_220317_ekonomika_brd)

Problémy tuzemské ekonomiky ukazuje i pokles objemu nákladní dopravy, kamionům však ubyly zakázky méně než nákladním vlakům. Zato v osobní dopravě se železnici začíná zase dařit. Konkurence na železnici a obří investice do lepších vlaků přivádějí na železnici čím dál více lidí. Podle čerstvě zveřejněných statistik ministerstva dopravy jsou osobní vlaky jediným dopravním prostředkem, kterému loni přibývali cestující. Nejde přitom o nahodilý růst, neboť počet lidí na železnici se zvyšuje tři roky po sobě. Jen za loňský rok svezly vlaky přes 172 milionů lidí, což představuje meziroční nárůst o necelá tři procenta. Vlakem cestující vyrazí na čím dál delší vzdálenosti – počet ujetých osobokilometrů, což je násobek počtu cestujících a jejich ujetých kilometrů, loni stoupl o osm procent. V průměru jel každý při jedné cestě 42 kilometrů. Dráhy dlouhodobě uvádějí, že jim roste počet klientů v dálkové dopravě i v příměstských vlacích zejména kolem Prahy. "Zveřejněná čísla ukazují, že se železniční osobní doprava konečně začíná odrážet ode dna. Nárůst je důsledkem masivní modernizace vozového parku na železnici v posledních letech, postupného dokončování prací na železničních koridorech i vstupu konkurence na železniční trh v dálkové dopravě," míní Miroslav Vyka, prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Díky konkurenci například mezi Prahou a Ostravou klesly ceny a zlepšila se kvalita služeb.

Ubylo cestujících v autobusech

Loňské údaje nepotvrdily předpoklad, že dražší pohonné hmoty donutí řidiče vyměnit vlastní vůz za veřejné dopravní prostředky. V autobusech, které ročně přepraví zhruba dvakrát více pasažérů než vlaky, se naopak počet cestujících snížil o více než šest procent – jiný dopravní prostředek tedy zvolilo více než 22 milionů cestujících. V autobusovém segmentu šel nahoru jen počet klientů na mezinárodních linkách, což však v celkových číslech nehraje podstatnou roli. Podle Vyky se autobusové dopravě nedaří přesvědčit Čechy, aby místo aut nasedli do autobusu. Dnes je využívají jen ti, kteří vůz nevládnou nebo neřídí, tedy hlavně děti, studenti a senioři. "Autobusy mají často dlouhé jízdní doby, protože zajíždějí do každé vesnice až na náves, a to výrazně prodlužuje jejich celkovou jízdní dobu," vysvětluje Vyka. Na první pohled loni rostly významné počty lidí v městské hromadné dopravě, jde však spíše o statistickou hříčku. Rostl hlavně počet cestujících v Praze, kde však v roce 2011 výrazně klesl kvůli odpočtu jízdének, které cestující vraceli nebo vyměňovali kvůli změně tarifu. "Ve skutečnosti tak nebyl v roce 2011 žádný výrazný pokles a nyní není žádný výrazný nárůst," podotkl Vyka.

Státu se nedaří dostat náklad na železnici

Úbytek zaznamenali loni i nákladní dopravci jak na silnici, tak na železnici nebo při přepravě lodí po Labi. Údaje za loňský rok však ukazují, že se státu nedaří přetáhnout více zboží na železnici z kamionů, silniční nákladní dopravě ubyl objem nákladů jen o procento, zatímco vlakům o více než pět procent. Loni také výrazně vzrostl podíl tzv. kabotáže, tedy dopravy zahraničními dopravci na území Česka. Podle Martina Felixe z Česmadu jde o dopravce z Polska, Pobaltí, Rumunska a Bulharska. "Je to nepříjemná situace částečně způsobená tamějšími nižšími náklady, částečně nedostatečným státním odborným dozorem, neboť dopravci z těchto zemí nezdědili používají nekorektní praktiky a ani jejich vozový park není na odpovídající úrovni," tvrdí Felix.

04. 04. 2013 Království železnic na Smíchově představuje nově Prahu a střední Čechy

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/kralovstvi-zeleznic-na-smichove-predstavuje-prahu-a-stredni-cechy-1d5-/praha-zpravy.aspx?c=A130404_1912795_praha-zpravy_sfo)

Druhý největší evropský železniční model, který je k vidění v Království železnic na pražském Smíchově, otevřel zmenšený model Středočeského kraje a hlavního města Prahy. Nově je tak k vidění například Žižkovský televizní vysílač, hlavní nádraží či nová budova Národního muzea. Vyrazit k Pražskému hradu, rozhledně na Petříně a na Karlštejn, aniž byste se museli pohnout z místa? I takový rodinný výlet je teď možný. Království železnic otevírá další část jedinečné expozice, která v dlouhodobém projektu miniaturizace České republiky představuje Prahu a střední Čechy. Oba kraje se připojily ke třem už vymodelovaným – Ústeckému, Plzeňskému a Karlovarskému. Do konce roku 2015 tu na ploše 900 metrů čtverečních vzniknou repliky všech 14 krajů. "Žižkovský televizní vysílač, hlavní



nádraží, hned vedle to holešovické, Státní opera či nová budova Národního muzea," zve na novou expozici PR manažer Království železnic Rudolf Pospíšil. O kousek dál jsou k vidění hrady Křivoklát a Karlštejn či parkoviště nových vozů v mladoboleslavské a kolínské automobilce. Pod Blaníkem koncertuje skupina Čechomor. Největších a nejcharakterističtějších dominant Prahy a Středočeského kraje je na modelu dvanáct. Mezi nimi se proplétají vlakové soupravy, na křižovatkách a semaforech si dávají přednost blikající autíčka, autobusy míří na Florenc a o kus dál čekají lidé na svou, zatím jedinou, tramvaj. A k tomu brázdí Vltavu a Berounku výletní loď. Zdejší modeláři jsou velice pečliví. Všechno propracovali do nejmenších detailů. Třeba nástupiště metra se soupravou, která se po stisknutí tlačítka rozjede.

Výroba modelu Prahy a středních Čech v měřítku 1:87 přišla na tři miliony korun, stavělo se devět měsíců. "Některé dominanty, jako například hrady, jsme museli zmenšit ještě víc, protože by se sem jinak nevešly. Když uvážíme, že na celou expozici čtrnácti krajů máme plochu 900 metrů čtverečních, při jednotném měřítku by se celý model Česka rozkládal na čtyřech a půl hektarech. Museli jsme proto model drasticky zjednodušit," uvedl Pospíšil. Vlázky pocházejí od německých výrobců, od českých pak drobnosti, jako třeba lampy a návěstidla.

Na stadion fotbalové Sparty nebylo dost figurek

Ne všechno se však podařilo zrealizovat. Například zmenšeninu fotbalového stadionu Sparty modeláři vzdali. "Nesehnali jsme dost figurek do hlediště," objasnil Pospíšil. A tak se povedlo udělat alespoň maketu arény hokejové Sparty v Holešovicích. Z technických důvodů sešlo i z ruzyňského letiště. Perličkou je model hlavního nádraží v Praze, který byl vyráběn dvakrát, protože ho hlavní projektant pár dní před otevřením expozice omylem rozlápl. Od června budou v muzeu v provozu interaktivní tabule pro detailnější zkoumání expozice. "Už je to tu příliš rozlehle a není možno pozorovat detaily. Proto jsme nainstalovali kamery. Na obrazovce si zvolíte objekt a kamera vám ho přiblíží. I s popisem," vysvětlil Pospíšil. Výklad bude přizpůsoben také neslyšícím a dokonce i nevidomým. Ještě letos chce Království železnic dokončit a otevřít expozici Libereckého kraje.

Království železnic na Smíchově

Muzeum vzniklo v roce 2009 se zastavěnou plochou 115 m², teď už má model 550 m². V roce 2015 bude celková plocha expozice 1 015 m². Expozice Praha a střední Čechy: Stavba trvala 9 měsíců, je zde 495 metrů kolejí, 185 metrů silnic, 600 autíček, 4 900 stromů a cca 5 000 figurek

04. 04. 2013 Nákladřák strhl trolej, vlaky mezi Pardubicemi a Hradcem se zastavily

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/clanek.aspx?c=A130404_114134_pardubice-zpravy_mt)

Nákladní automobil naložený dřevem cestou přes trať mezi Pardubicemi a Hradcem Králové poškodil dopoledne elektrické vedení nad kolejemi. Nehoda se stala na lesním přejezdu mezi obcemi Čeperka a Stěblová, železniční doprava mezi krajskými městy se zastavila. "Přihodilo se to v 9:40, došlo k porušení trakčního vedení nákladním vozidlem," uvedl dopoledne mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Původně SŽDC očekávala trvání výluky do šestnácté hodiny. Montéři, kteří se dostavili na místo, však uvedli, že rozsah škod je větší oproti předpokladům po nahlášení události. Oprava se podle nich může protáhnout až do pátku, očekávají však, že opravit vedení stihnou do čtvrté desáté hodiny večerní. Na webu drah se odpoledne objevil odhad do 20. hodiny.

Náklad dřeva "nadstandardních rozměrů" strhl trolej v délce tří set metrů, dalších osm set metrů bylo provedených tak, že vyžadují také opravu. "Pravděpodobně se jednalo o svoz dřeva z lesa," dodal Tesař. Na odstranění závady pracuje Správa železniční dopravní cesty. Případ vyšetřuje policie jako dopravní nehodu. "V případě prokázání viny řidiče tím, že přeložil své vozidlo, mu hrozí postih ve správním řízení," uvedla policejní mluvčí Eva Vavřínová. Navíc se bude náhrady škody domáhat i SŽDC. "Zatím výši škody neznáme, ale budeme ji po viníkovi chtít nahradit," dodal Tesař. Řidič vozidla však uvedl, že vezl běžný náklad. "Naložil jsem, jak jsem zvyklý, chtěl jsem jen přejet ke skládce," řekl při policejním vyšetřování na místě nehody. Vlaky z obou krajských měst do Stěblové, stejně jako spoje mezi oběma městy, jsou nahrazeny autobusy.

05. 04. 2013 V Ústí nad Orlicí objevili Pernerův most, který Hitler zalil betonem

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-usti-nad-orlici-objevili-perneruv-most-ktery-hitler-zalil-betonem-1gd-domaci.aspx?c=A130405_1913141_pardubice-zpravy_jah)

Památkáři objevili nedaleko nádraží v Ústí nad Orlicí historický most pod kolejemi, který v roce 1844 postavil průkopník českých železnic Jan Perner. Zhruba o sto let později ho zřejmě Adolf Hitler nechal

zalit betonem. Most se teď bude zachraňovat. "Podle všeho jde o jednu z nejzachovalejších památek na trati, kterou Perner z Olomouce do Prahy postavil. Navíc to vypadá, že most se čtyřmi klenbami najdeme v téměř původním stavu," uvedl historik architektury Miloš Kudrnovský. Cílem historiků je teď podle něj vzácnou stavbu prozkoumat a nechat ji prohlásit národní kulturní památkou. Kromě památkářů se záchranou souhlasí jak majitel železničního svršku, Správa železniční dopravní cesty, tak firma Eurovia, která koridor staví. "Čekal jsem to horší. Udivilo mě, jak srdnatě za záchranu objeveného mostu zástupci obou firem bojovali," dodal architekt. Průzkum a případné opravy čtyři roky odkládané práce na koridoru, které začaly před několika dny, neohrozí. "Asi se jen opraví koryto Tiché Orlice, most nám vadit nebude," uvedl Milan Strnad z firmy Eurovia. Na případné změny projektu bude podle něj dost času. Trať se bude v těchto místech překládat, demoliční práce měly navíc podle harmonogramu probíhat až příští rok na podzim. "Pokud by bylo přece jen třeba projekt nějakým způsobem předělat nebo změnit, budeme na to mít dost času," dodal Strnad.



Na scéně je opět sdružení Nádraží nedáme!

Vzácnou stavbu přitom památkáři objevili víceméně náhodou. O Velikonocích ekologičtí aktivisté narazili na poškozené torzo klenby pod viaduktem vedoucím pod kolejemi z města do Kerhartic. Tam bagry Eurovie koncem minulého týdne pozůstatky původního viaduktu poškodily. Aktivisté se se svým objevem obrátili na sdružení Nádraží nedáme!, které už zachránilo starou nádražní budovu. "Poté, co jsme nález oznámili památkovému úřadu, se práce na stavbě koridoru zastavily s tím, že památkáři i další odborníci celý prostor prohlédnou a pak rozhodnou, co dál," uvedl tajemník sdružení Jindřich Fiala. Aktivisté si podle něj stěžovali na to, že stavební firma svůj nález neohlásila i přesto, že se k tomu ve smlouvě o dílo zavázala. "My jsme o ničem nevěděli až do doby, než se nám ozvali zástupci sdružení a krajsí památkáři," potvrdila Dana Kličková, která má na orlickoústecké radnici památky na starosti. Připouští ale, že to vlastně bylo štěstí v neštěstí. "Nebýt klenby na Mendriku, která se nakonec zbourá, daleko významnější objekt by zůstal neobjeven," dodala Kličková. Podle historika Miloše Kudrnovského se podobné nehody občas stávají. "Když to řeknu nadneseně, není žádnou výjimkou, že nejdřív najdete pár drobných mincí, ze kterých jste nadšení, a teprve pak se objeví celý poklad. A tady, řekl bych, jsme na poklad skutečně narazili," dodal.

