

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2013

OBSAH

| | | |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 02. 05. 2013 | MYČKA VLAKŮ V MICHLI – JEDNA ZE TŘÍ V ČESKU, JEDNA ZE STA V EVROPĚ | 4 |
| 02. 05. 2013 | DOPRAVCE LEO EXPRESS LONI VYKÁZAL ZTRÁTU 85,6 MILIONU KORUN..... | 4 |
| 04. 05. 2013 | ČESKÉ DRÁHY MOHOU ZA NÁDRAŽÍ DOSTAT MILIARDY, KALOUSEK JE VŠAK PROTI | 4 |
| 04. 05. 2013 | V BELGII HAVAROVAL VLAK S CHEMIKÁLIEMI, ZEMŘELI DVA LIDÉ | 5 |
| 05. 05. 2013 | DRÁHY ZLEPŠILY OBSAZENOST VLAKŮ, PŘESTO MAJÍ TŘI ZE ČTYŘ SEDAČEK PRÁZDNÉ..... | 5 |
| 06. 05. 2013 | KVALITA SROVNATELNÁ S EVROPOU SE OLOMOUCKÉMU NÁDRAŽÍ OPĚT VZDALUJE | 6 |
| 06. 05. 2013 | KAMENY NA KOLEJÍCH ZASTAVILY VLAKY, ZÁŠKODNÍK ÚTOČÍ O VÍKENDECH (ŠUMPERSKO)..... | 7 |
| 06. 05. 2013 | ČESKOU TŘEBOVOU NĚKTERÉ VLAKY MÍJÍ, O ČAS PŘITOM NEJDE..... | 7 |
| 07. 05. 2013 | AUTOBUSY PRO ČD ZAJISTÍ SPOLEČNOST VEOLIA (HRANICE NA MORAVĚ – FRÝDEK-MÍSTEK)..... | 8 |
| 07. 05. 2013 | ŠÉF SŽDC KOLÁŘ: MÁME 22 TRATÍ, KTERÉ JSOU PŘIPRAVENÉ K PRODEJI... 8 | |
| 07. 05. 2013 | ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCE AWT DOSTAL LICENCI NA PROVOZ V POLSKU | 8 |
| 07. 05. 2013 | REGIONÁLNÍ DOPRAVA V LIBERECKÉM KRAJI OD ČERVENCE ZDRAŽÍ..... | 9 |
| 09. 05. 2013 | PRVNÍ PARNÍ VÍKEND V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (11. A 12. KVĚTNA 2013) | 9 |
| 09. 05. 2013 | KINEMATOVLAK ČESKÝCH DRAH OPĚT STARTUJE..... | 11 |
| 11. 05. 2013 | NA KOLEJE SE VRACÍ PLZEŇSKÁ "ŠLECHTIČNA", DO LUŽNÉ SE VYDÁ "PAPOUŠEK" (475.111) | 11 |
| 13. 05. 2013 | STÁT POŠLE VYHLADOVĚLÉMU TRHU STAVBY NA ŽELEZNICI ZA MILIARDY | 12 |
| 13. 05. 2013 | DO JESENÍKŮ ELEKTRICKY? SVAZEK OBCÍ DESNÉ CHCE SVOU TRÁŽ ZMODERNIZOVAT (TRÁŽ Č. 293)..... | 13 |
| 13. 05. 2013 | ŽELEZNIČNÍ STANICE V NÁMĚŠTI PROKOUKLA. JINÉ SI NA OPRAVY POČKAJÍ (NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU) | 13 |
| 14. 05. 2013 | ČD POSÍLÍ VLAKY NA SOBOTNÍ POCHOD PRAHA – PRČICE, NABÍDNOU SPECIÁLNÍ CELODENNÍ JÍZDENKU (18. KVĚTNA 2013) | 14 |
| 14. 05. 2013 | KVŮLI ŠPATNÉMU STAVU BYL ZASTAVEN PROVOZ NA TRATI KARLOVY VARY – CHODOV (DO 1. ČERVENCE 2013) | 16 |
| 14. 05. 2013 | EU PROPLATÍ DALŠÍ VELKÝ ČESKÝ ŽELEZNIČNÍ PROJEKT (ZBIROH – ROKYCANY) | 16 |
| 15. 05. 2013 | ČD KOUPI PRO JIŽNÍ MORAVU SEDM JEDNOTEK ZA TĚMĚŘ MILIARDU KORUN (ŘADA 640, 650) | 16 |
| 15. 05. 2013 | ZAČÁTEK OPRAV D1 NAPLNIL VLAKY MEZI PRAHOU A BRNEM..... | 17 |
| 15. 05. 2013 | OD LÉTA UBUDE RYCHLÍKŮ, NEJVÍCE NA VYSOČINĚ (OD 1. ČERVENCE 2013). | 17 |
| 15. 05. 2013 | ÚOHS CHYBOVAL PŘI POSUZOVÁNÍ VÝHODNOSTI NÁKUPU 16 VLAKŮ RAILJET | 19 |
| 15. 05. 2013 | SETKÁNÍ ČESKO-BAVORSKÉ PRACOVNÍ SKUPINY PRO OBNOVU TRATI SELB – AŠ | 19 |
| 16. 05. 2013 | REGIOJET PODEPÍŠE SE STÁTEM SMLOUVU NA DOTOVANÉ RYCHLÍKY AŽ ZA ROK (R27)..... | 20 |

| | | |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 16. 05. 2013 | DEUTSCHE BAHN KOUPILA FIRMU VTCE PŮSOBÍCÍ NA ČESKÉM TRHU | 20 |
| 16. 05. 2013 | ČESKÉ DRÁHY POSÍLÍ EXPRESY MEZI PRAHOU A BRNEM..... | 21 |
| 16. 05. 2013 | ČEZ ŽALUJE SPRÁVU ŽELEZNIC O DALŠÍ STAMILIONY | 21 |
| 19. 05. 2013 | SOUKROMÉ VLAKY ZAMÍŘÍ TAKÉ DO STUDĚNKY (LEO EXPRESS)..... | 21 |
| 20. 05. 2013 | ŽELEZNICE PO BOUŘKÁCH OŽIVÁ, PODMÁČENÁ LOKÁLKA ZŮSTÁVÁ UZAVŘENA | 22 |
| 20. 05. 2013 | JEDNÁNÍ S REGIOJETEM O LINCE OSTRAVA – KRNOV – OLOMOUC SMĚŘUJÍ K DOHODĚ..... | 22 |
| 21. 05. 2013 | PROVOZ NA TRATI PLZEŇ – HORAŽDOVICE OCHROMILA VYKOLEJENÁ LOKOMOTIVA (NEPOMUK)..... | 23 |
| 21. 05. 2013 | VLAKY REGIOJETU ZAČNOU ČASTĚJI STAVĚT V ZÁBŘEHU, ČD TU STAVÍ ČASTO (OD 9. ČERVNA 2013)..... | 23 |
| 21. 05. 2013 | NA REDUKOVANÉ RYCHLÍKY NA VYSOČINĚ NAVAZUJE 68 REGIONÁLNÍCH VLAKŮ..... | 24 |
| 21. 05. 2013 | HORNÍ SLAVKOV OPĚT UVIDÍ VLAKY, MOŽNÁ I OSOBNÍ..... | 24 |
| 21. 05. 2013 | PLZEŇSKÝ KRAJ SNÍŽÍ PŘÍŠTÍ ROK ŽELEZNIČNÍ SPOJE O 6 AŽ 7 PROCENT . | 25 |
| 22. 05. 2013 | ZÁJEM O VLAKOVÉ SPOJENÍ BRNA A PRAHY ROSTE, DRÁHY ZAVEDOU POSILOVÉ PÁTEČNÍ D1 EXPRESSY..... | 25 |
| 22. 05. 2013 | NA ZKUŠEBNÍM OKRUHU VE VELIMI SE UŽ 50 LET PROHÁNĚJÍ VLAKY | 26 |
| 23. 05. 2013 | MF NAVRHUJE ZMĚNIT FINANCOVÁNÍ DOPRAVY KRAJŮ, TY DOSTANOU MÉNĚ..... | 26 |
| 23. 05. 2013 | U Kladna vykolejil nákladní vlak, trať byla uzavřena dvanáct hodin..... | 27 |
| 23. 05. 2013 | Úzkokolejka zmodernizuje motoráky za 61 milionů. budou rychlejší (JHMD, M 27) | 27 |
| 24. 05. 2013 | VLAKY Z BRNA DO PRAHY POJEDOU V LÉTĚ AŽ OD ZVONÁŘKY (13. ČERVENCE – 11. SRPNA 2013)..... | 28 |
| 24. 05. 2013 | DRÁHY LOVÍ U VLAKŮ KONKURENCE SLEVAMI NA PENDOLINA. BOJ O LIDI GRADUJE..... | 29 |
| 24. 05. 2013 | KONEC VÝPRAVČÍCH V ČECHÁCH SE BLÍŽÍ (CDP PRAHA) | 29 |
| 26. 05. 2013 | DRÁHY VÝRAZNĚ UŠETŘÍ ZA ÚKLID NÁDRAŽÍ, SOUTĚŽ SRAZILA CENY I NA PĚTINU | 30 |
| 26. 05. 2013 | VYKOLEJENÉ VAGONY V USA SMETLY NADJEZD, PO KTERÉM PROJÍŽDĚLA AUTA | 31 |
| 27. 05. 2013 | ČD CHTĚJÍ OBJEDNAT VÝROBU DALŠÍCH SOUPRAV RAILJET ZA 3 MILIARDY | 31 |
| 28. 05. 2013 | PROTIHLUKOVÉ ZDI BUDOU NIŽŠÍ, ALE STÁLE SE STAVÍ I BETONOVÁ „KORYTA“ | 31 |
| 28. 05. 2013 | JIZVA NA TVÁŘI HOLEŠOVIC MIZÍ... A S NÍ OBDIVUHODNÁ ARCHITEKTURA (PRAHA-BUBNY)..... | 32 |
| 28. 05. 2013 | PLÁN NĚMECKÝCH DRAH: SPREJERY BUDOU HONIT BEZPILOTNÍ MINILETADLA | 33 |
| 28. 05. 2013 | NÁKUPEM RAILJETŮ PRO ČD SE BUDE ZABÝVAT NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD | 34 |
| 28. 05. 2013 | SOUD ZAKÁZAL LEO EXPRESSU POUŽÍVAT KARTY ČD | 34 |
| 28. 05. 2013 | U BALTIMORU VYKOLEJIL VLAK, VÝBUCH PONIČIL NĚKOLIK BUDOV..... | 35 |
| 29. 05. 2013 | OSLAVTE DEN DĚTÍ NA NÁDRAŽÍ V PRAZE-BRANÍKU A V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA | 35 |

| | | |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 30. 05. 2013 | NEHODĚ VLAKŮ MOHOU ZABRÁNIT VÝPRAVČÍ, UPOZORNILA DRÁŽNÍ INSPEKCE..... | 37 |
| 31. 05. 2013 | VLAKEM Z PRAHY DO JIHLAVY ZA 40 MINUT? PŘIPRAVUJÍ SE PLÁNY NOVÉ TRATĚ..... | 37 |
| 31. 05. 2013 | VLAKY Z LETIŠTĚ CHCE MINISTERSTVO VÉST NA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ..... | 38 |
| 31. 05. 2013 | CESTUJÍCÍ MOHOU UŠETŘIT KVŮLI SPORU ČD S LEO EXPRESSEM NA JÍZDNÉM | 38 |
| 31. 05. 2013 | VŠECHNY KRAJE ODMÍTLY ŠKRTY PENĚZ NA ŽELEZNICI, KTERÉ CHYSTÁ STÁT..... | 39 |
| 31. 05. 2013 | SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY ZAHAJUJE PROVOZ TUNELU V MOSTECH U JABLUNKOVA..... | 39 |

02. 05. 2013 Myčka vlaků v Michli – jedna ze tří v Česku, jedna ze sta v Evropě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/224750-mycka-vlaku-v-michli-jedna-ze-tri-v-cesku-jedna-ze-sta-v-evrope/>)

Nejenom to, co je dobře vidět na návrších nebo nad hladinou Vltavy, ale i to, co je skryté na veřejnosti nepřístupných místech, může patřit mezi unikáty města. V Praze je takovou skrytou perlou myčka vlaků – je jednou z pouhých tří v Česku a její pokročilá technologie ji řadí mezi zhruba stovku výjimečných v celé Evropě. Michelská myčka vlaků patří Českým drahám, proto jsou uvnitř vidět především jejich vlaky, přesto jsou její návštěvníci velmi rozmanití: Na očistu přijíždějí jednotky City Elefant, které nesou na svých bedrech největší část tíže pražské příměstské dopravy, rychlíkové vagony, Pendolina i lehátkové vozy Německých drah. "Myčka je jedna z nejmodernějších v Evropě, je to německá technologie, těchto myček je kolem stovky," přiblížil přednosta Depa kolejových vozidel Praha Václav Sosna. Upřesnil, že dokáže umýt 120 různých typů vagonů.



Průjezd myčkou vlaků připomíná cestu průtahovou myčkou automobilů. "Vlak, který přijede, před myčkou zastaví. Tam ho zapřáhne potahové zařízení a vtáhne ho do myčky. Když se myje Elefant, tak se umyje nejdřív čelo, na prvním mycím portálu se nanese šampon, potom se umyjí boky. Asi po 60 metrech se začnou čelo i boky oplachovat na prvním a druhém kartáčovém stojanu," přiblížil Jaroslav Černý, který myčku obsluhuje. Doba, kterou vlak uvnitř stráví, je však podstatně delší, než je tomu u aut – celá hodina. Myčka je velmi nenáročná co do spotřeby vody. K mytí vlaků používá dešťovou vodu, kterou navíc recykluje. "Špinavá voda, která se umyje, jde do zvláštního bazénu, odkud jde společně s chemií do zvláštních nádrží, kde se vysráží zase chemií. Jde to do kalolisů, tam se odděluje voda od špíny, špína se lisuje do takových briquet a voda jde zpátky na mytí," popsal přednosta Sosna koloběh vody v myčce. Vysráženého kalu je za rok asi 24 tun, dráhy jimi naplní dva kontejnery.

Několikrát za rok přijíždí do myčky i "špinavec" z nejslavnějších – souprava Venice Simplon Orient Expressu, který přes Prahu projíždí na některých svých cestách z Benátek do Londýna. Po návštěvě v Michli se při odjezdu ze smíchovského nádraží vždy blýská, ačkoli již má za sebou dlouhou cestu přes Itálii a Rakousko.

02. 05. 2013 Dopravce Leo Express loni vykázal ztrátu 85,6 milionu korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dopravce-leo-express-loni-vykazal-ztratu-85-6-milionu-korun/933605>)

Železniční dopravce Leo Express, který na český trh vstoupil loni v listopadu, vykázal za minulý rok ztrátu 85,6 milionu korun. Za jízdné utržil 7,64 milionu korun. Server Týden.cz to zjistil z výroční zprávy společnosti. Letos již firma ztrátu neočekává. "Procházeli jsme typickou náběhovou fází. Je to jako když se otevře pekárna. Pár dní či týdnů kolem ní lidé jen chodí a koukají do výlohy, pak se osmělí a přijdou. Číslo je potřeba podle toho tak chápat," uvedl majitel společnosti Leoš Novotný.

Leo Express začal na trati mezi Prahou a Ostravou jezdit ve zkušebním provozu v listopadu, v ostrém režimu o měsíc později. Na trati konkuruje Českým drahám a RegioJetu. Podle Novotného měl Leo Express v prosinci obsazenost 15 procent, ale letos v březnu už to bylo přes 70 procent. "Náběhovou fází, která konkurenci trvala rok a půl či déle, my jsme zvládli za tři měsíce. Z papírového projektu se stala skutečnost, reálný hráč, kterého každý bere vážně. Náš start-up se povedl, trend je velice pozitivní," sdělil. V letošním roce už Novotný očekává, že se jeho společnost vymaní ze ztráty. "Je to samozřejmě velice těžké nyní předvídat, ale podle našich předpokladů letos už ztrátu nevykážeme," řekl serveru.

04. 05. 2013 České dráhy mohou za nádraží dostat miliardy, Kalousek je však proti

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-a-miliardy-od-statu-za-prevod-nadrazi-f6u-ekonomika.aspx?c=A130503_210108_ekonomika_ert)

Šest a půl miliardy korun by podle prvních odhadů měly získat České dráhy za to, že převedou na státní Správu železniční dopravní cesty svá nádraží. Materiál už schválila porada ekonomických ministrů a míří do vlády. Jeho schválení však není jisté, výhrady proti němu totiž neskrývá ministr financí Miroslav Kalousek. "Mám s tím velký problém. Nevidím důvod, proč by měla jedna státní

organizace kupovat zpět majetek, který České dráhy získaly zdarma od státu," řekl Kalousek. Podle něj je možné bavit se jen o zaplacení nákladů, které dráhy věnovaly do zhodnocení budov. Předmětem převodu jsou nádraží, která České dráhy dostaly při dělení české železnice zcela zdarma. Nepovedená transformace už stála daňové poplatníky 12 miliard korun, které musela SŽDC zaplatit za část nemovitostí od drah už v roce 2009.

Převod nádraží pod správcu české železnice je logický, dráhy už v minulosti tvrdily, že je vlastnictví nádražních budov znevýhodňuje v porovnání s konkurencí, až na pár výjimek není jejich provoz ziskový. Vymýšlely proto například zavedení staničního poplatku, který by účtovaly soukromým dopravcům za to, že jejich cestující nádraží používají. Dosud soukromí dopravci za používání nádraží nic neplatí, i když například RegioJet v minulosti vyzval dráhy, aby staniční poplatek zavedly. "S postupující liberalizací železniční dopravy se jeví jako vysoce problematické, aby tuto součást infrastruktury nadále vlastnil jeden z dopravců," tvrdí ministerstvo v důvodové zprávě. Naráží i na připravovanou evropskou legislativu, která počítá s tím, že by měla být infrastruktura plně oddělená od dopravců. Proti převodu za peníze jsou kromě Kalouska například i soukromí železniční dopravci. Ti se obávají, že miliardy za nádraží zvýhodní dráhy při nákupu nových vlaků. Dráhy mohou peníze použít nejen na nové vlaky, ale i na splácení svých dluhů. Zadluženost drah roste, loni poprvé přesáhl poměr cizích zdrojů k aktivům padesát procent. Firma dlouhodobě odmítá, že by nemovitosti převedla na státní organizaci bezplatně, argumentuje například vydanými dluhopisy obchodovanými na kapitálových trzích.

SŽDC by miliardy splácela po částech

Podle plánu ministerstva dopravy ohodnotí nejprve všechna nádraží znalec, podle posudku pak bude stanovena kupní cena. Materiál počítá s 6,5 miliardy korun, konečná cena se však může podstatně lišit. Ministerský plán počítá s tím, že dráhy nejprve založí organizační složku Železniční stanice, do které nádraží vloží. SŽDC pak nádraží koupí jako část podniku. Převod na SŽDC má umožnit i snadnější čerpání peněz z evropských fondů na opravy nádraží. Součástí převodu bude přechod zhruba pěti set zaměstnanců drah, kteří dosud správu nádraží mají na starosti. Dráhy by nedostaly peníze za nádraží najednou, ministerstvo počítá, že by je SŽDC splácela několik let po 1,5 miliardy ročně. Ministerstvo už proto zažádalo ve střednědobém výhledu o navýšení peněz.

04. 05. 2013 V Belgii havaroval vlak s chemikáliemi, zemřeli dva lidé

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/avarie-vlaku-s-chemikaliami-v-belgii-dbu-zahranicni.aspx?c=A130504_123650_zahranicni_ert)

Nehoda nákladního vlaku s jedovatými chemickými látkami a následný požár u námořního přístavu belgického města Gent si v sobotu ráno vyžádaly dva mrtvé a 14 zraněných. Kvůli možnému zamoření pak musely být evakuovány stovky lidí z blízkého okolí. Původní informace společnosti Infrabel, která spravuje belgické dráhy, uváděla, že při ehodě nikdo nezemřel a že v nemocnici skončilo pouhých pět lidí. Při průjezdu vlakové soupravy místem, kde se prováděly práce na železniční trati, vykolejilo kolem druhé hodiny ranní šest ze 13 cisternových vagonů. Z toho dva se převrátily. Tři cisterny s nebezpečnou látkou akrylonitril zachvátil požár, upřesnila společnost. Příčinou nehody mezi obcemi Schellebelle a etteren byla podle ní asi vysoká rychlost. Úřady nechaly vyklidit oblast do okruhu půl kilometru. Hasiči se rozhodli ponechat cisterny vyhořet, protože použití vody by mohlo vyvolat toxické páry. Vlak přijel z izozemska. Akrylonitril je podle odborníků nebezpečný v případě kontaktu s pokožkou či zasažení očí. Přílišné vystavení této látce může způsobit smrt. Podle odborníků také má potenciální chronické účinky na zdraví, například rakovinotvorné.



05. 05. 2013 Dráhy zlepšily obsazenost vlaků, přesto mají tři ze čtyř sedaček prázdné

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zlepsily-obsazenost-vlaku-na-25-dsn-eko-doprava.aspx?c=A130504_234731_eko-doprava_suj)

Vlaky Českých drah jezdily loni plnější než v minulých letech. Průměrná obsazenost všech vlaků loni dosáhla 25 procent, což je meziroční zlepšení o jeden procentní bod. V praxi to znamená, že v průměru jsou tři ze čtyř sedaček ve vlaku prázdné. Údaj o obsazenosti vlaků začaly České dráhy zveřejňovat od roku 2009 ve své výroční zprávě. Tehdy dosáhla průměrná obsazenost 22 procent, od té doby se každým rokem zlepšuje. Drahám kromě počtu cestujících stoupla i průměrná přepravní vzdálenost ze 40 na 41 kilometrů. "Je to průměrné číslo za téměř sedm tisíc vlaků denně na všech

tratích a ve všech dnech roku," říká mluvčí drah Petr Štáhlavský. Podle něj proto průměr zahrnuje i například čísla za jízdy mimo špičku či na málo vytížených tratích.

Dráhy v posledních letech na řadě tratí kvůli slabé vytíženosti vlaky zkrátily často i o několik vagonů, protože jezdily zbytečně prázdné. "Ke každému spoji a lince se přistupuje individuálně a berou se v úvahu veškeré vlivy a důsledky z prodlužování nebo zkracování soupravy," dodal Štáhlavský. Podle něj například u některých spojů nelze kapacitu dál snížit, protože například kapacita jednoho motorového vozu je už daná. Vytíženost vlaků po jednotlivých tratích si dráhy vedou, ale považují je za obchodní tajemství. Velké rozdíly v obsazenosti jsou však patrné z přehledu o nákladech a výnosech na rychlíkových tratích, které zveřejnilo ministerstvo dopravy.

Vyšších čísel lze dosáhnout jen těžce

V porovnání s například leteckou dopravou je obsazenost vlaků podstatně nižší. Například Asociace evropských aerolinek udává za loňský rok průměrnou obsazenost letadel 79 procent nabízené sedačkové kapacity. Podle Miroslava Vyky, prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě, ale například i osobní auta u nás jezdí vytížená ani ne z třiceti procent. "Při celoplošné obsluze území nelze dosahovat vyšších čísel než třicet až padesát procent," říká Vyka. Vysvětluje to tím, že nejvíce lidí jezdí v příměstské dopravě, kdy je velké vytížení vždy jedním směrem, tedy ráno do města a odpoledne a večer z města. "Jiná situace je v dálkové dopravě, kde cestují ráno lidé jak z Prahy do Brna, tak i z Brna do Prahy," říká Vyka. Poslední evropské statistiky o vytíženosti vlaků jsou za rok 2008. Podle nich jsou například v Německu vlaky plné ze 44, v Dánsku z 35 procent. Česko podle těchto statistik má jednu z nejnižších obsazeností.

