

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2013

OBSAH

01. 01. 2013	NÁDRAŽÍ BUBNY BY MOHLO PŘIPOMÍNAT ŽIDOVSKÉ TRANSPORTY Z PRAHY	4
01. 01. 2013	LEO EXPRESS SE POSTARÁ O PRVNÍ ZMĚNU NOVÉHO ROKU – PŘIDÁ DVA VLAKY	4
01. 01. 2013	NEČAS A FICO: NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVCI BY MOHLI FÚZOVAT	4
02. 01. 2013	REGIOJET PŘEPRAVIL LONI VE SVÝCH VLACÍCH 1,13 MIL. CESTUJÍCÍCH	5
02. 01. 2013	NA DRÁHÁCH LONI PŘIBYLO NEHOD, PŘEJEZDY ALE BYLY BEZPEČNĚJŠÍ ...	5
03. 01. 2013	ŠLECHTIČNA UŽ MÁ OPRAVENÝ KOTEL, ZBÝVÁ NAMONTOVAT KILOMETR TRUBEK (475.111)	6
03. 01. 2013	PRŮLOM: JANČURA DOSTAL ČÍSLA ČESKÝCH DRAH	6
04. 01. 2013	VYSOKORYCHLOSTNÍ VLAKY V ČESKU SE VRACÍ DO HRY. NA PLÁNY JDE 45 MILIONŮ	7
04. 01. 2013	VLAKY Z PRAHY MĚLY DNES ZPOŽDĚNÍ, SELHALO ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ (PRAHA ONJ)	7
04. 01. 2013	NEJVÍC ZTRÁTOVÁ ŽELEZNIČNÍ TRÁŤ V ČR JE OSTRAVA – OLOMOUC (R27) .	8
04. 01. 2013	JANČURA ZNOVU POŽÁDAL O LINKU PRAHA – BRNO, DRÁHY PRÝ DOSTÁVAJÍ MOC	9
05. 01. 2013	ZAKÁZKA ČD NA REGIOPANTERY BYLA V POŘÁDKU, UVEDL ÚOHS	10
07. 01. 2013	MAGIE PODLE ČESKÝCH DRAH. S DATY O RYCHLÍCÍCH ČARUJÍ, JAK SE JIM HODÍ	11
07. 01. 2013	PŘEJEZDY NA JIHLAVSKU JSOU OPĚT BEZPEČNÉ I BEZ HOUKÁNÍ (HORNÍ CEREKEV – JIHLAVA)	12
07. 01. 2013	MAJITEL REGIOJETU JANČURA POŽADUJE ODVOLÁNÍ ŠÉFA ČD ŽALUDY ...	12
09. 01. 2013	LIBERECKÝ KRAJ CHCE OD ČD PĚTILIONOVOU POKUTU, BUDE SOUD (RS1)	13
10. 01. 2013	NEJEN PRAHA – OSTRAVA. STANJURA CHCE VÍCE NEDOTOVANÝCH TRATÍ	13
11. 01. 2013	MINISTR DOPRAVY HLEDÁ MOŽNOSTI PRO BEZÚPLATNÝ PŘEVOD POZEMKŮ ČD	14
12. 01. 2013	NA JINDŘICHOHRADECKU BUDE STAČIT JEDNA JÍZDENKA NA VLAK I AUTOBUS	14
13. 01. 2013	LEO EXPRESS SROVNAL CENY S KONKURENCÍ A BOJUJE S OBSAZENOSTÍ	15
14. 01. 2013	ÚOHS ZAMÍTL STÍŽNOST ČD PROTI TENDRU MINISTERSTVA DOPRAVY (LINKA R27)	16
14. 01. 2013	VE VYSOKÉM MÝTĚ VYKOLEJIL OSOBNÍ VLAK. NA TRATI JE VÝLUKA	16
14. 01. 2013	PŘEDLOŇSKÉ ZMĚNY V DOPRAVĚ SE RUŠÍ, ROZHODL PARDUBICKÝ KRAJ	16
15. 01. 2013	SPOR DOPRAVCŮ O POJIŠTĚNÍ ZASTAVIL VLAKY Z KRASLIC DO NĚMECKA	17
15. 01. 2013	LEO EXPRESS VYŘEŠIL PROBLÉMY S VLAKY, OD PÁTKU SPUSTÍ PLNÝ PROVOZ (OD 18. LEDNA 2013)	17
16. 01. 2013	DRAHÁM SE VZDALUJÍ MILIARDY ZA POZEMKY POD KOLEJEMI	18
16. 01. 2013	VLAKY ČD CARGO LONI PŘEPRAVILY O SEDM PROCENT MĚNĚ ZBOŽÍ	18
16. 01. 2013	ČESKÉ DRÁHY UVEDLY DO PROVOZU 242 VOZŮ ZA TĚMĚŘ 8 MILIARD KORUN	19
16. 01. 2013	ŽALUDA: ČD CARGO SKONČÍ ZA LOŇSKÝ ROK SE ZTRÁTOU DVĚ MILIARDY KČ	19

16. 01. 2013	LIBERECKÝ KRAJ ŽALUJE ČD KVŮLI POKUTĚ ZA ZPOŽDĚNÉ STADLERY	20
17. 01. 2013	SLUČOVÁNÍ ÚŘADŮ A DALŠÍ OPATŘENÍ V DOPRAVĚ UŠETŘÍ 526 MILIONŮ KČ	20
17. 01. 2013	DRÁHY LETOS VRÁTÍ NA KOLEJE LEGENDÁRNÍ STŘÍBRNÝ ŠÍP (M 260.001) .	21
18. 01. 2013	SŽDC CHYBOVALA S CENÍKEM, NÁKLADNÍM DOPRAVCŮM VRÁTÍ DESÍTKY MILIONŮ	21
19. 01. 2013	POZAPOMENUTÝ ZÁKON ZAKAZUJE ALKOHOL VE VLACÍCH. DOPRAVCI HO OBCHÁZÍ.....	22
21. 01. 2013	VE VÍDNI SE SRAZILY VLAKY – PĚT LIDÍ MÁ VÁŽNÁ ZRANĚNÍ	22
21. 01. 2013	SŽDC CHCE ZAČÍT S RYCHLODRÁHOU DO Kladna LETOS NEBO PŘÍŠTÍ ROK	23
22. 01. 2013	ČD CARGO LEPÍ DĚRAVOU KASU. PRODÁVÁ SVÉ NEJLEPŠÍ LOKOMOTIVY (363.5).....	23
22. 01. 2013	ON-LINE OBJEDNÁVKY GASTRONOMICKÝCH SLUŽEB V SC PENDOLINO	23
22. 01. 2013	RADNÍ DUŠEK USTUPUJE. JÍZDNÍ ŘÁDY SE O ROK ZPĚT NEVRÁTÍ VŠUDE ...	24
22. 01. 2013	OSOBNÍ VLAK PROJEL V KOLÍNĚ NÁVĚSTÍ STŮJ A ZASTAVIL PROVOZ NA TRATI.....	25
22. 01. 2013	VLAKY Z MEZIMĚSTÍ DO POLSKA PŘESTANOU JEZDIT	25
23. 01. 2013	STÁT UŽ NECHCE POSÍLAT PENÍZE JEN NA ŽELEZNICE, KRAJE BUDOU MÍT VOLNOST	26
23. 01. 2013	VLÁDA SCHVÁLILA PRODEJ MAJETKU SŽDC ZA TĚMĚŘ DEVĚT MILIONŮ KČ	27
23. 01. 2013	VLÁDA SCHVÁLILA OPRAVY KOLEJIŠTĚ V ČESKÉM TĚŠÍNĚ ZA 1,2 MLD. KČ	27
23. 01. 2013	VLÁDA SCHVÁLILA KONTROLU SŽDC KVŮLI DRAHÉMU PROVOZU OSOBNÍCH AUT.....	27
23. 01. 2013	OBCE NEMOHOU STAVĚT KVŮLI RYCHLOVLAKŮM, KTERÉ JEDNOU SPOJÍ PRAHU S BRNEM	28
24. 01. 2013	DRÁHY SVLÉKL „DO NAHA“, SVÁ ČÍSLA VŠAK REGIOJET TAJÍ A PORUŠUJE ZÁKON	29
24. 01. 2013	KOMBINOVANÁ DOPRAVA LONI POSILOVALA.....	29
24. 01. 2013	KVŮLI MUNICI Z II. SVĚTOVÉ VÁLKY HROZÍ OMEZENÍ VLAKOVÉHO PROVOZU V PARDUBICÍCH	29
25. 01. 2013	POLSKÁ STÁVKA ŽELEZNIČÁŘŮ NARUŠILA PROVOZ V ČESKU	31
25. 01. 2013	STÁT PŘED VOLBOU ŽALUDY OBMĚNIL DOZORČÍ RADU, MÍŘÍ TAM POSLANEC ODS.....	32
27. 01. 2013	LEO EXPRESS UPUSTIL OD ŠVÝCARSKÉ KVALITY. PRŮ KVŮLI DLOUHÉMU NÁZVU.....	32
27. 01. 2013	DRÁHY DÁL BOJUJÍ PROTI TENDRU NA RYCHLÍKY (R27).....	32
28. 01. 2013	BRITÁNIE PŘEDSTAVILA CELÝ PLÁN VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE	33
28. 01. 2013	MOTORÁK ZAČAL ZA JÍZDY DO Kladna HOŘET, NIKDO NEBYL ZRANĚN	33
28. 01. 2013	NA JIHOČESKÉ KOLEJE MÍŘÍ KONKURENCE. ZÁJEM MÁ O ŠUMAVU A SPOJ DO PRAHY (ARRIVA VLAKY)	34
28. 01. 2013	REGIOJET PŘEDLONI TRATIL 59 MIL. I KVŮLI POČÁTEČNÍM NÁKLADŮM	34
29. 01. 2013	ŽALUDA POVEDE ČESKÉ DRÁHY DALŠÍCH PĚT LET, ROZHODLA DOZORČÍ RADA.....	35
29. 01. 2013	RADNÍ OTEVŘELI CESTU K ZÁSTAVBĚ ČÁSTI SMÍCHOVSKÉHO NÁDRAŽÍ.....	35

30. 01. 2013	U STRANČIC JELY PROTI SOBĚ DVA VLAKY, NA DÁLKU JE ZASTAVIL DISPEČER.....	35
30. 01. 2013	DALŠÍ PŘÍRŮSTEK DO DRÁŽNÍ ZOO. Z NOVÝCH MOTORÁKŮ BUDOU PAVOUCI (RS1 = REGIOSPIDER).....	36
30. 01. 2013	V ROCE 2013 PŘIJEDOU NOVÁ A MODERNIZOVANÁ VOZIDLA ZA 6 MILIARD KORUN	36
30. 01. 2013	DRÁHY CHTĚJÍ VRÁTIT DO HOR VLAKY, KTERÉ SE BEZ BRZD ŘÍTILY Z KOPCE (ŘADA 843)	37
31. 01. 2013	SRÁŽKA POPELÁŘŮ S VLAKEM ZASTAVILA PROVOZ NA KORIDORU U OLOMOUCE.....	38
31. 01. 2013	ČD OBNOVÍ PROVOZ VLAKŮ Z DOLNÍ LIPKY DO HANUŠOVIC A MLÝNICKÉHO DVORA, REAGUJÍ TAK NA OBJEDNÁVKU PARDUBICKÉHO KRAJE	38
31. 01. 2013	ČESKÉ DRÁHY PŘEPRAVILY O 3 MILIONY CESTUJÍCÍCH VÍCE, CELKEM JEJICH SLUŽEB VYUŽILO 169 MILIONŮ ZÁKAZNÍKŮ	40
31. 01. 2013	V JAR SE SRAZILY VLAKY, ZRANĚNO JE AŽ 300 CESTUJÍCÍCH VČETNĚ DĚTÍ..	40
31. 01. 2013	ČESKÉ DRÁHY NABÍDNOU V ÚNORU 10% SLEVOU PŘI NÁKUPU JÍZDENEK NA ESHOPU ČD	41
31. 01. 2013	DOPRAVCI SE DOHODLI, VLAKY Z KRASLIC DO NĚMECKA BUDOU NADÁLE JEZDIT.....	41
31. 01. 2013	POLIPENSKOU ŽELEZNICI NEJVYŠŠÍ SPRÁVNÍ SOUD NEPOHŘBIL (ŠED).....	41

01. 01. 2013 Nádraží Bubny by mohlo připomínat židovské transporty z Prahy

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/nadrazi-bubny-bude-mit-pamatnik-pripominajici-zidovske-transporty-1pq-/praha-zpravy.aspx?c=A121220_1869150_praha-zpravy_sfo)

Na nádraží Bubny v pražských Holešovicích by mohl v budoucnu vzniknout památník připomínající transporty deseti tisíců Židů, kteří odsud za války odjízděli do koncentračních táborů. Nyní se čeká, jakou podobu umožní budoucímu areálu územní plán. Dnes si nádraží Bubny spojujeme s nepříliš vábným prostředím či s obrovským nevyužitým územím, kde má v budoucnu vyrůst celá nová čtvrť. Ovšem toto nádraží má ve svém rodokmenu vepsáno mnohem významnější poselství. Za druhé světové války odsud odjízděly vlaky plné Židů. Prošlo jich tudy na 150 tisíc. Právě tuto skutečnost má připomínat památník šoa (hebrejsky pohroma – holokaust), který by měl vzniknout ve zdejší nádražní budově. Nepůjde o sochu či pamětní desku, ale o centrum vzdělávání připomínající lidská dramata. "Žijeme v době, kdy pamětníci válečných událostí pomalu odcházejí. Pojmy jako holokaust jsou už pro mladé lidi jistým způsobem záhadné, proto chceme tuto důležitou část historie předávat dál zejména prostřednictvím prožitku," vysvětluje dokumentarista Pavel Štingl, který za nápadem stojí. Památník má být muzeem, kulturním a vzdělávacím centrem, místem, kde budou stále i dočasné výstavy, koncerty, budou se promítat dokumentární filmy či hrát divadlo věnující se právě holokaustu. "Myslím, že tohle Praze chybí. Navíc by to budoucí čtvrti mohlo dodat potřebný kulturní rozměr," zamýšlí se Štingl.