05. 04. 2013 Kraje za osobní železniční dopravu zaplatí miliony Kč navíc

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kraje-za-osobni-zeleznicni-dopravu-zaplati-miliony-kc-navic/922553>)

Krajské samosprávy letos za zajištění osobní železniční dopravy na svých územích zaplatí proti původnímu plánu miliony korun navíc. Důvodem je zvýšení poplatku za použití kolejí. Ministerstvo dopravy už zdražení dopravní cesty schválilo, má platit od 1. července. Novinářům to dnes řekl náměstek olomouckého hejtmana Alois Mačák (ČSSD). "Pro nás nepochopitelně by od 1. července měla být zdražena dopravní cesta a to tak, že za osobní vlaky by navýšení platilo pouze pro kraje. Naopak stát zlevní nákladní dopravu," uvedl Mačák, podle něj úprava poplatků už vyšla v cenovém věstníku ministerstva financí. "Pokud by toto zdražení dopravní cesty prošlo, tak pro Olomoucký kraj by navýšení od července do konce letošního roku činilo zhruba 8,5 milionu korun a příští rok už tato částka vzroste na 17 milionů. My si samozřejmě dokážeme představit, že bychom peníze investovali jinak," podotkl Mačák.

Ministerstvo dopravy záměr výhledově zvýšit poplatky za použití kolejí pro osobní dopravu a snížit platby pro nákladní dopravce oznámilo loni na podzim. "V současné době máme významnou disproporcii v ceně za užití dopravní infrastruktury pro osobní a nákladní dopravu," řekl tehdejší ministr dopravy Pavel Dobeš. Nákladní železniční dopravci se na vybraném poplatku podílejí zhruba 90 procenty. Nové tarify mají podle ministerstva rozdíl mezi osobní a nákladní železniční dopravou zmenšit.

05. 04. 2013 Z Ostravy do Mostů u Jablunkova CityElefanty

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16475/>)

České dráhy uvedly do provozu poslední ze čtyř jednotek CityElefant zakoupených za finanční podpory ROP Moravskoslezsko. Dvoupodlažní elektrické jednotky jezdí ze Studénky přes Ostravu-Svinov a Bohumín do Mostů u Jablunkova. V Moravskoslezském kraji jezdí celkem 12 CityElefantů. Celkem objednal České dráhy od výrobce Škoda Vagonka 83 jednotek. Poslední

předávaná souprava s výrobním číslem 83 zůstává symbolicky „doma“. Celkové náklady projektu na nákup čtyř dvoupodlažních elektrických jednotek CityElefant pro Moravskoslezský kraj činí 874 mil. korun. Z toho České dráhy hradí 62,47 % z této částky, tedy 546 mil. Kč. Dotace ROP je ve výši 328 mil. Kč. Všechny čtyři soupravy jsou v novém barevném provedení (Najbrt), tři soupravy nesou reklamní banner ROP, jedna je s celoplošným polepem ROP. CityElefanty, které cestující na Ostravsku dobře znají, přinášejí oproti starým soupravám mnohem větší komfort. Jednotky jsou klimatizované, mají pohodlnější, textilem potažené sedačky s opěrkami hlav, nové soupravy mají uzavřený systém WC, která lze využívat i ve stanicích. O zastávkách informuje audiovizuální informační systém. Moderní soupravy představují zásadní změnu pro cestování vozíčkářů. Vlaky jsou vybaveny bezbariérovou toaletou a plošinami usnadňujícími nástup.

České dráhy objednaly u výrobce Škoda Vagonka celkem 83 jednotek v hodnotě přes 17 miliard Kč. Nejvíce, celkem 71, jich jezdí v okolí hlavního města a ve Středočeském kraji, odkud zajišťují i do krajů Ústeckého (Ústí nad Labem) a Pardubického (Pardubice, Lichkov, Česká Třebová). V Moravskoslezském kraji je nyní 12 souprav. Jezdí na vytižených linkách S1 a R1 z Opavy přes Ostravu do Českého Těšína a na lince S2 ze Studénky nebo Ostravy-Svinova přes Bohumín do Mostů u Jablunkova. Denně ujedou všechny CityElefanty v ČR v průměru přes 33,4 tisíc km, „pražské“ necelých 28 tisíc, „ostravské“ pak cca 5 600 km.

07. 04. 2013 Prodej RailReklam se ruší, dráhy ji nechtěly prodat nejvyšší nabídce

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ministerstvo-zastavilo-prodej-dcerine-firmy-cd-railreklam-po7-ekonomika.aspx?c=A130407_205410_ekonomika_brd)

Ministerstvo dopravy na poslední chvíli zastavilo prodej dceřiné společnosti Českých drah RailReklam. Firmu, která nabízí reklamu na billboardech, vlacích, nádražích i železničních mostech, chtěly dráhy prodat za 50 milionů korun. Přitom konkurenční společnost za ni nabídla dvojnásobek. „Řídící výbor Českých drah nedal souhlas Českých drah k prodeji RailReklamu,“ řekl České televizi mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. České dráhy mají v Railreklamu 51procentní podíl. Zmíněných 50 milionů nabídla drahám společnost Expiria, která má v Railreklamu zbývající 49procentní podíl a zároveň i předkupní právo. Částku 100 milionů korun jim nabídla firma JCDecaux. „Jsme přesvědčeni, že tato částka odpovídá hodnotě tohoto obchodního podílu a výnosům společnosti RailReklam. Jakákoliv nižší cena by dle našeho názoru byla pod úrovní tržní ceny,“ řekl televizi jednatel JCDecaux Pavel Slabý. „Případný prodej jiné společnosti, než je společnost Expiria, by byl poměrně složitý a společnost Expiria by s tímto prodejem musela souhlasit,“ uvedl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. S tím ovšem nesouhlasí právníci oslovení televizí. Dráhy podle nich měly přinejmenším firmu vyzvat, aby dorovnala nabídku konkurence.

08. 04. 2013 První rychlotrať vznikne ve směru Praha – Lovosice

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prvni-rychlotrat-vznikne-ve-smeru-praha-lovosice-972340>)

Příliš nízké ambice, nebo reálné zhodnocení možností státu? Taková debata aktuálně s nebyvalou intenzitou víří mezi politiky, odborníky a strategy ministerstva dopravy nad plány vysokorychlostních tratí (VRT). Podle zjištění deníku E15 povede první takzvaná vrtka z Prahy do Lovosic, hotova bude do roku 2030 a vyžádá si na 30 miliard korun. V budoucnu by měla pokračovat dále na Ústí nad Labem a do Drážďan. Rychlost vlaků zde bude vyšší než 200 kilometrů v hodině. Za vším stojí nová definice Evropské unie pro základní dopravní koridory, tedy takzvané síť TEN-T. Ta bude nově dělit hlavní dopravní tahy na dvě skupiny, základní (core) a globální (comprehensive). A Češi na poslední chvíli zařadili do core sítě jedinou vysokorychlostní trať, právě šedesátikilometrový úsek do Lovosic. Původně přitom nepočítali ani s tím. Rozdíl mezi core a comprehensive je přitom značný. První musí být hotova do roku 2030, druhá má konečný termín až o 20 let později. Na stavby z první skupiny navíc bude možno čerpat nemalé peníze z nového unijního fondu Connecting Europe Facility (CEF). Když nedávno úředníci ministerstva dopravy představili plán s jedinou krátkou vrtkou členům hospodářského výboru sněmovny, dostalo se jim tvrdého vypeskování od levice i pravice. „To je prezentace ve stylu, kdo nic nechce, nic nedostane. Pro mne je 60 kilometrů Praha – Lovosice naprosto nepřijatelných, vysokorychlostní trať musí být zařazena do sítě core. Musíme mít mnohem větší cíle,“ řekl Jaroslav Plachý (ODS). „Když se do toho nepustíte a půjdeme do toho přikrčení, tak



zůstaneme ve druhé lize Evropy. Musíme si uvědomit, že 21. století je tady," doplnil Milan Urban (ČSSD). A na hlavy ministerských úředníků padala i mnohem ostřejší slova.

Jenže i ministerstvo má své logické argumenty. Podle náměstka ministra Lukáše Hampla se Česká republika nemůže zavázat k dostavbě jiných delších tratí do roku 2030 z časových i finančních důvodů. „Není to tak, že doprava rezignovala na vysokorychlostní tratě. VRT Praha – Brno není v core, protože jí skutečně nejsme schopni dokončit do roku 2030. To nelze," uvedl Hampl. Poukázal na to, že ze strany EU mohou v případě nedokončení projektů hrozit sankce a vracení peněz. „Můžeme se tady bít v prsa, ale D8 nám ukazuje, že se to pak mimořádně těžko řeší," poukázal Hampl na nejproblematictější český dopravní projekt. Dalším problémem je, že Němci zatím nechtějí o napojení na případné české vrtky ani slyšet. Čímž padá velká část argumentů v jejich prospěch. Přesto úřad vedle Lovosic počítá i s dalšími vrtkami, jenže je zařadil do druhé skupiny s nápisem comprehensive a datem dokončení do roku 2050. Náklady jsou přitom gigantické, 500 kilometrů rychlotrati vyjde podle nynějších odhadů na 300 miliard korun. Odměnou bude cesta například mezi Prahou a Brnem za hodinu, vlaky by zde měly běžně jezdit i 300 km/h. Vrtky by v budoucnu měly vést například i z Prahy přes Vratislav do Varšavy nebo z Břeclavi do Katovic. Vedle nich počítá ministerstvo s vylepšením některých konvenčních tratí, kde by se jezdilo mezi 160 a 200 kilometry v hodině. Takovou tratí je například směr z Plzně přes Domažlice do Bavorska.

09. 04. 2013 RegioJet bude na trati Ostrava – Olomouc jezdit o polovinu levněji než ČD

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-bude-na-trati-ostrava-olomouc-jezdit-o-polovinu-levneji-nez-cd-973115>)

Soukromý dopravce RegioJet brněnského podnikatele Radima Jančury hodlá snížit jízdné na trati mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov na poloviční úroveň proti konkurenčním Českým drahám, které dopravu na trase zajišťují nyní. Za obyčejnou jízdenku mezi Olomoucí a Krnovem by tak cestující měl zaplatit 61 korun, za cestu z Bruntálu do Olomouce 46 korun a z Opavy do Ostravy Svinova 22 korun.

O přidělení zakázky žlutým vlakům na patnáctiletý provoz na této trati, která má být zároveň pilotním projektem pro liberalizaci ostatních dalších železnic, rozhodl koncem března ministr dopravy Zbyněk Stanjura. RegioJet tehdy zůstal jediným zájemcem ve výběrovém řízení, jež vypsal ministerstvo dopravy a které poté muselo zrušit kvůli vyloučení druhého uchazeče – společnosti Arriva. „Pokud by k vyloučení Arrivy kvůli administrativnímu pochybení nedošlo, RegioJet by výběrové řízení vyhrál," zdůvodnil rozhodnutí Stanjura. Zároveň dodal, že přidělení zakázky konkrétní firmě umožní stihnout původní termín pro zahájení provozu, kterým je prosinec 2014. Kromě cen, které na uvedených příkladech odpovídají poloviční hodnotě obyčejného jízdného Českých drah, dopravce slíbil zachování celé řady slev. Soukromý dopravce uvádí, že bude uznávat slevové karty Českých drah IN25, a zachová i slevy pro studenty, které ministerstvo dopravy plánuje v polovině roku zrušit. Přiznávat bude dále slevy pro seniory a pro handicapované cestující.

České dráhy se výběrového řízení na nového dopravce na výše uvedené trase nakonec nezúčastnily. Podle oficiálního vyjádření proto, že včas nedokázaly vysoutěžit vozidla, která požadovalo ministerstvo dopravy. Nabídku kromě Českých drah nepodaly například společnosti Veolia transport, Leo Express ani nizozemská Abellio vlastněná Nizozemskými drahami (Nederlandse Spoorwegen), které původně avizovaly, že se tendru zúčastní.

10. 04. 2013 Bakalova AWT chce na chorvatské koleje (HŽ Cargo)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/bakalova-awt-chce-na-chorvatske-koleje-973225>)

Železniční skupinu AWT neopouštějí expanzivní choutky. Po polském, maďarském a slovenském trhu nyní pošilhává po Chorvatsku. Tamní státní a výrazně ztrátové HŽ Cargo se privatizuje a AWT je jedním ze sedmi zájemců. Nejdříve ovšem musí chorvatská firma s pomocí partnera projít restrukturalizací. Informace se objevila na webu HŽ Cargo. AWT patří do portfolia skupiny BXR, jejímž největším akcionářem je podnikatel Zdeněk Bakala. „Ministerstvo dopravy zhlédlo obdržené nabídky a pozvalo soutěžící, aby prezentovali své plány s HŽ Cargo," píše se na stránkách chorvatské firmy. Po prvním kole chce úřad seznam výrazně zkrátit a postupujícím poté umožní důkladně prozkoumat finanční stav HŽ Cargo. Česká AWT má ovšem velkou konkurenci. Vedle finančních fondů se o vstup do chorvatské firmy hlásí i silné společnosti z oboru železniční dopravy, mimo jiné Deutsche Bahn a Rail Cargo Austria. „Dopravní skupina AWT ani její majoritní vlastníci, mezinárodní investiční skupina

BXR, standardně dopředu nekomentují možné akvizice nebo divestice," odpověděl na dotazy deníku E15 mluvčí AWT Petr Jonák.