06. 05. 2013 Kvalita srovnatelná s Evropou se olomouckému nádraží opět vzdaluje

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/dalsi-prutahy-zacatku-modernizace-vlakoveho-nadrazi-a-trati-v-olomouci-1n3-olomouc-zpravy.aspx?c=A130506_1925464_olomouc-zpravy_mip)

Do kolekce propadlých termínů, které odsouvají začátek třímiliardové proměny olomouckého vlakového nádraží, přibyl další. Dosud se zdálo, že by práce mohly začít už v červnu. Vše se ovšem odsouvá o měsíce. Čeká se totiž na nové rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Úplně první termín začátku prací přitom byl říjen 2012. Skluz obřího plánu tak snadno může narůst již na celý rok. Komplikace nastaly letos v dubnu, kdy antimonopolní úřad zasáhl do výběrového řízení organizovaného Správou železniční dopravní cesty souvisejícího právě s olomouckou "vlakovou revolucí". Firmy, které ji měly spustit, už si správci železnic vybrali, kontrolori z ÚOHS však rozhodnutí zrušili. Svůj krok odůvodnili netransparentností a porušením zákona, k němuž mělo dojít.

A nyní se schyluje k dalšímu střetu. Zástupci SŽDC i vítězové tendru se nyní oficiálně ohradili a podali takzvané rozklady. "Soudcem" nyní bude přímo předseda ÚOHS Petr Rafaj. "Proti rozhodnutí ÚOHS ve věci veřejné zakázky na rekonstrukci železniční stanice v Olomouci byly podány dva rozklady. A to jak zadavatelem SŽDC, tak vybraným uchazečem, sdružením společností Eurovia, Subterra a Elektrizace železnic Praha. O rozkladech bude rozhodovat Petr Rafaj, předseda ÚOHS," přibližuje mluvčí Martin Švanda.

V praxi tedy současný vývoj znamená, že se veškeré přípravy na vybudování moderní tváře olomouckého nádraží zbrzdí nejméně o několik dalších měsíců. Právě tak dlouho totiž Rafajovi rozhodování dle Švandy zabere. Protáhne se tak čekání na nástupiště zmodernizovaná dle evropských standardů, vybudování jednoho zcela nového, opravu nevábného podchodu a v neposlední řadě zhruba třinácti kilometrů kolejí. Nový kabát v rámci přibližně třímiliardové zakázky dostanou i některé mosty. Vlaky by díky úpravám na Olomoucku mohly jezdit až stošedesátikilometrovou rychlostí. Vše má trvat tři roky. Pokud by rozklad na Rafajův úřad nikdo neposlal a nevyskytly by se ani žádné další komplikace v podobě námitek neúspěšných firem, předpokládal před časem mluvčí SŽDC Pavel Tesař začátek prací v červnu. To již s jistotou neplatí. A co přesně kontrolorům vadí? "Zadavatel porušil zákon o veřejných zakázkách, když při posuzování nabídek nevyřadil nabídku sdružení společností Eurovia, Subterra a Elektrizace železnic Praha a uchazeče vyloučil. Jeho nabídková cena nebyla uvedena ve správném tvaru," vysvětlil své výtky Rafaj.

Správci železnic měli být dle ÚOHS i netransparentní

SŽDC pak podle něj také nedodržela zásadu transparentnosti. "A to, když při posouzení nabídek zadavatel vzal v potaz opožděné upozornění tohoto uchazeče, že jeho skutečná nabídková cena je nižší, než byla ta čtená při otevírání obálek. V důsledku těchto pochybení mohlo dojít k podstatnému ovlivnění výběru nevhodnější nabídky," doplnil šéf ÚOHS. Ze stolu však samotné výběrové řízení na gigantickou zakázku jako celek neshodil. Správcům železnic však uložil, aby v jeho rámci vybrali

nového vítěze. SŽDC se už tehdy proti Rafajovým závěrům ohradila. "Jsme přesvědčeni, že zadávací řízení proběhlo maximálně transparentně a nediskriminačně," oponoval již po zveřejnění stanoviska antimonopolního úřadu mluvčí SŽDC Tesař. Nynější podání rozkladu tak zabránilo tomu, aby stávající rozhodnutí ÚOHS nabylo právní moci. "Je potřeba vyčkat rozhodnutí o rozkladu," přibližuje aktuální postoj SŽDC Tesař. Nic jiného tak současně nezbyvá ani prozatím stále vítězné skupině stavebních firem. Její lídr – společnost Eurovia – přes tiskovou mluvčí již dříve vzkázal, že do uzavření celé záležitosti nebude nic komentovat.

Co změni tři miliardy?

Proměna olomouckého nádraží patří k největším plánovaným stavbám v krajském městě. Opravy za zhruba tři miliardy zahrnou například přestavbu všech stávajících nástupišť, k nimž navíc přibude ještě jedno nové, rekonstrukci zchátralého nádražního podchodu, úpravy 13 kilometrů kolejí a několika mostů v okolí Olomouce.

06. 05. 2013 Kameny na kolejích zastavily vlaky, záškodník útočí o víkendech (Šumpersko)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/desitky-kamenu-nastrazenych-na-kolejich-zastavily-vlaky-pz2-olomouc-zpravy.aspx?c=A130506_095145_olomouc-zpravy_mip)

Kvůli více než šedesáti kamenům nastrazeným přímo na kolejích musel o víkendu neplánovaně zastavit vlak na Šumpersku. Nešlo zde přitom o první případ. S kamennými překážkami se strojvedoucí musel potýkat i předminulý víkend na trati na Olomouc. Na trati ze Šumperku na Petrov nad Desnou se za zastávkou Víkřovice objevily v sobotu 4. května kameny hned třikrát. Neznámý záškodník je položil do cesty vlakům někdy mezi jednou hodinou odpoledne a čtvrt na pět. "Ve dvou případech došlo k rozjetí položených kamenů, ve třetím případě strojvedoucí vlak zastavil a v třímetrovém úseku odstranil pětadesát kamenů," přiblížil krajský policejní mluvčí Josef Bednařík. "Ke zranění osob a škodě na majetku nedošlo," doplnil.

Kameny ležely i na trati ve směru na Olomouc

Podobný případ se přitom na Šumpersku objevil již v sobotu 27. dubna na trati na Olomouc poblíž zastávky u Nového Malína. "Zde neznámý pachatel položil dva větší kameny. Strojvedoucí si jich povšiml a odstranil je," doplňuje Bednařík. Jeho kolegové tak tyto případy vyšetřují kvůli podezření z trestného činu obecné ohrožení. Hrozí za něj tři až osm let vězení. "Policie tímto žádá občany, kteří mají jakékoli informace k pachatelům této nebezpečné 'zábavy', aby kontaktovali linku 158," uzavřel mluvčí.

06. 05. 2013 Českou Třebovou některé vlaky míjí, o čas přitom nejde

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/225863-ceskou-trebovou-nektere-vlaky-miji-o-cas-pritom-nejde/>)

Přestože jde o důležitý uzel na hlavním koridoru, některé dálkové vlaky v České Třebové nezastavují. Úřady i cestující se kvůli tomu už dlouhou dobu obracejí na ministerstvo dopravy a České dráhy. O změnu usiluje i Pardubický kraj. Rychlíky projíždějící nádražím podle něj totiž narušují systém veřejné dopravy. Jeden příklad za všechny: Je čtyřicet minut po poledni a vlak EuroCity směřující z Rakouska přijíždí do České Třebové. Cestující do něj ale nastoupit nemůžou. Souprava nádražím jen projíždí. "Tyto vlaky vyšší kvality jsou součástí závazku veřejné služby a ministerstvo dopravy jako objednatel, který reprezentuje stát, si může říci, kde chce zastavování těchto vlaků," uvedl Martin Netolický (ČSSD), hejtman Pardubického kraje.

Dálkové vlaky na trase Praha – Brno zastavují v Třebové jen každou druhou hodinu, a nenavazují tak na autobusy u dopravního terminálu. "Pokud si ministerstvo dopravy objedná, tak pak tam ty dálkové spoje, které ministerstvo dopravy objednává a platí, zastavují," podotkla Radka Pistoriusová, mluvčí Českých drah. Hejtman o problému informoval ministra dopravy. O změnu už dlouho usiluje ve spolupráci s okolními obcemi i českotřebovská radnice. "To není záležitost České Třebové, ale je to záležitost tohoto regionu, který má 150 tisíc obyvatel, kteří tuto stanici v České Třebové využívají," uvedl Jaroslav Zedník (Koalice pro Pardubický kraj), starosta České Třebové.

Dojezdová doba se se zastávkou nezmění, říká hejtman

Podle hejtmana by zastavení v České Třebové pro dálkové vlaky neznamenalo prodloužení doby dojezdu. "Když se podíváte na jízdní doby mezi Pardubicemi a Brnem a podíváte se na vlaky, které

zastavují a které nezastavují v České Třebové, tak jízdní doba je naprosto stejná," uvedl Martin Netolický (ČSSD), hejtmán Pardubického kraje. Vedení Pardubického kraje doufá, že jednání dopadnou úspěšně a zastávky vlaků se objeví alespoň od prosince v novém jízdním řádu.

07. 05. 2013 Autobusy pro ČD zajistí společnost Veolia (Hranice na Moravě – Frýdek-Místek)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/autobusy-pro-cd-zajisti-spolocnost-veolia-986105>)

České dráhy se po dlouhém váhání definitivně rozhodly pro mix vlakové a autobusové dopravy. Příští čtyři roky budou takzvané ČD Busy svázet cestující k vlakům na trase Hranice na Moravě – Nový Jičín – Příbor – Frýdek-Místek. Stejnou autobusovou linku dráhy v minulých měsících testovaly v pilotním provozu. „Provoz pilotní linky hodnotíme pozitivně, plní účel, pro který byla linka zavedena, tedy návoz cestujících na vlaky ve směru Olomouc – Pardubice – Praha,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj zatím drážní autobusy využívá zhruba 10 tisíc lidí měsíčně. Dráhy proto uzavřely dlouhodobou smlouvu se společností Veolia Transport Morava, která uspěla v tendru. Za necelé čtyři roky jí zaplatí 50 milionů korun. Stejná firma jezdila v pilotním provozu. Ten měl skončit už v prosinci, dráhy si ale na jeho vyhodnocení daly čas až do jara.

A nemá zůstat pouze u jediné autobusové linky. Další by se měly objevit v příštích měsících a letech. Zájem drážních plánovačů se soustředí hlavně na Moravskoslezský kraj. „Zatím přemýšlíme o dalších pěti místech, odkud by se dali svázet cestující. Vše je ve stadiu přípravy,“ doplnil Joklík. Na první lince platí běžný tarif Českých drah. Železniční dopravce přemýšlí i o jiných ekonomických modelech, než je pouhý pronájem autobusů, podrobnosti ale tají. V minulosti se dráhy například pokoušely proniknout pod dotační deštník krajů či obcí. Z tohoto plánu, ale záhy sešlo. Naopak od roku 2009 jezdí pravidelná autobusová linka Praha – Norimberk, ta je ale fakticky plně v režii Deutsche Bahn.

Historie autobusových linek ČD

O zavedení autobusů, které by vozily cestující k navazujícím rychlíkům, dráhy uvažují už několik let. V roce 2010 například v podniku vznikl plán na 25 autobusových linek pod názvem ČD Line, které by ale dotovaly kraje. Plán skončil takzvaně u ledu. Obměněný nápad s autobusy dráhy oprášily až s příchodem konkurenčního RegioJetu podnikatele Radima Jančury. Ten žlutými autobusy sváží pasažéry z Ostravska na svůj expres na nádraží v Olomouci. Historie drážních autokarů ovšem sahá až do dob první republiky.

07. 05. 2013 Šéf SŽDC Kolář: Máme 22 tratí, které jsou připravené k prodeji

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sef-szdc-kolar-mame-22-trati-ktere-jsou-pripravene-k-prodeji/935373>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) má 22 tratí, na kterých není žádný provoz a které jsou připravené k prodeji. Dnešní Mladé frontě Dnes (MfD) to řekl šéf SŽDC Jiří Kolář. "Oslovili jsme již podle usnesení vlády kraje a obce, zda je (tratě) chtějí koupit. Čekáme na odpovědi, ale reakce obvykle je, že je chtějí jedinež zadarmo. Ale my je zadarmo dát nemůžeme, musí se na ně udělat znalecký posudek," řekl deníku šéf SŽDC. Pokud tratě nebudou chtít kraje a obce za navrhovanou cenu ani ministerstvo obrany, kterému je SŽDC musí nabídnout, pak je nabídne ve veřejné soutěži komukoliv. Pak teprve v případě nezájmu přijde na řadu převod zadarmo nebo po částech, řekl Kolář. Kolář také uvedl, že na některých úsecích právě rekonstruované tratě do jižních Čech budou vlaky jezdit dvouseťkilometrovou rychlostí. SŽDC s tím počítá na stavbě 4. koridoru u Tábora. Upravovat současné tratě by podle Koláře bylo příliš nákladné a zbytečné.

07. 05. 2013 Železniční dopravce AWT dostal licenci na provoz v Polsku

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-dopravce-awt-dostal-licenci-na-provoz-v-polsku/935646>)

Soukromý železniční dopravce AWT, v němž má podíl podnikatel Zdeněk Bakala, získal licenci na provoz v Polsku. Údajně má být první firmou se sídlem mimo Polsko, která podobné oprávnění dostala. V nejbližší době se chce soustředit na přeshraniční přepravu ve slezském regionu s využitím polských strojvedoucích. Do budoucna chce mít společnost dostatek vlastních zaměstnanců

schopných jezdit v Polsku i v Česku, uvedla v tiskové zprávě společnost. Polský trh je podle AWT trojnásobně větší než český. V roce 2011 po kolejích přepravilo 224 milionů tun materiálu, zatímco v ČR to bylo přes 80 milionů tun. "Chceme zde nabízet služby průmyslovým podnikům v oblasti energetiky, ocelářství, chemického nebo automobilového průmyslu," uvedla Jana Vlášková, předsedkyně představenstva polské AWT Rail.

AWT prostřednictvím polské pobočky působí jako speditér v zemi dlouhodobě. Dosud ale mohl realizovat přepravy pouze prostřednictvím místních partnerů a lokálních zaměstnanců. Po získání takzvaného bezpečnostního certifikátu železničního dopravce nyní může provozovat dopravu přímo pod hlavičkou AWT. První lokomotivy s logem AWT se podle společnosti mohou na polských tratích objevit do několika týdnů. Ve vozovém parku skupiny AWT je více než 160 lokomotiv a 5 500 vozů. V Česku vlastní terminál kombinované dopravy v Paskově u Ostravy, provozuje přes 60 železničních vlečků a vlastní zhruba 400 kilometrů vlastních tratí. Zaměstnává přes 2 000 lidí a její tržby se blíží deseti miliardám korun. Kromě polské pobočky provozuje obdobné společnosti rovněž na Slovensku a v Maďarsku.

07. 05. 2013 Regionální doprava v Libereckém kraji od července zdraží

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regionalni-doprava-v-libereckem-kraji-od-cervence-zdrazi/935720>)

Cestování regionálními vlaky a autobusy v Libereckém kraji od července zdraží. Ceny vzrostou v průměru o pět procent, víc dopadne zdražení na kratší vzdálenosti. Bude to ale jen o korunu či dvě v jednotlivých tarifních pásmech, řekl novinářům krajský radní pro dopravu Vladimír Mastník (Starostové pro Liberecký kraj). Od příštího roku zaplatí víc i senioři nad 70 let, zdraží také předplatné na tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou. Ceny regionální dopravy se v Libereckém kraji zvyšovaly naposledy na začátku loňského roku. Jízdné tehdy zdražilo v průměru o devět procent, dotklo se to ale jen papírových jízdenek. Cestující s krajskou elektronickou kartou Opuscard platili dál stejné jízdné jako v roce 2009, kdy byl v Libereckém kraji integrovaný systém dopravy IDOL zaveden. Nové zdražení od letošního 1. července se ale dotkne všech cestujících. Důvodem jsou rostoucí náklady na dopravu.

Od příštího roku navíc znovu zdraží jízdné i pro seniory nad 70 let. Ti mají v Libereckém kraji možnost zdarma jezdit regionálními vlaky i autobusy s takzvaným seniorpasem. Ještě loni stál stokorunu, letos už za něj platí dvojnásobek. Od ledna 2014 bude stát 500 korun. "I za tu cenu se to seniorům vyplatí," řekl Mastník. Běžný cestující by za podobnou jízdenku pro celý kraj zaplatil 10.000 korun. Jen letos doplácí podle Mastníka kraj na seniorpasy kolem osmi milionů korun. Dražší bude také předplatné pro studenty a seniory nad 65 let na tramvajové trati z Liberce do Jablonce nad Nisou. "Předplatné v tramvaji je výrazně levnější než pro autobus a vlak a my to chceme postupně sjednotit, předplatné na tramvaj se proto zvýší na 430 korun," řekl Mastník. Dnes stojí měsíční předplatné na tramvaj 300 korun, za autobus a vlak ale studenti zaplatí 530 korun, což je podle Mastníka v integrovaném systému určitá disproporce.

Liberecký kraj se dlouhodobě snaží ceny jízdného ve veřejné dopravě nezvyšovat. Kraj také objednáva každoročně veřejnou dopravu ve zhruba stabilním rozsahu – autobusová doprava najezdí zhruba 12 milionů kilometrů, dopravci na železnici téměř čtyři miliony kilometrů a další milion naježděných kilometrů představuje tramvajové spojení mezi Libercem a Jabloncem nad Nisou. Na zajištění veřejné dopravy dá letos kraj přes půl miliardy korun, z toho 24 milionů korun daly obce.

09. 05. 2013 První parní víkend v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka (11. a 12. května 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16819/>)

Tuto sobotu a neděli 11. a 12. května vypraví České dráhy parní vlak z pražského Masarykova nádraží do Lužné u Rakovníka, kde bude probíhat akce „První parní víkend“. Milovníci železniční historie navíc mohou oba dva dny vyrazit na krátký výlet parním vlakem z Lužné do Stochova, kde bude otevřený prezidentský salonek T. G. Masaryka. Parní vlak do Lužné u Rakovníka v čele s lokomotivou „Papoušek“ vyjíždí v sobotu i v neděli z pražského Masarykova nádraží v 8:10 a pojedje přes Bubny, Dejvice, Veleslavín, Hostivici, Kladno, Stochov, Nové Strašecí a Řevničov. Příjezd do Lužné u Rakovníka bude v 10:05. Zpět do Prahy se vlak vrací ve 14:55, příjezd zpět na Masarykovo nádraží je v 16:40. Za jednosměrné jízdné z Prahy do Lužné zaplatí cestující 120 Kč, v prodeji budou také zlevněné jízdenky pro děti od 6 do 15 let a úsekové jízdenky. Jízdní doklady

bude prodávat vlakový personál přímo ve vlaku. Komu nebude stačit jízda do Lužné u Rakovníka, může v sobotu i neděli absolvovat vyhlídkovou jízdu parním vlakem do Stochova. Ten odjíždí z Lužné ve 12:29 a zpět se sem vrátí ve 13:58. Ve Stochově bude otevřen prezidentský salonek T. G. Masaryka. V luženském muzeu si návštěvníci prohlédnou historické lokomotivy, vagony a drážní techniku. Pro nejmenší je připravený dětský koutek a na neděli je připravený program pro děti s hrami, soutěžemi, skákacím hradem, klauny, kouzelníkem a slonem Elfíkem.

Parní vlak Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka (11. a 12. května 2013)

| směr tam | žel. stanice | směr zpět |
|----------------|--------------------------------|----------------|
| příjezd odjezd | stanice | příjezd odjezd |
| | 08:10 Praha Masarykovo nádraží | 16:40 |
| 08:14 08:18 | Praha-Bubny | 16:31 16:36 |
| 08:23 08:27 | Praha-Dejvice | 16:24 16:26 |
| 08:35 08:39 | Praha-Veleslavín | 16:14 16:19 |
| 08:47 08:53 | Hostivice | 16:02 16:05 |
| 09:07 09:17 | Kladno | 15:41 15:44 |
| 09:31 09:34 | Stochov | 15:24 15:26 |
| 09:43 09:48 | Nové Strašecí | 15:12 15:15 |
| 09:54 09:56 | Řevničov | 15:04 15:06 |
| 10:05 | Lužná u Rakovníka | 14:55 |

Parní vlak Lužná u Rakovníka – Stochov a zpět (11. a 12. května 2013)

| směr tam | žel. stanice | směr zpět |
|----------|-------------------|-----------|
| 12:29 | Lužná u Rakovníka | 13:58 |
| 12:44 | Řevničov | 13:45 |
| 12:53 | Nové Strašecí | 13:33 |
| 13:03 | Stochov | 13:22 |

Jízdné během Prvního parního víkendu (11. a 12. května 2013)

| trasa | dospělí | děti 6 – 15 let |
|--------------------------------------------------------------------|---------|-----------------|
| z Prahy a Hostivice do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná) | 120 Kč | 60 Kč |
| z Kladna a Stochova do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná) | 80 Kč | 40 Kč |
| z Nového Strašecí a Řevničova do Lužné u Rakovníka | 40 Kč | 20 Kč |
| Lužná u Rakovníka – Stochov (jednosměrná) | 40 Kč | 20 Kč |
| Lužná u Rakovníka – Stochov (zpáteční) | 80 Kč | 40 Kč |

Jízdenky a místenky na parní vlak je možné koupit v předprodeji na pražském Masarykově nádraží denně od 8 do 18 hodin. Podrobnosti naleznete na www.cdmuzeum.cz.

Akce v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka v průběhu roku 2013

- 11. – 12. května: První parní víkend v Železničním muzeu ČD
- 2. června: Dětský den v železničním muzeu
- 22. a 23. června: Mezinárodní setkání parních lokomotiv původem z rakousko-uherské monarchie
- 13., 20. a 27. července: Kolečovka – společný projekt ČD a KHKD Praha
- 27. července: Parním vlakem do muzea k Berounce
- 3., 10., 17., 24. a 31. srpna: Kolečovka – společný projekt ČD a KHKD Praha
- 31. srpna: Parním vlakem Z muzea do muzea
- 14. a 15. září: Model – víkend a Setkání lokomotiv T 478.1 a 2 (749, 751)
- 12. a 13. října: Poslední parní víkend v Železničním muzeu ČD, setkání motorových vozů

Otevírací doba Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka v roce 2013

- 27. dubna – 31. května: soboty, neděle a svátky 9:30 – 17:00
- 1. června – 31. srpna: úterý až neděle, svátky 9:30 – 17:00
- 1. září – 28. října: soboty, neděle a svátky 9:30 – 17:00 hod.