Nejasnosti s územním plánem brzdí památník i celý areál

Zatím je záměr pouze vizí závislou na rozhodnutí, co vlastně v areálu nádraží vznikne. Kudy povedou koleje nebo ulice, kde budou stát kancelářské komplexy či bytové domy. To záleží na tom, jak dopadne dlouhé roky připravovaný a v tomto případě velmi složitý územní plán. Nicméně nápad má již konkrétní kontury i po právní stránce. Minulý týden se organizátoři poprvé oficiálně sešli s lidmi z generálního ředitelství Českých drah, aby projednali další kroky. "V zásadě se vzniku památníku v budově nádraží nebráníme. Ale je to hodně odvislé právě od nedobré situace ohledně územního plánu v této lokalitě," tvrdí mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Představa organizátorů je zatím taková, že se co nejdříve podepíše dlouhodobá nájemní smlouva za symbolickou cenu. "Abychom své představy ukázali lidem, chystáme na přelom jara a léta první veřejnou prezentaci, která bude mít pravděpodobně formu výrazné výtvarné výstavy. Rádi bychom dali Praze najevo, že je vznik památníku důležitý a reálný," podotýká Štingl.

01. 01. 2013 Leo Express se postará o první změnu nového roku – přidá dva vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/209273-leo-express-se-postara-o-prvni-zmenu-noveho-roku-prida-dva-vlaky/>)

První letošní změna jízdního řádu na železnici přichází již na Nový rok. Postará se o ni soukromý dopravce Leo Express, který k dosavadním čtyřem párům svých spojů Praha–Bohumín přidá pátý. Od novoročního odpoledne bude jezdit vlak s odjezdem v 16:09 z Prahy, od středy začne jezdit vlak v 6:22 z Bohumína. V oficiálním vydání jízdního řádu z loňského prosince pokračuje pár vlaků, který nyní Leo Express přidává k dosavadním čtyřem párům svých spojů, z Prahy přes Ústí nad Labem až do Chomutova. Zatím ale bude tento vlak končit v Praze. Již dříve upozornil mluvčí Leo Expressu Petr Kopáček, že se jedná pouze o možnost dalšího rozvoje provozu dopravce, k případnému prodloužení do Chomutova tak dojde nejdříve v průběhu letošního roku. Leo Express, jehož vlak svezl první cestující v první polovině listopadu, má s pěti páry spojů zatím nejslabší nabídku ze tří konkurenčních dopravců, kteří provozují mezi Prahou a Ostravou čtyři dálkové linky (Leo Express, IC Regiojet, SC Pendolino a expresy ČD Praha–Žilina) – Regiojet v pracovní dny vypravuje devět párů vlaků, ČD v souhrnu obou linek šestnáct párů. Změna železničního jízdního řádu zdaleka není letos poslední. Řádný termín změny je naplánován na červen, je ale možné, že k velkým úpravám dojde již dříve. Například nové vedení Pardubického kraje již upozornilo, že chce co nejdříve změnit jízdní řády regionálních autobusů i vlaků a může tak učinit již před červnovým termínem.

01. 01. 2013 Nečas a Fico: Nákladní železniční dopravci by mohli fúzovat

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/necas-a-fico-nakladni-zeleznicni-dopravci-by-mohli-fuzovat/883663>)

Český nákladní železniční dopravce ČD Cargo a slovenská Železničná spoločnosť Cargo Slovakia by se mohly spojit fúzí. V diskusním pořadu České televize Otázky Václava Moravce se pro to vyslovili

český premiér Petr Nečas a jeho slovenský protějšek Robert Fico. Obě firmy mají hospodářské problémy, v Česku a na Slovensku se o tomto záměru hovořilo už v minulosti. "V konkurenci, která dnes převládá na evropském trhu, se opět potvrzuje, že potřebujeme silné společné podniky. Malé podniky, malé firmy, malá carga, nedokážou přežít. My to vidíme na Slovensku, máme s touto společností vážné ekonomické problémy," uvedl Fico. Dodal, že projekt je připraven politicky podpořit.

Podle premiéra Nečase by součástí fúze obou firem musela být restrukturalizace, kvůli jejich nedobré finanční situaci. Restrukturalizace by mohla spojení předcházet, nebo být součástí fúze, dodal Nečas. "Ve střední Evropě by (spojením firem) vznikl silný hráč, byla by to jedna ze čtyř až pěti nejsilnějších železničních nákladních společností v celé Evropě. My jsme skutečně pod tlakem jednak ruských dopravních společností a jednak německých dopravních společností," podotkl Nečas.

Společnosti ČD Cargo hrozí insolvence, zachránit ji má restrukturalizační plán. Firma chce letos prodat 87 nadbytečných lokomotiv, hodlá sešrotovat téměř 5 000 vagonů a zvažuje propuštění až 2 220 zaměstnanců. Nyní dopravce zaměstnává zhruba 9 500 lidí a vlastní téměř 30.000 vagonů, z nichž je však značná část v havarijním stavu a nevyužívá se. O rozsáhlém propuštění bude ještě firma jednat s odboráři. Ti se obávají, že mzdové úspory související s masivním propouštěním firmě k vyrovnanému hospodaření nepomohou, protože kvůli němu přijde o značnou část tržeb. Za nepříznivou situaci českého dopravce, který pro loňský rok uvedl odhadovanou provozní ztrátu 230 milionů korun, může zejména dlouhodobě ztrátová přeprava jednotlivých kusových zásilek. Tu má ČD Cargo jako národní dopravce povinnost provozovat.

02. 01. 2013 RegioJet přepravil loni ve svých vlacích 1,13 mil. cestujících

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-prepravil-loni-ve-svych-vlakich-1-13-mil-cestujicich/883925>)

Vlaky společnosti RegioJet, která patří do skupiny Student Agency, přepravily loni v prvním úplném roce provozu na trati z Prahy přes Ostravu do Žiliny 1,13 milionu cestujících. Obsazenost spojů dosáhla 84,6 procenta. V tiskové zprávě to dnes uvedl mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. České dráhy budou mít údaje za loňský rok až za měsíc. RegioJet vstoupil na české koleje v září 2011, rok poté začal provozovat plánovaný počet devíti párů vlaků, denně přepraví průměrně přes 4 300 cestujících. Ve špičkových časech nasazuje společnost šestivozové soupravy, v méně vytížených časech zpravidla pětivozové, v každém vagonu nabízí 60 míst k sezení.

České dráhy počty cestujících prezentují pouze kompletně, za rok 2011 jich přepravily na všech tratích 166 milionů a podle mluvčího Petra Štáhlavského očekávají nárůst. Mezi Prahou a Ostravou v novém jízdním řádu, který je platný od 9. prosince, provozují 19 párů pravidelných dálkových spojů. ČTK loni v září oslovila několik odborníků na dopravu, kteří se shodli, že nástup RegioJetu přinesl na české koleje vyšší kvalitu cestování. "Po letech výhrůzek konečně vstoupil na trh alternativní dopravce, který donutil České dráhy chovat se více tržně a prozákaznický," uvedl tehdy ředitel Centra pro efektivní dopravu Michal Drábek. V polovině listopadu 2012 vstoupil na trh třetí dopravce Leo Express, který od Nového roku provozuje na trase Praha – Ostrava pět párů vlaků.

02. 01. 2013 Na dráhách loni přibylo nehod, přejezdy ale byly bezpečnější

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/209369-na-drahach-loni-pribylo-nehod-prejezdy-ale-byly-bezpecnejsi/>)

Po poklesu v roce 2011 loni opět stoupl počet mimořádných událostí, které se staly na dráhách. Stalo se jich 4 181, zemřelo při nich 233 lidí. Celkový počet nehod je meziročně o 432 méně, naopak počet mrtvých klesl o 47. Za zvýšením počtu nehod stojí především vysoký počet havárií vozidel městské hromadné dopravy, které ovšem zároveň měly méně tragické následky než nehody na železnici. Výrazné zlepšení ale současně zaznamenala Drážní inspekce na železničních přejezdech, kde se stalo historicky nejméně nehod (189) a také zemřelo nejméně lidí od vzniku inspekce (27).

Přestože se loni zvýšil počet havárií, které se staly v městské hromadné dopravě, pro statistiku počtu mrtvých a zraněných při mimořádných událostech na drahách hraje nejdůležitější roli železnice, a to zejména srážky vlaků s chodci. Počet srážek vlaků, ale i dalších drážních vozidel s chodci v roce 2012 sice oproti roku předchozímu mírně poklesl, přesto se jich stalo 268. Při většině těchto nehod sražený člověk zemřel, celkem zahynulo 196 lidí. I toto číslo je nižší než tatáž statistika z roku 2011, současně ale jde o třetí nejtragičtější výsledek od vzniku Drážní inspekce. V předchozím roce byl počet mrtvých po srážkách s drážními vozidly historicky nejvyšší. Loni navíc vzrostl počet lidí, kteří srážku s vlakem či jiným vozidlem přežili, ale utrpěli zrnění. "To si lze vysvětlit právě poklesem usmrcených,"

poukázal mluvčí inspektorů Martin Drápal. Na přejezdech je naopak situace lepší než kdy dříve. Přesto po srážkách vlaků se silničními vozidly zemřelo 27 lidí a zranění utrpělo dalších 111. Zatímco počet mrtvých je historicky nejnižší (ještě v roce 2010 zemřelo 49 lidí a v roce 2003 dokonce 69 osob), počet zraněných se meziročně zvýšil. "Největší podíl na tomto nárůstu má střetnutí z 25. 5., kdy se v Třešti na železničním přejezdu zabezpečeném světelnou výstražnou signalizací střetl posunový vlak s autobusem. Při nehodě byla jedna žena usmrcena a dalších 19 osob bylo zraněno," podotkl mluvčí Drápal. Zatímco Drážní inspekce uzavírala loňskou statistiku nehod na dráhách, již musela začít. Hned na Nový rok se střetl osobní vlak se ženou, která šla příliš blízko od kolejí. Nehoda ovšem tentokrát neskončila tragicky, chodkyně utrpěla pouze lehké zranění.

Dráhy v Česku:

Zákon o dráhách rozlišuje čtyři druhy drah, mimořádnosti na nich potom šetří Drážní inspekce. Kromě železnic mezi ně patří také například tramvaje, lanovky a dokonce i trolejbusy:

- železniční dráhy (dráha celostátní, dráhy regionální, vlečky, dráhy speciální)
- tramvajové dráhy
- trolejbusové dráhy
- lanové dráhy

03. 01. 2013 Šlechtična už má opravený kotel, zbývá namontovat kilometr trubek (475.111)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/lokomotiva-slechticna-uz-ma-opraveny-kotel-fe1-plzen-zpravy.aspx?c=A130103_084151_plzen-zpravy_pp)

Po sedmi měsících se vrátil z Kolína do Plzně opravený kotel legendární parní lokomotivy 475.111, přezdívané Šlechtična, která vozí historické vlaky. Za pomoci dvou jeřábů ve středu technici namontovali dvanáctimetrový kotel zpátky na pojezd. Na koleje se lokomotiva vrátí v květnu. Lokomotivu vlastní sdružení Iron Monument Club, které ji používá k oblíbeným jízdám historických vlaků. Stroj vyrobila plzeňská Škodovka v roce 1947 a v Čechách a na Slovensku jsou dnes jen tři provozuschopné lokomotivy tohoto typu.



Kotel opravila kolínská firma SEA. Ta je v Česku jediná, která je schopná generálku tak velkého kotle provést. Snímání dvanáctimetrového kotle z pojezdu trvalo v červnu mnoho hodin, střešní montáž byla hotova mnohem rychleji. Zázemí poskytla společnost TS Plzeň. "Jediná totiž může poskytnout dva stotunové jeřáby," konstatoval Zbyněk Mikudík z Iron Monument Clubu. Členy klubu teď čeká několik měsíců práce, protože nasazením kotle oprava zdaleka nekončí. Je třeba instalovat zpět parní, vzduchové a olejové potrubí. Trubek je v lokomotivě přes jeden kilometr. Nadšenci musí znovu osadit všechny armatury, izolace mezi kotel a obalové plechy a spoustu dalších součástí. Samotná oprava kotle stála 1,8 milionu korun, peníze sdružení shání z mnoha zdrojů. Podle Mikudíka bude trvat ještě čtyři až pět měsíců, než bude možné lokomotivu vrátit do provozu. Po kompletaci všech dílů stroj čekají tlakové zkoušky, zkušební zatopení a zkušební jízdy. "Stále věříme, že se nám podaří letos v květnu se Šlechtičnou znovu vyjet," doplnil Zbyněk Mikudík. Plzeňský klub vznikl v 80. letech minulého století a zachránil už několik lokomotiv a železničních vozů.

03. 01. 2013 Průlom: Jančura dostal čísla Českých drah

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prulom-jancura-dostal-cisla-ceskych-drah-943622>)

Dopravní podnikatel Radim Jančura může začít slavit. Po dlouhých tahanicích a proti vůli Českých drah získal od ministerstva dopravy čísla, která ukazují provozní výsledky jednotlivých tratí. Konkrétně má Jančura přístup k údajům o výši dotace ministerstva na jednotlivé rychlíkové spoje a takzvané vlakokilometry. České dráhy se snažily tomuto vývoji zabránit soudně s poukazem na obchodní tajemství. Ministerstvu podle národního dopravce hrozí sankce a náhrada škody. „Po více než roce jsme získali dokument, který měl už dva roky viset na stránkách ministerstva dopravy,“ řekl Jančura serveru E15.cz. K údajům, které chce v pondělí zveřejnit na tiskové konferenci, přišel na základě zákona o svobodném přístupu k informacím. Odcházející ministr dopravy Pavel Dobeš vyhověl jeho

rozkladu, ačkoliv úřad více než rok Jančurovi vzdoroval. Podle podnikatele dokument jasně ukazuje, jak se rozdělují čtyři miliardy dotací, které ministerstvo ročně dává na rychlíky. Jde tak prý o veřejnou informaci a nikoliv obchodní tajemství. Opačný názor ale mají České dráhy, které se kvůli tomu dokonce soudí se svým jediným akcionářem, kterým ministerstvo dopravy je. To, že ministerstvo údaje předalo pouze jednomu subjektu na trhu, považují ČD za porušení zákona a narušení trhu. „Zvýhodňují tak pouze jednoho účastníka trhu,“ řekl ČTK mluvčí drah Petr Štáhlavský. Spor hraje významnou roli i u pilotního tendru na zajištění dotované rychlíkové dopravy na trati Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. Řada dopravců si stěžovala, že ministerstvo dopravy nedalo k dispozici údaje za tuto trať. Soukromníci se tak cítili vůči ČD znevýhodněni, jedna stížnost leží dokonce u antimonopolního úřadu.