Polská expanze

Lákadla chorvatského trhu pro českou firmu se tak dají jenom tušit. Největším je zřejmě jaderský přístav Rijeka, jehož roční obrat činí 13 milionů tun zboží. Přístup do přístavů zdůrazňovali představitelé AWT i při nedávné expanzi do Polska. Obchodní ředitelka AWT Jana Vlčková tehdy zmínila zvláštní zájem firmy na přepravách mezi severem a jihem Evropy. HŽ Cargo vzniklo před sedmi lety rozdělením státního železničního konglomerátu na několik firem. Přes faktický monopol na trhu jsou krátké dějiny společnosti převážně velkým pádem. Ještě v roce 2007 přepravilo HŽ Cargo 17 milionů tun nákladu, loni to bylo už jen 11 milionů. Chorvatské ministerstvo přiznává, že firma má potíže s likviditou a splácením dluhů. Podle některých informací přesahují dluhy miliardu eur.

Bakalova AWT chce na chorvatské koleje

Společnost HŽ Cargo vlastní 160 lokomotiv a šest tisíc vagonů. Kromě toho ovládá šest dceřiných firem, například z oblasti železničního opravárenství. Srovnatelně velká AWT, která patří k největším soukromým nákladním dopravcům na evropských kolejích, je na tom výrazně lépe. Objem přeprav v loňském roce činil rovněž jedenáct milionů tun zboží – výkony vlaků však meziročně vzrostly o třetinu. Při stejném objemu zboží navíc skupině s českými kořeny stačily dva tisíce lidí. Společnost HŽ Cargo přitom zaměstnává přes tři tisíce pracovníků.

10. 04. 2013 Dráhy prodají nádraží správci kolejí SŽDC. Získají tak miliardy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-prodaji-nadrazi-spravci-koleji-szdc-fgb-eko-doprava.aspx?c=A130410_1915038_eko-doprava_spi)

Na české železnici se schyluje k obří realitní transakci, která má po deseti letech narovnat její nepovedenou transformaci. Všechny staniční budovy a první nástupiště na nádražích mají přejít z majetku Českých drah na státní Správu železniční dopravní cesty. Dráhy prodejem budov získají řádově miliardy korun. "Už je dohoda s ministrem dopravy Zbyňkem Stanjuroou, materiál má jít brzy na poradu ekonomických ministrů," řekl generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Padl naopak plán převést za úplatu pozemky pod kolejemi na nádražích, ty by měla SŽDC získat bezplatně změnou zákona o Českých drahách. Původně dráhy plánovaly z těchto pozemků získat dalších několik miliard korun. Jako jednu z možných verzí označil převod budov na SŽDC i náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. "Stav, kdy jeden z dopravců vlastní současně i budovy, není ideální," řekl Hampl. Dráhy už v minulosti tvrdily, že je vlastnictví nádražních budov znevýhodňuje v porovnání s konkurencí, až na pár výjimek jejich provoz není ziskový. Vymýšlely proto například zavedení staničního poplatku, který by účtovaly soukromým dopravcům za to, že jejich cestující nádraží používají. K tomu však nakonec pravděpodobně nedojde.

Správce kolejí získá k nádražím i zaměstnance

K převodu má dojít formou prodeje části Českých drah, na SŽDC by mělo přejít i zhruba 450 zaměstnanců drah z Regionální správy majetku, kteří mají nádraží na starosti. "Převezmeme všechny smlouvy, které se nádraží týkají," dodal Kolář. Součástí transakce je i pražské hlavní nádraží, které provozuje italská Grande Stazioni. Podle Koláře by mohlo převedení na SŽDC znamenat i čerpání evropských dotací na opravu nádražních budov, dráhy na ně nemohou dosáhnout. Nádražní budovy, pokud vláda plán schválí, mají projít ještě oceněním. "Půjde určitě řádově o miliardy korun," řekl Kolář. Zatím však není jasné, z čeho SŽDC nádraží zaplatí a kde případně vezme další peníze na jejich provoz. Kolář předpokládá, že se o to navýší dotace státu na provoz dráhy. Dráhy už v minulosti na nepovedené transformaci železnice vydělaly přes dvanáct miliard korun za prodej jiného majetku SŽDC. Transakci z roku 2008 kritizovali soukromí dopravci i Nejvyšší kontrolní úřad, neboť dráhy prodaly majetek, který získaly zcela bezúplatně při transformaci v roce 2002. V případě nádraží je situace mírně odlišná – dráhy do řady budov v minulosti investovaly stamiliony korun na jejich modernizaci.

11. 04. 2013 ÚOHS se bude znovu zabývat tendrem ČD na railjety

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-se-bude-znovu-zabyvat-tendrem-cd-na-railjety/925244>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) se bude znovu zabývat pětimiliardovým záměrem Českých drah na pořízení 16 vlakových souprav Railjet. Firma je chtěla koupit bez výběrového řízení.

ÚOHS tento krok posvětil. Nyní jeho verdikt soud zrušil, zjistila ČTK z webu soudu. Odůvodnění rozsudku zatím není k dispozici. Mluvčí soudu Miroslava Sedláčková dnes ČTK řekla, že na jeho vyhotovení má soud 30 dní. České dráhy nakonec od původního záměru koupit 16 vlaků ustoupily. Od švýcarského výrobce Siemens jich převezmou jen sedm. "Počkáme až si budeme moci přechíst odůvodnění," reagoval mluvčí Českých drah Radek Joklík. Do té doby dopravce nemůže k rozhodnutí soudu zaujmout stanovisko. Podle Českých drah mohl krajský soud verdikt ÚOHS zrušit například z nějakého procesního důvodu. Dopravce prý ale zatím nemá ani neoficiální informaci o důvodech, které k soud k rozhodnutí vedly. Původní verzi zakázky napadla u ÚOHS Škoda Transportation, která se po neúspěchu u antimonopolního úřadu obrátila i na soud. České dráhy tvrdily, že dohodnutá cena 200,5 milionu eur za 16 souprav byla výjimečně výhodná a vypsání výběrového řízení bránil i omezený čas, po který nabídka platila.

Svezení novými vlaky Railjet si budou cestující moci poprvé vyzkoušet 17. a 18. dubna. České dráhy tímto vlakem chtějí od konce roku 2014 jezdit z Prahy přes Brno a Vídeň do Štýrského Hradce. Pro prezentační jízdu zvolily České dráhy trasu mezi Prahou a Ostravou, kde railjety nahradí známá pendolina. Z Prahy do Ostravy pojedou railjet v neděli v 16:29 z hlavního nádraží. V opačném směru vyjede z Bohumína v pondělí v 07:18. Projekt spolupráce mezi ČD a rakouskými drahami ÖBB by měl zlepšit kvalitu cestování mezi Českem a Rakouskem a zároveň mezi Prahou a Brnem. ČD mají mít sedm souprav Railjet (Viaggio Comfort) za zhruba 2,5 miliardy korun a další tři soupravy nasadí ÖBB, které také zajistí lokomotivy řady 1216.

11. 04. 2013 Nástup RegioJetu mohou zastavit spory kolem uznávání jízdenek (R27)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nastup-regiojetu-mohou-zastavit-spory-kolem-uznavani-jizdenek/925263>)

Vstup vlaků RegioJetu na trať spojující Ostravu s Olomoucí přes Opavu a Krnov může zkomplikovat dohoda o vzájemném uznávání jízdenek. Akceptování jízdních dokladů vydaných v pokladně konkurence byla podmínkou ministerstva dopravy, kterou v nedávno zrušeném tendru vyžadovalo po novém provozovateli. České dráhy přehodnotily původní vstřícný postoj a jízdenky RegioJetu uznávat nechtějí. Na tahu je tak RegioJet, který musí potvrdit ochotu provoz zajistit i tehdy, kdy by si s ČD jízdné neuznávaly, chce-li zakázku získat, řekl dnes ČTK náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Nabídka RegioJetu počítala s oboustranným uznáváním jízdenek. "Pokud nám RegioJet oznámí, že tyto podmínky akceptuje, tak je možné řešit další technické detaily," uvedl Hampl s tím, že v opačném případě nemá smysl pokračovat v rozhovorech o přidělení zakázky, které v tomto týdnu začaly. Dvoumiliardovou zakázku RegioJetu přidělil ministr dopravy Zbyněk Stanjura poté, co z tendru vypadl druhý uchazeč a úřad veřejnou soutěž zrušil.

Podle majitele RegioJetu Radima Jančury by ale měl prostřednictvím ministerstva dopravy více tlačit na České dráhy, aby se s novými dopravci na železnici dohodlo. Stav, kdy by jízdenky ČD platily i ve vlacích RegioJetu a opačně nikoliv, by podle Jančury soukromého dopravce výrazně poškozoval. Věří proto, že k tomu nakonec nedojde. Pokud by se tak stalo, nikdo by si nechodil jízdenky kupovat do pokladen RegioJetu a dopravce by tak přišel o provize z prodaných jízdenek, které tvoří až deset procent jízdného, doplnil Jančura. Vlaky RegioJetu a Českých drah by se na trati měly běžně potkávat. Národní dopravce bude i po přidělení rychlíkové dopravy RegioJetu dále provozovat osobní a spěšné vlaky. Tarifní spolupráce není obecně vynutitelná, protože neexistuje žádný předpis, který by dohodu nařizoval, uvedlo ministerstvo dopravy. V případných jednáních bude hrát pouze roli mediátora. Úřad se tím chce vyhnout situaci, kdy by kvůli nařízení o uznání jízdného musel následně čelit požadavku na případné finanční kompenzace. ČD jsou ochotné o oboustranném uznání jízdenek jednat. "Jakmile bude definitivně rozhodnuto a objednatel nás vyzve k jednání o vzájemném uznávání jízdného, jsme připraveni o této věci diskutovat," sdělil mluvčí drah Radek Joklík. RegioJet se ale obává, že bez tlaku ministerstva tato jednání k ničemu nepovedou. Podle Jančury se České dráhy touto formou snaží blokovat jakékoli další tendry na železnici. Výběrové řízení na nového dopravce na trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc považovalo ministerstvo za pilotní projekt liberalizace železnice. Vítěz tendru měl začít na trati jezdit od prosince 2014. Tento termín se ministerstvo snaží prostřednictvím přímého přidělení zakázky dodržet.

11. 04. 2013 Do Království železnic vlaky ČD levněji (od 15. dubna 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-16532/>)

Od pondělí 15. dubna platí v pražském Království železnic sleva až 15 % na vstupném pro všechny zákazníky Českých drah, kteří přijedou vlakem a při nákupu vstupenky předloží svou jízdenku. Sleva

platí pro vybrané jízdní doklady ČD a Království železnic ji bude poskytovat až do konce letošního roku. Za rok si druhou největší modelovou železnici v Evropě prohlédne až 250 tisíc návštěvníků. Modely jezdí krajinou, svítí, otevírají se, reagují na střídání denního a nočního cyklu a některé jsou uzpůsobené tak, aby je návštěvníci mohli sami ovládat. Miniaturní kamery zprostředkují návštěvníkům aktuální pohledy z lokomotiv modelů projíždějící kolem nejrůznějších dominant České republiky, jako je například Ještěd, Karlštejn, Pražský hrad apod. Pro děti i dospělé jsou tu i další doplňkové expozice, naučné panely a interaktivní prvky.

Jízdní doklady, pro které sleva platí:

- běžné jízdenky ČD platné v den návštěvy – 10% sleva na vstupné
- In-karta ČD – 15% sleva na vstupné
- Skupinová víkendová jízdenka + MHD Praha – 15% sleva na jednotlivé nebo rodinné vstupné
- Skupinová víkendová jízdenka region Středočeský – 15% sleva na jednotlivé nebo rodinné vstupné
- Skupinová víkendová jízdenka region Středočeský + MHD Praha – 15% sleva na jednotlivé nebo rodinné vstupné
- jízdenka Děti na výlet vlakem – sleva z 90 Kč na 55 Kč/dítě

Více na www.kralovstvi-zeleznic.cz.

15. 04. 2013 Otovice odkoupily část trati, kterou kraj plánuje obnovit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/222869-otovice-odkoupily-cast-trati-ktou-kraj-planuje-obnovit/>)

Otovice na Broumovsku nečekaně odkoupily zbytek bývalé železniční trati k česko-polské hranici. Do vesnice už vlaky dávno nejezdí, kraj ale chystá obnovení trati. Obec popírá, že by odkupem obnovení provozu chtěla blokovat. Chtěla by jej ale využít i k osobní dopravě a jak říká místostarosta obce, vyhnout se jednání "o nás bez nás". Vlak už Otovicemi neprojel osm let, ty z Broumova sem přestaly jezdit. U zastávky v polích koleje končí a zarůstají trávou. Přesto si obec koupila úzký pás bývalé trati až k polské hranici, násy a dva železniční mosty. Celkem dva a půl hektaru. "Úsek jsme si koupili proto, abychom se mohli zúčastnit všech řízení, v případě obnovení železniční trati. Nechceme, aby nás někdo obešel, protože se jednalo i předtím o nás bez nás," říká Josef Barviř (nestr.), místostarosta Otovic. "Kraj si nemyslí, že by tímto krokem obec chtěla zablokovat celý projekt. S Otovicemi kraj nadále jedná, je pro něj partnerem," říká Jiří Hošna, mluvčí Královéhradeckého kraje.