09. 05. 2013 Kinematovlak Českých drah opět startuje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16822/>)

Už po desáté vyjede Kinematovlak Českých drah na Mezinárodní festival filmů pro děti a mládež ve Zlíně. Letos zahájí cestu ve středu 15. května v 10 hodin v železniční stanici Mladá Boleslav. Přes Kutnou Horu, Čáslav, Poděbrady a Kolín Kinematovlak zamíří do měst kraje Vysočina, Jihomoravského kraje a svou trasu tradičně zakončí v domácím Zlínském kraji – 28. května v Kroměříži, 29. května ve Zlíně a následující den v Otrokovicích. Celkem navštíví pojízdné kino na kolejích dvanáct měst a ujede více než 400 kilometrů přes celou Českou republiku. A tradičně nabídne zdarma zajímavé projekce dětských filmů a pohádek pro školky i širokou veřejnost.

Slavnostní zahájení jízdy Kinematovlaku ve středu 15. května bude tradičně moderovat herec Jan Čenský. Před samotným zahájením potkají děti v prostoru železniční stanice Mladá Boleslav pohádkové postavičky ČT, maskota ČD slona Elfíka nebo klokana Enapo. Slavnostní zahájení zpestří vystoupení profesionálního kouzelníka a iluzionisty Jiřího Hadaše. Po slavnostním úvodu si mohou všichni zájemci prohlédnout celý Kinematovlak, kde bude prostor i pro dotazy médií. Nedílnou součástí pojízdného kina je i hrací vůz Vlášek Hráček, kde se zabaví i ti nejmenší. „Pro České dráhy je pojízdné kino tradičním projektem, který má své stálé a významné místo v Junior programu ČD. Je pro nás o to důležitější, že zde úzce komunikujeme s našimi nejmenšími, a prostřednictvím nich i s jejich rodiči,“ uvedla Elen Matéová, koordinátorka projektu Kinematovlak za České dráhy.

Pojízdné kino na kolejích bude i letos promítat oblíbené pohádky, ale i nové, které neměly děti možnost doposud vidět. Dopolední projekce se přednostně nabízejí školkám a školám, teprve odpolední jsou přístupné široké veřejnosti. Všechny projekce jsou tradičně zcela zdarma. Oficiálním dopravcem tohoto projektu je ČD Cargo, které zajišťuje přepravu vlaku mezi jednotlivými městy.

Projekt Kinematovlak – pojízdné kino na kolejích vznikl v roce 2004 ve spolupráci Českých drah a Mezinárodního festivalu pro děti a mládež ve Zlíně. Od prvopočátku si tento projekt kladl za cíl přivážet filmy a pohádky dětem, které se do Zlína na festival nedostanou a také tam, kde klasické kino nemají. Kinematovlak se skládá z kinovozu, bývalého zavazadlového vozu upraveného na pojízdný kinosál, který je vybaven promítací technikou včetně zvuku 5+1. Sedadla jsou stupňovitě uspořádána jako v klasickém kině, sál je samozřejmě zatemněný, klimatizovaný a jeho kapacita je 36 míst. Vlak ještě doplňuje výstavní vůz, ve kterém si mohou návštěvníci prohlédnout výstavu se železniční tematikou. Za svou historii navštívil Kinematovlak zhruba 170 měst v České a Slovenské republice a projekce zhlédlo více než 110 tisíc diváků.

11. 05. 2013 Na koleje se vrací plzeňská "Šlechtična", do Lužné se vydá "Papoušek" (475.111)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/226667-na-koleje-se-vraci-plzenska-slechticna-do-luzne-se-vyda-papousek/>)

Po roce a půl opět vyjíždí na koleje parní lokomotiva 475.111 "Šlechtična", o kterou se stará plzeňský Iron Monument Club. Její jízdy z Plzně do Stoda, Rokycan, Nepomuku a Stříbra doprovodí i další akce – výstava historických vozidel či hasičské techniky. Pára se bude letos poprvé vznášet také nad Muzeem ČD v Lužné u Rakovníka, kam také přijede z Prahy zvláštní vlak s parní lokomotivou 477.043 "Papouškem". V roce 2011 se příznivci železnice museli rozloučit hned se dvěma velkými parními lokomotivami, kterým skončila technická způsobilost kotle. Zatímco na zprovoznění modrého "Albatrosu" Českých drah se stále čeká, černá plzeňská "Šlechtična" už se vrací na koleje. S její opravou pomohla sbírka a především příspěvek plzeňského pivovaru, který uspořádal hlasování, na jaký projekt má poslat peníze – a parní lokomotiva vyhrála.

První jízdy lokomotivy 475.111 po jejím znovuzrození povedou z Plzně po všech tratích s výjimkou klatovské. V sobotu dopoledne poveze historický vlak do Stodu, odpoledne potom do Rokycan a Mirošova a v noci uspořádá Iron Monument Club ještě mimořádnou jízdu do Plasů. V neděli potom zvláštní vlaky zamíří do Nepomuku a Stříbra.

Znovuzrození lokomotivy 475.111

(http://www.imcplzen.cz/plakaty/2013_majove_oslavy_a3_cz.pdf)

jízda Plzeň hl. n. – Stod a zpět

- odjezd z Plzně: sobota 9:25
- zpáteční jízdné: 150 Kč

jízda Plzeň hl. n. – Rokycany – Mirošov a zpět

- odjezd z Plzně: sobota 14:40
- zpáteční jízdné: 200 Kč (do Rokycan 140)

jízda Plzeň hl. n. – Plasy a zpět

- odjezd z Plzně: sobota 20:10
- zpáteční jízdné: 500 Kč

jízda Plzeň hl. n. – Nepomuk a zpět

- odjezd z Plzně: neděle 9:40
- zpáteční jízdné: 200 Kč (do Blovic 140)

jízda Plzeň hl. n. – Stříbro a zpět

- odjezd z Plzně: neděle 15:15
- zpáteční jízdné: 140 Kč

Nejenom nad Plzní bude o víkendu stoupat pára. Muzeum Českých drah v Lužné připravilo tradiční první parní víkend. Jeho hlavním hrdinou bude modrý "Papoušek", který přiveze historický vlak z Prahy.

První parní víkend v muzeu ČD (sobota i neděle)

jízdy parního vlaku:

- Praha Masarykovo n. – Praha-Bubny – Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín – Hostivice – Kladno – Stochov – Nové Strašecí – Řevničov – Lužná u Rakovníka a zpět
- Lužná u Rakovníka – Řevničov – Nové Strašecí – Stochov a zpět

odjezd:

- z Prahy-Masarykova: 8:10
- ze Stochova: 9:34, 13:22
- z Lužné: 12:28 (do Stochova), 14:55

jízdné:

- Praha – Lužná: 120 Kč
- Lužná – Stochov: 40 Kč

13. 05. 2013 Stát pošle vyhladovělému trhu stavby na železnici za miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-posle-vyhladovelemu-trhu-stavby-na-zeleznici-za-miliardy-987284>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje ve snaze co nejrychleji dobudovat hlavní železniční koridory a utratit na nich maximum evropských peněz. Nyní dala na trh zřejmě největší letošní zakázku. Odhadovaná cena modernizace trojkolejného úseku z pražských Běchovic do Úval činí 1,8 miliardy korun. Zmíněná trať patří k posledním na koridoru z Děčína do Břeclavi, která ještě neprošla obnovou. „V případě standardního průběhu výběrového řízení by měla být stavba zahájena letos v září a dokončena nejpozději do května 2016,“ uvedl mluvčí správy železnic Pavel Tesař.

SŽDC udělá radost vyhladovělým stavbařům i v dalších měsících, protože chystá hned několik dalších velkých soutěží. Valná část z nich se bude týkat čtvrtého koridoru z Prahy do Českých Budějovic. Koridor by se měl konečně napojit na pražský uzel díky přestavbě mezi Hostivaří a Vršovicemi. Celkové náklady se odhadují na více než šest miliard korun, stavět se ale bude po částech. Letos se stavební firmy utkají pouze o stanici Hostivař.

Komplikovaná výběrová řízení

Další soutěže se povedou o jihočeské úseky z Veselí nad Lužnicí do Soběslavi a ze Ševětína do Horusic. Správa železnic nicméně počítá například i s rekonstrukcí tratí mezi Libercem a Tanvaldem a mezi Českými Budějovicemi a Volary. Odhadní ceny ještě nejsou k dispozici, podle rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury by ale mělo jít v letošním roce na nově zahájené železniční stavby kolem pěti miliard korun, příští rok pak 14 miliard. Veškeré snažení ale mohou nabolovat spory kolem výběrových řízení. Mluvíme o zmíněném „standardní průběh“ soutěží nebývá v poslední době úplně standardem. Firmy se často proti výsledkům odvolávají k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, kde kauzy leží dlouhé měsíce, někdy i roky. Příkladem může být takzvaná zakázka desetiletí na koridor Rokycany – Plzeň za čtyři miliardy korun. Případ leží u ÚOHS a zahájení stavby má už více než roční skluz, což ohrožuje čerpání evropských fondů. Kladem posledních měsíců jsou naopak výrazně nižší ceny oproti očekávání státních plánovačů. Stamilionové rozdíly nejsou výjimkou. Například OHL ŽS nedávno uspěla v klání o koridor Tábor – Sudoměřice s cenou 1,4 miliardy, očekávání bylo o miliardu vyšší.

13. 05. 2013 Do Jeseníků elektricky? Svazek obcí Desné chce svou trať zmodernizovat (trať č. 293)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/226986-do-jeseniku-elektricky-svazek-obci-desne-chce-svou-trat-zmodernizovat/>)

Svazek obcí údolí Desné, který vlastní železniční trať ze Šumperku do Koutů nad Desnou, chce své "dítě" zrekonstruovat a elektrizovat. Věří, že díky zvýšení traťové rychlosti přijede nad Desnou více turistů. Na projekt zhruba za 400 milionů korun chce svazek obcí dotaci od Státního fondu dopravní infrastruktury. Ten o žádosti zatím nerozhodl. O elektrizaci devatenáctikilometrové trati Šumperk – Kouty (s tříkilometrovou odbočkou do Petrova) se její vlastník pokouší již podruhé. Před šesti lety však s žádostí o státní dotaci neuspěl, a tak projekt ustrnul. V případě, že by tentokrát uspěl, chce svazek obcí zahájit modernizaci své železnice v polovině příštího roku, práce potom potrvají zhruba rok. Elektrizace v tom případě naváže na nedávnou rekonstrukci trati ze Zábřehu do Šumperku.

Součástí rekonstrukce horské trati má být její elektrizace a také zvýšení rychlosti o 10 až 30 kilometrů za hodinu, elektrické vlaky by tak do Jeseníků jezdily až 80kilometrovou rychlostí. Pro svazek obcí, kterému dráha patří, je podstatné přitáhnout nových cestujících. "Základním cílem stavby je přímé železniční spojení obcí údolí Desné s krajským městem Olomouc a dalšími významnými městy kraj," uvedl autor oznámení pro informační systém EIA Dalibor Vostal. Výhledově plánuje majitel ještě drobné prodloužení trati až ke spodní stanici koutské lanovky.

Železnice ze Šumperku do Koutů nad Desnou je jednou z mála soukromých tratí v Česku s veřejným provozem. Stát ji svazku obcí předal v roce 1997, kdy železnici vážně poškodila povodeň. Tehdejší státní dráhy ji už nechtěly opravit, obce ale nechtěly zánik své trati připustit. Dnes na ní na objednávku Olomouckého kraje a Svazku obcí údolí Desné provozuje osobní dopravu moravská pobočka nadnárodního dopravce Veolia Transport starými motorovými vozy. Ročně jimi cestuje na 360 tisíc lidí.

13. 05. 2013 Železniční stanice v Náměšti prokoukla. Jiné si na opravy počkají (Náměšť nad Oslavou)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/modernizace-nadrazi-v-namesti-nad-oslavou-fg9-jihlava-zpravy.aspx?c=A130513_1927685_jihlava-zpravy_mv)

Železniční trať z Jihlavy přes Třebíč na Brno se dočkala dalšího drobného vylepšení. České dráhy v pondělí slavnostně otevřely opravenou nádražní budovu v Náměšti nad Oslavou. Na delší dobu to je však poslední modernizace nádraží v kraji. Další se uskuteční, až po převedení majetku od Českých drah. Zateplení budovy, nová okna i dveře, bezbariérový přístup. Tím vším se může pochlubit po půlroční opravě vlakové nádraží v Náměšti nad Oslavou. "Stavební úpravy vyšly na necelých pět milionů korun, jejich cílem jsou především energetické úspory a zlepšení prostředí pro cestující," uvedla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

Náměšť nad Oslavou tak rozšířila síť nádraží opravených v uplynulých letech. Například se rekonstruovalo v Telči, Pelhřimově, Novém Městě na Moravě, Chotěboři a Žďáru nad Sázavou. U většiny z nich, podobně jako už před dvěma roky



v Náměšti nad Oslavou, vznikly i přestupní uzly na autobusovou dopravu a parkoviště. V Náměšti od té doby funguje i takzvaný cyklopoint, místo, kde mají své zázemí cyklisté. Další rekonstrukce nádražních budov na Vysočině se ale pozastavily – s ohledem na dosud neuzavřenou diskusi o jejich další budoucnosti. "V současné době se jedná o převodu těchto budov do majetku Správy železniční a dopravní cesty, aby se tak vyrovnaly konkurenční podmínky. České dráhy nádražní budovy udržují, zatímco soukromí dopravci je pouze zdarma využívají a jsou tak zvýhodněni," vysvětlil náměstek hejtmana Vysočiny pro dopravu Libor Joukl. Jen na Vysočině vlastní České dráhy 282 budov, přičemž padesátka z nich jsou nádraží. Převod majetku pod Správu železniční a dopravní cesty by se měl podle Joukla uskutečnit do konce roku 2013, pak by se opět mohlo začít s rekonstrukcemi nádražních budov.

14. 05. 2013 ČD posílí vlaky na sobotní Pochod Praha – Prčice, nabídnou speciální celodenní jízdenku (18. května 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16837/>)

České dráhy výrazně posílí dopravu na 48. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se koná již tuto sobotu 18. května. Pro pěší i cyklisty je připravena řada různě dlouhých tras, např. z Čerčan, Benešova, Olbramovic, Votic, Střezimíře, Tábora nebo Sedlčan. Do všech těchto míst je možné se přepravit posílenými i mimořádně zavedenými vlaky Českých drah. Ranní rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi budou mimořádně zastavovat ve stanici Střezimíř, odpolední rychlíky pak ve stanici Heřmaničky. Účastníci pochodu mohou využít speciální „Celodenní jízdenku region Středočeský / Prčice“ za 149 Kč, která bude platit v den pochodu ve 2. třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje.

Mimořádné vlaky na pochod Praha – Prčice

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Z Prahy hl. n. budou odjíždět v 6:44 a 7:44. Vlak v 6:44 pojedou do Tábora a zastaví v Praze-Vršovicích, Praze-Hostivaři, Bystřici u Benešova, Olbramovicích, Voticích a Střezimíři. Spoj v 7:44 bude končit ve Střezimíři a zastaví ve stejných stanicích jako první posilový vlak a navíc také v Benešově u Prahy. Ve směru do Prahy pojedou celkem tři mimořádné spěšné vlaky. Dva z nich pojedou z Heřmaniček do Prahy hl. n. Odjíždět budou v 18:06 a 20:06 a zastaví ve Voticích, Olbramovicích, Benešově u Prahy a na území Prahy v Hostivaři, Libni, na hlavním nádraží a jízdu ukončí ve Vršovicích. Třetí spěšný vlak pojedou v 19:35 z Benešova u Prahy do Prahy hl.n. (jako přípoj od osobního vlaku z Tábora, který odjíždí z Heřmaniček v 19:08) a zastaví v Hostivaři. Na těchto mimořádných posilových spěšných vlacích budou řazeny soupravy s dostatečnou kapacitou. Účastníkům pochodu proto doporučujeme, aby využili přednostně tyto spoje a zároveň aby si zajistili jízdenky v předstihu.

Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Střezimíř a Heřmaničky

Vybrané odpolední rychlíky Českých drah mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně zastaví ve stanici Střezimíř, kde se nachází startovní místo pochodu pro rodiče s dětmi (rychlíky tu obvykle nezastavují). Budou tu moci vystoupit cestující, kteří pojedou rychlíky s odjezdy z Prahy hl. n. do Českých Budějovic v 6:15, 7:15, 8:15 a 9:15, a také cestující, kteří použijí rychlíky v opačném směru s odjezdy z Českých Budějovic do Prahy hl. n. v 6:04, 7:04 a 8:04.

Pro odvoz účastníků pochodu budou odpolední rychlíky spojující Prahu s Českými Budějovicemi zastavovat ve stanici Heřmaničky. K této stanici je odpoledne dovezou kyvadlové autobusy z Prčice, které pojedou z náměstí v Prčici do cca 21 hod. Ve směru do Prahy budou v Heřmaničkách zastavovat rychlíky v hodinovém intervalu mezi 13:37 a 21:37, do Českých Budějovic odtud pojedou vlaky každou hodinu mezi 14:18 a 18:18 a ještě ve 20:18, 21:18 a 23:18. Kromě toho mohou cestující k cestě z Heřmaniček využít i pravidelné osobní vlaky a mimořádně vypravené spěšné vlaky.

Posilové vozy v pravidelných vlacích

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do většiny rychlíků mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádné posilové vozy. Nejvíce, pět až šest, jich bude řazeno v ranních rychlících. Předpokládáme, že rychlík R 635 Svět s odjezdem z Prahy hl.n. v 7:15 bude i přes významné posílení šesti vozy přeplněn, proto doporučujeme využít posilové spěšné vlaky s odjezdem z Prahy v 6:44 a 7:44. Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (ranní vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora i z Olbramovic do Sedlčan.

Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky

V sobotu 19. května odpoledne bude zajištěna smluvní kyvadlová autobusová doprava z Prčice k železniční stanici Heřmaničky do cca 21 hod. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce www.praha-prcice.cz/pochod.

Celodenní jízdenka region Středočeský / Prčice

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně „Celodenní jízdenku region Středočeský / Prčice“ za 149 Kč pro jednoho cestujícího. Tato jednodenní síťová jízdenka s prvním dnem platnosti v sobotu 18. května 2013 bude platit do 02:00 hod. v neděli 19. května ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti Celodenní jízdenky region Středočeský) podle mapy <http://www.cd.cz/assets/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/stredocesky.pdf>. Tyto jízdenky je možné zakoupit v předprodeji u pokladních přepážek ČD. V sobotu 18. května je budou prodávat také průvodčí přímo ve vlacích (po nástupu v obsazené stanici standardně s manipulační přírážkou). Prodej jízdenek bude na pokladních přepážkách i u průvodčích ukončen v sobotu 18. května ve 12:00 hod. Nárok na slevu se při zakupování ani kontrole jízdních dokladů neprokazuje. S touto jízdenkou se účastníci pochodu dostanou na místa startů nejen z Prahy, ale i z ostatních míst Středočeského kraje a blízkého okolí, přičemž jízdenka platí také pro cestu zpět. Cestující z jiných regionů si mohou zakoupit jízdenku ze své nástupní stanice do první stanice, odkud platí „Celodenní jízdenka - region Středočeský / Prčice“, a pro další cestu navázat touto jízdenkou.

Přeprava kol na Pochod Praha – Prčice

Pochod Praha – Prčice zahrnuje také několik cyklotras, které vedou do Prčice z Prahy, Milevska a Tábora. Cyklotrasa z Prahy je vedena jako jednosměrná, cyklotrasy z Milevska a z Tábora jsou okružní. Tradiční botičku účastníci okružních cyklotras dostanou po návratu na místo startu, nikoliv v Prčici na náměstí. Cyklisty upozorňujeme, že ve všech rychlících mezi Prahou a Českými Budějovicemi je povolena přeprava jízdních kol pouze s povinnou rezervací místa pro kola v zavazadlovém oddíle. Z bezpečnostních důvodů nebude ve stanici Heřmaničky možný nástup cestujících s jízdním kolem do rychlíků. Cestujícím s jízdním kolem doporučujeme, aby při návratu do Prahy dojeli na kole do Benešova a odtud využili pravidelné příměstské osobní vlaky ze stanice Benešov u Prahy. Méně zdatní cyklisté mohou využít pravidelné osobní vlaky a mimořádné spěšné vlaky ze stanice Heřmaničky. I přes výrazné posílení těchto spojů ovšem nelze zaručit nástup všech cestujících s jízdním kolem.

Jízdní řád mimořádných spěšných vlaků na Pochod Praha – Prčice (platí 18. května 2013)

| Sp 35171 | Sp 35173 | stanice | Sp 35172 | Sp 35174 | Sp 35176 |
|-----------|-----------|---------------------|-------------|----------|-------------|
| | | Praha-Vršovice | 19:38 | | 21:35 |
| | | Praha hl. n. | 19:26 | | 21:28 |
| | | Praha-Libeň | 19:15 | | 21:21 |
| 6:44 | 7:44 | Praha hl. n. | – | 20:17 | – |
| 6:49 | 7:49 | Praha-Vršovice | – | 20:12 | – |
| 6:57 | 7:57 | Praha-Hostivař | 19:03 | 20:04 | 21:03 |
| | | Červany | | | |
| | 8:31–8:32 | Benešov u Prahy | 18:28–18:29 | 19:35 | 20:28–20:29 |
| 7:34–7:35 | 8:35–8:36 | Bystřice u Benešova | | | |
| 7:43–7:46 | 8:44–8:45 | Olbramovice | 18:16–18:17 | | 20:16–20:17 |
| 7:49–7:51 | 8:48–8:50 | Votice | 18:11–18:13 | | 20:11–20:13 |
| | 8:55–8:59 | Heřmaničky | 18:06 | | 20:06 |
| 8:05–8:06 | 9:08 | Střezimíř | | | |
| 8:38 | | Tábor | | | |

V sobotu 18. května bude platit na trati Praha – České Budějovice speciální jízdní řád, který je k dispozici na <http://www.cd.rail.cz/gvd/Prce2013.pdf>. Informace je možné získat na stránkách www.cd.cz a také na lince Kontaktního centra ČD 840 112 113.

14. 05. 2013 Kvůli špatnému stavu byl zastaven provoz na trati Karlovy Vary – Chodov (do 1. července 2013)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kvuli-spatnemu-stavu-byl-zastaven-provoz-na-trati-k-vary-chodov/938244>)

Kvůli havarijnímu stavu byl dnes zastaven provoz na trati Karlovy Vary - Chodov. Ta se měla opravovat za částečného provozu a zcela uzavřena měla být až od 4. června do 1. července. ČTK o tom informovala mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Vlaky nahradí po dobu výluky autobusová přeprava. "Tato neplánovaná výluka ovlivní provoz i na trati Karlovy Vary – Stará Role a Loket předměstí – Nová Role," uvedla Pistoriusová. V úseku Karlovy Vary – Stará Role nahradí všechny vlaky autobusy. V úseku Stará Role – Nejdek pojedou normálně vlakové spoje a vlaky v úseku Nejdek – Potůčky nahradí opět autobusy. Kromě výluky na trati Karlovy Vary – Chodov ve středu 15. května začne nepřetržitá výluka mezi stanicemi Nejdek – Potůčky a potrvá až do půlnoci 3. června. Všechny vlaky osobní dopravy po dobu výluky nahradí autobusová doprava.