04. 01. 2013 Vysokorychlostní vlaky v Česku se vrací do hry. Na plány jde 45 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rychlovlak-v-cesku-0q1-eko-doprava.aspx?c=A130103_205120_eko-doprava_hro)

Stát po dlouhé době začne znovu dávat peníze na přípravu staveb vysokorychlostních železničních tratí. Do rozpočtu Správy železniční dopravní cesty dá 45 milionů korun. Kdy se u nás první takové tratě postaví, je však zatím nejasné. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) už začala soutěžit tři zakázky na hledání firem, které pomohou zjistit, zda se vůbec stavba takových tratí vyplatí a kudy je případně vést. Mluví se o spojení Prahy s Libercem a první úseky rychlých spojení by mohly spojit Prahu a Benešov na brněnské trase a Prahu s Litoměřicemi na trase do Drážďan. "Jde o zcela nové rychlé hlavní tratě, které výrazně zkrátí jízdní dobu, a především zvýší kapacitu v hlavních směrech, která je už teď často nedostatečná. Ve stavbách vysokorychlostních tratí Česko silně zaspalo," říká náměstek pro modernizaci Petr Šlegr. Ten je dlouhodobě zastáncem rychlých tratí, na SŽDC přišel z Centra pro efektivní dopravu, které za výstavbu vysokorychlostních tratí lobbuje.

U zakázky na spojení s Libercem má projekční firma najít nejvhodnější řešení, kudy trasu vést. Dosud se mluvilo o několika možných vedeních: po současných železnicích přes Nymburk nebo Všetaty a následně u Turnova pak trať napřímit několika tunely do Liberce nebo vést trať po trase kopírující silnici z Prahy do Liberce. Téměř deset milionů SŽDC vyčlenila na zakázky pro tratě do Benešova a Litoměřic. Má jít o zpracování územně-technické studie. "V krajských územních plánech dnes tyto tratě jsou, ale zatím jen přibližně, a proto je pro ně v mapách vyhrazen široký pás, který omezuje rozvoj některých obcí," vysvětlil generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Studie má proto zpřesnit, kudy přesně by tratě vedly, aby nezabíraly v územních plánech pruh široký často i několik stovek metrů. Samotná trať je totiž obvykle široká asi patnáct metrů. Díky tomu budou podle Koláře tyto stavby snáze projednatelné.

Investice do vysokorychlostních tratí jsou malé

Česko investovalo do železnice a jejího zrychlení za posledních dvacet let stovky miliard, ale s nepříliš uspokojivým výsledkem. Stát dal přednost spíše modernizaci stávajících koridorů na maximálně stošedesátikilometrovou rychlost, ale i té mohou vlaky dosáhnout jen na některých částech hlavních úseků. Řada zemí přitom postavila své tratě na podstatně vyšší rychlost a některé mezinárodní vlaky už dnes kvůli tomu Česko objíždějí. Jsou to například některé spoje Hamburk – Vídeň, kde je sice jízda přes Norimberk kilometricky delší, avšak časově rychlejší než přímou cestou přes Prahu. Podle ředitele Státního fondu dopravní infrastruktury Tomáše Čočka je to zatím relativně malý objem peněz, které na přípravu jdou. "Osobně jsem k tomu spíše pesimista, nemyslím si, že na takové stavby v dohledné době budeme mít," řekl Čoček. Podle něj je však vhodné, aby se například při rekonstrukcích vjezdů do železničních uzlů už počítalo s vyššími rychlostmi. Podle Šlegra je finanční náročnost těchto tratí srovnatelná s dálnicemi. Ministerstvo dopravy zahrnuje vysokorychlostní tratě do širšího projektu s názvem Rychlá spojení. Podle mluvčího Martina Nováka by se mohly první úseky začít stavět v roce 2020. V první fázi by to měly být úseky z Plzně do Mnichova, z Prahy do Lovosic a z Brna do Přerova.

04. 01. 2013 Vlaky z Prahy měly dnes zpoždění, selhalo zabezpečovací zařízení (Praha ONJ)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-z-prahy-mely-dnes-zpozdeni-selhalo-zabezpecovaci-zarizeni/884614>)

Porucha zabezpečovacího zařízení na pražském odstavném nádraží dnes časně ráno zkomplikovala odjezdy vlaků z Prahy. Některé vlaky byly zrušeny, desítky dalších spojů odjížděla až s půlhodinovým

zpožděním. ČTK to sdělil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Zařízení se podařilo opravit kolem 4:30, od té doby se situace na odjezdu vlaků postupně zklidnila. "Zabezpečovací zařízení se porouchalo na odstavném nádraží, kde se v noci provádí údržba vlaků. Dotklo se to zejména prvních ranních spojů," řekl Štáhlavský. Několik osobních vlaků do Berouna a Kolína muselo být zrušeno, zpoždění měly také tři mezinárodní spoje do Vídně, Mnichova a Lince. "Největší spojení měl spoj EC do Vídně, činilo 38 minut, asi s půlhodinovým zpožděním odjížděl vlak do Mnichova," upřesnil mluvčí. Vlakových souprav, které byly přes moc na jiných nádražích, se zpoždění nedotklo.

04. 01. 2013 Nejvíc ztrátová železniční trať v ČR je Ostrava – Olomouc (R27)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nejvic-ztratova-zeleznicni-trat-v-cr-je-ostrava-olomouc/884818>)

Nejztrátovější rychlíkovou trať v Česku je trať Ostrava – Krnov – Olomouc. Stát na ni Českým drahám doplácí 225 Kč za každý ujetý kilometr, celkem 157 milionů korun za rok. Nejvíc stát dotuje dálkovou linku Německo – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Rakousko, kde celková dotace dosahuje 625 milionů korun ročně. Údaje o rozdělení čtyřmiliardových dotací na rychlíkové linky Českých drah, která dosud odmítalo ministerstvo dopravy zveřejnit, resort poskytl ČTK a zveřejnil na svých internetových stránkách. Číslo pocházejí z roku 2010. České dráhy proti kroku ministerstva chystají právní kroky. Druhou nejztrátovější trať v ČR byla trasa Praha – Rakovník, kde státní dotace Českým drahám činily 186 Kč na kilometr. Nejméně dotovaná byla trať Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Polsko, na niž ministerstvo dopravy doplácelo 2,50 Kč na kilometr. Tuto trať však nyní již stát nedotuje.

Železniční spojení Ostravy s Olomoucí přes Krnov je první tuzemskou trať, na jejíž provozování ministerstvo dopravy vypsaloby řádné výběrové řízení. Nynější tendr má sloužit jako pilotní projekt, podle kterého se budou liberalizovat i ostatní železniční spojení. O tendr mají zájem dopravci RegioJet a britská Arriva. Ministerstvo tuto trať údajně vybralo proto, že jde o do jisté míry izolované spojení a případné komplikace, které by se po vstupu nového dopravce mohly objevit, se neprojeví ve zbytku železniční sítě. Podmínky tendru zkoumá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) na základě stížnosti Českých drah, které se po vstupu konkurenčních dopravců obávají rozpadu síťového charakteru osobní železniční dopravy. Do jeho rozhodnutí ministerstvo nesmí s vítězem výběrového řízení smlouvu na provozování trati uzavřít.

Údaje o rozdělení dotací na rychlíkové spoje získala tento týden od ministerstva dopravy soukromá železniční společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury. K informacím se dostala na základě zákona o svobodném přístupu k informacím. Zveřejnit je chce na pondělní tiskové konferenci. České dráhy to považují za narušení trhu a cítí se poškozeny. Dosud se snažily zveřejnění informací o výši dotací zabránit i soudně. MD ročně pošle na dotace rychlíkových spojů čtyři miliardy korun. Ministerstvo dotace na jednotlivých tratích nezveřejňovalo. Dosud uvádělo, že Českým drahám na dotacích platí průměrně 120 Kč za kilometr. O uvolnění informací rozhodl bývalý ministr dopravy Pavel Dobeš. "Údaje, které jsou poskytnuty na základě zákona č. 106/1999 Sb., jsme povinni zveřejnit. Proto veškeré rozhodnutí jsou vyvěšovány na našich webových stránkách," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

České dráhy údaje o rozdělení dotací považují za obchodní tajemství. RegioJet to ale odmítá. "Je to informace o tom, kolik ministerstvo dopravy zaplatilo z daní občanů na pokrytí ztráty na provozování vlaků na jednotlivých linkách. Například na Slovensku, kde provozujeme regionální vlaky z Bratislavy do Komárna, je tato informace - včetně celé smlouvy mezi námi a ministerstvem – veřejně přístupným dokumentem na internetu," uvedl majitel RegioJetu Radim Jančura.

České dráhy se proti kroku ministerstva chtějí bránit právní cestou. "Jsme vážně znepokojeni stavem ochrany ekonomických práv státem vlastněných firem a faktem, že ministerstvo dopravy předalo konkurenční společnosti a dodatečně zveřejnilo na svých webových stránkách obchodní tajemství a strategické ekonomické údaje státem vlastněné společnosti. České dráhy podniknou veškeré kroky k ochraně svých obchodních zájmů a ochraně majetku ve vlastnictví státu," řekl ČTK mluvčí drah Petr Štáhlavský. Stát je stoprocentním vlastníkem ČD.

Stát dotuje většinu rychlíkových tratí provozovaných Českými drahami. Výjimkou je linka Praha – Ostrava. ČD také provozují na vlastní komerční riziko spoje obsluhované vlaky Pendolino a nové spoje D1 Express mezi Prahou a Brnem.

Nejztrátovější rychlíkové spoje v ČR v roce 2010

Pořadí	Trasa linky	Ztráta na 1 km jízdy vlaku (v Kč)	Absolutní ztráta linky za rok 2010 (v mil. Kč)
1.	Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	225	157
2.	Praha – Kladno – Rakovník	186	74
3.	Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald	165	101
4.	Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice	160	154
5.	Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk	159	92
6.	Pardubice – Jihlava	153	27
7.	Ústí nad Labem – Česká Lípa – Liberec	140	89
8.	(Německo –) Děčín – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Břeclav (–Rakousko/Slovensko)	139	625
9.	Brno - Jihlava - České Budějovice - Plzeň	139	290
10.	(Rakousko/Slovensko –) Břeclav – Otrokovice – Přerov – Ostrava (– Polsko)	138	105

04. 01. 2013 Jančura znovu požádal o linku Praha – Brno, dráhy prý dostávají moc

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/209657-jancura-znovu-pozadal-o-linku-praha-brno-drahy-pry-dostavaji-moc/>)

České dráhy jezdí z Prahy do Brna příliš draho, je přesvědčen předseda představenstva konkurenčního Regiojetu Radim Jančura. Chce proto, aby ministerstvo dopravy dráhám vzalo objednávku na tuto trať a přidělilo ji právě Regiojetu, který bude jezdit zadarmo, napsal Brněnský deník. Ministerstvo v týdnu Jančurovi předalo konkrétní údaje o rozdělení čtyř miliard, které ročně platí ČD za provoz dálkových vlaků. Ministerstvo informace také zveřejnilo na svém webu. Podle této tabulky dostávají dráhy za provoz na lince Děčín – Praha – Břeclav, jejíž součástí úsek Praha – Brno je, 625 milionů korun ročně.

Provoz vlaků objednávaných státem nebo kraji je částečně placen cestujícími z jízdného, ale významnou část dopravcům dávají také objednatelé. Všechny státem objednané dálkové spoje (rychlíky, expresy, Eurocity) provozují České dráhy, které také dostávají uhrazenou tzv. prokázanou ztrátu. V případě, že je některý nasmlouvaný vlak ziskový, naopak musí dráhy část zisku vrátit objednateli. Celkem platí stát dráhám ročně čtyři miliardy korun. Jak konkrétně jsou tyto peníze rozdělovány mezi jednotlivé linky, dosud ČD i ministerstvo dopravy tajily. Radim Jančura, který prostřednictvím své firmy Student Agency vlastní železničního dopravce Regiojet, ale nakonec po dlouhém snažení tyto údaje od ministerstva dostal. Bližší informace chce zveřejnit v pondělí.

Žlutě z Hamburku až do Brna?

Již nyní ale Radim Jančura vyzval ministerstvo, aby z trasy Praha – Brno vykazalo České dráhy a přidělilo ji Regiojetu. Provoz 16 párů vlaků mezi Prahou a Brnem chce Jančura provozovat od prosince 2014, to by prý dokázal zajistit. "Nyní se nám vyrábí 73 vagonů a do dvou let bychom dokázali vyrobit další potřebné," uvedl. Na lokomotivy má čtyři nabídky. Pokud by je neměl včas, přicházel by prý v úvahu pronájem. Od prosince 2014 chce Regiojet začít provozovat novou linku z Prahy do Německa, kterou by potom s vlaky do Brna mohl propojit tak, jako to dnes dělají ČD (ty provozují třeba přímé spoje Berlín – Praha – Brno – Bratislava).