Kraj chce provoz na trati obnovit. Má už studii a hledá partnera na polské straně. Po kolejích by se měl vozit kámen z nedalekého polského lomu. A přes Otovice je to dál do Polska kratší. "Jednalo by se o pouhé dva vlaky denně, v podstatě by na českém území strávily pouze několik minut," uvedl Jiří Mužík, železniční expert. "Obnova trati by podle studie proveditelnosti stála 250 milionů korun, s návratností této investice se počítá v horizontu jedenácti let," dodal Hošna. Obec se netají tím, že je připravená úsek bývalé trati, který koupila, takřikajíc zobchodovat. Za to, že dá souhlas s převozem polského kamene, bude také něco chtít. "Aby k tomu byla samozřejmě osobní doprava," dodává Barviř. V červnu totiž kraj chystá další škrty autobusů. Třeba o víkendu má do Otovic jezdit spoj jediný.

15. 04. 2013 Vlakem mezi Prahou a Brnem o 60 korun levněji

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16545/>)

České dráhy odstartují ve středu v poledne marketingovou akci na podporu cestování vlaky mezi Brnem a Prahou. Promotéři národní dopravce budou ve stanu u pražské stanice metra Florenc a v Brně u hlavního vlakového nádraží rozdávat lidem poukázky na šedesátikorunovou slevu na jízdné mezi hlavním městem a jihomoravskou metropolí. Každý zákazník, který při nákupu libovolné jízdenky na cestu Praha – Brno nebo zpět předloží voucher, dostane jízdenku o 60 korun levněji. Voucher mohou zákazníci uplatnit v kterémkoliv pokladně ČD do 30. června 2013. Cílem kampaně je motivovat motoristy a cestující autobusů k jízdě pravidelnými vlaky ČD včetně D1 Expressů, které jsou pohodlnou alternativou v době opravy dálnice D1. „D1 Expressy jsme zavedli již loni, aby si na ně cestující zvykli. Jejich obsazenost postupně roste a dnes dosahuje v průměru 40 %, ve špičkách 50 až 60 %,“ vysvětluje Jiří Jeřeta, ředitel odboru dálkové a mezinárodní dopravy ČD a dodává: „Relace Praha – Brno je pro nás velice důležitá. Meziročně jsme na ní zaznamenali nárůst počtu zákazníků v řádu desítek procent. Právě proto se snažíme postupně zlepšovat služby. Například na mezinárodní vlaky do Vídně nasazujeme kompletně modernizované jídelní vozy, v D1 Expressech je možné

bezplatné připojení k internetu a už příští rok budou mezi Prahou a Brnem jezdit ve dvouhodinovém taktu špičkové jednotky Railjet.“ Akce, při kterých budou promotérky ČD rozdávat propagační letáky, jízdní řády vlaků vyšší kvality mezi Brnem a Prahou a šedesátikorunové slevové vouchery, budou probíhat 17. – 19.4., 21. – 26.4., 28. – 30.4., 2.5. – 3.5. vždy mezi 12. a 18. hodinou.

15. 04. 2013 Přeprava osob po železnici zaznamenala největší růst za 18 let

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/preprava-osob-po-zeleznici-zaznamenala-nejvetsi-rust-za-18-let/926733>)

Osobní železniční doprava zaznamenala loni osmiprocentní růst, když železnice meziročně přepravila o 543 milionů tzv. osobokilometrů více a celkově tak tento ukazatel vzrostl na 7,3 miliardy. Vyplývá ze statistik ministerstva dopravy. Podle prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslava Vyky jde o největší růst přeprav za předchozích 18 let. Celkem železnice přepravila 172,8 milionu cestujících, o 2,88 procenta meziročně více. Přepravní výkon měřený v osobokilometrech představuje množství přepravených osob násobených délkou ujeté trasy. "Nárůst je důsledkem masivní modernizace vozového parku na železnici v posledních letech, postupným dokončováním prací na železničních koridorech, a zejména vstupem konkurence na železniční trh v dálkové dopravě," uvedl Vyka. Ta podle něj nutí České dráhy, aby zlepšily úroveň služeb na tratích, kde se přímo potýkají s konkurencí. Pozitivním přínosem pro železnici je prý rovněž růst cen pohonných hmot, který nepřeje individuální automobilové dopravě. Lidé ustupující od individuální dopravy se podle Vyky nedaří přitáhnout autobusovým dopravcům, což dokazují data ministerstva dopravy. Ta ukazují u autobusové dopravy meziroční propad zhruba o 20 milionů přepravených, což je pokles o šest procent na 344 milionů cestujících.

Lepší vývoj v železniční dopravě proti autobusu souvisí podle Svazu cestujících s komfortem, který jednotlivé druhy dopravy cestujícím poskytují. Řada autobusových zastávek v ČR je tvořená pouze cedulí na okraji vozovky, poukázal na jeden z hendikepů autobusové dopravy Vyka. Pozitivní je podle svazu cestujících i prodlužování délky cest, ke kterým lidé železniční dopravu využívají. V roce 2011 byla průměrná cestovní vzdálenost na železnici 40 kilometrů, noví cestující v roce 2012 cestovali v průměru 112 kilometrů, což podle Vyky dokazuje, že cestující přibyli především v dálkové dopravě. Další růst přeprav po železnici předpokládá Svaz cestujících ve veřejné dopravě i letos. Do statistik by se totiž teprve letos měl ve větší míře promítnout nástup Leo Expressu na trať z Prahy do Ostravy. Dlouholetý růst železniční dopravy podobným tempem by ale mohla zastavit nedostatečná kapacita hlavních tratí, zejména v okolí velkých aglomerací, kde se mísí dálkové vlaky s hustou příměstskou dopravou, dodal Vyka.

15. 04. 2013 Metrostav je blíž tunelu za miliardy. ÚOHS smetl námitky Skansky (Rokycany – Plzeň)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/tunel-ejpovice-je-v-poradku-rekl-uohs-dwj-eko-doprava.aspx?c=A130415_160639_eko-doprava_suj)

Správa železniční dopravní cesty nechybovala u soutěže na jednu z nejdražších plánovaných železničních staveb v Česku. Po více než půl roce zamítl Úřad pro ochranu hospodářské soutěže stížnost stavební společnosti Skanska, která napadla tendr na trať mezi Rokycany a Plzní včetně chystaného nejdelšího tunelu v Ejpovicích. Vyplývá to z rozhodnutí, které má MF DNES k dispozici. Stavět se ale ještě zatím nezačne, Skanska má totiž možnost podat proti rozhodnutí rozklad. "Musíme rozhodnutí prostudovat a podle toho zvážíme další postup," uvedla mluvčí Skansky Lucie Nováková.

Společnost Skanska skončila v soutěži druhá za Metrostavem. Ten nabídl v soutěži, která původně počítala s náklady 7,5 miliardy korun, cenu 3,97 miliardy korun. Nižší ceny dosáhl Metrostav jinou technologií stavby tunelu, kterou právě Skanska napadla. Zatímco Metrostav nabídl metodu s razičím štítem, Skanska podle projektu chtěla tunel vrtat a odstřelovat. Její nabídka byla 4,75 miliardy korun. Podle SŽDC však byly alternativy možné. Proti výsledku podala námitku původně i stavební firma OHL-ŽS, nakonec ji však stáhla.

Stavba má zrychlit cestování mezi Prahou a Plzní, součástí bude i čtyřkilometrový tunel pod vrchem Chlum. Delší tunel v Česku zatím není. Modernizace trati má už teď velké zpoždění, kvůli kterému je v ohrožení čerpání evropských peněz. SŽDC chce proto zajistit, aby se část peněz na tunel čerpala až v novém operačním programu Doprava.

16. 04. 2013 Aktuální odjezdy vlaků lze najít také při vyhledávání spojení

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

Firma CHAPS ve spolupráci se Správou železniční dopravní cesty a Ministerstvem dopravy oficiálně spustila aplikaci Informační tabule také v systému IDOS, který je součástí Celostátního systému o jízdách řádech (CIS JŘ). Jeho návštěvníci se tak nyní mohou dozvědět aktuální odjezdy vlaků z několika stovek nádraží v České republice. Aplikace Informační tabule byla poprvé zpřístupněna pro veřejnost před rokem na internetové adrese <http://provoz.szdc.cz/Tabule>. Zobrazují se v ní on-line data o příjezdech a odjezdech vlaků všech dopravců, a to včetně druhu a čísla vlaku, směru jízdy, cílové stanice, dále číslo nástupiště či koleje a informace o případném zpoždění. Zájemci najdou nové informace o odjezdech vlaků na adrese <http://tabule.idos.cz/>, při použití mobilu pak na <http://m.tabule.idos.cz/>. Odkaz na údaje z konkrétní stanice se zařazuje také za název dopravního bodu do trasy vyhledaného spojení, pokud jde o část cesty plánovanou vlakem.

16. 04. 2013 V tendru na rekonstrukci olomouckého nádraží byly chyby

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-tendru-na-rekonstrukci-olomouckeho-nadrazi-byly-chyby/927092>)

V třímiliardovém tendru Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na rekonstrukci železničního nádraží v Olomouci byly chyby. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil výběr nejhodnější nabídky. ČTK to dnes řekl předseda úřadu Petr Rafaj. SŽDC jako nevhodnější vybrala nabídku sdružení společností EUROVIA CS, Subterra a Elektrizace železnic Praha. Podle ÚOHS ji ale měla vyřadit. Nabídková cena sdružení nebyla uvedena ve správném tvaru požadovaném zadavatelem. "Zadavatel rovněž nedodržel zásadu transparentnosti, když při posouzení nabídek akceptoval opožděné upozornění tohoto uchazeče, že jeho skutečná nabídková cena je nižší, než byla cena čtená při otevírání obálek," uvedl Rafaj. Podle něj tak mohl být podstatně ovlivněn výběr nejhodnější nabídky. SŽDC musí nabídky posoudit znovu. Rozhodnutí úřadu zatím není pravomocné, SŽDC se proti němu může odvolat.

Podle připraveného projektu mají být postupně rekonstruována všechna nástupiště olomouckého nádraží a v kolejišti bude vybudováno ještě jedno nové ostrovní nástupiště. Stavební firmy zároveň opraví starý podchod. Součástí stavby je také rekonstrukce kolejí v délce 13 kilometrů a mostů na příjezdové trase. Inovováno má být elektronické zabezpečovací zařízení a informační systém. Bezpečnost cestujících a provozu bude nově hlídat kamerový systém. Po rekonstrukci se zvýší odbavovací kapacita olomouckého nádraží o 14 procent. Po modernizaci budou moci železniční stanici Olomouc projíždět osobní vlaky rychlostí do 160 kilometrů v hodině a nákladní soupravy až 120 kilometrů za hodinu. Po modernizaci železniční stanice v Olomouci budou propojeny už modernizované koridorové úseky navazující na toto nádraží. Železniční stanice Olomouc je součástí mezinárodní trasy kombinované dopravy Le Havre – Lvov a leží na trase třetího tranzitního železničního koridoru, což je hlavní dálkový železniční tah mezi Mosty u Jablunkova a Chebem.

17. 04. 2013 Nové odbory na železnici podporují konkurenci (ADP)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nove-odbory-na-zeleznici-podporuji-konkurenci-975195>)

Železnice získala po několika letech novou odborovou centrálu. Po neshodách s vedením hlavního Odborového sdružení železničářů (OSŽ) ji založili výpravčí ve Správě železniční dopravní cesty. Aliance drážního provozu (ADP) se stala devátou odborovou organizací ve správě železnic. Už nyní je ale jasné, že se od ostatních bude v lecčems lišit. Dá se třeba čekat tvrdší kolektivní vyjednávání zejména o mzdy výpravčích. „Zaměstnanci řízení provozu, kteří vykonávají vysoce odpovědnou práci, žádali větší obhajobu svých práv u zaměstnavatele,“ sdělil deníku E15 předseda ADP a výpravčí z pražského Ražatína Jan Zazvonil. Podle něho se pohled vyjednávačů z řad dlouholetých funkcionářů OSŽ zásadně liší od názorů lidí z provozu. Propastnější rozdíl mezi ADP a ostatními odbory je ovšem v názorech na konkurenci na kolejích. ADP liberalizaci zřejmě jako první železniční odborová centrála bez výhrad podporuje. Větší podpora liberalizace železničního dopravního trhu je podle ní logickým cílem. Názor OSŽ je přesně opačný.