14. 05. 2013 EU proplatí další velký český železniční projekt (Zbiroh – Rokycany)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/eu-proplati-dalsi-velky-cesky-zeleznicni-projekt-988044>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zaznamenala další úspěch při čerpání evropských peněz. Evropská komise české železnici proplatí dvacetikilometrový úsek třetího koridoru ze Zbiroha do Rokycan. Fakticky hotová stavba, s níž se započalo v roce 2009, si vyžádala 5,4 miliardy korun, z toho unie dodatečně pošle 2,9 miliardy. Správě železnic už takto u komise prošlo celkem 13 takzvaných velkých projektů. Za velké projekty, které musí automaticky putovat do komise, se považují stavby s celkovými náklady 50 milionů eur a více. U menších staveb stačí pouze schválení českým ministerstvem dopravy. U Evropské komise už takto prošla například elektrizace tratí Letohrad – Lichkov a Zábřeh – Šumperk nebo výstavba koridorů Planá u Mariánských Lázní – Cheb a Votice – Benešov. Pokud jde o počet schválených velkých projektů, vítězí Správa železniční dopravní cesty nad Ředitelstvím silnic a dálnic v poměru 13:5. Úředníci ministerstva dopravy to ale považují za logické, neboť koridory se vesměs staví v původních trasách, dálnice naopak vznikají na zelené louce. Všechny procedury jsou tak složitější.

15. 05. 2013 ČD koupí pro jižní Moravu sedm jednotek za téměř miliardu korun (řada 640, 650)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-koupi-pro-jizni-moravu-sedm-jednotek-za-temer-miliardu-korun/938645>)

České dráhy (ČD) uzavřely smlouvu se Škodou Vagonkou na nákup sedmi jednotek RegioPanter pro Jihomoravský kraj. Vlaky za 943 milionů korun začnou jezdit v regionální dopravě nejpozději od poloviny roku 2015, staré pantografy by měly nahradit na trati z Brna do Letovic, uvedla mluvčí ČD pro Moravu Kateřina Šubová. "Nové elektrické nízkopodlažní jednotky výrazně zkvalitní cestování na této důležité a velmi vytížené lince, kde z poloviny nahradí čtyřicet let staré soupravy," uvedl ředitel odboru regionální dopravy ČD Ivo Toman. ČD na této lince, která vede i přes okresní Blansko, od loňského prosince zavedly ve špičce interval 15 minut.

Pět jednotek bude třívozových a dvě dvouvozové, jedná se o řady 640 a 650, které mohou jezdit na obou proudových systémech, které se používají na území České republiky. Od loňského roku jezdí jednotky RegioPanter například v severních Čechách, na Královéhradecku a Pardubicku, v Olomouckém a Jihočeském kraji. "Nová vozidla budou na rozdíl od současných provozovaných bezbariérová, budou mít dostatek místa pro kočárky a kola a mají i audiovizuální informační systém. Ve vozech je klimatizace. První vozidla už by měla začít jezdit příští rok v létě," uvedl Toman.

Jednotky mohou jezdit rychlostí až 160 kilometrů za hodinu. Ve dvouvozové je 145 míst k sezení, v třívozové 237. "RegioPanter je také velmi bezpečné vozidlo, které jako jedno z prvních svého typu splňuje přísné 'crashové' normy," uvedl Toman. Jižní Morava se tak zařadí ke krajům, kde už ČD nasadily v minulých letech nové elektrické jednotky či motorové vozy.

15. 05. 2013 Začátek oprav D1 naplnil vlaky mezi Prahou a Brnem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zacatek-oprav-d1-naplnil-vlak-y-mezi-prahou-a-brnem/938701>)

Vlaky mezi Prahou a Brnem se necelý týden po zahájení oprav na dálnici D1 začínají plnit. Obsazenost D1 Expressu Českých drah se blíží 90 procentům, vyplývá z informací dopravce. Ještě před měsícem ČD u D1 Expressů udávaly 60procentní obsazenost ve špičce, v průměru vlaky Českých drah jezdí obsazené z jedné čtvrtiny. Nejvytíženějším ranním spojem D1 Expressu z Brna do Prahy, který má kapacitu 226 míst, jelo v úterý na 200 cestujících, řekl ČTK mluvčí drah Radek Joklík. Zvyšující se obsazenost dopravce sleduje i u dalších spojů, které mají být během oprav komunikace alternativou k silniční dopravě. Po necelém týdnu je podle Joklíka zatím brzy situaci hodnotit tak, že jde o trvalý trend. Pokud by ale zájem lidí trval, budou ČD uvažovat o posílení těchto spojů. Dosud jich dráhy provozují dva páry ve všední den.

Nynější práce na dálnici D1, kdy silničáři pouze rozšiřují jízdní pruhy, zatím provoz nekomplikují. Zhuštění je ale možné čekat ve chvíli, kdy se začne vyměňovat povrch dálnice a provoz bude svedený do jednoho směru. Tato třetí fáze modernizace má podle harmonogramu začít nejpozději v září. Zájem o cestování vlakem mezi Prahou a Brnem podpořily České dráhy krátkodobým snížením ceny. Na pražské Florenci a nedaleko hlavního nádraží v Brně rozdávaly od poloviny dubna do května 60korunové slevové kupony. Těch se podle drah rozdalo na 16.000. Další tentokrát storkorunové slevové vouchery na místenky v pendolinech bude cestujícím rozdávat vlakový doprovod právě v těchto spojih a na nádražích, jimiž pendolino projíždí.

Oprava dálnice D1 začala dopravními uzavírkami v úsecích mezi Větrným Jeníkovem a Jihlavou a Lhotkou a Velkou Bíteší. Celkem je na opravy připraveno 21 úseků od Mirošovic na 21. kilometru po exit Kývalka na 182. kilometru. Práce potrvají šest let a mají celkem stát zhruba 14 miliard korun.

15. 05. 2013 Od léta ubude rychlíků, nejvíce na Vysočině (od 1. července 2013)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/227431-od-leta-ubude-rychliku-nejvice-na-vysocine/>)

Ministerstvo dopravy v létě zruší nebo omezí jízdu 24 rychlíků v celé zemi. Nejvíce se škrtky dotknou Kraje Vysočina – ministerstvo nechá omezit provoz části rychlíků na lince Brno – České Budějovice a zruší jeden pár rychlíků mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem. Vedení regionu se o ministerském rozhodnutí omezit objednávku u Českých drah dozvědělo až nyní, sotva s dvouměsíčním předstihem, a omezení rychlíků odsoudilo. Podle krajského radního pro dopravu Libora Joukla ministerstvo "rezignovalo na jakoukoli slušnost a férové chování".

Celkem ministerstvo zruší nebo alespoň částečně omezí jízdu 24 rychlíků. Redukce je součástí červenové pravidelné změny jízdního řádu, omezení ale začnou platit až od 1. července. Centrem změn v dopravě bude Jihlava, v menší míře se zhorší rychlíkové spojení také mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem, Plzní a Chebem či Kolínem a Ústím nad Labem. Rychlíky vesměs pojedou pouze ve vybrané dny – například v pátek a neděli nebo pouze pondělí – zatímco dosud většina z nich jezdí denně nebo alespoň každý pracovní den. Vůbec již nepojedou dva spoje mezi Brnem a Havlíčkovým Brodem, dva vlaky mezi Plzní a Chebem a nadobro zanikne také rychlíkové spojení mezi Prahou a Ostravou se zrušením páru posilových rychlíků Praha–Třinec a zpět.

Kraje se zlobí, navazující vlaky a autobusy budou prázdné

Kraje tvrdí, že se o ministerském záměru škrtat rychlíky dozvěděly na poslední chvíli. Největší zloba přišla z úřadu kraje nejvíce zasaženého – Vysočiny. "Ministr a jeho úřad rezignovali na jakoukoli slušnost a férové chování a změny nejenže neprojednali s kraji, ale ani se svými krajskými centry osobní dopravy. Budu ještě tento týden požadovat od ministra vysvětlení a revizi případných změn," řekl radní pro dopravu Libor Joukl. Kvůli omezení rychlíků se sníží objem železniční dopravy v kraji o třináct procent, podle Joukla to však bude pouze předehra k dalším škrtům, tentokrát rukou samotného kraje. Na rušené rychlíky totiž navazují krajem placené regionální vlakové a autobusové spoje. "To budou vlaky, které v časové poloze budou jezdit odnikud nikam. Dá se předpokládat, že budou nevytížené a příští rok budou navrženy na zrušení," uvedl Joukl.

Zaniknou jen spoje, kterými jezdí málo lidí, ubezpečuje ministerstvo

Ministerstvo naopak tvrdí, že je rušení rychlíků velmi mírné a trvá na tom, že je potřeba kvůli úsporám. "Rostoucí ceny některých položek, například energií, mají zásadní vliv na rentabilitu některých spojů. Z tohoto důvodu se ministerstvo dopravy společně s Českými drahami rozhodlo omezit provoz

vybraných rychlíků," sdělil mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Vlaky, kterých se omezení týká, jezdí podle něj málo obsazené.

Kromě krajů ministerstvo svým omezením objednávky rychlíkové dopravy popudilo odboráře. "Budeme chtít znát ekonomické zdůvodnění, co to ušetří," uvedl předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

Radní Joukl je potom přesvědčen, že omezování rychlíků na Vysočině je důsledkem boje Českých drah s konkurencí na jiných trasách. "České dráhy a ministerstvo dopravy patrně definitivně zaměřily všechny své síly a prostředky na boj s konkurencí. Vše ale ukazuje na to, že nejistému výsledku této malé bitvy byly obětovány rychlíkové spoje v méně lidnatém regionu," uvedl Joukl. Poukázal, že omezení rychlíků navíc přichází v době, kdy Vysočinu postihly práce na dálnici D1. Jako alternativa k cestě autem sice slouží vlaky D1 Express, ty však jezdí přes Pardubice a Vysočinu neobsluhují.

Rychlíky rušené k 1. 7.:

- R 671: Havlíčkův Brod (5:03) – Brno hl. n. (6:41)
- R 690: Brno hl. n. (19:21) – Havlíčkův Brod (20:56)
- R 767: Cheb (20:33) – Plzeň hl. n. (21:55)
- R 1484: Třinec (15:44) – Praha hl. n. (20:27)
- R 1485: Praha hl. n. (15:07) – Třinec (19:49)
- částečně R 766: Praha hl. n. (20:15) – Plzeň hl. n. (22:07) – Cheb (23:28) – zrušen pouze úsek Plzeň – Cheb

Omezení jízdy rychlíků v Kraji Vysočina od 1. 7.:

- R 691: Praha-Smíchov (18:42) – Havlíčkův Brod (21:02) – Brno hl. n. (22:29) – z H. Brodu do Brna pojede pouze v pátek (dosud i v neděli)
- R 661: Plzeň hl. n. (14:03) – Jihlava (18:39) – Brno hl. n. (20:36) – z Jihlavy pojede pouze od čtvrtka do neděle (dosud denně)
- R 750: Plzeň hl. n. (6:07) – Cheb (7:28) – nebude jezdit v neděli (dosud denně)
- R 830: Bohumín (5:35) – Brno hl. n. (7:57) – nebude jezdit v neděli (dosud denně)
- R 831: Brno hl. n. (6:02) – Bohumín (8:30) – nebude jezdit v neděli (dosud denně)
- R 865: Praha hl. n. (5:47) – Pardubice hl. n. (7:00) – Brno hl. n. (9:02) – do Pardubic pojede pouze v pondělí (dosud denně kromě neděle)
- R 876: Brno hl. n. (18:57) – Pardubice hl. n. (21:00) – Praha hl. n. (22:15) – z Pardubic pojede pouze o víkendu (dosud denně)
- R 894: Kolín (21:14) – Ústí nad Labem západ (23:05) – pojede pouze ve čtvrtek, pátek a neděli (dosud denně kromě soboty)
- R 895: Ústí nad Labem západ (18:47) – Kolín (20:40) – pojede pouze ve čtvrtek, pátek a neděli (dosud denně kromě soboty)
- R 922: Jihlava (5:25) – Jindřichův Hradec (6:41) – Plzeň hl. n. (9:57) – do Jindřichova Hradce pojede pouze v pondělí (dosud denně)
- R 924: Havlíčkův Brod (7:00) – Jihlava (7:24) – Plzeň hl. n. (11:57) – do Jihlavy pojede pouze v pondělí a sobotu (dosud denně)
- R 925: Plzeň hl. n. (16:03) – Jindřichův Hradec (19:16) – Havlíčkův Brod (20:58) – z Jindřichova Hradce pojede pouze v pátek a neděli (dosud denně)
- R 926: Brno hl. n. (17:20) – Jihlava (19:34) – České Budějovice (22:01) – z Jihlavy pojede pouze v pátek a neděli (dosud denně)
- R 927: České Budějovice (4:10) – Jihlava (6:33) – Brno hl. n. (8:36) – do Jihlavy pojede pouze v pondělí (dosud v pracovní dny)
- R 928: Brno hl. n. (19:20) – Jihlava (21:19) – pojede pouze ve čtvrtek, pátek a neděli (dosud denně kromě soboty)
- R 1167: Ústí nad Labem hl. n. (19:28) – Liberec (21:37) – od podzimu pojede pouze ve čtvrtek, pátek a neděli (dosud denně, v létě také)
- R 1168: Liberec (18:28) – Ústí nad Labem hl. n. (20:32) – od podzimu pojede pouze ve čtvrtek, pátek a neděli (dosud denně, v létě také)

15. 05. 2013 ÚOHS chyboval při posuzování výhodnosti nákupu 16 vlaků Railjet

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-chyboval-pri-posuzovani-vyhodnosti-nakupu-16-vlaku-railjet/938783>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) chyboval při posuzování cenové výhodnosti nákupu 16 vlakových souprav Railjet, které chtěly za pět miliard korun koupit České dráhy (ČD). Tuto otázku, která je v celém případě klíčová, musí ÚOHS posoudit znovu. Vyplývá to z rozsudku Krajského soudu v Brně, který má ČTK k dispozici. Soud případ v dubnu vrátil ÚOHS k došetření. Původně antimonopolní úřad v tendru žádné chyby nenašel. ÚOHS nyní bude muset znovu rozhodnout. Svě původní rozhodnutí může potvrdit, může ale také dojít k závěru, že v tendru byly chyby.

ČD chtěly soupravy Railjet koupit bez výběrového řízení, což se nelíbilo společnosti Škoda Transportation. České dráhy nakonec od původního záměru koupit 16 vlaků ustoupily. Od švýcarského výrobce Siemens jich převezmou jen sedm. České dráhy dosud 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.

Podle soudu ale byly v postupu ÚOHS chyby, které se týkaly posouzení, zda byla splněna cenová výhodnost tendru. Ta je při postupu bez otevřené soutěže jednou z klíčových podmínek. "Skutkový stav, který vzal správní orgán (ÚOHS) za základ napadeného rozhodnutí, je v rozporu s obsahem spisu, nemá v něm oporu a vyžaduje rozsáhlé a zásadní doplnění," uvedl soud v rozsudku. ÚOHS při posuzování případu srovnával cenu Railjetů nakonec jen s vlaky ICx od Siemensu. Další srovnávat odmítl. Podle soudu to ale byla chyba. Ze srovnání vyloučil například turecké HT 65000, které byly pouze o šest procent dražší než Railjety. "Žalovaný (ÚOHS) dostatečným a přesvědčivým způsobem nevysvětlil, proč nelze tyto vlaky s jednotkami Railjet vůbec porovnávat," uvedl soud.

České dráhy chtějí s Railjety jezdit od konce roku 2014 z Prahy přes Brno a Vídeň do Štýrského Hradce. Projekt spolupráce mezi ČD a rakouskými dráhami 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.

15. 05. 2013 Setkání česko-bavorské pracovní skupiny pro obnovu trati Selb – Aš

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

Přípravy na obnovu trati Selb-Plößberg – Aš průběžně pokračují. Přesto se předpokládané zahájení provozu posouvá o jeden rok, a to s očekávaným zahájením v prosinci 2014. Toto oznámili správci infrastruktury SŽDC, s. o. (Česká republika) a DB Netz AG (Německo) na zasedání Česko-bavorské pracovní skupiny. Důvody pro posun termínu existují na obou stranách hranice. V České republice bylo rozhodnuto spojit obnovu trati i s dalšími investičními akcemi, takže dojde například k obnově propustků v traťovém úseku Aš – Aš státní hranice a ke kompletní přestavbě stanice Aš. Toto rozšíření investic si přirozeně vyžádalo delší projektovou přípravu. V Německu musí být oproti prvotním předpokladům konáno samostatné stavební řízení pro výstavbu železničního mostu přes silniční obchvat obce Erkersreuth. Kromě toho bylo v listopadu 2012 z důvodu požadavků na ochranu životního prostředí započato s odstraňováním náletových dřevin na drážním tělese. Plánovaná příprava stavebního místa a zaměňování mohly začít až po skončení zimního období, tj. v březnu 2013.

Všechny na projektu zúčastněné strany neskrývají jisté zklamání, že se samotná realizace posouvá, shodli se však, že pečlivá plánovací příprava je důležitější než unáhlené zahájení akcí. DB Netz AG zdůraznila, že práce provedené na odstranění vegetací a testovací vrtky na trati zatím nepředstavují samotnou stavbu, neboť se jedná o součást stavební přípravy. Pro samotné zahájení stavebních prací je nutné dokončit proces vedoucí ke stavebnímu povolení, a to jak pro stavbu mostu přes obchvat Erkersreuthu, tak i pro samotnou obnovu trati. Obě potřebná stavební povolení by měla být získána v létě letošního roku. Účastníci pracovní skupiny zdůraznili, že všechny potřebné práce k obnově trati běží a i přes zpoždění projektu je jeho potřebné financování zajištěno. V pracovní skupině jsou kromě zástupců správců infrastruktury obou zemí zastoupena i města Aš a Selb, ministerstva dopravy České republiky a Bavorska, objednatelé dopravy (Karlovarský kraj a BEG), jakož i železniční dopravci ČD a Agilis, kteří budou společně zajišťovat provoz na obnovené trati.

16. 05. 2013 RegioJet podepíše se státem smlouvu na dotované rychlíky až za rok (R27)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-podepise-smlouvu-se-statem-nejdrive-za-rok-fyh-eko-doprava.aspx?c=A130515_162655_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy podepíše smlouvu na provoz rychlíků Olomouc – Krnov – Ostrava se společností RegioJet nejdříve za rok. Vstupu soukromého dopravce na trh rychlíků za státní peníze, chtějí zabránit ještě železniční odboráři. Ministerstvo dopravy se rozhodlo nejprve poslat do Bruselu do Úředního věstníku EU oznámení o plánu uzavřít s RegioJetem smlouvu. To v praxi znamená, že běží roční lhůta, po jejímž skončení teprve k uzavření smlouvy může dojít. Podle mluvčího ministerstva Tomáše Neřolda je takový postup v souladu se zákony. "Vedle zákona o veřejných zakázkách zde ministerstvo zohlednilo především zákon o veřejných službách v přepravě cestujících," vysvětlil Neřold.

Podle majitele RegioJetu Radima Jančury nemají s takovým postupem problém. V příštích týdnech by totiž mělo dojít k podpisu smlouvy o smlouvě budoucí. "Na základě té už objednáme vlaky u výrobce," řekl Jančura. RegioJet slibuje nasazení polských vlaků Pesa Link II, které už v Česku používají České dráhy pod označením RegioShark. "Potřebujeme smlouvu každopádně co nejdříve, aby se vlaky stihly vyrobit," řekl Jančura.

Odbory jsou stále ostře proti

Proti plánu ministerstva však bojují stále železniční odboráři. "Z veřejně dostupných zdrojů jsme si udělali analýzu, jak RegioJet funguje. Vyzveme ministra, aby smlouvu nepodepisoval, protože je u RegioJetu riziko, že své závazky nesplní," řekl šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Naráží tak na ztrátu RegioJetu v prvním roce ostrého provozu. Dosud se RegioJet v Česku pohybuje v ryze komerčním prostředí, v případě rychlíků Ostrava – Olomouc bude mít však jistý příjem od státu. Podle Pejši by neměl stát podepisovat ani smlouvu o smlouvě budoucí. Proti liberalizaci české železnice hlavní železniční odbory dlouhodobě bojují.

Zadání smlouvy RegioJetu vzbudilo ohlas kvůli tomu, že ministerstvo soutěž na rychlíky zrušilo poté, co muselo kvůli nesplnění podmínek vyřadit společnost Arriva vlaky. "Společnost RegioJet nebyla vybrána náhodně, ani účelově. Kdyby soutěž nemusela být zrušena, RegioJet by se v nabídkovém řízení stal vítězem, protože nabídl nejnižší cenu a zároveň splnil všechny požadavky," řekl Stanjura. Dráhy se soutěže nezúčastnily. "Zvolenou variantu považuji za optimální, neboť tím dáváme jasně najevo, že železnici chceme liberalizovat. Zdravý rozum jsem upřednostnil před přílišnou byrokracií," zopakoval ministr Stanjura. Upravený harmonogram soutěží na dálkové vlaky má vláda projednat do konce června.

16. 05. 2013 Deutsche Bahn koupila firmu VTCE působící na českém trhu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/deutsche-bahn-koupila-firmu-vtce-pusobici-na-ceskem-trhu/939209>)

Německá železniční společnost Deutsche Bahn koupila firmu Veolia Transport Central Europe (VTCE), která má významné aktivity v české regionální dopravě. Deutsche Bahn uvedla, že firmu začlení do své divize Arriva, která se tak stane největším mezinárodním provozovatelem osobní dopravy ve střední Evropě. Deutsche Bahn koupila VTCE od francouzské firmy Veolia Transdev. Kupní cena nebyla zveřejněna. VTCE zaměstnává přes 6 300 lidí a provozuje více než 3 400 vozidel. Její hlavní činností je městská a regionální autobusová doprava. V samotné České republice firma zaměstnává přes 2 600 lidí. Nabízí autobusovou dopravu v okolí Prahy, Ostravy a Teplic a regionální železniční služby na severní Moravě.

Akvizice doplní a rozšíří činnosti společnosti Arriva na stávajících trzích v České republice, Polsku a na Slovensku a zpřístupní nové trhy v Chorvatsku, Srbsku a Slovinsku. "Převzetím VTCE podpoříme svou silnou pozici v evropské regionální dopravě. Zkušenosti, které získáme na zahraničních trzích, nám pomohou také v Německu," uvedl člen představenstva Deutsche Bahn Ulrich Homburg, který má na starosti osobní dopravu. "Společnost VTCE má stabilní pozici na českém, slovenském a polském trhu autobusové dopravy a dobře zavedena je rovněž v Chorvatsku, Srbsku a Slovinsku," uvedl Mike Cooper, zástupce generálního ředitele společnosti Arriva a výkonný ředitel pro kontinentální Evropu.

16. 05. 2013 České dráhy posílí expresy mezi Prahou a Brnem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-posili-expresy-mezii-prahou-a-brnem/939422>)

České dráhy kvůli zájmu cestujících posílí vlaky D1 Express. Bezzastávkové spoje mezi Prahou a Brnem budou od pátku posíleny o jeden vůz, kapacita tak vzroste o 78 na 300 míst. ČTK to dnes řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Zájem o železniční spojení na této trase vzrostl o desítky procent poté, co v minulém týdnu začaly dlouhodobě plánované opravy brněnské dálnice. "Trend nárůstu počtu cestujících ze začátku týdne pokračoval i ve středu," uvedl mluvčí. Pokud zájem cestujících neopadne ani v příštím týdnu, zvažují ČD zavedení dalšího páru spojů. Ten by jezdil v nejvytíženější den, kterým je pátek. Dosud dráhy provozují dva páry vlaků ve všední den.