Nejvíce peněz jde na vlaky Děčín – Břeclav, na kilometr je ale dražší Ostrava – Olomouc

Údaje od ministerstva dopravy, které odpovídají situaci z roku 2010, ministerstvo také zveřejnilo na svém webu. Podle uvedené tabulky jde nejvíce peněz ze státního balíku právě na vlaky linky Děčín – Praha – Břeclav, jejíž součástí je i úsek Praha – Brno, a Jančura tvrdí, že by byl schopen jezdit na ní bez státních úhrad. Dráhy na provoz vlaků získávají 625 milionů korun ročně, v přepočtu na jeden ujetý kilometr potom 139 korun. Za linku Ostrava – Opava – Olomouc, o níž nyní dopravci soutěží a jejíž údaje stály na počátku sporu ministerstva s Jančurou, dostávají dráhy 157 milionů korun ročně. V přepočtu na ujetý kilometr je to potom 225 korun, tedy nejvíce ze všech rychlíkových

linek. Druhá nejnáročnější z hlediska nákladů na kilometr byla v roce 2010 linka Praha – Kladno – Rakovník, dráhy zde vykazovaly ztrátu 186 korun na kilometr. Před třemi lety nebyla žádná linka zisková, ačkoli z Prahy přes Bohumín do Žiliny činila úhrada ztráty pouze 2 koruny za kilometr (7 milionů za rok).

Kolik stát platil v r. 2010 za vybrané linky?

Praha – Ostrava – Slovensko/Polsko (dnes placena až z Ostravy)

- za rok: 7 milionů Kč

- za ujetý kilometr: 2 Kč

Německo – Děčín – Praha – Břeclav – Slovensko/Rakousko

- za rok: 625 milionů Kč

- za ujetý kilometr: 139 Kč

Praha – Plzeň – Cheb/Klatovy/Německo

- za rok: 334 milionů Kč

- za ujetý kilometr: 128 Kč

Praha – České Budějovice – Rakousko

- za rok: 245 milionů Kč

- za ujetý kilometr: 119 Kč

Brno – Bohumín

- za rok: 198 milionů Kč

- za ujetý kilometr: 111 Kč

Je dobojováno? Dráhy hrozí náhradou škody

O zveřejnění informací, kolik platí stát za provoz dálkových vlaků, rozhodl před svým koncem na úřadě bývalý ministr dopravy Pavel Dobeš. Do té doby uvádělo ministerstvo pouze průměrnou hodnotu úhrad dráhám – 120 korun za kilometr, celkem potom čtyři miliardy za rok. České dráhy ovšem zveřejnění konkrétních informací považují za narušení trhu a cítí se poškozeny. Pokusily se zabránit zveřejnění informací o výši úhrad i soudně. Nyní dráhy ministerstvu hrozí, že budou žádat náhradu škody. "Jsme vážně znepokojeni stavem ochrany ekonomických práv státem vlastněných firem a faktem, že ministerstvo dopravy předalo konkurenční společnosti a dodatečně zveřejnilo na svých webových stránkách obchodní tajemství a strategické ekonomické údaje státem vlastněné společnosti. České dráhy podniknou veškeré kroky k ochraně svých obchodních zájmů a ochraně majetku ve vlastnictví státu," řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský.

Mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák: "Údaje, které jsou poskytnuty na základě zákona č. 106/1999 Sb., jsme povinni zveřejnit. Proto veškerá rozhodnutí jsou vyvěšována na našich webových stránkách." Radim Jančura ale odmítl, že by se tyto informace měly utajovat. "Je to informace o tom, kolik ministerstvo dopravy zaplatilo z daní občanů na pokrytí ztráty na provozování vlaků na jednotlivých linkách. Například na Slovensku, kde provozujeme regionální vlaky z Bratislavy do Komárna, je tato informace – včetně celé smlouvy mezi námi a ministerstvem – veřejně přístupným dokumentem na internetu," poukázal.

05. 01. 2013 Zakázka ČD na RegioPantery byla v pořádku, uvedl ÚOHS

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zakazka-cd-na-regiopantery-byla-v-poradku-uedl-uohs/885114>)

České dráhy (ČD) při nákupu elektrických vlaků RegioPanter neporušily zákon o veřejných zakázkách, uvedl Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Dráhy tak mohly v tendru na nové vlaky požadovat větší šířku dveří, než je obvyklé. Podmínky splnila jen Škoda Transportation. Konkurence si stěžovala, že se kvůli zadání nemohla do soutěže přihlásit. O zakázku mělo zájem šest firem. Informuje o tom dnešní Mladá fronta Dnes (MfD). Dopravce v soutěži předloni požadoval nestandardně široké dveře a nerozpojitelné podvozky. Dráhy svůj požadavek vysvětlily například rychlejším průchodem cestujících nebo možností zastavovat v zatáčkách. Běžná šířka dveří v podobných vlacích je 1 300 milimetrů, Škoda nabídla 1 500 milimetrů. Antimonopolní úřad si vybral ke správnému řízení menší ze dvou zakázek na nákup čtyř RegioPanterů za 448 milionů korun,

v dalším tendru dráhy nakoupily 15 vlaků za dvě miliardy. První tyto vlaky začaly jezdit loni na podzim. Nyní se koná třetí soutěž, v níž je opět jediným uchazečem Škoda Transportation, píše list.

07. 01. 2013 Magie podle Českých drah. S daty o rychlících čarují, jak se jim hodí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/statistika-ceskych-drah-a-rychliku-dt7-/ekonomika.aspx?c=A130106_213926_ekonomika_ert)

Tuzemský daňový poplatník poprvé v historii ví, kam přesně mizí čtyři miliardy korun, které posílá každý rok ministerstvo dopravy státním Českým drahám na provozování dálkových rychlíků. Už je také jasnější, proč se kvůli zveřejnění údajů dráhy tak bouřily: s čísly za náklady si zjevně kouzlí na jednotlivých tratích tak, jak se jim zrovna hodí. Čtyřstránková tabulka s údaji o nákladech na jednotlivé rychlíky za rok 2010 na první pohled sice nabízí atraktivní informace, že na některé trati dráhy prodělávají až 225 korun za kilometr, bližší analýza však ukazuje mnohem zajímavější data. Například to, že dráhy vykazují výrazně odlišné náklady na jednotlivých tratích, což se jim může hodit zejména v boji s konkurencí. Firma se k vysvětlení příliš nemá. "S ohledem na to, že jde o naše obchodní tajemství a strategické údaje společnosti, nemohu je prezentovat ani nijak komentovat," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Když ministerstvo dopravy v roce 2005 vypsal soutěže na rychlíky Plzeň – Most a Pardubice – Liberec a začalo poprvé reálně hrozit, že na železnici přijde konkurence, dráhy ještě za vedení Josefa Bazaly reagovaly tím, že státu nabídly extrémně nízkou cenu za kilometr.

Liší se cena lidské práce

Například mezi Plzní a Mostem jezdí za 25 korun, ačkoliv v průměru od státu chtějí téměř 120 Kč na kilometr. Kde na zjevně ztrátovou linku ČD vydělávají, je teď jasnější. Například na rychlících Olomouc – Krnov – Ostrava stát za kilometr platí přes 225 Kč. Aby dráhy takto vysokou částku na ministerstvu obhájily, musí mu podrobně rozkrýt své náklady. Z údajů vyplývá, že jen odpisy vlaků na tuto trať vycházely podle drah na 38 Kč na kilometr. Což je o 13 korun více, než dráhy státu nabídly za celý provoz linky Plzeň – Most. Na obou tratích jezdí přitom většinou stejné typy vozů, motorové vlaky řady 843, a tudíž výše odpisů by měla být v obou případech stejná. A obdobné rozdíly lze najít i v údajích o tom, kolik dráhy stojí zaměstnanci na jednotlivých rychlících. Cena lidské práce za jeden kilometr se liší i dvojnásobně, od třiceti do šedesáti korun na jeden kilometr. Důvod přitom není zcela jasný, i když někde mohou vyšší ceny způsobit například větší přestávky a delší prodlevy v koncových stanicích.

Nejztrátovější rychlíky

Trať	Ztráta na kilometr (Kč)
- Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc/Jeseník	225 Kč
- Praha – Rakovník	186 Kč
- Praha – Mladá Boleslav – Turnov – Tanvald	165 Kč
- Praha – Beroun – Příbram – Písek – České Budějovice	159 Kč
- Kolín – Mladá Boleslav – Česká Lípa – Rumburk	159 Kč
- Pardubice – Jihlava	153 Kč
- Ústí nad Labem – Liberec	140 Kč
- Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko	139 Kč
- Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň	139 Kč
- Rakousko/ Slovensko – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – Polsko	138 Kč

Další zvláštností je, jak rychle dráhy dokázaly snižovat náklady. Ještě za rok 2010 stát platil za rychlíky Olomouc – Krnov – Ostrava 225 korun, v probíhající soutěži nabídli soukromí dopravci 188 korun. ČD pak přišly s tím, že už loni jezdily na této trati jen za 159 korun díky snížení nákladů a větší racionalizaci. Není však zcela jasné, jak se drahám mohlo podařit během dvou let snížit náklady téměř o třetinu, když na jiných tratích náklady rostly. Částečnou úsporou bylo zrušení rychlíků do Jeseníku a poplatku za průjezd Polskem, to však na tak rychlý pokles nestačí.

V údajích je mnoho rozporů

Když v roce 2011 nastupoval první konkurent ČD v osobní dopravě – RegioJet – a stát přestal dotovat vlaky z Prahy do Ostravy, šéf ČD Petr Žaluda tvrdil, že linka do Ostravy je zisková a dotuje jiné

rychlíky. Podle údajů za rok 2010 však byla v mírné ztrátě. Důvodem pro tento rozpor může být to, že v tabulce z ministerstva jsou údaje za trať až na česko-slovenskou hranici, navíc v ceně za kilometr jsou i kompenzace za slevy pro důchodce či studenty. Ty teď platí ministerstvo zvlášť. Prodělal tedy stát konkurencí do Ostravy? Na první pohled ano. Objem dotací na tyto vlaky byl nižší, než kolik teď musí platit za nařízené slevy všem třem dopravcům, jen za loňský rok to bude kolem 70 milionů korun. Celkově však vydělal. Noví dopravci dohromady zaplatí více za dopravní cestu, navíc zaměstnali nové lidi, odvádějí za ně daně, stejně tak DPH z lístků. Když odborníci mluví o tom, kde se mohou uživit soukromé vlaky bez dotací, tak kromě trati Praha - Ostrava přichází i úvaha spojení Praha – Brno. Paradoxně zde však dostávají dráhy jednu z nejvyšších dotací: 139 korun na kilometr, i když jde o cenu za celý úsek od Děčína až po Břeclav. Není divu, že právě o tuto trasu usiluje RegioJet Radima Jančury.

07. 01. 2013 Přejezdy na Jihlavsku jsou opět bezpečné i bez houkání (Horní Cerekev – Jihlava)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/209939-prejezdy-na-jihlavsku-jsou-opet-bezpecne-i-bez-houkani/>)

U železniční trati mezi Jihlavou a Horní Cerekví je zase o něco klidněji. Správa železniční dopravní cesty během prosince provizorně upravila přejezdy tak, aby si rozuměly s novými motoráky Regioshuttle. Krátce po jejich nasazení v průběhu podzimu se vyskytl problém v komunikaci mezi vlaky a přejezdy, motorové vozy proto musely zpomalovat – čímž nabíraly zpoždění – a houkat – čímž rušily lidi žijící u trati. Třináct motorových vozů Regioshuttle jezdí po trati Jihlava – Horní Cerekev již bez problémů. Podle mluvčího SŽDC Pavla Tesaře byla zabezpečovací zařízení, se kterými si motoráky nerozuměly, doplněna o komponenty zvyšující bezpečnost. Nešlo o drahé úpravy, SŽDC za ně zaplatila desítky tisíc korun. Výsledek, který zaručuje klid ve vlaku i podél trati, je ovšem pouze provizorní. "Systémově bude tento problém vyřešen při plánované rozsáhlejší modernizaci trati, ke které by mělo dojít do dvou let," řekl mluvčí Tesař. Na budoucí modernizaci dráhy bude SŽDC potřebovat 120 milionů korun.

Na trati Jihlava – Horní Cerekev se regioshuttly začaly objevovat v průběhu podzimu, kdy se také naplno ukázaly potíže, které mají při komunikaci se zabezpečovacím zařízením. Podle Pavla Tesaře ale nebyla ohrožena bezpečnost cestujících ani motoristů. Zařízení u přejezdů je podle něj nastaveno tak, aby jakoukoli nesrovnalost vyhodnotilo jako nestandardní. "V tu chvíli přechází do stavu výstrahy," vysvětlil. U přejezdů se pak rozblikají červená světla, případně spustí závory.

Motorové vozy Regioshuttle od firmy Stadler zakoupily České dráhy předloni pro Liberecký kraj a Kraj Vysočina. Na severu Čech jich začalo jezdit šestnáct již počátkem loňského roku, k přednostnímu nasazení nutila dráhy přísnější smlouva s krajem. Na Vysočině se sice první vůz objevil již na podzim 2011, zbytek ale přišel až loni na podzim. Kvůli neshodám, které se týkaly financování, navíc v kraji nejezdí všech původně slibovaných sedmáct vozidel. Čtyři z nich nakonec dráhy nasadily v jiných regionech.

07. 01. 2013 Majitel RegioJetu Jančura požaduje odvolání šéfa ČD Žaludy

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/majitel-regiojetu-jancura-pozaduje-odvolani-sefa-cd-zaludy/885749>)

Majitel RegioJetu Radim Jančura požaduje odchod šéfa Českých drah Petra Žaludy. Na dnešním setkání s novináři vyzval ministra dopravy Zbyňka Stanjuru (ODS), aby ředitele ČD odvolal. Podle Jančury manipuloval s informacemi, které se týkají rozdělování dotací na jednotlivé dálkové linky, a zhoršil prý hospodářskou situaci národního železničního dopravce. České dráhy to popírají. Podle Jančury šéf drah lhal, když uváděl, že České dráhy na trati mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov dostávají od státu dotaci 159 korun na kilometr jízdy vlaku. Podle RegioJetu totiž dotace v roce 2012 na této trati dostávaly 223 korun, což dopravce dopočítal na základě podkladů z roku 2010, které nedávno získal od ministerstva dopravy.