Podle ADP je zájmem provozních zaměstnanců, především výpravčích, maximální využití kolejí. Platí totiž jednoduchá rovnice, čím více dopravců a vlaků, tím vyšší příjmy do kasy správy železnic. Předsedu OSŽ Jaroslava Pejšu odpadlíci rozladili. „Je to smutný příběh. Připadá mi to tak, že vždy když někdo nedostane funkci, tak si založí vlastní odbory,“ řekl Pejša. Dodal, že základním popudem

byla zřejmě nespokojenost s odměňováním výpravčích. Zazvonil býval tajemníkem podnikového výboru OSŽ ve správě železnic. Stále živá je i vzpomínka na známého odborového bosse Jaromíra Duška. Ten si po „odejití“ z OSŽ v roce 2007 založil vlastní Svaz odborářů služeb a dopravy a několikrát blokoval platnost kolektivní smlouvy u ČD. Takovou možnost má u SŽDC i nová aliance. Kolektivní smlouva na železnici totiž platí pouze tehdy, když jsou pod ní podepsány všechny organizace. ADP zatím získala 200 členů, SŽDC má přes 17 tisíc zaměstnanců. Pro případ stávký jsou ale nevlivnější právě výpravčí.

17. 04. 2013 Ministerstvo zkoumá skoky v účtech Českých drah za rychlíky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skoky-ve-vyucotvani-ceskych-drah-za-rychliky-fad/eko-doprava.aspx?c=A130417_1917937_eko-doprava_fih)

Ministerstvo dopravy zkoumá velké rozdíly v účtech Českých drah za ztrátové rychlíky v letech 2010 a 2011. Stát drahám doplácí na rychlíky přes čtyři miliardy korun ročně. Ministerstvo chce vysvětlit, proč se meziročně některé náklady a výnosy změnily až o desítky procent. "Údaje, které v nich jsou, bychom rádi ověřili," konstatoval náměstek ministra dopravy a šéf řídicího výboru Českých drah Lukáš Hampl. "Na první pohled dochází k nikoliv nevýznamným rozdílům, které je potřeba vysvětlit," dodal Hampl. Dráhy podle podrobných výkazů umějí za jediný rok změnit na některých trasách náklady i výnosy řádově o desítky procent. To se stalo třeba u rychlíků mezi Kolínem a Rumburkem, kde meziročně klesly náklady o dvacet procent a tržby vzrostly o třetinu. Velké posuny jsou například i v poloze nákladů na správní režii. Ještě v roce 2010 si dráhy na vlacích z Děčína do Břeclavi účtovaly správní režii ve výši 66 milionů korun, o rok později to bylo už 110 milionů. K podobným skokům ve výši správní režie došlo také u dalších tratí.

Ministerstvo se chce zaměřit v první fázi na vykazovanou výši nákladů za dopravní cestu. Ty se v přepočtu na kilometr liší i více než dvojnásobně. Rozdíly v poplatcích jsou přirozené: záleží na hmotnosti soupravy i typu tratě. Ministerstvo si však chce ověřit, zda nejsou poplatky příliš vysoké. Výkazy ztrát za jednotlivé tratě ukazují, že v roce 2011 už na žádné trati stát nedoplácel více než 200 korun za kilometr. Nejztrátovější pro stát zůstávají stále méně významné regionální rychlíky: největší ztráta je v přepočtu na kilometr u rychlíků Praha – Příbram – České Budějovice, kde stát doplácí za každý kilometr 175,60 Kč. České dráhy nechtějí rozdíly v jednotlivých položkách komentovat. "Nesouhlasíme s tím, aby byla ekonomická data národního dopravce do takových podrobností poskytována konkurenci. Něco takového nemá nikde v Evropě obdoby," uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj jsou veškerá čísla podložena.

17. 04. 2013 Skanska podá rozklad v kauze zakázky desetiletí (Rokycany – Plzeň)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skanska-poda-rozklad-v-kauze-zakazky-desetileti-975383>)

Stavební společnost Skanska se v souboji o takzvanou železniční zakázku desetiletí nevzdává. Vedení firmy se dnes v kauze miliardového koridoru u Plzně rozhodlo podat rozklad k předsedovi antimonopolního úřadu Petru Rafajovi. Stalo se tak poté, co úřad v minulých dnech námítky Skansky proti postupu Správy železniční dopravní cesty zamítl. Rozklad, který stavební firma podala už tak výrazně zpožděný projekt dále oddaluje, s tím přitom narůstá hrozba ztráty evropských peněz. Ty se mají na financování podílet až 80 procenty. Zakázku, jejíž součástí je i nejdelší tunel v tuzemsku, vyhrál Metrostav ve sdružení se Subterrou. Oproti očekávaným 7,5 miliardy přišel vítěz s cenou čtyři miliardy korun. Skanska skončila druhá, když nabídla 4,75 miliardy korun. Jádrem sporu tkví právě ve způsobu ražby čtyři kilometry dlouhého tunelu, který je součástí stavby. Metrostav podle informací deníku E15 hodlá použít razicí štít, Skanska počítala s využitím vrtání a odstřelování. Odkazuje přitom na zadávací dokumentaci SŽDC. Správa železnic naopak argumentuje tím, že alternativní návrhy jsou přípustné.

Stavba může přijít o evropské dotace

Spor se vleče dlouhé měsíce, zakázka byla vypsána už loni v únoru. Stavbu je přitom třeba dokončit do prosince 2015, aby ji Evropská unie zaplatila. To už se teď ale nestihne. Nejhorším scénářem je, že stát obří náklady zaplatí ze svého. Peníze ale na to připravené nemá a není jasné, kde by je vzal. Správa železnic proto doufá, že přesvědčí unii, aby připustila takzvané fázování. To spočívá v tom, že evropské fondy proplatí alespoň peníze, které se podaří do konce roku 2015 prostavět. V ideálním případě (když se začne stavět v červnu) se prostaví 3,5 miliardy korun, zbylá půl miliarda už by nebyla pro stát taková zátěž. „Věřím, že tento projekt významně zrychlí dosud nekonkurenceschopné

Železniční spojení mezi Prahou a Plzní a zlepší také bilanci čerpání evropských prostředků," uvedl generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Ten je přesvědčen, že se unii podaří k fázování přemluvit.

Koridor Rokycany – Plzeň

- celková délka úseku měří zhruba 21 kilometrů
- součástí stavby je čtyřkilometrový tunel, nejdelší v Česku
- dílo není modernizace, stavět se má na zelené louce
- stavba navazuje na úsek Zbiroh – Rokycany
- rychlost vlaků se zvýší na 160 kilometrů v hodině
- odhadovaná cena byla skoro osm miliard

17. 04. 2013 Dráhy nasadí railjety už v červnu příštího roku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-nasadi-railjety-uz-v-cervnu-pristiho-roku-980622>)

České dráhy po letech obměňují svou výkladní skříň. Okoukaná pendolina v ní nahradí vlaky Siemens Viaggio Comfort, známé pod rakouským obchodním názvem Railjet. Jeden takový, zatím v barvách Rakouských spolkových drah (ÖBB), se dnes poprvé představil cestujícím v Praze. „Railjety významně zvýší kvalitu cestování mezi Prahou a Vídní," řekl generální ředitel Českých drah Petr Žaluda. Podle něj jsou tyto vysokorychlostní vlaky o třídu výše než pendolina. Dráhy po dlouhých peripetích zatím u Siemensu objednaly sedm souprav za více než dvě miliardy korun. Od prosince 2014 českou sedmičku doplní tři rakouské vlaky stejného typu a společně budou zajišťovat dopravu ve dvouhodinovém taktu na trase Praha – Vídeň – Štýrský Hradec.

Jak ale dnes Žaluda sdělil serveru E15.cz, railjety v barvách ČD začnou vozit cestující už od června příštího roku. První souprava je nyní ve výrobě a měla by být dodána v první polovině příštího roku. Další budou docházet vždy s měsíčním odstupem a dráhy je budou rovnou nasazovat do provozu, cestující budou vozit minimálně do Vídně. České dráhy chtějí zároveň využít opci na dalších osm vlaků, které by posílaly do Bratislavy a Budapešti.

Spojení hlavních měst

„Hlavní města bývalého Rakouska – Uherska by tak byla po téměř sto letech od rozpadu monarchie propojena tímto unikátním vlakem," řekl Žaluda. O využití opce ale zatím není rozhodnuto, dráhy jednájí s maďarskými a slovenskými protějšky. Jednotky Railjet patří do skupiny vysokorychlostních vlaků pro rychlost do 230 kilometrů v hodině. Cestujícím nabídnou tři třídy (business, 1. a 2. třídu), restaurační vůz i dětské minikino. Tahat je budou rovněž siemensovské lokomotivy Taurus, jedna z nich byla dnes v Praze pokřtěna jménem Spirit of Praha. Od původně zvažovaného nasazení nových škodovských lokomotiv 109 E se upustilo, lokomotiva ještě nemá všechnu potřebnou certifikaci, navíc její přizpůsobení německé soupravě by bylo příliš nákladné. Railjety jsou takzvanou push – pull soupravou. Lokomotiva se nepřepřahá, vlak buď táhne nebo tlačí. Dráhy považují nákladnou akvizici za klíčovou pro konkurenceschopnost na mezinárodních tratích, stávajícími soupravami vyšší kvality chtějí po nasazení Railjetů vylepšit komfort na vnitrostátních linkách.

17. 04. 2013 První úseky rychlodráhy budou podle SŽDC v Praze i Kladně

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/prvni-useky-rychlodrahy-budou-podle-szdc-v-praze-i-kladne/927752>)

Modernizace a výstavba dvoukolejné tratě mezi Kladnem a Prahou by měla začít v příštím roce úpravami pražského Negrelliho viaduktu a o rok později by měla pokračovat v úseku, který vede největším středočeským městem. Jde o část, na které Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) získá nejrychleji potřebná povolení. ČTK to dnes řekl náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Petr Šlegr. Modernizace tratě mezi Kladnem a pražským Veleslavínem letos po osmi letech prošla posouzením o vlivu stavby na životní prostředí. Náklady se odhadují na osm miliard korun a součástí této etapy budou úpravy nástupiště na Masarykově nádraží a Negrelliho viaduktu v Praze. SŽDC se podle Šlegra snaží zahájení prací maximálně urychlit, aby na výstavbu mohla použít dotace.

První úpravy se nejspíš dočká Negrelliho viadukt, který spojuje Masarykovo nádraží a nádraží Bubny. Další etapou podle Šlegra bude výstavba dvoukolejné tratě v Kladně, kde zároveň projde kompletní

rekonstrukcí hlavní vlakové nádraží. U zastávky Kladno-město zase vznikne přestupní terminál, který propojí autobusovou a vlakovou dopravu. Dalším navazujícím úsekem, který bude mít nově dvě koleje, bude podle Šlegra část mezi Kladnem a Jenčí. "Přinese to zásadní zrychlení jízdní doby. Například mezi Prahou a Kladnem-Ostrovem vlaky při čekání ve stanicích stráví 17 minut z celé jízdní doby. I částečné zdvojkolejňování přinese velmi rychle ovoce," uvedl Šlegr.

Z dokumentů o posouzení vlivu stavby na životní prostředí vyplývá, že dvoukolejná trať z Ruzyně do Kladna z větší části povede po stávající železnici. Celková délka modernizovaného úseku je téměř 20 kilometrů. Po rekonstrukci se zvýší traťová rychlost na 120 kilometrů za hodinu, která však bude v některých úsecích omezena. Někde budou moct vlaky naopak jezdit až 145 kilometrů za hodinu. Při budování příměstské tratě se kromě toho počítá například s její elektrifikací, modernizací mostů, nádraží, přejezdů nebo výstavbou protihlukových zdí. O modernizaci železnice na letiště a do Kladna se diskutuje už několik let a často bývá nazývána rychlodráhou.

17. 04. 2013 Hlavní nádraží v Berlíně čeká rekonstrukce po pouhých sedmi letech provozu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/hlavni-nadrazi-v-berline-ceka-rekonstrukce-po-pouhych-sedmi-letech-provozu-980732>)

Němečtí stavebníci by si klidně mohli podat ruce se svými českými kolegy. Příběh berlínského hlavního nádraží se příliš neliší od kauzy zdejších dálnic. Necelých sedm let po slavnostním otevření čeká důležitý železniční uzel našeho největšího souseda rekonstrukce, která zásadním způsobem zkomplikuje místní i dálkovou dopravu. Nové berlínské hlavní nádraží bylo s velkou slávou otevřeno v květnu 2006, aby mohlo sloužit návštěvníkům tehdejšího světového šampionátu ve fotbalu. Překotná rychlost dokončovacích prací, kterou nařídil tehdejší šéf německých drah Hartmut Mehdorn, si nyní vyžádala svou daň, píše server Welt.

Mostní konstrukce nádraží, které poplatníky stálo 1,3 miliardy eur, nevydržely ani deset let a musí být rekonstruovány, informoval ve svém dnešním vydání list Berliner Morgenpost. Trpět budou zejména cestující – v roce 2015 musí počítat s uzavřením kolejí nádraží pro vlaky dálkové i regionální dopravy nejméně na 86 dní. Ani tím však není výčet trápení berlínských pasažérů vyčerpán – také přibližně po další dva měsíce se budou muset obrnit trpělivostí. Kvůli opravám bude přerušeno také provoz nadzemní dráhy S-Bahn mezi hlavním nádražím a stanicí Friedrichstraße. Cestujícím nezbude než využít časově náročné objížďky, oznámily dráhy.