Obsazenost vlaků, které dráhy provozují bez dotací na vlastní komerční riziko, dosáhla v minulých dnech v ranní špičce zhruba 90 procent. Ještě před měsícem považovaly dráhy 60procentní obsazenost v exponovaných časech za úspěch. V průměru spoje Českých drah jezdí obsazené z jedné čtvrtiny. Oprava dálnice D1 začala dopravními uzavírkami v úsecích mezi Větrným Jeníkovem a Jihlavou a mezi Lhotkou a Velkou Bíteší. Celkem je na opravy připraveno 21 úseků od Mirošovic na 21. kilometru po exit Kývalka na 182. kilometru. Práce potrvají šest let a mají celkem stát zhruba 14 miliard korun.

16. 05. 2013 ČEZ žaluje správu železnic o další stamiliony

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cez-zaluje-spravu-zeleznic-o-dalsi-stamiliony/939449>)

Energetická společnost ČEZ v lednu podala na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) žalobu o náhradu škody 857 milionů korun. Opakuje se tak situace z roku 2010, kdy ČEZ firmu zažaloval o 805 milionů. Spory se týkají neodebrané smluvní dodávky elektřiny, napsal dnes server Týden.cz. "Důvodem žaloby je porušení smlouvy o dodávce elektřiny, tj. neodebrání sjednaného množství elektřiny v roce 2011 a z toho vzniklá škoda," cituje server mluvčí ČEZ Barboru Půlpánovou. SŽDC totiž podle ČEZ neodebrala elektřinu v objemu přes 1,2 terawatthodiny, čímž energetické společnosti údajně vznikla škoda 857 milionů.

Státní firma se ke sporu s ČEZ odmítla vyjádřit. "SŽDC se zásadně nevyjadřuje k probíhajícím soudním ani jiným typům řízení, a to z toho důvodu, aby nedošlo k možnému mediálnímu ovlivňování těchto řízení ani ze strany SŽDC, ani ze strany dalších účastníků řízení," uvedl Jakub Ptačinský z odboru komunikace SŽDC. Za spory podle Týdne může být i to, že SŽDC v minulosti byla dodavatelem elektřiny pro ČD Cargo a České dráhy, které však od společnosti přestaly odebírat proud.

19. 05. 2013 Soukromé vlaky zamíří také do Studénky (Leo Express)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/228091-soukrome-vlaky-zamiri-take-do-studenky/>)

Vlaky soukromého dopravce Leo Express začnou obsluhovat další severomoravské město. Všechny spoje ve směru z Prahy a tři až čtyři vlaky v opačném směru začnou v červenci zastavovat ve Studénce, která je zatím doménou rychlíků a expresů Českých drah. Leo Express nedávno prodloužil část svých spojů z Bohumína až do Karviné, nyní se pokusí získat další cestující také z řad obyvatel Studénky. Ti budou moci černé vlaky využít především pro cesty domů z Olomouce či Prahy, ve Studénce budou zastavovat všechny vlaky jedoucí tímto směrem. V opačném směru zastaví ve Studénce pouze tři vlaky jezdící denně (s odjezdem z Karviné ve 4:08 a 6:08 a z Bohumína v 16:40) a nedělní odpolední posilový vlak. Odjezdy z Karviné, respektive Bohumína a Ostravy se ovšem kvůli zastávce ve Studénce posunou o dvě minuty dopředu, aby nevzniklo zpoždění při příjezdu do Olomouce, Pardubic a Prahy, oznámila mluvčí firmy Andrea Hofmanová. Ostatní spoje ve směru do Prahy ve Studénce nezastaví proto, že to neumožnila Správa železniční dopravní cesty, která sestavuje jízdní řád. Podle jejího mluvčího Jakuba Ptačinského by další černé vlaky zastavující ve Studénce zpomalovaly jiné vlaky, které však mají přednost, protože jezdí v závazku veřejné služby.

Cestující z dalších moravských měst chce Leo Express oslovit v příštím roce. Uvažuje o zavedení nových spojů z Prahy přes Olomouc do Starého Města u Uherského Hradiště, navíc by všechny vlaky Praha – Bohumín, respektive Praha – Karviná měly zajíždět do Přerova. Zda se plány dopravce

uskuteční, však není zřejmé. Mluvčí SŽDC Ptačinský upozornil, že nebude jednoduché sestavit jízdní řád tak, aby se do něj nové trasy Leo Expressů vešly.

Kde zastavují pravidelné soukromé vlaky

Regiojet a Leo Express:

- Praha, Pardubice, Olomouc, Ostrava

jen Regiojet:

- Zábřeh, Hranice, Havířov

jen Leo Express:

- Bohumín, Karviná

JHMD:

- všechny obce na tratích Jindřichův Hradec – Obrataň, Jindřichův Hradec – Nová Bystřice

Veolia Transport:

- všechny obce na trati Šumperk – Kouty nad Desnou

Vogtlandbahn:

- všechny obce na trati Liberec – Rybníště

GW Train Regio:

- všechny obce na tratích Karlovy Vary – Mariánské Lázně, Sokolov–Kraslice, Trutnov – Svoboda nad Úpou, Trutnov – Královec, Kořenov – Harrachov, Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

20. 05. 2013 Železnice po bouřkách ožívá, podmáčená lokálka zůstává uzavřena

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/228215-zeleznice-po-bourkach-oziva-podmacena-lokalka-zustava-uzavrena/>)

Následky prudkých bouřek a větru, které v neděli večer zasáhly především západ a jih Čech, do pondělního rána většinou ustoupily. Počasí významně zasáhlo železniční dopravu, většina tratí však už je průjezdná. Výluka přetrvává na lokálce na Strakonicku, která je podmáčená a není jasné, kdy se na ni vlaky vrátí. Kdo v neděli večer cestoval vlakem z Chebu do Prahy, nestačil se divit – vlaky nejprve zastavil strom spadlý na trať u Stříbra, jen co se cestující dočkali náhradního autobusu, který je dovezl do Plzně, už jim ležel v cestě další strom nedaleko Chrástu u Plzně. Podobné to bylo při cestě expresem z Mnichova do Prahy, na který na hranicích čekala porucha zabezpečovacího zařízení a v Plzni ho rovněž zastavil strom ležící u Chrástu. Závady na hlavních tratích v západních Čechách už se podařilo Správě železniční dopravní cesty odstranit, ačkoli mezi Plzní a Chrástem ještě zůstává provoz omezen a vlaky mohou nabírat zpoždění.

Místo, které se z nedělního lijáku jen tak nevzpamatuje, ovšem leží v jižních Čechách. Trať z Březnice do Strakonice děšť podmácel. V úseku Radomyšl – Strakonice proto jezdí náhradní autobusy, návrat vlaků zatím není v dohledu. Strakonicko bylo podle hasičů jednou z nejmáčněji zasažených oblastí, museli zasahovat také u vyplavených sklepů. Posledním místem, kde počasí postihlo železniční dopravu, byla středočeská trať Dobříš – Praha mezi Dobříš a Mníškem pod Brdy. Strom na ni spadl v noci a narazil do něj první ranní vlak. Až do dvou odpoledne potom jezdila náhradní autobusová doprava.

20. 05. 2013 Jednání s RegioJetem o lince Ostrava – Krnov – Olomouc směřují k dohodě

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Jednani_s_regiojetem_smeruji_k_dohode.htm)

Zástupci Ministerstva dopravy a společnosti RegioJet se dohodli na základních předpokladech uzavření smlouvy na provozování dálkové železniční dopravy na lince R27 (Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc). K zahájení provozu by mělo dojít 14. prosince 2014, což je plně v souladu s dosavadními plány MD. V Úředním věstníku EU byla 18. května zveřejněna notifikace přímého zadání, a MD tak po uplynutí jednoho roku bude moci s RegioJetem uzavřít smlouvu o veřejných službách. Nyní společně dojednávají konkrétní detaily provozního konceptu, zejména způsob zajištění vozidel.

K jednání o přímém zadání veřejných služeb RegioJetu přistoupilo MD plně v souladu s platnou legislativou poté, co muselo z formálních důvodů zrušit soutěž na lince R27. Vedle zákona o veřejných zakázkách zde ministerstvo zohlednilo především zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Ten je předpisem speciálním, a proto má aplikační přednost před obecnou právní úpravou. V oblasti přepravy cestujících lze zakázku na železnici zadat přímo bez provedení nabídkového řízení, což představuje z formálního pohledu obdobný model, který byl využit v případě stávající přímo uzavřené smlouvy s Českými drahami, a.s.

Ministr dopravy Zbyněk Stanjura tímto krokem jednoznačně potvrdil záměry svého úřadu pokračovat v liberalizaci dálkové železniční dopravy. „Společnost RegioJet nebyla vybrána náhodně, ani účelově. Kdyby soutěž nemusela být zrušena, RegioJet by se v nabídkovém řízení stal vítězem, protože nabídl nejnižší cenu a zároveň splnil všechny požadavky. České dráhy se nabídkového řízení nezúčastnily. S RegioJetem nyní probíhají jednání o podmínkách smlouvy, která však musí být v intencích nabídky podané v soutěži,“ řekl Stanjura. Tento transparentní postup v prvním pilotním výběrovém řízení ministerstvo dopravy zvolilo zejména z toho důvodu, aby zabránilo dalším průtahům. „Zvolenou variantu považuji za optimální, neboť tím dáváme jasně najevo, že železnici chceme liberalizovat. Zdravý rozum jsem upřednostnil před přílišnou byrokracií,“ zopakoval ministr Stanjura. MD nyní připravuje vypsání dalších soutěží a v jeho zájmu je, aby se do nich přihlásilo co nejvíce zájemců, včetně národního dopravce Českých drah, a.s. Upravený harmonogram soutěží provozovatelů dálkové osobní železniční dopravy MD vládě předloží do konce června.

21. 05. 2013 Provoz na trati Plzeň – Horažďovice ochromila vykolejená lokomotiva (Nepomuk)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/vlakova-doprava-a-vyluka-na-trati-plzen-horazdovice-fyj-/plzen-zpravy.aspx?c=A130521_102414_plzen-zpravy_pp)

Na železnici z Plzně do Horažďovic nejezdily od pondělního večera do úterního poledne žádné vlaky. Při vjezdu do stanice Nepomuk totiž večer vykolejila lokomotiva rychlíku a poškodila koleje. Cestující během výluky vozily náhradní autobusy. Lokomotiva rychlíku z Plzně do Českých Budějovic vykolejila při vjezdu do stanice Nepomuk v pondělí kolem půl sedmé večer. Nehoda se obešla bez zranění. "Provoz na trati Plzeň – Horažďovice byl kvůli nehodě zcela zastaven,"



informovala regionální mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Lokomotivu se podařilo dostat zpět na koleje během úterního dopoledne. Pak ještě železničáři opravovali poškozenou trať, provoz byl znovu obnoven po poledni. Dráhy nyní zjišťují příčinu nehody. Cestující se na trase mezi Plzní a Horažďovicemi kvůli nehodě dost zdrželi. Místo rychlíků jezdily na trase Plzeň – Horažďovice autobusy. Osobní vlaky vystřídal autobusy i mezi Blovicemi a Nepomukem.

21. 05. 2013 Vlaky RegioJetu začnou častěji stavět v Zábřehu, ČD tu staví často (od 9. června 2013)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-regiojetu-zacnou-casteji-stavet-v-zabrehu-cd-tu-stavi-casto/941022>)

Železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency chce do svých vlaků nalákat cestující ze Šumperska, Jesenicka či Mohelnicka. Od 9. června začnou jeho vlaky v daleko větší míře zastavovat v Zábřehu na Moravě. Dosud to byly jeden ranní spoj do Prahy a jeden odpolední do Ostravy. Nyní to bude všech devět vlaků do Prahy a tři odpolední spoje do Ostravy. V tiskové zprávě to dnes uvedl mluvčí společnosti Aleš Ondrůj.

RegioJet od prosince zastavování v Zábřehu omezil a úplně zrušil zastavování v Ústí nad Orlicí kvůli co nejkratšímu dojezdovému času na trase Praha – Ostrava. "Vedli jsme nyní jednání s městem i Správou železniční a dopravní cesty, abychom zde mohli zastavovat," uvedl ředitel společnosti RegioJet Jiří Schmidt. RegioJet tak doplní již poměrně bohatou nabídku Českých drah (ČD), LeoExpress v Zábřehu nezastavuje. Vlaky ČD jezdí směrem do Prahy zhruba každou hodinu a jízdní doba je dvě hodiny a dvacet minut, RegioJet pojedede o deset minut rychleji. Kreditová jízdenka RegioJetu stojí 195 korun, jízdenka ČD se slevou IN25 206 korun.

21. 05. 2013 Na redukované rychlíky na Vysočině navazuje 68 regionálních vlaků

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-redukovane-rychliky-na-vysocine-navazuje-68-regionalnich-vlaku/941124>)

Na Vysočině navazuje na rušené a redukované rychlíkové spoje asi 68 regionálních vlaků. Kraj je rušit nebude. Do příštího úterý zváží možnosti pro jejich přesměrování do jiných časů, aby nejezdily "odnikud nikam". Vedení kraje zároveň požádalo v dopise ministra dopravy Zbyňka Stanjuru (ODS), aby plánované škrty rychlíků zrušil. Novinářům to dnes řekl hejtmanův náměstek Libor Joukl (ČSSD). Podle něj má vedení kraje obavy, že by to nemuselo být letos poslední rušení rychlíků. Ministerstvo o změně rozhodnutí neuvažuje. "Byly vybrány nejméně vytižené spoje, které navíc jezdí v nočních a brzkých ranních hodinách," sdělil ČTK mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Doplnil, že v minulých letech přistoupily k úsporám u vlaků i kraje včetně Vysočiny. Další redukce rychlíků podle mluvčího teď ministerstvo nechystá. "Bude ale záležet na návrhu rozpočtu na příští rok," dodal.

Rozhodnutím ministerstva dopravy budou na Vysočině od 1. července zrušeny dva rychlíky mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem. Další osm rychlíkových spojů na území kraje pojedou už jen některý den v týdnu. Změny nastanou v celé zemi. Bude je obsahovat upravený jízdní řád, který začne platit k 9. červnu s tím, že účinné budou až od července. V celé zemi se podle ministerstva omezení týká 0,7 procenta rychlíků, které jsou málo vytižené. Změny se nejvíc dotknou Vysočiny, přes níž jezdí deset z 24 redukováných spojů. Podle Joukla těmito vlaky lidé jezdí.

Rychlíky si u drah objednáva ministerstvo dopravy, zatímco kraj domlouvá regionální vlakové spoje. Za rušení rychlíků prý přesto lidé nadávají kraji, přišla více než desítka stížností. Dopis ministrovi odeslal kraj minulý pátek. Rušením vlaků se podle Joukla budou zabývat také hejtmani na čtvrtěčném zasedání Rady Asociace krajů ČR. "Předpokládám, že vyjde nějaké společné stanovisko," řekl. Se starosty obcí poblíž železnice na Vysočině bude kraj v nejbližších dnech projednávat možnosti změn u regionálních vlaků, které by případně mohly platit také už od 1. července. Kvůli návaznosti spojů požádala Vysočina o stanovisko i sousední kraje.

U regionálních vlaků navazujících na rušené rychlíky zvažuje kraj posunutí času odjezdu. Do změn jízdního řádu platných od 9. června to už ale nestihne zahrnout. Kraj by o změnu musel požádat Správu železniční dopravní cesty, což by se podle Joukla prodražilo, protože by pak u těchto vlaků drahám stoupl poplatky za dopravní cestu. Dopravce by zřejmě tyto peníze chtěl od kraje. Kdyby se změny týkaly všech 68 spojů, stálo by to prý navíc půl milionu korun. Tento náklad by podle něj vzhledem k okolnostem měl nést stát nebo České dráhy.

21. 05. 2013 Horní Slavkov opět uvidí vlaky, možná i osobní

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/228417-horni-slavkov-opet-uvidi-vlaky-mozna-i-osobni/>)

Na železniční trať z Horního Slavkova do Krásného Jezu by se po dokončení její rekonstrukce mohly podívat i osobní vlaky. Správa železniční dopravní cesty dráhu renovuje kvůli nákladní dopravě, provozovat ji bude místní výrobce vagonů Legios. Slavkovská radnice ale chce navrhnout Karlovarskému kraji společné financování osobní dopravy. Osobní vlaky by se mohly na trať Krásný Jez – Horní Slavkov vrátit, ačkoli bude sjízdna pouze do místní části Ležnice východně od Slavkova. "Tam by byla zastávka pro osobní dopravu. Město by zajistilo úpravu zastávky i minibus, který by cestující dopravil z Ležnice do města," řekla dnes starostka Horního Slavkova Jana Vildumetzová (ODS). Vlaky chce město spolufinancovat s Karlovarským krajem, podle hejtmanského náměstka Petra Navrátila (ČSSD) je společná objednávka dopravy možná.

V úvahu připadají dvě varianty, kdy budou vlaky do Horního Slavkova jezdit – buď v pracovní dny, nebo o víkendech. "Pokud by byly jen víkendové spoje, sloužily by hlavně turistům. Je tu krásná krajina a z Krásného Jezu dobré napojení na vlaky do Mariánských Lázní a Karlových Varů. Spoje v pracovní dny by pak mohli využít i lidé, kteří jezdí do práce. Bylo by to ale o podstatně větších nákladech," uvedla starostka. V pracovní dny by kraj s městem objednaly čtyři spoje denně, kdyby se jako vhodnější ukázala víkendová varianta, jezdily by pouze dva vlaky za den. Jejich provoz by ovšem byl podstatně levnější, podle náměstka Navrátila by víkendové spoje znamenaly, že za rok vlaky ujedou 2 691 kilometrů. Náklady by potom činily 270 tisíc korun. Kdyby naopak vlaky jezdily každý den, ujely by ročně zhruba 12 500 kilometrů. Asi pětinasobně by tak vzrostly i náklady na provoz.

Přes Horní Slavkov vedla železniční trať od roku 1901, kdy rakouská Státní dráha prodloužila lokálu Nové Sedlo u Lokte – Loket až do Krásného Jezu. Propojila tak chebsko-karlovarskou trať s dráhou Mariánské Lázně – Karlovy Vary. Po roce 1997 ale opět jezdily vlaky pouze po starším úseku do Lokte, zbytek trati osiřel.

21. 05. 2013 Plzeňský kraj sníží příští rok železniční spoje o 6 až 7 procent

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-snizi-pristi-rok-zeleznicni-spoje-o-6-az-7-procent/941286>)

Plzeňský kraj sníží příští rok o šest až sedm procent objem vlakové dopravy v regionu. Důvodem jsou deset let se zvyšující náklady na osobní a spěšnou železniční dopravu. Půjde zejména o dopolední a víkendové spoje, které nejsou vytížené. Na setkání rady Plzeňského kraje se starosty okresů Rokycany a Plzeň-jih to ČTK řekl krajský radní pro dopravu Jaroslav Bauer (ČSSD). Kraj provedl dopravní průzkum, který konkrétní spoje určil. Podle Bauera to bude na jedné trati snížení o jeden, maximálně dva páry vlaků, které jsou nejméně vytížené. Spojů do zaměstnání a do škol se redukce "v žádném případě nedotkne" "Jsou trati, kde nám jezdí 20 párů vlaků denně," dodal.

Kraji by měly redukce přinést úsporu zhruba 40 milionů korun. V letošním roce přitom vydá Plzeňský kraj na železniční dopravní obslužnost rekordních 608 milionů korun. Kraj posledních deset let objednával stále více osobních a spěšných vlaků. "Od roku 2007 jsme zvýšili počet vlakokilometrů o 400.000 kilometrů a úhrada prokazatelně ztráty Českým drahám vzrostla o třetinu," uvedl krajský radní. Bauer dodal, že rozsah autobusové dopravy nebude v příštím roce kraj snižovat. "Letos bude spuštěn krajský autobusový dispečink, který bude reagovat na aktuální potřeby obcí," uvedl. 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.

22. 05. 2013 Zájem o vlakové spojení Brna a Prahy roste, dráhy zavedou posilové páteční D1 Expressy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16882/>)

V pátek 24. května vyjedou mezi Brnem a Prahou dva posilové D1 Expressy č. 575 / 574. Spoje pojedou každý pátek v 11:09 z Prahy (příj. do Brna 13:44) a ve 14:08 z Brna (příj. do Prahy 16:45). České dráhy je zavádí, aby odlehčily pravidelným vlakům EC 77 (odj. z Prahy 10:39) a EC 70 (odj. z Brna 14:39), o které je na konci pracovního týdne velký zájem. „Cestujících na této lince postupně přibývá. Zejména po zahájení rekonstrukce dálnice D1 začali naše spoje využívat zákazníci, kteří sází na pohodlí, vysoký standard služeb a spolehlivost vlaků v porovnání se silniční dopravou. Meziročně zaznamenáváme nárůst počtu cestujících více jak o polovinu,“ vysvětluje ředitel Odboru dálkové a mezinárodní dopravy ČD Jiří Ješeta. „Páteční posilové D1 Expressy budou moci využít lidé, kteří jedou přímo do Prahy nebo naopak do Brna. Chceme tím motivovat další zákazníky k využívání našich služeb v období přepravní špičky. Standard cestování v D1 Expresích je přitom vysoký. Nabízíme bezdrátové připojení k internetu zdarma, zásuvky pro napájení elektroniky, pohodlné vozy a v soupravě je řazeno i bistro.“ Posilové D1 Expressy budou zatím jezdit do 28. června. O dalším provozu dopravce rozhodne na základě sledování jejich využívání zákazníky.

Mezi Brnem a Prahou každou hodinu, ve špičce 2x do hodiny

V rámci zjednodušení a zintenzivnění komunikace nabídky vlakových spojů na lince Praha – Brno zřídily České dráhy novou zákaznickou komunikační emailovou adresu d1@cd.cz. Cestující na ni mohou posílat své zkušenosti z cestování D1 Expressy a dalšími vlaky vyšší kvality na této lince, náměty na zlepšení jízdního řádu a služeb, hodnocení kvality práce palubního personálu, cateringu, Wi-Fi a podobně. Na tuto adresu je možné posílat i operativní informace z provozu, ať už z vlaku nebo z dálnice.

České dráhy nabízejí mezi Brnem a Prahou po celý den kvalitní spoje kategorie EuroCity (EC) a Expres (Ex) v jednohodinovém intervalu. Tyto spoje jsou sestaveny z nových nebo modernizovaných vozů ČD a rakouských nebo maďarských drah. Nabízejí např. klimatizaci, gastronomické služby a podle typu soupravy také např. elektrické zásuvky pro napájení notebooků (mimo maďarských souprav) a další služby. D1 Expressy tuto nabídku doplňují o nové služby a zkracují intervaly v přepravní špičce.

Cestující mezi Prahou a Brnem zaplatí za Včasnou jízdenku Česko zakoupenou na internetu od 150 Kč (držitelé In-karty) nebo od 180 Kč (cestující bez In-karty), u pokladny pak mohou zakoupit Akční jízdenku s cenou od 150 Kč (s aplikací IN 50 %), resp. od 210 Kč (cestující bez In-karty). Na všechny dálkové spoje je možné předem zakoupit rezervaci místa, a to i z domova nebo kanceláře prostřednictvím eShopu ČD.