České dráhy za tvrzením Žaludy stojí. Částka 159 korun je předpokládaná suma, kterou ČD na kilometr jízdy mezi Ostravou a Olomoucí v loňském roce prodělaly, řekl ČTK mluvčí dopravce Petr Štáhlavský. Proti roku 2010 se dopravci prý podařilo snížit ztrátu z provozu o více než 50 korun na kilometr například propouštěním nadbytečných zaměstnanců a zvýšením počtu ujetých kilometrů, které vlaky Českých drah na trati urazí. Tím se fixní náklady rozdělily na větší počet kilometrů, doplnil Štáhlavský s tím, že čísla, která říká Jančura, jsou účelová dezinformace.

Železniční spojení Ostravy s Olomoucí přes Krnov je první tuzemskou tratí, na jejíž provozování ministerstvo dopravy vypsalo řádné výběrové řízení. Nynější tendr má sloužit jako pilotní projekt, podle kterého se budou liberalizovat i ostatní železniční spojení. Kromě RegioJetu se do soutěže přihlásila i britská Arriva. Výhodnější nabídku podal RegioJet, který po státu požaduje dotaci 188 korun na kilometr. Firma se proto pře se současným provozovatelem - Českými drahami o tom, zda je jeho nabídka pro stát výhodnější než cena, za kterou jezdí České dráhy.

09. 01. 2013 Liberecký kraj chce od ČD pětimilionovou pokutu, bude soud (RS1)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/210268-liberecky-kraj-chce-od-cd-petimilionovou-pokutu-bude-soud/>)

Pokutu ve výši 5,2 milionu korun chce Liberecký kraj od Českých drah za to, že nenasadily včas nové vlaky. Postih se týká přelomu let 2011 a 2012, kdy měly podle smlouvy kraje a ČD na pěti tratích v regionu začít jezdit motoráky Regioshuttle, ale cestující se stále setkávali se staršími vozidly. Dráhy ale zaplatily pouze 700 tisíc korun a dále jsou ochotny zaplatit nanejvýš půl milionu. Tvrdí, že kraj výši pokuty vyčíslil špatně. Schyluje se tak k soudu.

České dráhy v roce 2009 zvítězily ve výběrovém řízení Libereckého kraje na zajištění dopravy na tratích tzv. Jizerskohorské železnice. Od prosince předminulého roku nasazují nové motoráky – ovšem na všech nasmlouvaných spojích se zprvu objevovala i starší vozidla. Mezi Libercem a Tanvaldem zprvu jezdila až na polovině spojů, smlouva ale připouští mimořádnou náhradu nových vlaků pouze ve čtyřech procentech případů. Kraj proto chce, aby dráhy zaplatily pokutu. Dopravce sice své pochybení uznává, odmítá ale, že by měla výše postihu za prosinec 2011 činit téměř 3 miliony korun. Podle drah by mělo jít pouze o 700 tisíc korun, které navíc už zaplatily. Rozdíl vznikl proto, že Liberecký kraj účtuje pokutu za každou trať Jizerskohorské železnice zvlášť, zatímco podle ČD jde o jeden vysoutěžený celek. "V průměru za spoje celkem jsou procenta pro ně příznivější, a pokuta by tak pro ně byla nižší," vysvětlila Monika Šulcová z odboru dopravy Libereckého kraje. Zatímco na jednotlivých tratích býval nahrazen starším vlakem i každý druhý spoj, v součtu všech pěti tratí vyjízděly nové motoráky na 80 procentech spojů.

Spor mezi drahami a Libereckým krajem se týká i začátku loňského roku, kdy nové regioshuttly rovněž nejezdily v požadovaném rozsahu. Za první pololetí roku 2012 chce kraj dalších 2,9 milionu korun, to ale ČD rovněž odmítají. "České dráhy uznávají pokutu ve výši půl milionu korun a uhradí tuto částku neprodleně na základě výzvy od Libereckého kraje," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Mluvčí Libereckého kraje Jiří Langer: "Celková výše smluvní pokuty za neplnění povinností podle § 16 odst. 2 Smlouvy za období od 11. prosince 2011 do 31. prosince 2011 činí 2 986 350 Kč a za období od 1. 1. 2012 do 30. 6. 2012 činí 2 873 700 Kč."

Liberecký kraj chce zbytek pokuty, který – po odečtení 700 tisíc, které už ČD zaplatily – vyčíslil na celkových 5,2 milionu korun, získat soudně. Pod celek Jizerskohorské železnice zařadil Liberecký kraj hlavní regionální tah Liberec – Tanvald – Harrachov, odbočnou trať Smržovka – Josefův Důl a trati Liberec – Černousy, Raspenava – Bílý Potok a Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem. V soutěži, do které se v roce 2009 přihlásily také Arriva, Railtrans, Student Agency a Viamont, zvítězily České dráhy, které musí od počátku platnosti jízdního řádu z prosince 2011 nasazovat motorové vozy Regioshuttle, na lokálce do Josefova Dolu jezdí jednotky Regionova. Dráhy od kraje dostávají 107,90 korun za ujetý kilometr, smlouva je na patnáct let.

10. 01. 2013 Nejen Praha – Ostrava. Stanjura chce více nedotovaných tratí

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nejen-praha-ostrava-stanjura-chce-vice-nedotovanych-trati-945132>)

Seznam dálkových tratí, kde se jezdí bez dotací na čistě komerčním základě, by se mohl brzy rozrůst. Zatím na něm figuruje pouze spojení Praha – Ostrava, které dnes zajišťují hned tři dopravci. Nový ministr dopravy Zbyněk Stanjura by ovšem rád dotací zbavil i další tratě. „Jestliže se dnes na železniční dopravu vydává v hrubých číslech dvanáct miliard z veřejných zdrojů, cílem by mělo být, aby to číslo bylo nižší. Aby se uspořily veřejné prostředky a současně se zvýšil komfort cestujících,“ odpověděl Stanjura na dotaz E15. Podrobnosti ministerstvo zatím nesdělilo. Bez šancí ale není snaha majitele železniční společnosti RegioJet Radima Jančury, který dlouhodobě volá po ukončení dotací na páteřní trati z Německa přes Brno a Prahu do Rakouska. Stanjurův předchůdce Pavel Dobeš přitom Jančurovy požadavky před nedávnem odmítl. Nový ministr se s podnikatelem sejde zítra, zmenšení dotačního deštníku přitom bude jedním z témat hovoru. Právě trať Praha – Brno je

nejčastěji zmiňována mezi těmi, kde by se vlaky mohly bez dotací uživit. Čísla za rok 2010 ale ukazují, že na celé větvi od německých po rakouské hranice České dráhy tratí 139 korun na vlakový kilometr. Celkem tato trať stála stát na dotacích přes 600 milionů korun za rok. Otázkou ale je, zda by rozpočet tuto částku ušetřil. Dráhy totiž nedostávají dotace podle jednotlivých tratí, nýbrž dostanou balík čtyř miliard korun s průměrem 120 korun na vlakokilometr. Komerčním dopravcům musí ministerstvo hradit kompenzace za nařízené slevy například pro studenty. Na nedotovanou trať navíc stát nemá žádný vliv, pokud jde třeba o počet zastávek.

11. 01. 2013 Ministr dopravy hledá možnosti pro bezúplatný převod pozemků ČD

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministr-dopravy-hleda-moznosti-pro-bezuplatny-prevod-pozemku-cd/887469>)

Ministerstvo dopravy hledá cesty jak bezúplatně převést pozemky Českých drah nacházející se pod kolejemi na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), která železniční infrastrukturu spravuje. ČTK to po setkání s majitelem soukromé železniční společnosti RegioJet Radimem Jančurou řekl ministr dopravy Zbyněk Stanjura. Jančura snahu Českých drah pozemky prodat SŽDC dlouhodobě kritizuje a zpětný prodej pozemků, které dráhy od státu dostaly bezplatně, považuje za nedovolenou podporu. "Hledáme cesty jak to udělat jinak, než modelem, který tady byl v minulých letech, tedy prodejem za odhadní nebo tržní cenu," uvedl Stanjura. Ministerstvo podle něj prověřuje všechny možnosti a věří, že se jich podaří najít hned několik. Tato možná řešení pak ministr předloží vládě, protože podle něj jde o širší problematiku, o které by měl rozhodnout právě kabinet. V minulosti například uvedl, že zvažuje možnost pozemky převést na základě zvláštního zákona. Šéf Regiojetu současnou iniciativu nového ministra ocenil. "Jsou to pozemky pod kolejemi, takže naprosto bezcenné pozemky, které by si stát zpátky koupil," uvedl Jančura. České dráhy je ale podle něj v minulosti chtěly prodat za osm až dvanáct miliard korun.

České dráhy v otázce spravování majetku dlouhodobě zastávají názor, že veškerý majetek musí být prodán za tržní cenu, kterou ocení nezávislý znalec, reagoval mluvčí společnosti Radek Joklík. Upozornil, že zástupce drah u dnešního jednání mezi ministrem Stanjurou a majitelem konkurenčního RegioJetu nebyl a že tedy nezná obsah jednání, ani jeho závěry. Výsledkem dnešního jednání je podle Jančury rovněž shoda na postupném otevírání tuzemských železnic soukromým dopravcům. Mělo by se tak dít pomocí odstranění dotací z rychlíkových tratí, na kterých je možné jezdit bez dotací. Podle Jančury je to zejména trať z Břeclavi přes Brno a Prahu do Ústí nad Labem, na které by RegioJet chtěl od roku 2014 začít podnikat bez dotací. Jančura ale požaduje odchod současného provozovatele, Českých drah, po vstupu RegioJetu. Pokud bude zájem, aby České dráhy na této trati jezdily i po vstupu RegioJetu, ať přijdou o dotace už nyní, vyzval Jančura. S ministrem se kvůli tomuto tématu má sejít opět za dva týdny. Trať mezi Prahou a Brnem je podle údajů ministerstva dopravy nejvíce dotovaným spojením na tuzemské železnici. České dráhy na její provozování v roce 2010 dostaly příspěvek 625 milionů korun.

12. 01. 2013 Na Jindřichohradecku bude stačit jedna jízdenka na vlak i autobus

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/na-jindrichohradecku-bude-stacit-jedna-jizdenka-na-vlak-i-autobus-pho/budejovice-zpravy.aspx?c=A130108_112306_budejovice-zpravy_sou)

Od příštího roku začne na Jindřichohradecku fungovat integrovaný dopravní systém, v Jihočeském kraji půjde o pilotní projekt. Cestujícím bude stačit jedna jízdenka, spoje na sebe mají lépe navazovat, a možná jich tak pojedou i více o víkendech. Integrovaný dopravní systém (IDS) má konečně vzniknout také v Jihočeském kraji. Už je rozhodně na čase. Těžko byste hledali jiné krajské město než České Budějovice, kde ještě takzvaný IDS, nefunguje. Přitom pro cestující znamená hned několik výhod. Stručně řečeno – jeden tarif, jedna jízdenka, jedná síť, jeden jízdní řád pro vlaky i autobusy. První cestující se mají dočkat příští rok. Teď začínají nové přípravy. "Určitě by to byl přínos, integrovanou dopravu mají napříč celou republikou. U nás zatím chybí. Především jednotná jízdenka pro vlak i autobus je velké usnadnění cestování," potvrdil Radek Filip z českobudějovického dopravního podniku. Také hlavní dopravce v krajském městě je připraven k zapojení do plánování integrované dopravy. České Budějovice však nebudou první, kde by se měl ve velké míře zavádět. V Jihočeském kraji se má totiž s pilotním projektem začít na Jindřichohradecku.

Cestování může být pro lidi i levnější

"Letošní rok bude obdobím příprav a od toho příštího chceme začít. Určitě si od toho slibujeme zlepšení obslužnosti, sladění jízdních řádů, a tedy zvýšení komfortu pro cestující," vyjmenoval starosta

Jindřichova Hradce Stanislav Mrvka. Nevyloučil ani možnost levnějšího cestování. V samotném Hradci bude všemu předcházet také výběrové řízení na nového provozovatele městské hromadné dopravy. Soutěž vyhlásí ještě v lednu, na podzim má být jasno, kdo bude vozit cestující dál. Důležité je, že součástí řízení bude také přeskupení jednotlivých linek, takže se Jindřichohradečtí mohou pomalu připravovat na velké změny.

V minulosti už vedení kraje mělo určité plány na vznik integrovaného dopravního systému, nakonec je však odložilo stranou. Nový krajský radní pro dopravu Antonín Krák si však nyní dobře uvědomuje, že je třeba se k projektu vrátit. "Pro České Budějovice a okolí by to měla být jedna ze základních věcí, určitě fungující systém potřebují," domnívá se. Zavedení IDS napříč celým krajem je podle něj otázkou do budoucna, protože jižní Čechy nemají tak hustou síť linek, jako například Středočeský kraj. Konkrétní plány na vznik IDS pro jižní Čechy má v ruce i David Lataj, člen nového dopravního výboru kraje. "Pokud budeme výrazně úspěšní, dokážeme nakonec nabídnout atraktivní alternativy proti cestám autem, a tím snížit zátěž ve velkých městech," věří Lataj. Pro cestující má být podle něj atraktivní i zavedení Jihočeské čipové karty, na kterou by se nahrávaly jízdní kupony, ale zřejmě i mnoho dalších aplikací a bylo by možné ji propojit třeba i s turistickou oblastí.

Výhody IDS

1. Největší výhodou je možnost cestování s použitím jediného jízdního dokladu. Libovolně lze kombinovat jízdy železnicí, regionálními autobusy a MHD.
2. Vznikem IDS se odstraní souběhy autobusových linek se železnicí. Získané kapacity se pak mohou přesunout na spojení obcí například v mimošpičkové době a o víkendech.
3. Jednotlivé spoje na sebe lépe navazují, a odstraní se tak časté dlouhé čekání na zastávkách a nádražích.
4. Začnou platit jednotné ceny jízdného.
5. Vznikne čipová karta na nahrávání předplatných jízdních kuponů.