Od kolejí létají šrouby

Největší slabinou nového nádraží se ukázaly přejezdy na okolní železniční mosty. Již od roku 2007 zaměstnanci drah hlásí, že v důsledku zatížení projíždějícími vlaky se šrouby v místech, kde soupravy z nádraží vyjíždějí na mosty, postupně uvolňují nebo dokonce zcela vypadávají. Nejprve se dráhy snažily vadné šrouby vyměnit. Ani jejich kompletní výměna v roce 2011 však očekávané zlepšení nepřinesla. Vedení drah proto zavedlo rychlostní limity – ve zřušovaném úseku nádraží se směly vlaky místo běžných 60 kilometrů v hodině šourat pouhou čtyřicítkou. To ovšem problém nevyřešilo, jen odsunulo o stanici dál a před nádražím Friedrichstraße se proto tvořily zácpy vlakových souprav. Odpovědní pracovníci dceřiné společnosti drah DB Netz ujišťovali, že cestujícím žádné akutní nebezpečí nehrozí, šrouby se kontrolovaly každý měsíc. Pro trvalé řešení potíží se ovšem ukázalo nezbytné, aby bylo opraveno všech 37 drážních přejezdů na nové konstrukce, konstatovali.

Konec oprav zřejmě až v roce 2016

Projekt oprav by měl být připraven v příštím roce, samotná výměna vadných prvků je naplánována od srpna do listopadu 2015. Tříměsíční celková uzavěra nádraží bude nezbytná, protože kolejiště jsou příliš úzká na to, aby se zde mohlo opravovat za částečného provozu. Celkovou délku oprav navíc protáhne ještě potřeba použít speciální beton, jehož vytvrnutí bude vyžadovat delší dobu. Koleje nadzemní dráhy S-Bahn proto budou pravděpodobně v roce 2016 uzavřeny nejméně na 60 dní.

Berlíňští cestující kritizují spěch při stavbě

Spaz berlínských cestujících Igeb zprávu o chystaném uzavření provozu na nádraží a v centru města nepřijal nijak nadšeně. „Jsem otřesen z toho, jak nekvalitně se v Německu pracuje,“ řekl mluvčí Igeb Jens Wieseke, podle jehož názoru se drahám vymstila spěch při dokončovacích pracech. „U tak důležitých projektů se kvalita musí stavět před rychlost,“ prohlásil Wieseke s narážkou na další velký projekt dnešních dnů, dokončované berlínské letiště. Šéfem nového letiště se totiž nedávno stal právě Mehdorn, který před sedmi lety stál v čele drah při stavbě nádraží. Svého stylu se nevzdal a i v případě letiště naordinoval program výrazného urychlení stavebních prací. Podobně zasahoval

do stavebních prací u hlavního nádraží s cílem, aby byla stavba dokončena před fotbalovým šampionátem – nechal například zkrátit střechu haly. Tvrzení, že ke zfušování mostních spojení vedl přílišný spěch před začátkem sportovního svátku, ovšem dráhy odmítají. „Konstrukce tehdy odpovídala pravidlům. Teprve později se ukázalo, že na každodenní dlouhodobé zatížení nestačí,“ prohlásil jejich mluvčí.

Ministr Ramsauer se zlobí

Na nedostatky stavby rozezleně reagoval spolkový ministr dopravy Peter Ramsauer (CSU). „Je mrzuté, když tak velmi brzo – už po šesti nebo osmi letech - je třeba nařít tak rozsáhlé opravy,“ řekl Ramsauer v televizi n-tv. „Ale je to také zcela typický případ – při stavbě se nepoužívají techniky, u nichž je vyzkoušeno, že snesou velké zatížení, ale vždy to musí být něco revolučně převratného,“ uvedl. Potom se ovšem podle něj není čemu divit, když se stavba nepodaří. Politik proto hodlá vytvořit komisi, která by se zabývala podobnými velkými stavebními projekty. Neměli by v ní však zasedat jen poslanci, ale skuteční odborníci, kteří by dokázali zabránit podobným chybám jako u berlínského letiště nebo nádraží ve Stuttgartu. „Dokážeme to také v Německu,“ říká Ramsauer. Nedostatky podle něj vznikají už při plánování staveb. „Nejde to dělat tak, že si investoři ‚nalhávají do kapsy‘ ohledně nákladů, jen aby vymohli realizaci svého investičního projektu. „Chceme vytvořit příručku pro takovéhle velké projekty, aby se u nich stanovily rámce pro termíny staveb i výše jejich nákladů,“ dodal Ramsauer.

18. 04. 2013 Lokomotiva Škoda prošla testy v Německu, klíčové pro provoz v EU (109 E)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/lokomotiva-skoda-prosla-testy-v-nemecku-klicove-pro-provoz-v-eu/927988>)

Nová elektrická lokomotiva Škoda 109 E získala v Německu certifikát TSI, který je klíčový k získání povolení k provozu v šesti zemích Evropy, řekl ČTK generální ředitel výrobce lokomotiv Škoda Transportation Josef Bernard. Certifikát TSI High Speed RST získal podle něj škodovský stroj jako druhý na světě. "TSI je potvrzením, že naše lokomotiva je jedním z prvních strojů, splňující nejnovější požadavky a předpisy EU, a to především co se týká bezpečnosti provozu," uvedl.

Nejrychlejší a nejvýkonnější tuzemská lokomotiva už úspěšně dokončila přístupové zkoušky v ČR, Rakousku a Polsku. V Německu, Slovensku a Maďarsku ještě probíhají buď konečná vyhodnocení, nebo poslední typové zkoušky, řekl Bernard. Škoda má zatím největší zakázku na dodávku 20 těchto strojů pro České dráhy. Další dva už prodala na Slovensko a chce proniknout také na západoevropské trhy. "Intenzivně komunikujeme s DB Schenker, který vybírá dodavatele jednosystémových cargo lokomotiv zejména pro operování na polském trhu," řekl už dříve ČTK Bernard. České dráhy tvrdí, že Škoda dodávky 20 strojů za 2,6 miliardy Kč zpozdila. Podle výrobce to bylo způsobeno zásadní změnou norem v pokročilé fázi vývoje. "Spor je u arbitráže při Hospodářské komoře. Arbitři si nyní nechávají zpracovat expertní posudky," uvedla mluvčí Škody Lubomíra Černá. Řízení potvrzuje několik měsíců, jde o komplikovaný spor. Povolení do provozu mají všechny lokomotivy; 14 jich je ve zkušebním provozu s cestujícími a zbylých šest používá výrobce na zkoušky.

Třísystémová lokomotiva 109 E, jejíž maximální rychlost je 200 km/h, je určena pro provoz na tratích v Česku, Německu, Rakousku, Polsku, Maďarsku a na Slovensku. Její vývoj trval 3,5 roku a Škoda do něj investovala přes 950 milionů Kč. Ve stroji je 30 kilometrů kabelů. Použité vláknové kompozity jsou podobné těm, jaké slouží u vozů Formule 1 a výrazně zlepšují jízdní vlastnosti vozidla a namáhání trati. Vůz umožňuje přejíždět území s rozdílnými napájecími systémy. Nová lokomotiva podle Bernarda splňuje nejpřísnější bezpečnostní limity. Například v kabině strojvůdce jsou deformační zóny, které mají při případné kolizi pohltit velké množství energie. Obdobným způsobem je navrženo i upevnění pluhu před lokomotivou. Při extrémním nárazu v rychlosti 110 km/h do překážky typu nákladního vozu s cisternou o váze 15 tun kolem strojvůdce zůstane nepoškozený a nedeformovaný prostor, uvedl Bernard. Díky odolnosti je podle něj navíc možné lokomotivu relativně jednoduše opravit.

18. 04. 2013 Stavební povolení: Modernizace trati Tábor – Sudoměřice u Tábora

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2013/130418vyhlaska.pdf>)

Předmětná stavba je jednou ze souboru staveb modernizace IV. tranzitního železničního koridoru, st. hr. SRN – Děčín – Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště – st. hr. Rakousko, který je součástí evropského projektu sítě TEN-T, koridoru č. 22. Tato stavba dopravní infrastruktury je vedena

v územních plánech jako stavba veřejně prospěšná. Začátek stavby je dle stávajícího staničení v drážním km 83,470 za žst. Tábor a konec stavby je v drážním stávajícím km 95,307 (dle nového staničení km 94,859) v žst. Sudoměřice u Tábora. Cílem stavby je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati dle mezinárodních dohod, ke kterým se Česká republika zavázala: AGC, AGTC, projektový dokument Transevropské železniční magistrály Sever – jih, E55 (projekt TER). Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje odstraňující omezení rychlosti, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Stavba přinese výrazné zvýšení plynulosti provozu v tomto traťovém úseku.

Stávající zabezpečovací zařízení bude ve stanicích nahrazeno novým, 3. kategorie a v traťových úsecích bude instalováno zařízení typu elektronický autoblok kompatibilní s ETCS. V rámci sdělovacího zařízení bude vybudováno nové rozhlasové zařízení a informační systém pro cestující, integrované telekomunikační zařízení v žst. Chotoviny a příprava pro budoucí rádiový systém GSM-R. Nové trakční vedení (jednofázová proudová soustava 1 PEN AC 25 kV, 50 Hz TT) splňuje parametry vzorové soustavy „S“ pro provozní rychlost 160 km/h. Ochranu obyvatelů před hlukem zabezpečí protihlukové zdi, individuální protihluková opatření i nový moderní železniční svršek, který také zvýší kvalitu cestování v podobě klidné a plynulé jízdy. Zvýšení bezpečnosti cestující veřejnosti a provozních zaměstnanců, jejich bezpečný pohyb při nastupování, vystupování a přestupování je zajištěno novými nástupišti s jednotnou výškou 0,55 m a vybudováním nového podchodu pro cestující v Chotovínách a Sudoměřicích u Tábora.

Závazné plnění parametrů modernizovaného traťového úseku na IV. tranzitním koridoru vyžaduje v celém úseku směrovou a výškovou úpravu hlavních dopravních kolejí – modernizaci na maximální rychlost (160 km/h) navazující na rychlosti v sousedních stanicích a dále pak do dalších úseků koridoru. Tato modernizace je nevyhnutná z důvodu zvýšení traťové rychlosti při respektování stávajícího tělesa dráhy nejen pro klasické jízdní soupravy, ale i pro jednotky s naklápěcí technikou.

Vedení trasy v úseku Tábor - Chotoviny (km 83,535 – 90,600) sleduje stávající polohu hlavní traťové koleje s rozšířením stávajícího železničního tělesa pro zdvojkolejnění. Rychlost v tomto úseku plynule narůstá z 80 km/h na 160 km/h. V úseku Chotoviny – Sudoměřice u Tábora jsou navrženy dvě výrazné směrové přeložky trati (km 90,670 – 92,250 a km 92,250 – 94,050). Přeložky trati znamenají její zkrácení o cca 448 m. Rychlost v tomto úseku je 160 km/h až po zastávku Sudoměřice u Tábora, kde je dočasně omezena na 100 km/h z důvodu napojení na jednokolejný stávající stav. Toto omezení bude vyřešeno v navazující stavbě „Modernizace trati Sudoměřice u Tábora – Votice“, po které realizaci bude možná rychlost 160 km/h.

22. 04. 2013 Na Švestkovou dráhu vyjede zvláštní vlak, na trati Lovosice – Teplice v Čechách se objeví historická vozidla (27. dubna 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16659/>)

Den otevřených dveří pořádá na stavbě dálnice D8 v Českém středohoří Ústecký kraj v sobotu 27. dubna. Návštěvníci rozestavěné části dálnice nad Prackovicemi nad Labem můžou k dopravě na místo stavby využít běžné vlakové spoje ČD od Ústí nad Labem, Lovosic a od Teplic v Čechách. V Prackovicích nad Labem a v Dobkovičkách totiž pro ně bude připravena kyvadlová autobusová doprava, která je zaveze až k samotné stavbě dálnice. „České dráhy nasadí historická vozidla na pravidelné vlaky na trati z Lovosic do Teplic v Čechách a na zajištění jízdy jednoho páru vlaku na tzv. Švestkové dráze,“ uvedl Daniel Jareš, ředitel Krajského centra osobní dopavy Českých drah v Ústí nad Labem. V sobotu 27. dubna se tak cestující můžou svézt vozidly řady 830 a 831 s jedním přívěsným vozem.

Zvláštní vlak na Švestkové dráze vyjede v 8:25 z Mostu a do Lovosic přijede v 9:41 hodin. Zastaví v Bělušicích, Libčevsi, Třebívlicích, Podsedicích, Dlažkovicích, Třebenicích měšťě, Třebenicích, Čížkovicích a Sulejovicích. Po příjezdu do Lovosic souprava pojedje jako pravidelný vlak 16106 s odjezdem z Lovosic v 10:03, z Teplic v Čechách pojedje na vlaku 16109 s odjezdem ve 12:34, z Lovosic na vlaku 16110 s odjezdem ve 14:03 a vrátí se z Teplic v Čechách na vlaku 16113 s odjezdem v 16:34. Ve stanici Úpořiny při pravidelném křížování vlaků se tento den setkají každé dvě hodiny dvě generace vozidel, modernizované motorové jednotky Regionova a historické motorové vozy 830 a 831 (bývalé M 262). Po vlaku 16113 bude tato souprava pokračovat jako zvláštní vlak z Lovosic v 18:10 po Švestkové dráze zpět do Mostu, kam dorazí večer v 19:31 hod.