D1 Express nabízí více služeb

- bistro s širokou nabídkou teplých i studených jídel a nápojů, prodej občerstvení z minibaru
- servis na místo v 1. třídě (bezplatný teplý nebo studený nápoj a denní tisk, na objednávku donáška občerstvení z bistra na místo cestujících)
- oddíl pro cestující s dětmi do 10 let
- dámský oddíl
- tichý vůz pro cestující, kteří chtějí při cestě nerušeně relaxovat
- oddíl pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace
- možnost zakoupení rezervace

22. 05. 2013 Na zkušebním okruhu ve Velimi se už 50 let prohánějí vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/228625-na-zkusebnim-okruhu-ve-velimi-se-uz-50-let-prohaneji-vlaky/>)

V úseku mezi Prahou a Kolínem, v oblasti polabské roviny, leží nenápadná železniční stanice Velim. Laikům tato informace zřejmě nic neřekne, zasvěcenci však okamžitě zavěťří. Nedaleko se totiž nachází železniční zkušební okruh, a rekordů, které dnes slaví 50. narozeniny. Po zkušebním okruhu u středočeské Velimi jezdí vlaky už 50 let. Železničáři tam testovali domácí lokomotivy i ty, které jezdí například pod kanálem La Manche. Dnešní výročí připomněly jízdy nejnovějších i historických vlaků. Od roku 1963 zde železničáři testují lokomotivy, vagony i další techniku na dráze. Měří hluk, kontrolují signalizaci a simulují poruchy. Velim je proto místo zkoušek a rekordů. Například rekord v rychlosti parní lokomotivy, který byl dosažen hned z počátků okruhu, platí dosud. Jela 162 kilometrů v hodině.



Velký okruh, který měří 13,272 km, má maximální přípustnou rychlost 230 km/h pro jednotky s naklápěcími skříněmi a 210 km/h pro ostatní železniční vozidla. Doplňuje ho menší okruh o délce 3,951 km a s povolenou rychlostí 90 km/h. Okruhy patří k významným a uznávaným zkušebním centrům pro železniční techniku a drážní zařízení. A pro České dráhy jsou zdrojem příjmů. Loni Výzkumný ústav železniční počítal se ziskem 120 milionů. Okruh totiž využívají i výrobci ze zahraničí. A to díky různým napájecím soustavám. "Registrujeme poměrně silný zájem, protože železniční doprava v Evropě zdaleka neřekla poslední slovo, naopak zažívá takový nový boom," uvedl Antonín Blažek, generální ředitel Výzkumného ústavu železničního.

23. 05. 2013 MF navrhuje změnit financování dopravy krajů, ty dostanou méně

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/mf-navrhuje-zmenit-financovani-dopravy-kraju-ty-dostanou-mene/942155>)

Kraje by měly od příštího roku dostat méně peněz na financování dopravy. Návrh novely zákona o rozpočtovém určení daní z pera ministerstva financí totiž počítá s tím, že nynější platby ze státního rozpočtu na železniční dopravu budou nahrazeny zvýšením příjmů ze sdílených daní. Kraje tak ovšem dostanou zhruba o 0,6 miliardy korun ročně méně, vyplývá z návrhu. Návrh podle MF iniciovalo ministerstvo dopravy. Vyjádření Asociace krajů ČR ČTK zjišťuje.

V současnosti mají kraje zajištěny dotace na financování železniční osobní dopravy na základě memoranda s vládou. To stanovilo pro rok 2010 dotace ve výši 2,649 miliardy korun s tím, že částka by měla být do roku 2019 krajům poskytována s inflačním navýšením. K němu ovšem podle návrhu fakticky nedochází. Nově podle návrhu by tak kraje měly získat ročně na základě změny zákona a zvýšení podílů na příjmech z daní 2,05 miliardy Kč. "Návrh přináší sjednocení odpovědnosti za regionální veřejnou dopravu i její financování na kraje. Návrh znamená dlouhodobou stabilitu, neboť v porovnání se závazky plynoucími z Memoranda přinese krajům navýšení objemu sdílených daní bez časového omezení," uvedlo MF. Úřad ale zároveň ve zprávě připouští, že redukce peněz patrně povede k určitému omezení v rámci poskytovaných služeb ve veřejné dopravě.

MF v návrhu argumentuje, že současný systém je do určité míry diskriminující pro kraje, které nemohou v plné míře rozhodovat o způsobu zajištění dopravy v regionu, a nepřímo také pro autobusové dopravce. Poskytované dotace jsou totiž účelově vázané na železniční dopravu. "Návrh reaguje na podnět ze strany ministerstva dopravy, které spatřuje řešení současné situace

ve financování regionální veřejné dopravy v přesunu prostředků účelově určených na regionální veřejnou osobní železniční dopravu z kapitoly ministerstva dopravy do daňových příjmů jednotlivých krajů a Prahy," uvádí materiál. Problematická je podle předkládací zprávy zejména "dvojkolejnost" současného systému, kdy zajišťování regionální veřejné dopravy spadá do samostatné působnosti krajů, ale část finančních prostředků na regionální veřejnou železniční dopravu plyne z úrovně státu. Jde přitom zhruba o třetinu peněz.

Návrh změn rozpočtového určení daní:

| | 2014 – 2015 | 2016+ | 2014 – 2015 | 2016+ |
|-----------------------------------|--------------|--------|-------------|--------|
| | Platné znění | | Návrh | |
| DPH | 7,86 % | 8,28 % | 8,20 % | 8,62 % |
| DPPO | 8,92 % | 8,92 % | 9,30 % | 9,30 % |
| DPFO srážková (zvl. sazba) | | | | |
| DPFO z přiznání (zejm. podnikání) | | | | |
| DPFO závislá činnost | 8,65 % | 9,02 % | | |

Pozn. V souvislosti s nabytím účinnosti tzv. stabilizačního balíčku došlo od 1.1.2013 k dočasné úpravě (2013–2015) podílů obcí a krajů na výnosu daně z přidané hodnoty a výnosu daně z příjmů ze závislé činnosti tak, aby na přírůstcích plynoucích z vybraných opatření participoval pouze státní rozpočet.

23. 05. 2013 U Kladna vykolejil nákladní vlak, trať byla uzavřena dvanáct hodin

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/u-kladna-vykolejil-nakladni-vlak-dog-praha-zpravy.aspx?c=A130523_183535_praha-zpravy_sfo)

U Kladna ve čtvrtek odpoledne vykolejil nákladní vlak. Kvůli nehodě byla dvanáct hodin uzavřena trať mezi Kladnem a Kamennými Žehrovcemi, která je na hlavní trase do Rakovníka. Cestující vozily náhradní autobusy. Provoz byl obnoven až v pátek v pět hodin ráno. Čtyři vagony nákladního vlaku, který podle reportéra iDNES.cz patřil k pravidelné lince dopravující kamení z nedalekého kamenolomu, vykolejily ve čtvrtek před půl pátou odpoledne. "Při nehodě nebyl nikdo zraněn, škoda byla odhadnuta na 800 tisíc korun," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Polovina z vyčíslené částky připadá na škodu na vlaku, druhá na poškození tratě. Vlaky nejely mezi Kladnem a Kamennými Žehrovcemi. Podle webu Českých drah byly tři spoje mezi Kladnem a Rakovníkem zcela odřeknuty, u dalších byla v úseku do Kamenných Žehrovic zavedena náhradní autobusová doprava.



Oprava rozbitých kolejí a odstraňování vykolejeného vlaku trvaly přes dvanáct hodin. "Provoz na trati byl obnoven v brzkých ranních hodinách. První páteční vlak jel normálně," řekl ČTK mluvčí Českých drah Radek Joklík. Zprvu se spekulovalo o souvislosti mezi nehodou a nahlášenými krádežemi šroubů, jimiž se upevňují koleje. Tuto teorii však inspekce vyloučila. "Pravděpodobnou příčinou mimořádné události je technická závada, přičemž Drážní inspekce zjišťuje, zda se jedná o technickou závadu na trati nebo na vlaku," doplnil Drápal.

23. 05. 2013 Úzkokolejka zmodernizuje motoráky za 61 milionů. Budou rychlejší (JHMD, M 27)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/uzkokolejka-v-jindrichove-hradci-zmodernizuje-motoraky-za-61-milionu-1jx-/domaci.aspx?c=A130523_140637_jihlava-zpravy_mkk)

Provozovatel úzkokolejky z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice a do Obrataně na Vysočině, společnost Jindřichohradecké místní dráhy, zmodernizuje výrazně svůj vozový park. S podporou evropské dotace nechá za 61 milionů korun rekonstruovat čtyři motorové vozy řady M27. Zakázku získala firma 4RAIL. "Počátkem května jsme již odeslali všechny čtyři vozy k zahájení prací. Modernizace zahrnuje zejména výměnu pohonu, úpravu interiéru a instalaci nového odbavovacího systému pro cestující," uvedl za JHMD Jiří Novák. Vozy budou také přizpůsobeny přepravě tělesně postižených osob. "Po přestavbě infrastruktury v budoucnosti bude umožněno i zvýšení rychlosti na úzkokolejce," doplnil Novák. Termín dodání vozů do ověřovacího provozu je plánován na konec



letošního roku a začátek roku 2014. Společnost Jindřichohradecké místní dráhy provozuje pravidelnou osobní a nákladní dopravu v motorové trakci. Během letní sezony pak také nabízí pravidelné jízdy parních vlaků s historickými vozy.

24. 05. 2013 Vlaky z Brna do Prahy pojedou v létě až od Zvonařky (13. července – 11. srpna 2013)

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/vlaky-z-brna-do-prahy-pojedou-v-lete-az-od-zvonarky-fwk-/brno-zpravy.aspx?c=A130523_1931605_brno-zpravy_ekr)

Ačkoliv stavba odsunutého brněnského nádraží ještě ani zdaleka nezačala, v létě si cestující vyzkoušejí, jak daleko to budou mít z centra Brna na vlak. Kvůli měsíční výluce mezi hlavním nádražím a Židenicemi bude část vlaků stavět právě v místech, kde má stát nový železniční uzel. Přesněji řečeno na zastávce Brno-dolní nádraží, která v jižní části města momentálně slouží jen nákladní dopravě. "Stavět tam budou vlaky EuroCity a expresní vlaky. Cestující pak na hlavní nádraží odveze náhradní doprava," upřesnila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Výluka přitom přijde v době, kdy kvůli rekonstrukci dálnice D1 měla být právě železnice tou spolehlivější a jistější cestou z Brna do Prahy.

Takzvané dolní nebo také rosické nádraží leží za autobusovým terminálem Zvonařka a nyní není značeno ani na mapě Brna. Je to však druhé nejstarší nádraží ve městě, fungovalo od roku 1856. Dlouhá léta už tam vlaky nestaví, nanejvýš tudy projíždí nákladní doprava. "O nádraží dává něco tušit jen přilehlá ulice s názvem Rosická," píše na svém blogu milovník železnic Jiří Kalina z Brna. Právě soukromá společnost Brněnsko-rosické dráhy totiž kdysi nádraží postavila.

Musí se opravit viadukt

"Kvůli prázdninové výluce bude v této nevyužívané stanici postaveno provizorní nástupiště s náhradní autobusovou dopravou k hlavnímu nádraží," upřesnil Jakub Ptačinský z tiskového oddělení Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která má výluku na starosti. Právě SŽDC bude také pracovat na opravě zchátralého viaduktu u křižovatek Křenová a Koliště, kvůli kterému se vlaková doprava v Brně takto zkomplikuje. "Tato náročná výluka nás čeká od 13. července do 11. srpna. Další podrobnosti o náhradní dopravě a celkovém řešení celé situace zveřejníme na konci června," upřesnila mluvčí Českých drah Šubová. Už nyní je však jasné, že opravy viaduktu nezkomplikují jen cestování vlaky EuroCity a expresními vlaky. Omezí i všechny rychlíky ve směru na Prahu a také osobní vlaky na trasách z Brna do Blanska a do Tišnova.

Dopravní podnik nasadí tramvaje

Do velké vlakové rošády se zapojí i brněnský Dopravní podnik, který bude zajišťovat náhradní dopravu od královopolského a židenického nádraží k nádraží hlavnímu. Tato náhradní doprava však nebude autobusová, jak jsou lidé zvyklí, ale tramvajová. Vlaková jízdenka na brněnské hlavní nádraží tak bude platit i v tramvaji. "S ohledem na jízdní řád Českých drah posílíme spoje na trasách linek 2 a 6," upřesnila mluvčí brněnského Dopravního podniku Linda Škrancová. Na stejný termín jako výluka na trati do Židenic se plánují i práce na trati mezi Rousínovem a Přerovem. "Všechny rychlíky z Brna směr Bohumín a Olomouc budou proto od půlky července do půlky srpna nahrazeny autobusovou dopravou," konstatovala mluvčí Českých drah.

Vlaky u Prštic nahradí od června do září autobusy

Ještě delší bude výluka mezi Střelicemi a Moravskými Bránicemi, která začne už 13. června a potrvá do 20. září. SŽDC bude totiž pracovat na tunelu u Prštic, takže i tady bude muset vlaky nahradit autobusová doprava. Její výchozí zastávka bude podle Českých drah v oblasti ulice Uhelná, tedy za katastrálním úřadem pro Brno-venkov. A aby toho nebylo málo, na konci prázdnin začne desetidenní omezení na trati Zastávka u Brna – Třebíč. "A v průběhu letních prázdnin se budou ve vybrané dny opravovat nosná lana na brněnském hlavním nádraží," sdělila zatím bez bližšího určení mluvčí Českých drah Šubová.

Od 13. července do 11. srpna nebudou jezdit vlaky v úseku hlavní nádraží – Židenice, a to kvůli opravám viaduktu u křižovatky Křenová a Koliště:

- vlaky EuroCity a expresní vlaky pojedou přes stanici Brno-dolní nádraží, odkud naváže náhradní doprava k hlavnímu nádraží.
- rychlíky směr Praha budou jezdit z Brna-Králova Pole či Brna-Slatiny.
- osobní vlaky směr Blansko budou ukončeny v Brně-Židenicích.

- vlaky směr Tišnov objedou hlavní nádraží po nákladním průtahu do Modřic, kde bude přestup na vlaky směr Břeclav. Podrobnosti zveřejní České dráhy v červnu.

24. 05. 2013 Dráhy loví u vlaků konkurence slevami na pendolina. Boj o lidi graduje

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/clanek.aspx?c=A130524_090819_eko-doprava_suj)

České dráhy zkouší nový způsob, jak přilákat lidi do pendolin mezi Prahou a Ostravou. Slevové poukazy na jízdu s nimi rozdávají na nádražích cestujícím, kteří čekají na spoje soukromých dopravců Leo Express a RegioJet nebo z jejich vlaků vystupují. Soukromým dopravcům se takový krok nelíbí. Dráhy tento týden rozdávají poukaz na stokorunovou slevu ve svých pendolinech i na nádražích. Po několika týdnech tak znovu startuje cenový boj na této trase: s kuponem na slevu se dá pendolinem mezi Ostravou a Prahou poprvé jet za méně než dvě stě korun. "Naším cílem je ocenit věrnost zákazníků pendolin a zároveň pozvat k jeho vyzkoušení nové cestující," říká Jiří Jeřeta, ředitel Odboru dálkové a mezinárodní dopravy ČD. "Je to trapná prasárna a nejlevnější forma marketingu. U autobusů se nám nikdy nestalo, že by si konkurence stoupla před náš autobus a rozdávala letáky, k tomu se nesníží ani ti nejhorší dopravci," řekl šéf RegioJetu Radim Jančura. "Nevstupujeme do provozovny, na pozemky nebo do vlaku jiného dopravce. Ve stanicích, kde rozdáváme vouchery, jezdí všichni tři dopravci, včetně nás," brání se České dráhy. Mluví Radek Joklík navíc připomíná letáky "Příště s námi", které při vstupu na železnici rozdávali pracovníci RegioJetu před pokladnami Českých drah.

Za voucher dezert, ale i 20 tisíc

Akci drah začal využívat ve svém marketingu i Leo Express. Za každý voucher od drah nabízí svým cestujícím dezert zdarma. Navíc vyhlásil soutěž, kdo nasbírá letáků drah nejvíce, vítěz pak dostane dvacet tisíc korun. "Promotíme Českých drah stály dokonce přímo u dveří našich vlaků a naši cestující téměř nemají šanci se jim vyhnout či vouchery odmítnout," podotkl generální ředitel LEO Expressu Leoš Novotný. Agresivní marketing dopravců je na trati Praha – Ostrava čím dál častější. Například před pár měsíci začal Leo Express i RegioJet lákat podobným způsobem zákazníky Českých drah. Dával jim slevu, pokud se prokáží In-kartou ČD, kterou používají hlavně jejich pravidelní zákazníci.

Leo Express se však svojí nabídkou na sběr kuponů drah pustil zřejmě i částečně na hranu zákona. Soudy několik let řešily podobný spor obchodních řetězců Obi a Hornbach. Obi v roce 2007 začalo lákat u nového hobbymarketu Hornbach zákazníky do své pobočky a za letáky Hornbachu nabízet slevu. Nejvyšší soud nedávno potvrdil, že šlo o porušení zákona. "Domníváme se, že nelze naši reakci jakkoli srovnávat s tímto sporem. Pro nás jde o přiměřenou obranu před neetickým jednáním Českých drah, potažmo jejich zaměstnanců. To, zda se cestující rozhodne využít 100Kč voucher pro jízdu pendolinem, anebo si dá dezert zdarma u nás, je čistě jeho rozhodnutím, nenabízíme finanční slevu ve stejné výši," uvedla mluvčí LE Andrea Hofmanová.

Ceny se vrátily nad dvě stovky

Po cenové válce na začátku jara se ceny vlaků u všech třech dopravců vrátily nad dvě stě korun, stále častěji i nad tři sta. Stokorunové jízdné sice soukromí dopravci stále nabízejí, týká se však jen mimořádně neatraktivních spojení. Dráhy obsazenost pendolin neuvádějí. Soukromí dopravci tvrdí, že pendolina jsou po jejich nástupu nejméně vytižená. Například v pátek nabízí rezervační systém všech tří dopravců nejvíce volných míst právě v pendolinech. Dráhy už oznámily, že na léto kvůli slabší poptávce zastaví provoz tří párů těchto souprav. Nedostatečné využití vlaků nutí dopravce měnit i jejich strategii: k tradičním zastávkám v Olomouci a Ostravě přidávají postupně další moravská města, kde dosud tolik vlaků nejezdilo.

24. 05. 2013 Konec výpravčích v Čechách se blíží (CDP Praha)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/228851-konec-vypravcich-v-cechach-se-blizi/>)

Z důležitých železničních nádraží v Čechách zmizí do šesti let výpravčí. Správce kolejí je chce nahradit technikou a provoz bude řídit přímo z Prahy. Do vybudování speciálního centra hodlá investovat 14 miliard korun. České televizi to potvrdil generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář. Podobné zařízení už funguje v Přerově, odkud se řídí důležité tratě na Moravě. Modernizace čeká prakticky všechny důležité tratě. V Praze na Balabence by pak měla do dvou let vyrůst budova s 20 sály celkem za půl miliardy korun. Další miliardy pak bude stát úprava tratí

pro dálkové řízení. Většinu z toho by ale měly pokrýt dotace z Bruselu. "Bavíme se o investici zhruba 14 miliard korun," přiblížil Kolář. Tento plán však bude de facto znamenat konec výpravčích v Čechách. "Dalo by se to takto nazvat. Jde o to, že z výpravčích se vlastně stanou nově dispečeri," vysvětlil mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

O práci přijdou stovky lidí

Jenže dispečerů bude potřeba mnohem méně než výpravčích. Ostatní si budou muset najít jinou práci. "Určitě jsou to stovky lidí. Přesné číslo se v tuto chvíli říct nedá," říká předseda Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Ještě na konci loňského roku pracovalo na dráze zhruba 4 400 výpravčích. Podobné centrum dálkového řízení už dva roky funguje v Přerově, kde hlídá nejdůležitější tratě na celé Moravě. Dispečeri tam řídí 300 kilometrů kolejí a pohyb vlaků sledují na monitorech zabezpečovacího zařízení a na kamerách. Se strojvedoucími pak komunikují přes vysílačku. Marek Michalík, vedoucí oddělení dálkového řízení, SŽDC: "Na trati Přerov – Břeclav bylo 105 výpravčích, dnes provoz na této trati řídí 28 dispečerů."

Ještě za první republiky byla přítom profese výpravčího jednou z nejváženějších. Tehdy ještě nosili černou uniformu. Teprve po druhé světové válce se převlékli do modré, která jim zůstala dodnes, včetně červené čepice. Ovšem za pár let je cestující potkají jen na vedlejších tratích.

26. 05. 2013 Dráhy výrazně ušetří za úklid nádraží, soutěž srazila ceny i na pětinu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-souteze-uklid-0qe-eko-doprava.aspx?c=A130525_221950_eko-doprava_suj)

Českým drahám v příštích třech letech výrazně klesnou náklady na úklid a údržbu nádražních budov. Šest soutěží na nové tříleté centrální smlouvy drahám oproti původním předpokladům ušetřilo téměř půl miliardy korun. "Uzavřením nových centrálních smluv na úklid a údržbu budov v majetku Českých drah dochází k významné úspoře nákladů," řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Smlouvy pokrývají hlavně nádražní budovy, úklid se týká zejména veřejně přístupných prostor, ale i kanceláří.

Soutěže dráhy vypsalý podle jednotlivých regionálních správ majetku. Celková odhadovaná cena dosáhla 700 milionů, dráhy nakonec podle všech podepsaných smluv zaplatí 239 milionů korun za tříleté kontrakty. Nejnižší soutěž srazila ceny u nemovitostí spadajících pod královéhradeckou regionální správu majetku: vítězná firma Chládek a Tintěra za práce v odhadované hodnotě 140 milionů korun nabídla necelých 27 milionů korun, tedy zhruba pětinu odhadované ceny. Nejúspěšnější v soutěžích byla firma Sežev Facility, která získala dvě ze šesti smluv. Firma je personálně propojená s někdejší náměstkem ministra dopravy i zaměstnancem Českých drah Vojtěchem Kocourkem (ČSSD).

Zakázka obsahuje jak úklid nemovitostí, tak i drobnou údržbu, například stavební, instalatérské nebo elektrikářské práce. Podle drah neznamená výsledek soutěže, že by dosud platily za stejné služby zbytečně moc. Poslední smlouvy na úklid byly z roku 2009 na 30 měsíců. "Smlouvy neobsahovaly veškeré činnosti z pohledu moderního facility managementu, který zahrnuje údržbu a úklid budov. ČD zpracovaly před započítáním výběrového řízení analýzu, jejímž výstupem byly požadované činnosti a rozsah těchto činností včetně identifikace nákladů," dodal Štáhlavský. Vítězné firmy možná nakonec tři roky nebudou pracovat pro České dráhy, ale Správu železniční dopravní cesty. Ministerstvo dopravy plánuje, že by veškeré staniční budovy převedlo z drah na SŽDC.