13. 01. 2013 Leo Express srovnal ceny s konkurencí a bojuje s obsazeností

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-srovnal-ceny-s-konkurenci-a-bojuje-s-obsazenosti/888401>)

Nový železniční dopravce Leo Express dorovnal ceny s konkurencí a potýká se s nižší obsazeností. Jízdné černých vlaků z Prahy do Ostravy se v ekonomické třídě pohybuje od 243 korun do 357 Kč, které dopravce účtuje při pozdním nákupu jízdenky pár hodin před odjezdem. Nejnižší cena 137 korun, za které dopravce začal jezdit, se v harmonogramu už téměř neobjevuje. Za 141 korun musí cestující lístek koupit s třítydenním předstihem, zjistila ČTK na v rezervačním systému dopravce. Pokles obsazenosti společnost připouští. Podle jejího majitele Leoše Novotného ale nejde o nic překvapivého a povánoční pokles obsazenosti se dal předvídat.

Konkrétní počty přepravených osob na jednotlivých spojích železniční dopravci jezdící mezi Prahou a Ostravskem komerční riziko neuvádí. Částečný přehled o obsazenosti spojů tak může poskytnout pouze pohled do jejich online rezervačních systémů. Ta potvrzují vyjádření Leo Expressu u větší obsazenosti ve špičkových časech, například v pátek odpoledne ve směru na severní Moravu. Mimo špičku ale počet osob klesá i k hranici 50 cestujícím v ekonomické třídě, která má ve vlaku přes 200 sedadel. To potvrzuje i zkušenost některých cestujících.

Období po novém roce je z hlediska obsazenosti spojů obecně slabší, v daleko menší míře cestují například studenti. Úbytek cestujících ale nezaznamenal například konkurent Leo Expressu – společnost RegioJet. Ta dlouhodobě uvádí obsazenost vlaků na úrovni 85 procent a informace, které je možné vyčíst z firemního rezervačního systému, jí dávají za pravdu. V případě Českých drah je možné počet přepravených cestujících odhadovat na základě údajů z rezervačního systému jen u spojů SC Pendolino, které jsou povinně místenkové. I ty podle údajů zveřejněných na internetu jezdí ve špičce, tedy dnech předcházejících a následujících po víkendu, obsazené zhruba z 50 procent.

Leo Express nemá stanovenou pevnou cenu, ale využívá takzvané zahrady cen, kde si cestující může vybrat z různých nabídek. Levnější jízdné dopravce nabízí v méně atraktivních časech a s větším časovým předstihem. Konkurenční České dráhy i RegioJet jezdí na stejné trase za 295 korun u obyčejného jízdného. Obě společnosti ale nabízí slevy za včasný nákup. Cena běžné jízdenky v pendolinu vyjde na 395 korun.

14. 01. 2013 ÚOHS zamítl stížnost ČD proti tendru ministerstva dopravy (linka R27)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-zamitl-stiznost-cd-proti-tendru-ministerstva-dopravy/888628>)

V nabídkovém řízení ministerstva dopravy na státem dotovaný provoz na železniční trati Ostrava – Krnov – Olomouc chyby nebyly. Rozhodl o tom Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který zamítl podnět Českých drah. ČTK to řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. České dráhy s verdiktem úřadu nesouhlasí a odvolají se. ČTK to mluvčí ČD Radek Joklík. "Úřad posuzoval, zda ministerstvo dopravy postupovalo v uvedeném nabídkovém řízení v souladu se zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a neshledal důvody pro uložení nápravného opatření," uvedl Rafaj. Rozhodnutí úřadu není zatím pravomocné a ČD mohou podat rozklad.

České dráhy napadaly postup ministerstva při zveřejňování nabídkového řízení i celou řadu podmínek tohoto řízení, především z důvodů údajné diskriminace celostátního železničního dopravce. Žádný z argumentů ÚOHS ale neshledal oprávněným. Verdikt antimonopolního úřadu je důležitý také pro ministerstvo dopravy, které tendr na nového dopravce vypsal jako pilotní projekt další liberalizace tuzemských železnic. Během prověřování antimonopolním úřadem totiž nesmělo s vítězem výběrového řízení podepsat smlouvu na provozování osobní dopravy. Do konce měsíce by se tak podle Zdeňka Neusara z tiskového odboru ministerstva měla opět sejít výběrová komise, která vybírá mezi nabídkami společností Arriva a RegioJet. Stěžovatel, České dráhy, se nakonec výběrového řízení na trať mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov neúčastnil.

Podle názoru ČD se ÚOHS nevypořádal s připomínkami a údajně neuchopil podstatu síťového charakteru dopravy. "České dráhy jsou přesvědčeny, že věcně správné rozhodnutí ÚOHS je do značné míry závislé na výkladu práva EU, k němuž zatím nedošlo. Vzhledem k tomu, že předmětné nabídkové řízení je pro liberalizaci trhu základní a nemá zatím v našem právu obdobu, je nutno jednoznačněji přistoupit k ozřejmění rovných podmínek trhu, možných deformací trhu a síťového charakteru dopravy," uvedl Joklík.

Rozhodnutí ÚOHS přivítal soukromý dopravce RegioJet. Podle mluvčího firmy Aleše Ondrúje je soutěž na rychlíky z Olomouce do Ostravy prvním výběrovým řízením. "Jeho průběh a výsledek je klíčový pro další soutěžení rychlíkové i regionální dopravy na ostatních tratích v České republice," uvedl Ondrůj. Podle firmy je soutěžení veřejné dopravy jedinou cestou, jak zajistit férové a transparentní přidělení dotací na tuto veřejnou službu. V minulosti tendr kritizovala i společnost Abellio nebo Odborové sdružení sdružení železničářů (OSŽ). Řízení na návrh firmy Abellio ÚOHS už zastavil.

14. 01. 2013 Ve Vysokém Mýtě vykolejil osobní vlak. Na trati je výluka

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/vlak-vykolejil-vysoke-myto-df6-/pardubice-zpravy.aspx?c=A130114_131205_pardubice-zpravy_mt)

V neděli večer ve Vysokém Mýtě vykolejil na výhybce osobní vlak jedoucí z Chocně do Vysokého Mýta. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda na vykolejeném vlaku byla na místě nehody vyčíslena na půl milionu korun. Následkem vykolejení byla poškozena i část trati, škoda dosud nebyla odhadnuta," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. V současné době probíhá další zjišťování příčin a okolností vzniku této mimořádné události přímo v místě jejího vzniku. "Drážní inspekce provádí měření železničního svršku a ověřuje činnost dalších zařízení," dodal Drápal. Provoz na trati je stále přerušen, zatím se neví, jak dlouho výluka potrvá. "Máme nahlášený termín ukončení výluky v sedm hodin večer, není ale vyloučeno, že dráhy i tento termín ještě posunou," uvedl odpoledne mluvčí Drápal.

**14. 01. 2013 Předloňské změny v dopravě se ruší, rozhodl Pardubický kraj**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/210912-predlonske-zmeny-v-doprave-se-rusi-rozhodl-pardubicky-kraj/>)

Loňskou optimalizaci dopravy se vedení Pardubického kraje rozhodlo vymazat z jízdních řádů. Radní pro dopravu Jaromír Dušek spolu s hejtmanem Martinem Netolickým oznámili, že se od 7. dubna vrátí jízdni řády autobusů a vlaků do stavu před 11. prosincem 2011. Některé změny jsou připraveny již k 1. únoru. Mimo jiné se tak vrátí pravidelná osobní doprava na opuštěné železniční trati na Králícku a dalších místech.

Pardubický kraj předloni razantně změnil organizaci veřejné dopravy – posílil provoz na hlavních tratích, naopak na některých lokálkách zcela přestal vlaky objednávat a nahradil je autobusy. Lidé však byli nespokojeni – s rušením vlaků i s jízdními řády nově zavedených autobusů, které často jezdily zpožděné. Teď se kraj rozhodl tyto změny z větší části zrušit. "Vzhledem k tomu, že nám časový přes neumožňuje postavit zcela nový jízdní řád, který by převzal dobré ze změn v roce 2012 i nekonfliktní z roku 2011, nezbývá nám, než se opřít o to, co je hotové, a přistoupit k rozsahu ježděnému v roce 2011," uvedl krajský radní pro dopravu Jaromír Dušek. Nové železniční jízdní řády mají začít platit s mimořádnou změnou grafikonu 7. dubna.

První úpravy přijdou ještě dříve – již 1. února. Především by se měly opět rozjet vlaky z Dolní Lipky do Hanušovic a přibude zastavení osobních a spěšných vlaků například v Třebovicích na Orlickoústecku nebo Opatovicích nad Labem na Pardubicku. Zrušení předloňské změny zdůvodnil radní Dušek tím, že i když začalo jezdit mnohem více autobusů, počet cestujících se zvýšil jenom málo. "Nárůst počtu cestujících byl vloni o jednotky procent, ale objem dopravy vzrostl o 47 procent. Kdybychom lidi vezli taxíky, tak nás to vyšlo levněji," prohlásil radní.

Ačkoli předchozí vedení kraje zdůvodnilo změny mimo jiné potřebou úspor, podle nových představitelů regionu by neměl Pardubický kraj na dubnové změně prodělat. Rozsah železniční dopravy má zůstat na 4,8 milionu kilometrů, přitom má zase ubýt spojů na hlavních tazích a místo nich vyjedou vlaky na lokálky. Zbylé vlaky na hlavních tratích potom budou častěji zastavovat. Hejtmanství plánuje schůzky se starosty obcí a zástupci veřejných institucí, aby mohli ke změnám uplatnit své připomínky. Změny v dopravě zpracuje jako doposud krajský organizátor dopravy společnost OREDO. Navíc si hejtmanství najme externí odborníky.

15. 01. 2013 Spor dopravců o pojištění zastavil vlaky z Kraslic do Německa

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/spory-omezuj-dopravu-na-trati-z-kraslic-do-nemecka-fx9/-vary-zpravy.aspx?c=A130115_1876993_vary-zpravy_slv)

Deset let jezdily spolehlivě vlaky z Kraslic až do Německa a zpět. Teď je osud přeshraniční dopravy nejistý. Kvůli sporu českého dopravce GW Train Regio a německé firmy Vogtlandbahn, od níž si Češi pronajímají moderní vlaky Regiosprinter, se dokonce provoz na trati od 1. do 8. ledna zcela zastavil. Lidé cestující ze Sokolova do německého Zwickau museli před hranicemi přesehat do náhradních autobusů. Až tak daleko zašel konflikt, který spočívá v pojištění záložní soupravy Regiosprinter pro případ, že by musela vjet na české území jako náhrada za jiný vůz poškozený například nehodou.

Vedení Vogtlandbahn vypovědělo GW Train Regio (bývalý Viamont) ke konci roku smlouvu o spolupráci a vrátilo se k jednacímu stolu až v lednu. "Nyní je podepsána jen krátkodobá smlouva do 31. ledna. Tento týden se s kolegy z Vogtlandbahn setkáme dvakrát a snad se pohneme dál," věří předseda představenstva GW Train Regio František Kozel. Doufá, že už se nebude opakovat krize, během níž museli lidé v Kraslicích přesehat na autobus. Dvanáct kilometrů jeli po silnici do Zwotentalu k nejbližšímu vlaku a dál pokračovali směrem do Zwickau zase po kolejích. "My jsme se snažili problém řešit, posílali jsme kolegům 14. prosince návrh další smlouvy, ale oni vůbec nereagovali. Nevím, co tím sledovali. Teď pracujeme na nové dohodě, která řeší i pojištění náhradního vozidla," řekl Kozel. Podle Kozla mohlo německou firmu namíchnout, že si GW Train Regio pořídilo vlastní vozy a začalo s nimi jezdit na jiné trase mezi Karlovými Vary a Mariánskými Lázněmi. Společnost Vogtlandbahn oznámila, že jednání s českým partnerem se ubírá správným směrem. "Nejdůležitější dosud otevřené body ohledně pojištění našich vozů jsou v principu vyřízené," uvedl ředitel Vogtlandbahn Hartmut Schnorr.

15. 01. 2013 Leo Express vyřešil problémy s vlaky, od pátku spustí plný provoz (od 18. ledna 2013)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-vyresil-problemy-s-vlaky-od-patku-spusti-plny-provoz-1c3/-ekonomika.aspx?c=A130115_112030_doprava_spi)

Společnost Leo Express vyřešila technické potíže. Od pátku tak začne provozovat mezi Prahou a Bohumínem téměř všechny vlaky tak, jak si naplánovala v novém jízdním řádu platném od začátku prosince. Každý den s výjimkou neděle bude jezdit mezi oběma městy osm párů spojů. V pátek jede jeden spoj navíc večer v osm hodin ještě z Prahy do Ostravy, v neděli naopak jeden pár vlaků raději firma ubrala. Lístky na další spoje už jsou v prodeji. "Technické problémy se podařilo odstranit," řekl provozní ředitel Leo Express Jan Paroubek. Nové vlaky Stadler Flirt měly ze začátku například problémy s převodovkami, proto firma vyjela v omezeném rozsahu.

Ostrý start do plného provozu přichází více než měsíc po platnosti nového jízdního řádu. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v minulosti tvrdila, že od dopravců bude vybírat poplatek za použití kolejí i v případě, že mají jen kapacitu objednanou a vlak nejede. Zatím ho však nevybírá. "Na tento poplatek probíhá několik správních řízení u Drážního úřadu. Proto jsme zatím přistoupili k neuplatnění tohoto poplatku," řekl Jakub Ptačinský z tiskového oddělení SŽDC. Snahou poplatku je omezit blokování kapacity na trati.