Jízdní řád zvláštního vlaku Most – Lovosice v sobotu 27. dubna 2013

Stanice	přij.	odj.
Most		8:25
Obrnice	8:30	8:31
Bělušice	8:44	8:44
Libčeves	8:52	8:53
Třebívlice	9:07	9:08
Podsedice	9:15	9:15
Dlažkovice	9:17	9:17
Třeбенice m.	9:22	9:22
Třeбенice	9:26	9:26
Čížkovice	9:31	9:32
Sulejovice	9:36	9:36
Lovosice	9:41	

Jízdní řád zvláštního vlaku Lovosice – Most v sobotu 27. dubna 2013

Stanice	přij.	odj.
Lovosice		18:10
Sulejovice	18:14	18:15
Čížkovice	18:18	18:20
Třeбенice	18:25	18:26
Třeбенice m.	18:29	18:30
Dlažkovice	18:36	18:37
Podsedice	18:39	18:40
Třebívlice	18:46	18:47
Libčeves	19:01	19:02
Bělušice	19:10	19:11
Obrnice	19:25	19:26
Most	19:31	

Ve zvláštním vlaku na Švestkové dráze budou cestující odbaveni průvodčím ve vlaku, jízdné bude podle Tarifu ČD.

23. 04. 2013 Leo Express mění trasy: přidává Přerov, Karvinou a míří do Polska (GVD 2013/2014)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-meni-trasy-0by-/eko-doprava.aspx?c=A130423_1920470_eko-doprava_fih)

Majitel černožlutých vlaků vymýšlí, jak vylepšit výsledky. Od března výrazně zlevnil a od prosince začne jezdit do nových míst. Na trase do Uherského Hradiště chce čelit vlakům dotovaným státem. Na páteřní trase Praha – Ostrava bude zastavovat na rozdíl od konkurence také v padesátitisícovém Přerově. Soukromý železniční dopravce Leo Express plánuje od prosince částečně změnit síť měst, do kterých zajíždějí jeho vlaky. Nově začne působit i na jedné z tratí, kde dosud stát objednává rychlíky a expresy Českých drah. "Sedmdesát procent našich zákazníků je z Moravy a těm chceme vyjít vstříc," vysvětlil šéf Leo Expressu Leoš Novotný. Plánované změny musí ještě potvrdit při sestavování jízdního řádu Správa železniční dopravní cesty.

Páteří byznysu zůstane spojení Praha – Ostrava, kde o cestující bojuje s Českými drahami a RegioJetem. Největší změnou bude zastavování všech vlaků mezi Prahou a Ostravou v Přerově, který dosud většina spojů objíždí. Musely by přes něj jezdit úvratí, tedy přemístit lokomotivu na druhý konec vlaku, což znamená až čtvrthodinovou časovou ztrátu. Jednotky Leo Expressu však

mají stanoviště strojvůdce na obou koncích, ztratí tak pouze šest minut. Ztrátu částečně vynahradí zrušení zastávky v Pardubicích. Leo Expressu se tak otevře nemalý trh téměř padesátitisícového města i lidí, kteří v Přerově přestupují z okolí. Další zastávku přidá ještě ve Studénce. Tři páry vlaků budou z Ostravy zajíždět až do Karviné. První změna nastává už v úterý, kdy Prahu s Karvinou spojí první pár vlaků: ranní z Karviné, večerní z Prahy.

Leo Express se s nedotovanými vlaky vrhne i na trať, kde dosud jezdí pouze spoje objednané kraji či státem. Jednou denně bude z Prahy zajíždět až do Starého Města u Uherského Hradiště. Bude to večerní spoj z Prahy a ranní z východu Moravy. Změna stanic obsluhovaných Leo Expressem je vyústěním konkurenčního boje, kdy se dopravci zaměřili hlavně na cestující z Ostravy a z Olomouce, ale ostatní středně velká města zůstala opomíjena. České dráhy například už od dubna začaly častěji zastavovat v Zábřehu na Moravě, od června chce ve stejném městě více stavět i RegioJet.

Leo chce vyjet na polské koleje

Novotného firma hodlá navíc během dvou let expandovat do Polska. "Plánujeme přinést úplně nový standard kvality na polský trh, a proto jsme vstoupili v jednání s renomovaným polským dopravcem s vizí strategického partnerství," uvedl Novotný. Jméno dopravce nesdělil. Firma očekává, že licenci získá do dvou let, do té doby chce využívat "papíry" polského partnera. Leo Express na železnici vstoupil loni v listopadu, ale ne úplně šťastně. Firma musela nejprve kvůli závadám rušit spoje a vracet jízdenky, ani obsazenost vlaků nebyla nejvyšší. Novotný sám připouští, že začátek byl průšvih, ale teď se prý postupně dostává na plán. "Je to dlouhodobý projekt, proto jsem byl v klidu, když první dva měsíce nevyšly podle našich představ. Víím, že náš model podnikání je dobrý, a potvrzuje to rostoucí obsazenost, která v březnu dosáhla 70 procent," dodal Novotný. Podle něj jsou už teď jednotky Stadler Flirt natolik spolehlivé, že si firma troufne nasadit od příštího jízdního řádu pět souprav bez jediné záložní. Během kritických měsíců firma prošla velkými manažerskými výměnami. "Měli jsme tu lidi skvělé na vize a plánování, ale když nastaly první problémy ze skutečného provozu, nezvládali je řešit," popisuje Novotný. Čísla za březen už podle něj ukazují mírný zisk, především zásluhou vyšší obsazenosti. Té dopravce dosáhl snížením cen, poprvé se daly například jízdenky mezi Prahou a Ostravou koupit v nejméně lukrativní časy pod sto korun. Leo Express teď intenzivně řeší i možnou změnu uspořádání sedaček ve vlaku: terčem kritiky je hlavně málo místa u čtyřsedaček se stolečkem.

24. 04. 2013 Dráhy chtějí spojit vlaky Railjet s lokomotivou od Škody (109 E)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chteji-spojiti-vlaky-railjet-s-lokomotivou-od-skody-982716>)

České dráhy (ČD) se nevzdávají myšlenky na spojení nových lokomotiv Škoda a rychlovlaků Railjet od Siemensu. Dopravce nyní vážně uvažuje o využití opce na nákup osmi railjetů, k nim přitom počítá výhradně se škodovkami. Deníku E15 to řekl člen představenstva drah Miroslav Šebeňa. To je rozdíl oproti první várce sedmi siemensovských vlaků, které už si dráhy objednaly. Tahat je budou lokomotivy Taurus, rovněž od německého výrobce. I pro ně se původně počítalo se škodovkami, ty však dosud nemají všechna potřebná povolení.

Celý plán má ale několik háčků: plzeňská Škoda Transportation a Siemens jsou na poli železničního průmyslu přímí konkurenti. Zatím jako jediné dvě firmy na světě disponují lokomotivou, která splňuje nové evropské normy TSI. Vlak a lokomotiva se přitom musejí pro společný provoz uzpůsobit, konkurenti by si mimo jiné museli částečně zpřístupnit software. Důležitá proto bude role ČD, které se budou snažit přimět oba kohouty k dohodě. Na obě strany mohou apelovat z pozice dobrého zákazníka. Pro Škodu by navíc účast na projektu byla reklamou. „Jsme samozřejmě ochotni lokomotivu pro zákazníka uzpůsobit,“ uvedla mluvčí Škody Lubomíra Černá.

25. 04. 2013 Modernizace další části koridoru Praha – Budějovice může začít (Horusice – Veselí nad Lužnicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/224276-modernizace-dalsi-casti-koridoru-praha-budejovice-muze-zacit/>)

Modernizace železniční trati z Veselí nad Lužnicí do Horusic může začít. Správa železniční dopravní cesty vybrala firmu, která trať zdvoukolejní a zrychlí. Součástí je také přestavba nádraží ve Veselí. Firma Eurovia CS nabídla cenu 1,3 miliardy korun, zhruba o třetinu miliardy méně, než byla soutěžená částka. Generální ředitel SŽDC Jiří Kolář uvedl, že se proti výsledku tendru žádný z neúspěšných uchazečů neodvolal a investor s dodavatelem již podepsal smlouvu. Přestavba staré trati, která je

součástí tahu Praha – České Budějovice, tak může začít do měsíce. Pětikilometrový úsek, který je jedním z posledních, kde modernizace ještě nezačala, projde zásadní proměnou. Poddržovaná jednokolejka se má proměnit v dvoukolejnou trať s maximální rychlostí 140 kilometrů za hodinu, pro vozidla s naklápěcí skříní až 160 kilometrů za hodinu. Docela novou podobu získá také nádraží ve Veselí nad Lužnicí. Vzniknou zastřešená ostrovní nástupiště a v úseku mezi nádražím a veselskou zastávkou stavaři trať zcela přeloží. Zaniknou proto přejezdy, auta se budou s vlaky nově křížit mimoúrovňově nadjezdy.

Čtvrtý tranzitní železniční koridor vede z Děčína přes Ústí nad Labem, Prahu a České Budějovice do Horního Dvořiště. Z Prahy na sever vede souběžně s prvním koridorem, opravu proto má většina trati již za sebou. Modernizace koridoru z Prahy na jih začala v roce 2005, jednotlivé stavby budou probíhat až do roku 2016.

25. 04. 2013 Dráhy dostaly už druhou pokutu za pozdní dodání "žraloka" (řada 844)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/224346-drahy-dostaly-uz-druhou-pokutu-za-pozdni-dodani-zraloka/>)

Už druhou smluvní pokutu uložil Plzeňský kraj Českým drahám za pozdní dodání vlakových souprav RegioShark (v překladu Krajský žralok). Dráhy budou peníze vymáhat po výrobci vlaků, polské společnosti Pesa, která zpozdila dodávku o čtyři měsíce. S dodržáním harmonogramu výroby měla polská společnost problémy už dříve. Na lince Plzeň – Domažlice měla druhá souprava vyjet už vloni v listopadu, namísto toho ji výrobce dodal až letos v lednu. Plzeňský kraj jako objednatel vlakových spojů tehdy udělil Českým drahám více než půlmilionovou pokutu. Nyní se situace opakuje u dalších čtyř souprav. "Prodlení trvalo celkem 138 dní, přičemž za jeden den prodlení je účtována pokuta 19 200 korun," říká Šárka Stará, mluvčí Krajského úřadu Plzeňského kraje. Výše pokuty celkově přesahuje 2 600 000 korun.

Obě pokuty budou vymáhány v rámci smluvních závazků

Na České dráhy by ale neměla mít žádný dopad. Sankci za pozdní dodání druhé soupravy RegioShark už České dráhy Plzeňskému kraji uhradily. "Potom společně obě pokuty budou vymáhány v rámci smluvních závazků u výrobce, tedy u polské společnosti Pesa," oznámila mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. "Pokuta půjde zpátky do veřejné dopravy, speciálně na zlepšení služeb ve veřejné dopravě," doplnil náměstek hejtmána pro oblast ekonomiky a financí Václav Šlajs (ČSSD). Plzeňský kraj objednal prostřednictvím Českých drah celkem devět vlakových souprav RegioShark za více než půl miliardy. Sedm z nich zůstane na vnitrostátní lince, další dvě začnou v prosinci příštího roku zajíždět do německého Schwandorfu. Na trati už jezdí osm souprav RegioShark, poslední devátou má výrobce dodat do června.

26. 04. 2013 Ministr Stanjura navštívil Jihomoravský kraj. Řešil polohu brněnského nádraží i R 52

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Stanjura_navstivil_JM_kraj.htm)

Ministr dopravy Zbyněk Stanjura navštívil v pátek 26. dubna Jihomoravský kraj. Prohlédl si území uvažovaného projektu železničního uzlu Brno u řeky Svatky a se starostou města Mikulov Rostislavem Košťalem debatoval o rychlostní komunikaci R52.

Přestavba železničního uzlu Brno je velmi diskutované téma. Proto se moravská metropole, která preferuje přesun osobního nádraží k řece Svatce, rozhodla přiblížit tento projekt občanům prostřednictvím nového portálu nadraziureky.cz. O vznik nového webu se zasadil první náměstek primátora města Brna Robert Kotzian, který dnes situaci kolem brněnského nádraží ministru na místě popsal. Stránky byly spuštěny právě dnes, u příležitosti návštěvy ministra Stanjury. „Přestavba brněnského vlakového nádraží je projektem, který má pro léta 2014 až 2020 vysokou prioritu. Odsunutá varianta brněnského nádraží má i mou podporu, je však potřeba počkat na dokončení studie proveditelnosti,“ řekl ministr Zbyněk Stanjura. Předpokládaným termínem dokončení variantní studie proveditelnosti, ve které budou opětovně komplexně zhodnoceny všechny existující varianty nádraží v odsunutě i stávající poloze, je přelom let 2013 a 2014. Po schválení studie proveditelnosti, která je nutným předpokladem pro spolufinancování z prostředků EU a pro stanovení optimální a ekonomicky efektivní varianty, rozpracuje SŽDC investiční záměr, který předloží Ministerstvu dopravy ke schválení. Realizace zásadních staveb projektu se předpokládá v rámci nového operačního programu Doprava.