Kdo bude uklízet nádraží

| regionální správa | odhadovaná cena (mil. Kč) | vysoutěžená cena (mil. Kč) | vítěz |
|-------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------------------------|
| Ústí nad Labem | 130 | 49 | Deltaxx |
| Praha | 120 | 49,3 | AB Facility |
| Hradec Králové | 140 | 26,9 | Chládek a Tintěra Pardubice |
| Olomouc | 90 | 45,4 | Sežev Facility |
| Brno | 140 | 30,2 | Sežev Facility |
| Plzeň | 80 | 38,2 | Strabag Property and Facilities Services |

26. 05. 2013 Vykolejené vagony v USA smetly nadjezd, po kterém projížděla auta

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/vykolejene-vagony-v-usa-smetly-nadjezd-d9n-zahranicni.aspx?c=A130526_114549_zahranicni_neh)

Více než dvacet vagonů vykolejilo v sobotu při nehodě dvou nákladních vlaků v americkém státě Missouri. Vykolejené vagony zasáhly i pilíř silničního nadjezdu tratě, který se zřítil v momentě, kdy po něm projížděla dvě osobní auta. Vlaky se srazily u železniční křižovatky poblíž města Chaffee. Při nehodě bylo zraněno sedm lidí – dva strojvedoucí a pět lidí cestujících v obou autech. Americké úřady už zaslaly "černé skříňky" obou vlaků k analýze příčiny nehody. "Prověříme technický stav obou vlaků, zejména brzdový a pohonný systém, stejně jako stav kolejí. Zjišťujeme i to, jak bylo nastaveno zabezpečovací zařízení na trati," uvedl pro agenturu Reuters zástupce Národního úřadu pro dopravní bezpečnost Robert Sumwalt.

**27. 05. 2013 ČD chtějí objednat výrobu dalších souprav Railjet za 3 miliardy**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/229060-cd-chteji-objednat-vyrodu-dalsich-souprav-railjet-za-3-miliardy/>)

České dráhy chtějí podle Lidových novin zadat výrobu dalších devíti souprav Railjet za necelé tři miliardy. Jde o zbývající stroje z kontraktu na 16 rychlíkových vlaků, který dopravce uzavřel s firmou Siemens bez výběrového řízení. Krajský soud v Brně nedávno zrušil rozhodnutí antimonopolního úřadu, který nákup schválil. Railjet může zrychlit až na 230 kilometrů v hodině a ČD doufají, že jim pomůže přilákat cestující na mezinárodních tratích.

České dráhy chtějí zadat výrobu dalších devíti vlakových souprav Railjet za zhruba 2,8 miliardy korun. Jsou to zbývající stroje z kontraktu na celkem 16 rychlíkových vlaků, který státní dopravce dojednal před dvěma roky s německou firmou Siemens bez výběrového řízení. Napsaly to dnes Lidové noviny. "Nejprve začala výroba sedmi vlaků, nyní můžeme potvrdit výrobu dalších. Práce pro ně je a potřebujeme je," řekl deníku mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský s poukazem na vysoké stáří nynějších rychlíkových vagonů. O spuštění výroby první sedmikusové série podle kontraktu ze září 2011 rozhodla dozorčí rada Českých drah loni v srpnu.

Railjet mezi Prahou a Brnem každou hodinu?

Zatímco sedm rychlíků, které si ČD objednaly loni, by mělo jezdit z Prahy do Vídně a do Grazu, dalších devět souprav plánují nasadit mezi Prahou, Bratislavou a Budapeští. "Cestující mezi Prahou, Pardubicemi a Brnem by měli každou hodinu spojení ve vysoké kvalitě Railjet, navíc by to bylo kvalitní spojení k hlavním městům, jako je Bratislava, Budapešť a Vídeň," říká mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Proti záměru nakoupit celkem 16 souprav za zhruba pět miliard korun bez tendru protestoval plzeňský výrobce kolejových vozidel Škoda Transportation. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) záměr Českých drah schválil, jeho verdikt však minulý měsíc zrušil Krajský soud v Brně. ÚOHS se tak musí tímto případem znovu zabývat. Dopravce přitom tlačí čas, protože opci na další Railjety může uplatnit jen do konce června. Dráhy opakovaně uvedly, že dohodnutá cena za 16 souprav 200,5 milionu eur (nyní 5,2 miliardy Kč) byla výjimečně výhodná. Dopravce měl nabídku od rakouských drah, které u Siemensu objednaly celkem 67 vlaků, zjistily ale, že 16 z nich nepotřebují. Vypsání výběrového řízení podle Šťáhlavského bránil také omezený čas, po který nabídka platila.

28. 05. 2013 Protihlukové zdi budou nižší, ale stále se staví i betonová „koryta“

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zdi-proti-hluku-u-koleji-budou-nizsi-dvj-ekonomika.aspx?c=A130527_211221_ekonomika_brd)

Už dva roky platí mírnější normy na hluk ze silnic a železnic, v Česku však stále vznikají kilometry nových protihlukových stěn. Často navíc na velmi bizarních místech: například na modernizované trati z Prahy do Tábora teď nové stěny chrání včelí úly. Přesto se situace na české železnici mění: Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) začne v příštích týdnech u Tetčic na trati z Brna do Zastávky u Brna poprvé testovat nízké protihlukové stěny, které jsou nejen podstatně levnější, ale také nevytváří kolem železnice těžko přístupné betonové koridory. "Výzkum a vývoj nízké protihlukové clony tuzemské produkce, včetně dosazení zkušebních úseků, trval přes dva roky," popisuje Jan Eisenreich ze společnosti Prokop Rail, která se zabývá vývojem a dodávkami prvků pro snížení emisí hluku

a vibrací ze železnice a tramvají. Nízké protihlukové stěny fungují na jednoduchém principu: díl s hluk pohlcujícím a odrazivým materiálem je umístěn co nejbližší zdroji hluku, tedy místu styku kola s kolejnicí. Podobnou ochranu před hlukem používají už i jiné evropské železnice. "Dnes se i díky dokončeným změnám v legislativě otevírá cesta tyto nízké clony stavět na připravovaných stavbách," podotkl Eisenreich.

Jak bylo schváleno, tak se musí stavět

V Česku za poslední roky kolem železnic vyrostlo téměř dvě stě kilometrů protihlukových stěn. Cena za jeden kilometr se přitom pohybuje mezi patnácti a dvaceti miliony korun. Na řadě úseků tak jízda vlakem místo výhledu do krajiny nabízí pohled do betonového tunelu. Už v minulosti navíc například záchranáři upozornili na jednu z velkých nevýhod protihlukových stěn: pokud se na trati stane nehoda, kvůli betonové hradbě se nemohou například hasiči k vlaku včas dostat.

I když nová norma platí už dva roky, stále vznikají vysoké protihlukové stěny. Navíc často na místech, kde ochrana před hlukem působí zcela zbytečně, například v nezastavených oblastech nebo průmyslových areálech. SŽDC to vysvětluje požadavky obcí a majitelů pozemků v okolí železnice. "Pokud jsou stěny součástí stavebního povolení, musí být postaveny, protože obecně platí, že stavba se kolauduje podle právních předpisů a norem, za nichž byla povolena," vysvětluje mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Dochází tak k tomu, že probíhající stavba je kolaudována podle předpisů, které už neplatí. Jediným řešením by byla změna stavebního povolení, ta je však složitá a závisí také na souhlasu vlastníků okolních pozemků. Podle Ptačinského se SŽDC snaží redukovat počty stěn alespoň u projektů, které mají teprve územní rozhodnutí. "Tam, kde je to možné, tedy redukuje takové stěny na minimum. Tam, kde jsou již součástí vydaných povolení, je ještě musíme postavit," dodal Ptačinský. Někteří projektanti však tvrdí, že by stavby šlo ještě změnit, ale není k tomu dostatečná vůle kvůli obavám z dalšího zpoždění staveb a nevyčerpání evropských peněz.

28. 05. 2013 Jizva na tváři Holešovic mizí... a s ní obdivuhodná architektura (Praha-Bubny)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/228965-jizva-na-tvari-holesovic-mizi-a-s-ni-obdivuhodna-architektura/>)

V bývalých železničních opravnách na nádraží v Praze-Bubnech se v posledních dnech dějí velké věci. Letos v dubnu se v dílnách přestalo definitivně pracovat a od června se celý areál začne rovnat se zemí. Budovy zasazené do prostředí obřího nádraží, dnes bubenských brownfields, byly kdysi památkově chráněny, léta se ovšem neopravovaly. Točily se v nich i exteriéry filmů, například Na kolejích čeká vrah a nedávný film Ve stínu. V článku je možné vidět fotky z konce května. Jedny z posledních, kde dílny ještě stojí. Celý areál, který byl památkově chráněn, skupila společnost Orco. Pozemky s patrovou budovou stanice historické Buštěhradské dráhy a drážními dílnami získala za 1,1 miliardy korun od SŽDC. Následně požádala o zrušení památkové ochrany a ministerstvo kultury jí v roce 2008 i přes odpor části odborníků na průmyslové dědictví vyhovělo. Na konci dubna 2013 byla v dílnách ukončena výrobní činnost a prostory se začaly postupně vyklízet. Již letos v březnu byla fyzicky zlikvidována část železniční vlečky. "K 31. květnu tady definitivně končíme," řekl ředitel společnosti ATECO Herbert Adamy. "Odpojí se plyn, voda a přívod elektrického proudu a objekty opustíme. I když ta část budov situovaných před přesuvnou tady možná ještě několik let zůstane, ale hlavní výrobní hala a další objekty, ve kterých jsou umístěny jednotlivé dílny, budou postupně zbourány," dodává. Dnes už je podle Adamyho na památkovou ochranu pozdě. "To by znamenalo všechno zbourat a postavit znovu. Nosné trámy střechy začínají být shnilé, vždyť už před padesáti lety začalo střechou zatékat, ale teď už to dosáhlo takového rozsahu, že to prostě opravit nejde."



V Bubnech by mohly vyrůst byty, kanceláře, obchody i koncertní síň

Pražské zastupitelstvo schválilo změnu územního plánu na konci ledna. Opoziční zastupitelé sice upozorňovali na údajné nedostatky navržené změny územního plánu, radní Tomáš Hudeček ale nakonec přemluvil zastupitelstvo, že je historický železniční areál "jizvou na tváři Holešovic" a je třeba s ním po letech váhání něco udělat.

Pražská nádraží – lukrativní pozemky a obrovská území s potenciálem

Je pravda, že technické budovy, kolejistiště a zejména rozlehlé plochy nemají v současné době využití. A je také pravda, že Bubny se vesměs nacházejí na nejlukrativnějších parcelách v Praze. Ostatně, podíváme-li se i na další pražská nádraží, musíme uznat, že jde o obrovská území s potenciálem. Navíc je spojuje vynikající umístění, na kterém závisel rozvoj a urbanistické řešení celých městských čtvrtí. Možnosti, jak s obrovskými plochami naložit, jsou nespočetné. K nádražím mají co říct památkáři, kteří by rádi zachovali genius loci místa s mnohdy opravdu architektonicky zajímavými budovami, developeři, kteří v nádražích vidí lukrativní pozemky v centru Prahy, urbanisté a místní obyvatelé, kteří by zde vybudovali příjemný veřejný prostor, i zastánci kolejové dopravy, kteří doufají, že se éra vlaků ještě vrátí a obrovská seřadiště budeme opět potřebovat. Jedno je ale jisté – současný stav, kdy se v objektech neděje pro jistotu vůbec nic, vede k postupnému chátrání a devastaci budov, které by opravdu stálo za to zachovat. Dalším faktem je, že se Praha postupně rozrůstá do sídelní kaše, byty a další budovy se staví na zelené louce třicet kilometrů za Prahou, zatímco přímo v centru leží ladem stovky hektarů. Jen pro ilustraci – na nákladové nádraží Žižkov by se vešla celá nová čtvrť pro 30 tisíc obyvatel. Benjamir Fragner, historik architektury: "Podíváme-li se na mapu či letecké snímky, zjistíme, že historické budovy, jejichž architektonická i historická cena je nezpochybnitelná a které mají sílu stát se krystalizačními místy urbanistického rozvoje, zabírají ve skutečnosti z celého území jen zlomeček zastavitelného území. Přesto by měly podlehnout demolici? Nasnadě je otázka, proč jich nevyužít." Diskuse o využití prostoru poněkud zapomínají na původní funkci, kterou by mnohde stálo zato obnovit. Kdyby Praha začala pracovat s hustotou železniční sítě, kterou má k dispozici, žila by nádraží Vyšehrad, Bubny a Karlín a železniční síť v Praze by převzala roli páteřní sítě veřejné dopravy.



V Bubnech vznikly oblíbené cyklovozy i filmové pancéřované vlaky

Bubenské nádraží bylo jedno z největších nákladových nádraží v bývalém Československu, celý prostor má zhruba čtyřicet hektarů. Bývalé bubenské dílny stojí od roku 1873 přibližně uprostřed a zabírají čtvrtinu tohoto areálu. Hlavní hala, kde od roku 1873 probíhají opravy kolejových vozidel, má impozantní rozměry – cca 250 metrů krát 250 metrů. "Když před 140 lety byla postavena, tak to bylo doslova architektonické dílo, stavitelé si dali opravdu záležet," řekl Herbert Adamy. Provozovna ATECO vznikla v roce 1993 a zaměstnávala řádově kolem stovky lidí. Dneska je kmenových zaměstnanců kolem třiceti. V minulosti se v Bubnech dělaly i filmové rekvizity, jako například obrněný vlak. "Nebylo to pancéřované, ale vypadalo to tak. Dělali jsme i několik historických vozů, jednalo se víceméně o napodobeniny." V Bubnech také vznikly oblíbené cyklovozy i upravené vozy druhé třídy, kde namísto jednoho kupé vznikl prostor pro přepravu kol. V dobách největší slávy opravovali až 170 vagonů za měsíc. Více o historii dílen a celém prostoru se dočtete na webu Obzor online (http://www.osz.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2934:obzor-2013-15-byvale-elezni-opravny-a-strojirny-v-praze-bubnech-po-140-letech-koni&catid=67:cl%C3%A1nky&Itemid=55).

Hlavní fakta

- V bývalých železničních opravnách na nádraží v Praze-Bubnech se v posledních dnech dějí velké věci.
- Kdysi památkově chráněný areál, v němž se točily např. exteriéry filmu Na kolejích čeká vrah a nedávný snímek Ve stínu, se od června začne rovnat se zemí.
- Článek přináší poslední fotky, na nichž budovy obřího nádraží, dnes bubenských brownfields, ještě stojí.

28. 05. 2013 Plán německých drah: sprejery budou honit bezpilotní miniletadla

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/zahranicni/udalosti/plan-nemeckych-drah-sprejery-budou-honit-bezpilotni-miniletadla-992176>)

Německá státní železniční společnost Deutsche Bahn (DB) chce zkušebně nasadit malá bezpilotní letadla, takzvané drony. S jejich pomocí hodlá bojovat proti sprejerům, kteří pomalovávají majetek

drah. Stroje by podle zpravodajské stanice BBC měly pomocí infračervených kamer získávat důkazy použitelné k trestnímu stíhání vandalů, kteří v noci pomalovávají budovy i vlakové soupravy. Graffiti stojí společnost Deutsche Bahn ročně kolem 7,6 milionu eur (zhruba 197 milionů korun). Zamýšlený bezpilotní letoun dokáže podle německých médií létat téměř neslyšně až do výšky 150 metrů. Cena se má pohybovat kolem 60 tisíc eur (asi 1,6 milionu korun).

Mluvčí drah sdělil, že drony budou vyzkoušeny zřejmě už velice brzy. BBC ale poznamenala, že zatím není jasné, nakolik je bude možné v praxi skutečně využít, vzhledem k přísným právním předpisům na ochranu soukromí, které v Německu platí. Problémy s tím měla již internetová společnost Google, když před třemi lety rozeslala po 20 německých městech kamery k zaznamenání panoramatických obrazů ulic pro službu Street View. Mnoho lidí se tehdy postavilo proti tomu, aby se jejich dům takto objevil na internetu. Google proto dal vlastníkům možnost rozhodnout se, zda chtějí, aby obrázek jejich nemovitosti byl pro účely služby Street View rozmazaný. Toto přání jich prý dalo najevo na 200 tisíc.

Deutsche Bahn tvrdí, že chce bezpilotní letadla nasadit jen v objektech, které jí patří, jako jsou depe nebo nádraží. Lidé nebo nemovitosti mimo ně filmovány nebudou. Mluvčí DB řekl, že drony společnost použije zejména ve velkých depech, kde sprejeři v noci čmárají po vagonech. Infračervené kamery a jejich senzory prý budou dostatečně vyspělé, aby z jejich záznamů bylo možné identifikovat každou osobu, a aby takový záznam stačil i k usvědčení před soudem.

28. 05. 2013 Nákupem railjetů pro ČD se bude zabývat Nejvyšší správní soud

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nakupem-railjetu-pro-cd-se-bude-zabyvat-nejvyssi-spravni-soud/943886>)

Pětimiliardovým záměrem Českých drah na pořízení 16 vlakových souprav Railjet se bude zabývat Nejvyšší správní soud (NSS). K soudu se odvolaly České dráhy, Siemens i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který loni nákup souprav bez výběrového řízení posvětil. ČTK to zjistila z webu NSS. Podle Krajského soudu v Brně ale v postupu ÚOHS byly chyby. Krajský soud letos v dubnu rozhodl, že ÚOHS chyboval při posuzování cenové výhodnosti nákupu souprav. Chtěl, aby ÚOHS tuto otázku, která je v celém případě klíčová, posoudil znovu. ÚOHS ale podal kasační stížnost, stejně jako České dráhy a Siemens. Celý tendr napadla konkurenční Škoda Transportation. České dráhy nakonec od původního záměru koupit 16 vlaků ustoupily. Od švýcarského výrobce Siemens jich převezmou jen sedm.

České dráhy dosud 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. ÚOHS při posuzování případu srovnával cenu railjetů nakonec jen s vlaky ICx od Siemensu. Další srovnání odmítl. Podle Krajského soudu v Brně to ale byla chyba. Ze srovnání úřad vyloučil například turecké HT 65000, které byly pouze o šest procent dražší než railjety. "Žalovaný (ÚOHS) dostatečným a přesvědčivým způsobem nevysvětlil, proč nelze tyto vlaky s jednotkami Railjet vůbec porovnávat," uvedl krajský soud.

České dráhy chtějí s railjety jezdit od konce roku 2014 z Prahy přes Brno a Vídeň do Štýrského Hradce. Projekt spolupráce mezi ČD a rakouskými dráhami 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.

28. 05. 2013 Soud zakázal Leo Expressu používat karty ČD

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soud-zakazal-leo-expressu-pouzivat-karty-cd-992384>)

Konkurenční boj na železnici má za sebou první soudní rozhodnutí. Městský soud v Praze vydal na žádost Českých drah předběžné opatření, které zakazuje Leo Expressu poskytovat slevy na In-Karty ČD. Na první úspěch chtějí dráhy navázat řádnou žalobou, která bude podána do konce července. „Rozhodnutí soudu samozřejmě vítáme. Soud nám dal za pravdu, že konkurenční dopravce nesmí poskytovat slevy na naši In-kartu," uvedl mluvčí drah radek Joklík. Leo Express začal nabízet třicetiprocentní slevu na kartu ČD počátkem března, cílil tím na nejvěrnější zákazníky drah. Ještě dnes je na stránkách Leo Expressu možnost nákupu jízdenky s In-kartou s dvacetiprocentní slevou. Soud opatřením připustil možnost, že Leo Express může jednat „v rozporu s dobrými mravy soutěže i zasahovat do ochranných známek navrhovatele“. Dráhy od počátku označovaly postup konkurence

za nekalý. Definitivní verdikt by měl ale padnout až na základě podání žaloby. Leo Express reagoval šalamounsky. Slevu bude nabízet všem držitelům karet, které obsahují mezinárodní slevy Rail Plus. Tedy i cizincům. „Tím ovšem nevyjadřujeme souhlas s argumentací o nějakém protiprávním jednání, připravujeme odvolání,“ řekl E15.cz majitel firmy Leoš Novotný. Pro dráhy není ovšem přijatelné ani řešení s Rail Plus, tahle sleva je totiž nahrána právě na In-Kartách, i když ne všech.

Spor je součástí tuhého konkurenčního boje, který dnes panuje na trati Praha – Ostrava. Vedle Českých drah a Leo Expressu tady jezdí ještě žlutý RegioJet. Dopravci si přitom při svém agresivním marketingu nezůstávají nic dlužni. Minulý týden například rozdávaly České dráhy cestujícím na nádražích vouchery na slevy pro pendolino, kupony měly mimo jiné odlákat cestující od konkurence. Majitel RegioJetu Radim Jančura to označil za „prasárnu“. Dráhy naopak připomněly Jančurovy nádražní letáky „Příště s námi“. Pendolinovou akci se snažil využít i Leo Express, když za zmíněné vouchery nabízel ve svém černo-zlatém vlaku dezert zdarma. K tomu přidal soutěž o 20 tisíc korun pro toho, kdo nasbírá nejvíce voucherů ČD. Dráhy proto pro konkurenta žádaly rovněž předběžný zákaz k užívání jejich názvů v reklamních akcích. V této části ale soud předběžné opatření odmítl vydat.

28. 05. 2013 U Baltimoru vykolejil vlak, výbuch poničil několik budov

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/229335-u-baltimoru-vykolejil-vlak-vybuch-ponicil-nekolik-budov/>)

U města Baltimore na severovýchodě Spojených států vykolejil nákladní vlak. V důsledku nehody bylo údajně poničeno několik budov a některé vagony se vzňaly. Podle televize CNN způsobila nehodu srážka vlaku s nákladním autem. Řidič auta byl podle serveru místního listu Baltimore Sun s vážným zraněním převezen do nemocnice. Vlak logistické společnosti CSX vykolejil z dosud nezjištěných příčin odpoledne tamního času u obce White Marsh. Podle hasičů na místě nehody propukl požár. Podle listu Baltimore Sun bylo poničeno několik budov. Předchozí agenturní zprávy přitom hovořily o tom, že se některé objekty zřítily. Podle leteckých záběrů to však prý nepadá, že by vlak najel přímo do budov. Baltimore Sun napsal, že nehodu provázela hlučná exploze a z místa stoupal hustý dým. Tlaková vlna byla podle svědků cítit ve vzdálenosti několika bloků. Místní úřady informovaly, že vlak vykolejil poté, co v blízkosti průmyslového parku narazil do soupravy s návěsem. Řidič musel být z kabiny vyproštěn. Jeho stav je vážný, ale stabilizovaný. Ve vlaku byly pouze dvě osoby a obě z nehody vyvázly nezraněny.