16. 01. 2013 Drahám se vzdalují miliardy za pozemky pod kolejemi

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/draham-se-vzdujuji-miliardy-za-pozemky-pod-kolejemi-fhb-eko-doprava.aspx?c=A130115_231654_eko-doprava_neh)

Několik let úspěšná náplast na ztrátové podnikání z osobní dopravy se Českým drahám začíná pomalu odlepovat. Nedaří se jim prodávat nemovitosti tak rychle, jak očekávaly, a navíc jim hrozí, že přijdou i o miliardy korun, které plánovaly získat prodejem pozemků pod kolejemi státní Správě železniční dopravní cesty. Dráhy plánovaly loni prodat nemovitosti za 1,3 miliardy korun. "Prodala se téměř třetina toho, co jsme chtěli. Přesná čísla zveřejníme ve chvíli, kdy budou definitivní," uvedl mluvčí Radek Joklík. Výkonný ředitel pro správu majetku Roman Boček na počátku roku sdělil odborářům, že plán se splnil dokonce jen ze čtvrtiny. Boček na dráhy přišel z ministerstva zemědělství loni na podzim. Nahradil Vladimíra Baila, který na drahách působil necelý rok. Podle Joklíka jsou nižší výnosy způsobené i situací na trhu. "Je to dáno především typem, umístěním a stavem prodávaných nemovitostí, které nejsou pro kupce lukrativní. V době, kdy se na reálném trhu v krizi obtížně prodávají i prémiové nemovitosti, je výsledek prodeje v roce 2012 logickým důsledkem," míní Joklík. Konkrétní čísla nechtěl uvést, podle něj byly k prodeji připraveny nemovitosti dohromady za 2,5 miliardy korun, avšak včetně budov pro SŽDC. "V prodeji budeme pokračovat i letos. Naší snahou je postupně prodat veškerý zbytný majetek za co možná nejvýhodnějších podmínek," dodal. Špatné výsledky prodeje budou mít vliv i na hospodaření, dosud výrazně celková čísla vylepšovaly.

Levnější pozemky pod kolejemi?

Drahám navíc hrozí další velký výpadek předpokládaných příjmů. Jde o převod pozemků pod kolejemi na nádražích na SŽDC, který měl přinést miliardy korun. Ministerstvo dopravy si nechalo od advokátní kanceláře Kocián, Šolc a Balašík zpracovat právní analýzu, zda je možné pozemky převádět za miliardové hodnoty, aniž by to pak soukromí dopravci napadli u Evropské komise jako neveřejnou podporu. Už ve studii autoři připomínají předpoklad, že účelem převodu je vyřešit hospodaření drah. Podle analýzy by převod za miliardové částky byl pravděpodobně vnímán jako veřejná podpora. K podpoře by nedošlo, pokud by pozemky dráhy prodaly za cenu, za kterou by ji byl ochoten koupit soukromý investor. Pro soukromníky však mají pozemky zatížené věcným břemenem prakticky nulovou, možná i zápornou hodnotu. Dráhy získaly pozemky zdarma při vzniku akciové společnosti v roce 2003. V minulosti už takto dostaly dvanáct miliard korun za převod části nemovitostí.

Nový ministr dopravy Zbyněk Stanjura minulý týden prohlásil, že není příznivcem prodeje pozemků drah jiné státní organizaci, hledá proto odlišné způsoby, jak pozemky převést například bezúplatně. Podle mluvčího drah Joklíka nemá dopravce o posudku žádné informace a nadále trvá na tom, že pozemky musí být prodány za cenu podle znaleckého posudku. "České dráhy v tomto zastávají konzistentní názor, že k převodu může dojít na základě kupní smlouvy a převodní cena musí být stanovena na základě ocenění renomovaným nezávislým znalcem, který stanoví tržní hodnotu podle obecně uznávaných tržních ukazatelů a oceňovacích norem," uvedl Joklík. Dráhy argumentují i tím, že případné zbavení se majetku za nižší cenu by mohlo vést k poškození věřitelů.

16. 01. 2013 Vlaky ČD Cargo loni přepravily o sedm procent méně zboží

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlaky-cd-cargo-loni-prepravily-o-sedm-procent-mene-zbozi-947205>)

Vlaky nákladního železničního dopravce ČD Cargo, který je stoprocentně ve vlastnictví Českých drah, loni přepravily 73,27 milionu tun zboží. Meziročně to představuje pokles o sedm procent, absolutně o 5,43 milionu tun. Bez dalších podrobností to deníku E15 sdělila zástupkyně firmy Lada Hlaváčková. Potvrdily se tak prognózy už z pololetí loňského roku, kdy tehdejší šéf firmy Gustav Slamečka (odcházel z ní na podzim) hovořil o výrazně klesajících objemech například u koksu nebo hnědého uhlí. Výsledky firmy ještě nebyly zveřejněny, v prosinci se však hovořilo o provozní ztrátě zhruba 230 až 250 milionů korun. Účetní ztráta ale bude zřejmě výrazně vyšší a přiblíží se dvěma miliardám. Důvodem je přecenění majetku, který byl do firmy při jejím vzniku vložen, přitom byl ale výrazně

nadhodnocen. Letošní rok bude pro přežití ztrátového státního dopravce klíčový. Mimo jiné se bude rozhodovat o osudu takzvaných jednotlivých zásilek, které společnost táhnou ekonomicky ke dnu, a v této souvislosti i o propuštění tisíců zaměstnanců. Záchranou může být výrazné snížení poplatku za používání kolejí.

16. 01. 2013 České dráhy uvedly do provozu 242 vozů za téměř 8 miliard korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15702/>)

Rok 2012 byl úspěšný v souvislosti s modernizací vozidlového parku Českých drah. Do provozu bylo uvedeno celkem 242 jednotlivých vozů a lokomotiv v hodnotě cca 7,7 miliardy Kč. Vedle modernizací byly zahájeny také dodávky zcela nových souprav pro regionální dopravu, jako jsou jednotky z rodiny RegioPanter nebo motorové soupravy RegioShark. Modernizovaná vozidla získávají nový příjemný interiér. Sedačky jsou potažené textilními potahy, nástupní dveře jsou předsuvné a za jízdy blokovány, což zvyšuje bezpečnost cestujících. Dosazena jsou i nová WC s uzavřeným systémem. Cestující mají k dispozici také místa pro uložení kočárků, jízdních kol a objemných zavazadel. V dálkové dopravě jsou modernizované vozy vybaveny klimatizací a elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících. Rozrostl se také počet bezbariérových vozidel, která byla upravena z dosud bariérových typů vozů. V případě hnacích vozidel se zásadní modernizace týká pohonu a dalších technických celků.

Nová vozidla jsou bezbariérová a s klimatizací

Společným charakteristickým prvkem pro zcela nová vozidla jsou moderní světlý a přehledný interiér, nízkopodlažní uspořádání, bezbariérový přístup včetně WC, moderní audiovizuální informační systém, dveře snadno ovládané prostřednictvím tlačítek a za jízdy bezpečnostně blokovány. Prostory jsou klimatizované a cestující mají u vybraných míst také elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, např. notebooků nebo mobilních telefonů. Soupravy RegioPanter a RegioShark jsou vybaveny WiFi připojením k internetu. Nová vozidla, u kterých nyní probíhá schvalovací proces, jsou zatím v majetku výrobců a České dráhy je provozují ve zkušebním režimu.

V roce 2012 byla dodána tato modernizovaná vozidla:

- Řídicí vůz řady Bfhpvee²⁹⁵, 24 kusů
- Bezbariérový vůz pro dálkové vlaky Bbdmgee²³⁶, 15 kusů
- Osobní vůz pro motorové vozy Bdtm⁷⁵⁷, 22 kusů
- Restaurační vozy WRmee(61) a WRmee⁸¹⁶, 13 kusů
- Motorová jednotka 814, 36 jednotek – 72 vozů
- Motorový vůz řady 842, 22 kusů
- Motorové lokomotivy 750, 5 kusů

Celkem bylo do provozu převzato 173 modernizovaných vozů a lokomotiv.

V roce 2012 byla do provozu uvedena tato nová vozidla:

- 380 (zkušební provoz), 4 kusy
- rodina RegioPanter (ř. 440, 640, 650 – zkušební provoz), 5 jednotek – 14 vozů
- CityElefant (řada 471), 6 jednotek – 18 vozů
- RegioShuttle RS 1 (řada 840 a 841), 21 vozů
- RegioShark (řada 844 – zkušební provoz), 6 jednotek – 12 vozů

Celkem bylo do provozu převzato 69 nových vozů a lokomotiv, včetně vozidel zatím provozovaných ve zkušebním režimu.

16. 01. 2013 Žaluda: ČD Cargo skončí za loňský rok se ztrátou dvě miliardy Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zaluda-cd-cargo-skonci-za-lonsky-rok-se-ztratou-dve-miliardy-kc/889723>)

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo by měl hospodaření za loňský rok uzavřít podle předběžných výsledků s provozní ztrátou asi 200 milionů korun. Hospodářský výsledek před zdaněním by ale měl

představovat ztrátu až 2,053 miliardy korun. Poslance z hospodářského výboru o tom dnes informoval generální ředitel mateřských ČD a předseda představenstva Carga Petr Žaluda. Žaluda připustil, že výsledné číslo sice vypadá hrozně, ale jde o výsledek operací, které nemají souvislost s tokem hotovosti. Do hospodářského výsledku se tak podle Žaludy promítla třeba tvorba rezervy 535 milionů korun určené na odstupné pro případ propouštění. Další vliv mělo přecenění majetku, hlavně vozového parku, který firma získala v roce 2007. To představovalo částku 1,6 miliardy korun. "Není to tak zlé, není to na insolvenční, není to na bankrot," komentoval čísla přítomný ministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS).

Žaluda nevyloučil, že firma v příštím roce propustí v rámci restrukturalizace ekvivalent až 2 500 pracovníků. Chce také sešrotovat tisíce nepotřebných vagonů a prodat nepotřebná vozidla. Pro letošní rok by se podle něj měl provozní výsledek ocitnout na nule, ztráta před zdaněním by měla být 231 milionů korun. Žaluda si kromě jiného postěžoval na vysoké poplatky za používání kolejí. Jak řekl, poplatek za nákladní dopravu patří v tuzemsku k nejvyšším v Evropě, zatímco kamiony platí za používání silnic méně.

16. 01. 2013 Liberecký kraj žaluje ČD kvůli pokutě za zpožděné Stadlery

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/211269-liberecky-kraj-zaluje-cd-kvuli-pokute-za-zpozdene-stadlery/>)

Liberecký kraj zažaloval České dráhy. Obě strany se totiž nemůžou shodnout na výši pokuty, kterou má dopravce zaplatit za to, že na Jizerskohorskou železnici nasadil moderní soupravy Stadler později, než bylo ujednáno. Kraj chce přes pět milionů, dráhy jsou ochotny zaplatit jen asi čtvrtinu. Na Jizerskohorské železnici mělo bezbariérových vlaků Stadler do konce roku 2011 jezdit šestnáct. České dráhy jich ale nasadily jen polovinu, protože dodávky od švýcarského výrobce nabraly zpoždění. Všechny nové soupravy nakonec začaly jezdit na pěti tratích v Jizerských horách až vloni v květnu, tedy s půlročním zpožděním. Kraj už na základě smlouvy vypočítal sankci, po dopravci požaduje pět milionů a 200 tisíc korun.

Dopravce pochybení uznává, nesouhlasí ale s výpočtem pokuty. Je ochoten zaplatit za průtahy o čtyři miliony korun méně, než požaduje kraj. "Je potřeba tu pokutu počítat právě ze všech spojů v rámci té smlouvy, nikoli ze dvou linek, tak jak to dělá Liberecký kraj. V tom je jádro našeho sporu," říká mluvčí Českých drah Radek Joklík. "Potřebujeme, aby soud rozhodl, zda náš výklad je, nebo není správný," dodává ekonomický náměstek hejtmana Marek Pieter (SLK). Smlouva s Českými drahami platí až do roku 2026. Verdikt soudu je tak pro kraj klíčový, protože ukáže, jak se mají vypočítávat případné další sankce v příštích letech.

17. 01. 2013 Slučování úřadů a další opatření v dopravě ušetří 526 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/slucovani-uradu-dalsi-opatreni-v-doprave-usetri-526-milionu-kc/890234>)

Resort dopravy čeká kvůli finančním úsporám slučování úřadů. Spojit se má například Drážní úřad se Státní plavební správou a Úřadem pro civilní letectví. Zaniknout by mělo Ředitelství vodních cest, které financuje investice do infrastruktury na splavných řekách, a jeho agenda přejde na jednotlivá povodí a ministerstvo dopravy. Vyplývá to z materiálu úsporných opatření a odstraňování duplicít ve státní správě, který ve středu schválila vláda. Sloučením úřadů a dalším zefektivněním agendy, by měl dopravní resort v roce 2014 ušetřit 526 milionů korun.

Samotné slučování úřadů bude podle vládního materiálu mít na výši úspor jen minimální vliv. Propojení kontrolních úřadů na železnici, v letectví a ve vodní dopravě má státu ušetřit pět milionů korun a spojení Drážní inspekce a Úřadu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod tři miliony korun. Zrušení ŘVC má státnímu rozpočtu ušetřit pět milionů korun hned a další dva miliony ve střednědobé perspektivě, uvádí se v materiálu. Největší úsporu v resortu dopravy má přinést optimalizace systému objednávkové regionální železniční dopravy, na které chce vláda ušetřit 300 milionů korun. Po 50 milionech korun by mělo přinést zefektivnění agend spojených se správou řídičských a technických průkazů a s vydáváním státních poznávacích značek.

Úsporná opatření schválila vláda napříč jednotlivými resorty. Celková částka, kterou chce kabinet ušetřit, má dosáhnout výše 8,6 miliardy korun. Ministr bez portfeje a předseda legislativní rady vlády Petr Mlsna minulý týden ČTK řekl, že těchto 8,6 miliardy korun je "reálná minimalistická výše úspor, kterých lze dosáhnout. Není to žádný vzdušný zámek". Podle premiéra Petra Nečase má být celková

výše úspor k roku 2014 ještě vyšší a má se pohybovat kolem 12 miliard korun. Druhou etapu úsporných opatření má Mlsna předložit kabinetu do konce února.

17. 01. 2013 Dráhy letos vrátí na koleje legendární Stříbrný šíp (M 260.001)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-letos-vrati-na-koleje-legendarni-stribrny-sip-949312>)

Nejen novými vlaky je živa česká železnice. Na významnou událost se letos mohou naopak těšit příznivci železniční historie. České dráhy v říjnu vrátí na koleje legendární motorový vůz s označením M 260.001, přezdívaný Stříbrný šíp. V roce 1938 jej pouze v jediném exempláři vyrobili v ČKD ve spolupráci s firmou Praga. Dalšímu vývoji zabránila válka a samotný vlak, který při zkouškách v roce 1939 dosáhl rychlosti 130 kilometrů v hodině, v běžném provozu spíše přištipkařil.