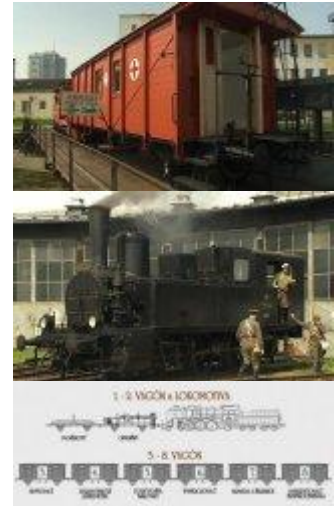
Se starostou města Mikulov Rostislavem Košťalem, dalšími představiteli města a odborníky na dopravu diskutoval ministr o R52. Komunikace je součástí sítě TEN-T a jejím prostřednictvím by v budoucnu mělo být zajištěno silniční spojení ve směru Brno – Vídeň. Omezujícím prvkem přípravy staveb na R52 je však zrušení Zásad územního rozvoje (ZÚR) Jihomoravského kraje Nejvyšším správním soudem. Je tedy nutné vyčkat na schválení nových ZÚR, což je však plně v kompetenci kraje.

27. 04. 2013 Na koleje vyjede unikátní legionářský vlak

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/224575-na-koleje-vyjede-unikatni-legionarsky-vlak/>)

Na kolejích se objeví unikátní kopie vlaku, který za první světové války používali českoslovenští legionáři v Rusku. Stavbu repliky iniciovala legionářská obec a historická souprava bude i pojezdovou expozicí. Od vzniku první jednotky dobrovolníků uplyne příští rok 100 let. Během první světové války urazili vojáci československých legií ve vlaku po Transsibiřské magistrále tisíce kilometrů. Legionáři sháněli vagóny, kde se dalo a i dnes vzniká kopie vlaku po částech. V Olomouci se staví vagón, který sloužil jako pojezdová ošetřovna. A další dva vozy jsou před dokončením na druhém konci republiky, v Konstantinových lázních.

Jako základ slouží staré vyřazené vozy, nástavbu dělají řemeslníci podle dobových fotografií. Vagóny mají odježděno sto let a po přestavbě vršku je čeká generálka podvozků, aby mohly na koleje. Lokomotiva potáhne třeba výzbrojní, ubytovací nebo výstrojní vůz. Sibiř kdysi křižovalo na 250 takových vlaků. O koleje bojovali legionáři s Němci a poté s ruskými bolševiky. "Aby si Češi uvědomili, z čeho vzešli a kde jsou jejich kořeny a řada těch myšlenek ideálů zakladatelů státu je důležitá i v dnešní době, to je hlavní cíl celého toho projektu, nejen připomenout sté výročí," uvedl místopředseda Československé obce legionářské Jindřich Sitta. Kompletní vlak by měl po českých železnicích začít jezdit od roku 2014 při příležitosti 100. výročí vzniku prvních dobrovolných legionářských jednotek a připomínat slavné legionářské tradice. Symbol legií bude jezdit šest let po českých městech.



28. 04. 2013 Internet bude ve všech dálkových vlacích. Dráhy chystají velký tendr

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/internet-bude-ve-vsech-dalkovych-vlakich-cd-fkg-eko-doprava.aspx?c=A130426_155224_eko-doprava_neh)

Prakticky všechny dálkové spoje Českých drah nabídnou cestujícím možnost připojit se k internetu. Dráhy chystají vypsání velkého tendru na zasíťování až 400 vozů. Dosud bezdrátový wifi signál nabízí jen Pendolino, D1 Express a také první jednotky RegioPanter na některých regionálních vlacích. "Půjde o postupné zasíťování, nebudeme dělat všechny vozy najednou. Náš cíl je mít internet ve všech vlacích, kde lidé stráví nejméně hodinu jízdy," řekl člen představenstva drah Miroslav Šebeňa. Podle něj zůstane internet ve vlacích i nadále bezplatný, dráhy neuvažují o tom, že by službu zpoplatnily. ČD však naopak nepočítají s tím, že by nasazovaly internet na regionální vlaky s výjimkou těch spojů, kde už je zařízení k připojení na internet k dispozici od výrobce. Jde například o jednotky RegioPanter a RegioShark.

Internet by měl být k dispozici i v nových vlacích Railjet, které chtějí dráhy nasadit od prosince 2014. Jedinými dálkovými spoji bez signálu tak budou nejspíše zahraniční vlaky na českém území, u nich nemají dráhy šanci ovlivnit, aby je spolupracující dopravci také vybavili připojením k internetu. Bezplatný internet ve vlacích není v Evropě dosud zcela běžný, například v sousedním Německu je k dispozici připojení pouze v části rychlovlaků ICE a ještě za poplatek.

30. 04. 2013 Osobní dopravě Českých drah se loni dařilo lépe než v roce 2011

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16714/>)

Akciová společnost České dráhy loni zlepšila v segmentu osobní dopravy provozní hospodářský výsledek o 128 milionů korun. Národnímu dopravci se dařilo, i když se musel vypořádat s výrazným růstem nákladů i s konkurenčním tlakem soukromých dopravců. Služby Českých drah využilo o téměř

3 miliony více cestujících než v roce 2011, což se pozitivně odrazilo v tržbách z osobní přepravy. Ty se meziročně zvýšily o 280 milionů korun. Celková účetní ztráta se díky tomu snížila o téměř 70 milionů korun (o 12 %). „Firmě se podařilo v segmentu osobní dopravy významně zvýšit provozní hospodářský výsledek před odpisy, a to o skoro 130 milionů korun. Ukazatel EBITDA za rok 2012 tak dosáhl hodnoty 1,862 miliardy korun,“ říká generální ředitel ČD Petr Žaluda. „Zároveň masivně investujeme do naší budoucnosti. Nakupujeme nová vozidla, abychom si získali a udrželi zákazníky. Loni to bylo rekordních 7 miliard korun.“

Finanční náklady spojené s nákupem vozidel, odpisy a rostoucí ceny vstupů, které firma nedokáže ovlivnit, generují celkovou ztrátu hospodaření. Tu se však díky vyšším tržbám a úsporám podařilo snížit z 583 v roce 2011 na 517 milionů korun v roce 2012. „V minulém roce jsme pokračovali v hledání úspor a zvyšování efektivity. Probíhající modernizace našich vozidel se pozitivně odrazila v nižších nákladech na jejich údržbu a skoro 100 milionů korun jsme ušetřili v oblasti mzdových nákladů,“ doplňuje výkonný ředitel pro ekonomiku ČD Petr Vohralík. „Další úspory očekáváme například od založení centra sdílených služeb, které bude od příštího roku poskytovat servis všem společnostem Skupiny ČD. Půjde třeba o účetnictví nebo společný nákup.“

Skupina ČD

Celkové hospodaření Skupiny ČD vycházející z konsolidované účetní závěrky dle mezinárodních standardů (IFRS) bylo za rok 2012 ovlivněno zhoršenou ekonomickou situací v České republice, pokračující recesí v Eurozóně a výraznou investiční aktivitou v oblasti obnovy kolejových vozidel. I přes náročné vnější podmínky se Skupině ČD podařilo udržet celkové tržby na úrovni 37,7 miliard korun. Růst cen vstupů, vyšší odpisy kolejových vozidel a vytvoření rezervy ve výši 0,5 miliardy korun na restrukturalizaci společnosti ČD Cargo, a. s., však výrazně ovlivnily loňský hospodářský výsledek. Skupina skončila ve ztrátě 1,6 miliardy korun.

Výnosy Skupiny ČD

Celkové provozní výnosy Skupiny ČD jsou v porovnání s loňským rokem na srovnatelné úrovni. Segment osobní dopravy zaznamenal meziroční nárůst tržeb o 319 milionů korun (1,7 %) primárně díky vyšším tržbám z přepravy cestujících (o 280 milionů korun; 4 %). Segment nákladní dopravy zaznamenal mírný nárůst tržeb o 47 milionů korun (0,3 %).

Náklady Skupiny ČD

Meziročně došlo k nárůstům nákladů na elektrickou trakční energii (o více než 200 milionů korun; 8,6 %), provozních nákladů v oblasti nakupovaných výkonů v nákladní dopravě, kde došlo k meziročnímu zdražení o 547 milionů korun (40 %), a dále ostatních provozních nákladů, kam se promítla tvorba rezervy na restrukturalizaci v nákladní dopravě. Vedle výše uvedených faktorů se o 426 milionů korun meziročně zvýšily odpisy v souvislosti s nákupem nových vozů v rámci pokračující obnovy vozového parku. Celkové osobní náklady ve skupině oproti tomu zůstaly téměř nezměněny.

Nákladní doprava

Hospodaření segmentu nákladní dopravy skončilo se ztrátou 1,911 miliardy korun. Nákladní doprava byla negativně ovlivněna hospodářskou krizí, doplatila na pokles stavební a průmyslové výroby a na nízkou rentabilitu segmentu jednotlivých vozových zásilek. Je však třeba zdůraznit, že v uvedené ztrátě se promítlo nejen vytvoření rezervy 0,5 miliardy korun na restrukturalizaci společnosti, ale také mimořádný odpis oceňovacího rozdílu v částce 1,2 miliardy korun, kdy firma přistoupila ke snížení hodnoty majetku na základě aktuálního ocenění a stáří vozového parku a také v souvislosti s předpokladem, že v následujících letech dojde k odprodeji nepotřebných kolejových vozidel. Dnes má tato účetní operace negativní dopad do hospodářského výsledku (položka odpisy, potažmo zisk/ztráta), do budoucna ale sníží dlouhodobý majetek a bude generovat úspory v odpisech. Ke stabilizaci hospodaření ČD Cargo, bez výrazného dopadu do objemu realizovaných přeprav, mají přispět i další opatření v rámci zahájené restrukturalizace společnosti. Podnikatelský plán ČD Cargo na rok 2013 již počítá s vyrovnaným provozním výsledkem hospodaření.

30. 04. 2013 Leo Express chce jezdit do Vídně

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-chce-jezdit-do-vidne-984786>)

Plný optimismu je v posledních dnech majitel železničního dopravce Leo Express Leoš Novotný. Obsazenost jeho vlaků mezi Prahou a Ostravou se v dubnu vyšplhala téměř na srovnatelnou úroveň s konkurencí. „Blíží se k 80 procentům. Náš projekt se chytl a dává smysl,“ řekl serveru E15.cz Novotný. Ještě koncem března přitom nejasal. Pro agenturu ČTK mluvil o obsazenosti 45 procent.

Za rostoucími čísly může být kromě příchodu jara i cenová válka, která v některých případech srazila cenu jízdenek pod sto korun.

Leo Express se zároveň poohlíží po trzích v okolních zemích. V médiích už proběhly zprávy o expanzi do Polska, tamní specializovaný web Rynek-kolejowy.pl dokonce zveřejnil některé detaily. Podle něj už si Leo Express zažádal o kapacitu na tratích z Varšavy do Krakova, Katowic a Poznaně, učinil tak prý s polským partnerem Dolnośląskie Linie Autobusowe. Server ale zároveň dodává, že kapacitu od polské strany nedostal. Na dotazy E15.cz tamní správce infrastruktury PKP PLK nereagoval.

Polsko nekomentuje ani Novotný, jeho firma se ale podle něj primárně zajímá o Rakousko a Německo. „V Rakousku máme reálnější vize než v Polsku,“ řekl podnikatel. Konkrétně jde o linku Praha – Brno – Vídeň. Tam se ale černo-zlaté vlaky Leo Expressu střetnou s novými railjety Českých drah které budou na lince jezdit od prosince 2014. Leo Express bude navíc pro vídeňský spoj potřebovat nové vlaky. Podle Novotného přichází v úvahu pronájem nebo koupě nových strojů.

30. 04. 2013 Vlak pokračuje ve směru Praha-Výtoň. Nová zastávka je v územním plánu

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/zeleznice-ze-smichova-na-hlavni-nadrazi-fcb-/praha-zpravy.aspx?c=A130430_154123_praha-zpravy_eb)

Mezi smíchovským a hlavním nádražím v Praze bude v budoucnu jezdit více vlaků. Umožní to změna územního plánu, kterou schválili pražští radní. Také vznikne nová zastávka Výtoň, která částečně nahradí zavřenou stanici na Vyšehradě. Aby na trať mohlo více vlaků, musí město spolu se Správou železniční a dopravní cesty přidat třetí kolej. Dvě zatím vedou po historickém železničním mostě. Třetí na něj ale nelze přidat, protože je to památka. Město a SŽDC proto s největší pravděpodobností vedle železničního mostu postaví ještě jeden. "Není to ideální řešení, ještě se to proto bude dál řešit," uvedl primátorův náměstek Tomáš Hudeček. Díky změně územního plánu vznikne také nová zastávka Výtoň. "Je to slabá náplast na nefungující nádraží Vyšehrad, bohužel neexistuje možnost, jak ho otevřít," doplnil Hudeček. Na nádraží Vyšehrad nestaví vlaky od šedesátých let. Budova, kterou vlastní soukromá firma, je v dezolátním stavu. Developer tu plánuje vystavět obchodní centrum.