29. 05. 2013 Oslavte Den dětí na nádraží v Praze-Braníku a v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16929/>)

V sobotu 1. června pořádají České dráhy v železniční stanici Praha-Braník jubilejní 20. ročník Dětského dne. Připraveny jsou jízdy parními vlaky v čele s lokomotivami „Čtyřkolák“ a „Karkulka“ do Modřan a vyhlídkové jízdy Regionovou na „Most intelligence“. Regionova ráno svezde cestující do Braníka z hlavního nádraží a odpoledne po skončení akce pojedou zpět. Dětský den je připraven na neděli 2. června také v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka. Historický parní vlak s lokomotivami „Čtyřkolák“ a „Karkulka“ bude odjíždět z Braníka do Modřan v 09:04, 10:10, 11:21, 12:15, 13:30, 14:40 a 15:45. Vyhlídkové jízdy Regionovou na „Most intelligence“ budou začínat na branickém nádraží v 9:30, 10:35, 11:40, 12:40, 14:00 a 15:05. Na zahájení a ukončení akce v Braníku vypraví ČD mimořádný vlak (Regionovu) z a do Prahy hl. n. (odjezd z hlavního nádraží do Braníka bude v 8:42, zpět z Braníka na hlavní nádraží v 16:03). Jízdenka pro jednu jízdu tam a zpět bude stát 80 Kč, celodenní jízdenka pak 160 Kč. Děti od 6 do 15 let mají 50% slevu, děti do 6 let cestují zdarma. Návštěvníci se mohou na branickém nádraží těšit na jízdy historického motorového vozu „Hurvínek“, projížďku na šlapací drezíně, dále na modelové kolejiště ve výstavním voze a ukázky rokenrolových tanců a prací výtvarného kroužku DDM. Součástí zábavného programu budou soutěže a prodej upomínkových předmětů. Více informací o akcích získáte na e-mailech lemberk@kcod.cd.cz a pavlik@kcod.cd.cz nebo telefonicky na číslech 972 241 629 a 972 251 297.

Jízdní řád parního vlaku Praha-Braník – Praha-Modřany zast. (1. června 2013)

| | | | | | | | |
|-----------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Praha-Braník | 9:04 | 10:10 | 11:21 | 12:15 | 13:30 | 14:40 | 15:45 |
| Praha-Modřany zast. (příj.) | 9:09 | 10:15 | 11:26 | 12:20 | 13:35 | 14:45 | 15:50 |

| | | | | | | | |
|----------------------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Praha-Modřany zast. (odj.) | 9:15 | 10:22 | 11:31 | 12:25 | 13:40 | 14:52 | 15:55 |
| Praha-Braník | 9:20 | 10:27 | 11:36 | 12:30 | 13:45 | 14:57 | 16:00 |

Vyhlídkové jízdy na „Most inteligence“ (Regionova, 1. června 2013)

| | | | | | | |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Praha-Braník | 9:30 | 10:35 | 11:40 | 12:40 | 14:00 | 15:05 |
| Praha-Krč | 9:38 | 10:43 | 11:48 | 12:48 | 14:08 | 15:13 |
| Most inteligence (příj.) | 9:43 | 10:48 | 11:53 | 12:53 | 14:13 | 15:18 |
| Most inteligence (odj.) | 9:47 | 10:52 | 11:57 | 12:57 | 14:17 | 15:22 |
| Praha-Krč | 9:55 | 11:00 | 12:05 | 13:05 | 14:25 | 15:30 |
| Praha-Braník | 10:00 | 11:05 | 12:10 | 13:10 | 14:30 | 15:35 |

Jízdní řád zvláštního vlaku Praha hl.n. – Praha-Braník a zpět (Regionova, 1. června 2013)

| | | |
|------|----------------|-------|
| tam | stanice | zpět |
| 8:42 | Praha hl. n. | 16:20 |
| 8:47 | Praha-Vršovice | 16:16 |
| 8:56 | Praha-Krč | 16:09 |
| 9:01 | Praha-Braník | 16:03 |

Doprovodný program na nádraží Praha-Braník

- 1. nástupiště: vlevo – technika hasičů SŽDC

- 1. kolej: vlevo jízda na šlapací drezíně, uprostřed stylové občerstvení v historickém železničním voze, vpravo nákladní vůz jako pódium s programem DDM, dále vpravo velký služební vůz s modelovým kolejištěm

- 2. kolej: vlevo odjezdy a příjezdy modernizované soupravy Regionova na „Most inteligence“, uprostřed výstava současných lokomotiv ČD, vpravo odjezdy a příjezdy historického motoráčku M 131 Hurvínek (jezdí zdarma v obvodu nádraží)

- 3. kolej vlevo – odjezdy a příjezdy parního vlaku do / z Modřan

- 4. kolej: příjezdy a odjezdy pravidelných vlaků

Žádáme návštěvníky, aby při pohybu v kolejišti a na vystavovaných vozidlech dbali své osobní bezpečnosti.

Dětský den v Železničním muzeu v Lužné u Rakovníka

Na Den dětí mohou rodiny s dětmi vyrazit také v neděli 2. června do Železničního muzea v Lužné u Rakovníka. V areálu muzea bude přichystán zábavný program a soutěže pro děti i dospělé, výstava parních a motorových lokomotiv a modelové kolejiště. V 10:11 přijede do Lužné parní vlak v čele s lokomotivou "Papoušek" z Loun (odjezd z Loun v 8:50). Zpět do Loun se bude vlak vracet v 15:10. Jednosměrné jízdenky z Loun až Postoloprty do Lužné budou stát 100 Kč, z Žatce 80 Kč a z Krupé 20 Kč. Děti od 6 do 15 let pojedou za poloviční jízdné a v úseku Krupá – Lužná zdarma. Vyhlídkové jízdy na úzkorozchodném okruhu budou zdarma. Podrobnosti o této akci naleznete na stránkách www.cdmuzeum.cz.

Jízdní řád parního vlaku Louny – Lužná u Rak. a zpět (2. června 2013)

| | | |
|-------|---------|-------------------------|
| tam | stanice | zpět |
| příj. | odj. | příj. odj. |
| | 8:50 | Louny 16:37 |
| 8:53 | 8:54 | Louny střed 16:32 16:34 |
| 8:57 | 8:58 | Louny město 16:28 16:29 |
| 9:10 | 9:12 | Postoloprty 16:16 16:17 |
| 9:25 | 9:27 | Žatec 15:55 15:57 |
| 10:04 | 10:06 | Krupá 15:15 15:17 |
| 10:11 | | Lužná u Rakovníka 15:10 |

30. 05. 2013 Nehodě vlaků mohou zabránit výpravčí, upozornila Drážní inspekce

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/229492-nehode-vlaku-mohou-zabranit-vypravci-upozornila-drazni-inspekce/>)

Více než po roce ukončila Drážní inspekce vyšetřování incidentu na pražském hlavním nádraží, který hrozil přerůst v závažnou nehodu – dva rychlíky se ocitly na jedné koleji proti sobě, vzhledem k nízké rychlosti stihly zastavit. Podle inspekce mimořádnou událost bezprostředně způsobil strojvedoucí rychlíku, který z nádraží odjížděl, bylo ale možné snadno jí zabránit – stačilo by, kdyby na odjezd vlaku přímo na peronu dbal výpravčí. Na severním záhlaví pražského hlavního nádraží se koncem loňského března sjely dva rychlíky – jeden právě přijížděl vítkovským tunelem z Děčína do své cílové stanice, druhý zrovna vyrázil na tříhodinovou cestu do Letohradu. Nakonec oba vlaky zastavily dvacet metrů od sebe, strojvedoucí vlaku odjíždějícího z nádraží použil rychlobrzdu, druhý rychlík již stál před návěstí Stůj.



Podle Drážní inspekce chyboval strojvedoucí letohradského rychlíku, který projel návěst Stůj. "Po obdržení návěstí 'Souhlas k odjezdu' od vlakvedoucí uzavřel dveře soupravy vlaku a uvedl vlak do pohybu z prostoru pro výstup a nástup cestujících," stojí v závěrečné zprávě inspektorů s tím, že návěstidlo je viditelné ze vzdálenosti 150 metrů. Strojvedoucí sice při vyšetřování uvedl, že viděl návěst Volno, to ale odmítl výpravčí a zpochybnila také vlakvedoucí, kterou při odjezdu jeden z cestujících upozornil, že vlak jel od nástupiště proti červenému světlu zakazujícímú jízdou. Totéž potvrdila také kontrola samotného návěstidla.

Inspektoři ovšem upozornili, že existuje jednoduchý způsob, jak podobným incidentům zamezit – postavit přímo na nástupiště výpravčího. Stále častěji se výpravčí stěhují do kanceláří a vlaky vypravují pouze prostřednictvím návěstidel, aniž by na ně viděli. Podle Drážní inspekce to sice Českým drahám a později Správě železniční dopravní cesty, pod níž výpravčí přešli, umožnilo snížit počet výpravčích, avšak na úkor bezpečnosti. "Součinnost výpravčího, strojvedoucího a obsluhy vlaku při výpravě a odjezdu vlaku je bezpečnostním prvkem výrazně zabraňujícím selhání lidského činitele," upozornili inspektoři s tím, že výpravčího stojícího u vlaku SŽDC nenahradila žádným technickým bezpečnostním opatřením, pouze přenesla odpovědnost na strojvedoucí. Po dalších podobných nehodách v posledních letech, z nichž při jedné se vlaky skutečně srazily (u Paskova v roce 2009), Drážní inspekce na problém související s rušením výpravčích upozorňovala, ale bez výsledku. Železniční správa přitom nedávno oznámila, že tzv. dálkové řízení bez výpravčích u vlaků zavede na několika dalších tratích. "Z výpravčích se vlastně stanou nově dispečerů," přiznal mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

31. 05. 2013 Vlakem z Prahy do Jihlavy za 40 minut? Přípravují se plány nové tratě

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pripravuji-se-plany-na-vysokorychlostni-trat-z-prahy-do-brna-pres-jihlavu-1ts-eko-doprava.aspx?c=A130530_1934806_jihlava-zpravy_mkk)

Myšlenka postavit vysokorychlostní trať přes Vysočinu neumřela. Naopak. Letos začne na pokyn státních úředníků vznikat nová studie, která ukáže trasu, kudy by v budoucnu mohly rychlé vlaky jezdit. Vytyčení koridoru se pak promítne v územním plánu Kraje Vysočina. Cesta vlakem z Prahy do Jihlavy za dobu kratší než hodinu se zdá být zatím jako nespílitelný sen. Změnu by mohla přinést výstavba vysokorychlostní tratě (VRT) z Prahy do Brna se zastávkou u Jihlavy, o níž se mluví už desítky let, ovšem nyní plány dostávají jasnější obrysy. "Letos začne vznikat aktualizovaná studie trasování. Existuje studie z roku 2003. Ta nová bude řešit mírně změněnou polohu tratě u Havlíčkova Brodu a odbočku u Jihlavy. Jakmile bude studie hotová, bude nutné koridor zanést do zásad územního rozvoje kraje. Budoucí trasa VRT musí být zavčas územně chráněná," zmínil ve středu Pavel Váleček z generálního ředitelství Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na třebečské konferenci s názvem Železnice na Vysočině.

Termín? Rok 2020 až 2030

Na veřejném fóru odpověděl i na základní otázku - kdy se bude vysokorychlostní trať stavět. "To bude politické rozhodnutí. Politici rozhodují, SŽDC koná. Není mimo realitu termín výstavby v letech 2020 až 2030, pokud budu opravdu velmi optimistický," zmínil Váleček. Promítl i trasu, kudy by měl koridor VRT zhruba vést, v územních plánech obcí bude zahrnovat několik set metrů široký pás území, kde bude regulovaný rozvoj, nebude tam možné stavět. Obce a jednotlivé subjekty se budou k celé věci vyjadřovat. Bude se mimo jiné hodnotit i vliv na životní prostředí. Důležitý je plánovaný nájezd na VRT u Jihlavy. "Všechny klasické tratě, co vedou přes Jihlavu, by se sbíhaly v nádraží Jihlava-město, kde teď plánují velkou rekonstrukci uzlu. A odtud by modernizované vlakové soupravy najížděly na VRT,

kde by mohly jet rychlostí okolo dvou set kilometrů v hodině," řekl vedoucí třebečského odboru dopravy Aleš Kratina.

Stavba podobného kalibru není nic levného. "Asi nejlépe jdou na naše poměry napasovat německé ceny, kde to vychází na třicet milionů eur na kilometr. Máme podobný ráz krajiny i podobnou hustotu sídel," naznačil ředitel Centra pro efektivní dopravu Luděk Vyka. I on se konference účastnil a trať pro velmi rychlé vlaky jako nedostižnou myšlenku nevnímá. "O pražském metru se začalo uvažovat už ve 30. letech minulého století a nakonec se ukázalo jako nutnost a postavilo se o pár desítek let později. Rozvoj železnice má Evropská unie v Bílé knize dopravy jako prioritu. Trasa z Prahy do Brna bude součástí transevropské sítě. Peníze na železnice se momentálně získávají snadněji než na silnice," řekl Vyka. Po VRT, kterou lze podle nového pohledu státních úředníků stavět na etapy, budou jezdit rychlovlaky rychlostí 250 až 300 kilometrů v hodině. A budou po ní moci jezdit právě i modernizované klasické vlakové soupravy, upravené na vyšší rychlost. Nákladním vlakům tak zůstanou uvolněné stávající tratě.

31. 05. 2013 Vlaky z letiště chce ministerstvo vést na hlavní nádraží

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-z-letiste-chce-ministerstvo-vest-na-hlavni-nadrazi/945079>)

Vlaky z budoucí železnice na pražské letiště by mohly zajiždět na hlavní nádraží, zatímco provoz z Kladna bude dál končit na Masarykově nádraží. ČTK to řekl ministr dopravy Zbyněk Stanjura s tím, že tuto novou variantu je třeba ještě projednat s představiteli hlavního města. Definitivní rozhodnutí, kudy má nové příměstské spojení vést, by podle ministra mělo padnout v řádu měsíců. Ještě do konce roku by měl rovněž existovat harmonogram určující, které úseky se budou stavět přednostně a které později. "Každá skupina cestujících má jiný cíl. Cestující z letiště chtějí dojet do centra Prahy na metro pokud možno bez nějakého přestupu. Tady se jeví výhodnější hlavní nádraží. Pro příměstskou dopravu Kladno – Praha je zase výhodnější Masarykovo nádraží," uvedl Stanjura. Úřad definitivně zavrhl variantu, podle které by železniční spojení končilo na Veleslavíně, kde by cestující přestoupili na metro, které by sem bylo prodloužené. Zároveň padla možnost spojit hlavní město s letištěm rychlodráhou. Pár minut rozdíl v délce cesty podle Stanjury nehraje pro cestující z letiště takovou roli, aby bylo nutné uskutečňovat takovéto "velikášské plány". Projekt by mohl narazit na nedostatek financí i na překážky ve formě obtížného získávání stavebních povolení, dodal ministr.

Nové spojení pražského letiště s hlavním nádražím by podle návrhu ministerstva mělo procházet po trati takzvaného Pražského Semmeringu vedoucího ze Smíchova přes Jinonice a Jeneč do Rudné u Prahy. Do trati by se podle mluvčího ministerstva Tomáše Neřolda muselo investovat, nevyhovující jsou například železniční přejezdy, které se zde nacházejí. Nynější trať ale žádná rozsáhlá přestavba nečeká. "Vnímáme zájem letiště to napojit co nejdříve a tak by v první fázi mohla být trať bez elektrizace," uvedl náměstek ředitele Správy železniční dopravní cesty Petr Šlegr s tím, že cestující z letiště by tak měly vozit moderní motorové vlaky. Na úseku pravděpodobně nepřibude v první fázi ani druhá kolej, což by bylo na mnoha místech, která podléhají územní ochraně, neprůchodí. Pro udržení půlhodinového intervalu mezi spoji bude stačit modernizovat elektronické zabezpečení a obnovit dříve zrušené výhybny na Žvahově a ve Stodůlkách. Celkem má doba jízdy z letiště na hlavní nádraží se zastávkou na Smíchově trvat 34 minut.

Napojení trati na letiště si vyžádá stavbu zhruba čtyřkilometrového úseku z Jenečku na Ruzyň a modernizaci dalších zhruba čtyř kilometrů kolejí a vznik mimoúrovňového křížení v okolí Hostivice, kde by se tato trať měla setkat s trasou vedoucí z Kladna. Náklady na zprovoznění Semmeringu správa odhaduje na zhruba půl miliardy korun. Cena zcela nových úseků bude známá v průběhu června. Současné železniční spojení Praha – Kladno se obecně považuje za nedostačující. Z Kladna a okolí do Prahy denně dojíždí za prací přes 20.000 lidí. Nové rychlejší spojení s odbočkou na ruzyňské letiště by jim mělo cestování usnadnit. O projektu se mluví už delší dobu také proto, že Praha stále nemá vyhovující spojení centra města s letištěm.

31. 05. 2013 Cestující mohou ušetřit kvůli sporu ČD s Leo Expressem na jízdném

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cestujici-mohou-usetrit-kvuli-sporu-cd-s-leo-expressem-na-jizdnem/945126>)

Cestující na trase mezi Prahou a Ostravskem mohou ušetřit kvůli pokračujícímu sporu Českých drah s Leo Expressem na jízdném. Soukromý dopravce, který kvůli soudnímu předběžnému opatření nesmí poskytovat dvacetiprocentní slevu držitelům In-Karet konkurenčních Českých drah, bude

od soboty pětinou slevu přiznávat všem zákazníkům. ČTK to řekla mluvčí společnosti Andrea Hofmanová. Na slevu mají mít cestující nárok na základě věrnostních karet, které budou od soboty rozdávat týmy Leo Expressu přímo na nádražích. Podobný způsob distribuce slevových voucherů v minulosti zvolily i České dráhy a ze strany konkurenčních soukromých dopravců za to sklídily vlnu kritiky. Jejich promotéři měli údajně nabízet slevy cíleně zákazníkům konkurence přímo při vystupování z vlaku.

S poskytováním slev na konkurenční věrnostní karty začal Leo Express začátkem března a druhý soukromý dopravce Student Agency se k němu s podobnou nabídkou vzápětí připojil. České dráhy v úterý docílily soudního rozhodnutí, že konkurence nesmí nadále využívat jejich věrnostní karty. Nyní dráhy zvažují podání žaloby, ve které by po Leo Expressu požadovaly kompenzace za způsobenou škodu. Žalobu na České dráhy chce naopak podat Leo Express právě kvůli praktikám při rozdávání slevových voucherů, které soukromý dopravce označil za neetické.

31. 05. 2013 Všechny kraje odmítly škrty peněz na železnici, které chystá stát

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vsechny-kraje-odmitly-skrty-penez-na-zeleznici-ktere-chysta-stat/945235>)

Dopravní komise Asociace krajů ČR (AK) dnes ostře odmítla návrh vlády odebrat krajům 600 milionů Kč na regionální železniční dopravu. Kraje, které dostávají podle tří roky platného memoranda na ztrátové vlaky ročně 2,6 miliardy Kč, by musely výrazně omezit rozsah dopravní obslužnosti. Odebrání téměř čtvrtiny z této sumy by mohlo snížit současný objem přepravy lidí až o 40 procent. ČTK to řekli předseda komise a plzeňský hejtmán Milan Chovanec (ČSSD) a náměstek hejtmána Olomouckého kraje Alois Mačák (ČSSD). S redukcí peněz nesouhlasí ani České dráhy (ČD), které mají s kraji desetileté smlouvy. "Kraje se musí jako řádný hospodář domáhat závazků, které mají podepsané se státem. Ten memorandum podepsal dobrovolně na deset let a my jenom chceme, aby stát plnil smlouvu," uvedl Chovanec.

O 600 milionů korun by měly kraje příští rok přijít na základě vládního návrhu zákona o rozpočtovém určení daní. Zákon je podle Chovance variantní a AK podporuje možnost zachovat memorandum z konce roku 2009 a jednat o pokračování po roce 2019, kdy jeho platnost skončí. Plzeňský kraj dostává podle něj 135 milionů korun ročně na regionální železniční dopravu. Podle nového návrhu by přišel o zhruba 30 milionů Kč, které by ve svém rozpočtu nenašel, a musel by zrušit až 15 procent přepravního výkonu. "Ono je tady 30 milionů na železnici, tady 100 milionů Kč v rámci úhradové vyhlášky pro nemocnice a dalších 100 milionů korun na zvýšení DPH, které není kompenzováno, a opravdu už není kde brát. Kraje už se musí začít bránit, abychom nemuseli zásadně snižovat služby pro občany," uvedl. Asociaci krajů podle Mačáka podporují také Svaz měst a obcí a Svaz průmyslu a dopravy.

"Diskuse s jakýmkoli panem starostou, byť o redukcí jedné linky vlaku nebo autobusu, je vždy velmi složitá, protože hájí svoje území," řekl Chovanec. Podle Mačáka jde také o pohyb pracovní síly, který by se rušením spojů v regionech výrazně zhoršil. "Proč je škrtnuto právě 600 milionů korun nám dnes ani náměstek ministra dopravy či zástupce ministra financí seriózně nezdůvodnil. Řekli nám jen, že plní politické zadání," řekl Mačák. Kraje uvedly, že stát každý rok o memorandu licituje a nedodržuje ho, protože suma není zvyšována o inflaci, která činí za tři roky 420 milionů Kč, které kraje nedostaly. "Výpadek těchto tržeb bude mít dopad do celkové dopravní obslužnosti a objednané výkony se budou muset redukovat," řekl vrchní ředitel ČD pro ochod Miroslav Šebeňa. Nevidí důvod, proč by se smlouvy krajů s ČD, podepsané v dobré vůli na deset let, měly rušit. Pokud by se snižovaly dotace státu do železnice, postihne to také návaznou dopravu. V případě vysokých redukcí se tento systém naruší, a to tak, že bude velmi složité a nesmírně nákladné ho znovu restartovat, dodal.

Desetileté smlouvy krajů s ČD byly uzavřeny podle Mačáka také kvůli tomu, aby mohly státní dráhy obnovovat vozový park. "Je to stabilizační prvek pro celý systém dopravní obslužnosti," dodal.

31. 05. 2013 Správa železniční dopravní cesty zahajuje provoz tunelu v Mostech u Jablunkova

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

Dnes ráno byl zahájen provoz na 2. koleji dvoukolejného tunelu v Mostech u Jablunkova. Úplně zprovoznění tunelu, tedy včetně koleje číslo 1, je plánováno na začátek července 2013. Výstavba tunelu byla zahájena v rámci projektu optimalizace trati státní hranice SR v roce 2007. Nový tubus

tunelu byl proražen v červnu 2009 a je dlouhý 612 metrů. Úplné dokončení stavby se předpokládá v závěru letošního roku.

V současné době byl v provozu pouze jednokolejný tunel číslo I. Kalchberg, ve kterém se vlaky nemohly křížit, a navíc zde byla omezená rychlost. Ten však po převedení provozu do nového dvojkolejného tunelu nebude úplně zrušen. Polovina tunelu bude zasypana a druhá bude po propojení chodbou s novým tunelem sloužit jako úniková štola pro složky integrovaného záchranného systému. „Otevření jakékoliv železniční stavby je pro mě vždy velkou událostí. Nejinak je tomu v případě takto důležitého železničního tunelu. Zprovoznění Jablunkovského tunelu výrazně zkrátí jízdní dobu vlaků, čímž přispívá nejen ke zvýšení jízdního komfortu cestujících, ale také zefektivňuje železniční nákladní dopravu,“ říká generální ředitele SŽDC Jiří Kolář.

Cílem Optimalizace trati státní hranice SR – Mosty u Jablunkova – Bystřice nad Olší, jejíž součástí je i přestavba a modernizace Jablunkovských tunelů, je zajištění rychlosti do 120 km/h pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km/h pro vlaky osobní dopravy. Stavbu Jablunkovských tunelů realizuje Sdružení SRB, zastoupené společnostmi Subterra, OHL ŽS a TCHAS. Výstavba dvojkolejného tunelu číslo II. probíhala, vzhledem ke špatným geologickým podmínkám, rakouskou tunelovací metodou. Projekt optimalizace trati je financován z prostředků Fondu soudržnosti v rámci OP Doprava a Státního fondu dopravní infrastruktury.