Definitivně byl odstaven v roce 1953, od té doby a za výrazné pomoci nenechavců chátral. V 90. letech se ho ujalo železniční muzeum v Lužné u Rakovníka, následně byl umístěn v depozitáři v Chomutově. Odsud putoval za pomoci nehodového vlaku do dílen DPOV v Nymburku, kde nyní prochází kompletní obnovou. Z vozu se totiž fakticky zachovala pouze skříň, podvozek a některé ovládací prvky. Původní motory dlouhá léta sloužily jako záložní zdroje energie v Karlínském divadle, po povodních v roce 2002 se ale po nich slehla zem. Nejdříve se proto uvažovalo o osazení motorů Tatra, nakonec se ale opraváři rozhodli pro jabloneckou značku Tedom, jejíž motory pohánějí například Regionovy. Obnova interiéru (z velké části jde o novou výrobu) se děje hlavně na základě dobových fotografií. Náklady na rekonstrukci budou zhruba 20 milionů korun. „M 260.001 je nejluxusnějším a architektonicky nejzajímavějším motorovým vozem, který kdy ČKD Praha vyrobilo. Je majetkem Českých drah a po renovaci bude využíván k hvězdicovým jízdám kolem Prahy a na objednávku cestovních kanceláří pro jízdy po našich krásných tratích a zajímavých koutech naší vlasti,“ sdělil serveru E15.cz přednosta depa historických vozidel v Lužné Jindřich Rachota.

18. 01. 2013 SŽDC chybovala s ceníkem, nákladním dopravcům vrátí desítky milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-vrati-nakladnim-dopravcum-desitky-milionu-f5b/eko-doprava.aspx?c=A130118_105200_eko-doprava_fih)

Zdražení poplatku za použití tuzemských kolejí, o kterém loni rozhodla Správa železniční dopravní cesty, neplatí. Správa železnic vrátí nákladním dopravcům několik desítek milionů korun, které vybrala navíc podle neplatného ceníku. Po více než roce končí totiž spor mezi dopravci a SŽDC o cenách dopravní cesty za rok 2012. Ministerstvo dopravy rozhodlo, že zdražení z loňského roku bylo neplatné, a potvrdilo tak rozhodnutí Drážního úřadu, na který se obrátili hlavně soukromí dopravci. "Prohlášení o dráze (které řeší i ceny za použití dopravní cesty, pozn. redakce) musí být vydáno nejpozději 12 měsíců před okamžikem platnosti jízdního řádu, SŽDC vydala změnu prohlášení o dráze již v období platnosti jízdního řádu," řekla Andrea Volářková z tiskového oddělení ministerstva dopravy. O zdražení rozhodla správa železnic pro loňský a část letošního roku.

Úřad bude vracet desítky milionů

SŽDC teď musí rozdíl mezi rokem 2012 a 2011 vrátit. Podle Jakuba Ptačinského z tiskového oddělení SŽDC úřad ještě přesnou částku nespočítal. "Předpokládaný dopad do hospodaření bude v řádu desítek milionů korun," řekl Ptačinský. Pozdní oznámení výše poplatků je chybou ještě bývalého vedení SŽDC, kterému tehdy šéfoval Pavel Habarta. Dopravci rozhodnutí ministerstva vítají, současně se ale diví, proč vše trvalo tak dlouho. "Všichni se shodli, že zvýšení poplatků od ledna 2012 bylo protizákonné a neplatné. Úřady se však tři čtvrtě roku točily na formalitách a přehazovaly si odpovědnost. Tím, že stát nebyl schopen včas stanovit jasné ceny, znevýhodnil především svoji vlastní organizaci (SŽDC). Je s podivem, že stát není schopný určit regulované ceny ani do konce období, do kdy mají platit," řekl ředitel vnějších vztahů přepravní společnosti AWT Petr Jonák.

Nejdražší poplatky ve střední Evropě

Poplatky pro nákladní dopravce jsou na českých kolejích nejvyšší ve střední a východní Evropě. Tranzitní vlaky proto ČR objíždějí, i když by to přes české území měly výrazně kratší. Obdobně řeší úřady i výši poplatků na letošní první pololetí. Od 1. července letošního roku bude platit nový ceník, ten už dopravci nenapadají, protože byl ohlášen včas. V létě by měly klesnout poplatky nákladním dopravcům, naopak zdraží jízda osobních vlaků.

19. 01. 2013 Pozapomenutý zákon zakazuje alkohol ve vlacích. Dopravci ho obchází

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/alkohol-ve-vlakich-a-postih-dda-/eko-doprava.aspx?c=A130118_213533_eko-zahranicni_ert)

Čeští dopravci se musí potýkat s celou řadou legislativních překážek. O jedné však možná ani nevědí. Podle zákona totiž mohou dostat pokutu nebo trest dvouletého zákazu činnosti, pokud prodávají alkoholické nápoje jinde než v jídelním voze. Je to zdánlivá banalita, která zůstala v legislativě ještě z dob socialismu. Kdyby ovšem chtěly úřady přibrzdit rozvoj soukromých dopravců na železnici i v autobusové dopravě, nepotřebují na to žádné speciální dopravní předpisy, ale stačí zcela jiný zákon: o ochraně zdraví. Podle něj totiž nesmějí dopravci prodávat jakékoliv alkoholické nápoje ve vlacích s výjimkou jídelních vozů. V autobusech je zákaz absolutní.

Firmy o nařízení často ani netuší, přitom se podle zákona vystavují padesátitisícové pokutě nebo až dvouletému zákazu činnosti. "To nařízení je absurdní, je to pozůstatek z dob socialismu. Jsme v tomto v Evropě skoro unikát," upozorňuje Jan Valeš, obchodní ředitel firmy JLV, která provozuje jídelní vozy ve vlacích Českých drah. Ve zdravotním výboru Sněmovny je novela tohoto zákona, paragraf týkající se dopravců nadále zůstal. Zákon nijak neřeší, co s lidmi, kteří si do vlaku přinesou vlastní alkoholický nápoj. JLV jsou přitom podle zákona v klidu: mají jídelní vozy, takže ve vlacích alkohol mohou prodávat.

Problémy mohou mít i soukromí dopravci

České dráhy však mají problém například v případě takzvaných minibarů, kdy personál projíždí s vozíkem s občerstvením vlakem a nabízí, mimo jiné, alkohol. "Smluvního partnera, který provozuje minibary bez současného řazení jídelního vozu, jsme na zákaz prodeje alkoholu upozornili," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Komplikace mohou mít oba soukromí dopravci na železnici, RegioJet a Leo Express. I když jejich nabídka alkoholu obsahuje pouze pivo a víno, bez jídelního vozu ve vlaku ho nesmějí prodávat. V jejich vlacích sice klasický jídelní vůz nenajdete, dopravci však za jídelní vozy považují celé soupravy a nevidí v tom problém. "U vlaků RegioJet je každý vůz jídelním vozem a místem s prodejem občerstvení," říká mluvčí Aleš Ondrůj. Prakticky stejně hovoří o svých vlacích Leo Express. Zákon o ochraně zdraví nespécifikuje, co se jídelním vozem rozumí. Tímto způsobem však nemůže argumentovat matka RegioJetu Student Agency, která ve svých autobusech nabízí pivo. Zákon zakazuje prodej alkoholu v autobusech obecně.

Podle mluvčí ministerstva zdravotnictví Viktorie Plíkové provádějí kontroly dopravců a jejich nabídky občerstvení krajské hygienické stanice, podávání alkoholu může kontrolovat i policie. "V současné době probíhá šetření u jednoho z dopravců," sdělila bez dalších detailů Plíková. Ministerstvo se podle ní bude opatřením dál zabývat.

21. 01. 2013 Ve Vídni se srazily vlaky – pět lidí má vážná zranění

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/211798-ve-vidni-se-srazily-vlak-y-pet-lidi-ma-vazna-zraneni/>)

Nejméně 41 lidí se zranilo při čelní srážce dvou příměstských vlaků u Vídně. Pět lidí je zraněno vážně, dva z nich bojují o život. Nehoda se stala na trati v části Penzing. Obě soupravy byly plné lidí. Zraněné přepravily dva vrtulníky do nemocnice. Jeden člověk zůstal podle záchranářů zaklíněný v troskách. Další cestující jsou v šoku.



První výsledky vyšetřování naznačují, že příčinou nehody byla závada na jedné z výhybek, nelze však vyloučit ani lidskou chybu. Vlaky se střetly krátce před devátou hodinou ranní v městské části Penzing. Šlo o dva příměstské vlaky linky S45. Vážně zraněný je strojvůdce a také cestující, který seděl přímo za kabinou strojvůdce. Oba skončili v nemocnici Meidling. "Život dvou vážně zraněných je ohrožen," potvrdil mluvčí záchranářů Ronald Packert. "Je štěstí, že se srážka odehrála v blízkosti centra rychlé pomoci, protože náš personál tak mohl zasáhnout během sekund," dodal mluvčí.

K čelní srážce došlo na jednokolejné trati mezi stanicemi Penzing a Hütteldorf. Obě soupravy byly plné lidí, neboť nehoda se stala v době ranní dopravní špičky. Záchranáři proto vyprošťovali lidi z vlaků přes dvě hodiny. Příčina neštěstí se podle železniční společnosti ÖBB vyšetřuje. Pravděpodobně však je na vině technická závada na jedné z výhybek. Kvůli poruše musela být výhybka na jednokolejném úseku tratě ovládána manuálně. Jeden z vlaků pak nedopatřením dostal povolení k průjezdu. Vyloučena není ani lidská chyba, podle ÖBB ale za závadu v žádném případě nemůže zimní počasí. Na místě zasahovalo asi 50 záchranářů a dva vrtulníky. Policie v okolí nehody

uzavřela několik ulic. Takzvaná západní trať byla uzavřena až po západní předměstí rakouské metropole Hütteldorf.

21. 01. 2013 SŽDC chce začít s rychlodráhou do Kladna letos nebo příští rok

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-chce-zacit-s-rychlodrahou-do-kladna-letos-nebo-pristi-rok/891730>)

Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) chce letos nebo v příštím roce zahájit výstavbu rychlodráhy mezi Kladnem a pražským Veleslavínem. Tento úsek po osmi letech prošel posouzením o vlivu stavby na životní prostředí. Náklady se odhadují na osm miliard korun. ČTK to dnes řekl mluvčí SŽDC Tomáš Drvota. Součástí této etapy budou také úpravy nástupiště na Masarykově nádraží a Negrelliho viaduktu v Praze. SŽDC rozdělilo výstavbu rychlodráhy kvůli omezeným možnostem financování na dvě - z pražských Bubnů do Ruzyně a z Ruzyně do Kladna. Podle Drvoty se v dohledné době nepočítá se zahájením části vedoucí z Bubnů, protože je finančně nákladná. Dříve se cena tohoto úseku odhadovala na 27 miliard korun, a státní podnik chce proto začít s levnější částí. "Snahou SŽDC je zahájit tuto stavbu v roce 2013 nebo 2014. Rozhodně tu stavbu vnímáme jako velkou prioritu pražské příměstské dopravy," řekl ČTK Drvota.

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

22. 01. 2013 ČD Cargo lepí děravou kasu. Prodává své nejlepší lokomotivy (363.5)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-prodava-sve-nejlepsi-lokomotivy-fpg-eko-doprava.aspx?c=A130122_091235_eko-doprava_fih)

Ztrátový nákladní dopravce ČD Cargo našel další způsob, jak vylepšit své hospodaření a najít peníze na další měsíce své existence. Za zhruba 600 milionů korun prodá deset lokomotiv řady 363.5, které nedávno prošly velkou modernizací. Dál si je bude pronajímat. Dalších 200 milionů firma zaplatí postupně za desetiletý zpětný leasing těchto strojů. "Jsou to v podstatě nejlepší lokomotivy, které ČD Cargo v tuto chvíli má," potvrdil člen dozorčí rady Radek Nekola. ČD Cargo k výsledkům soutěže není příliš sdílné. "Vůči smluvnímu partnerovi by nebylo z obchodního hlediska správné sdělovat detailní informace. Soutěž a výběr smluvního partnera proběhly v souladu se všemi zákonnými normami a její výsledek je pro naši společnost za současných podmínek finančního trhu ekonomicky velmi výhodný," uvedlo tiskové oddělení firmy. Soutěž vyhlásilo ČD Cargo jen krátce po odvolání tehdejšího předsedy představenstva Gustava Slamečky. Do tendru se nakonec přihlásily společně jen firmy ČSOB Leasing a SG Equipment Finance.

Zpětný leasing se často používá pro lepení problémů s hotovostí, v minulosti ho použily například České aerolinie. ČD Cargo má postupně získat 30 lokomotiv 363.5. Jde o stroje, které vznikly přestavbou řady 163 ve společnosti Pars nova. Lokomotivy jsou dvousystémové, umožňují tak například zajíždět i na Slovensko nebo do Maďarska. ČD Cargo se dostalo do vážných ekonomických problémů, loňské hospodaření skončí nakonec více než dvoumiliardovou ztrátou. Z velké části jde o účetní operaci, i přesto však provozní ztráta dosáhne zhruba čtvrt miliardy korun. Firma bojuje především se ztrátovostí jednotlivých vozových zásilek, ucelené vlaky je už nestačí dotovat.

22. 01. 2013 On-line objednávky gastronomických služeb v SC Pendolino

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15733/>)

V pondělí 4. února 2013 nastává revoluce gastronomického servisu v nejrychlejších českých vlacích SC Pendolino. Výhradní caterer, společnost JLV, a.s., ve spolupráci s dopravcem zavádí novinku, která nemá na železnicích celé Evropy obdobu. Cestující si mohou objednat občerstvení prostřednictvím palubního portálu až na místo, aniž by chodili do bistrovozu nebo čekali na stewarda. On-line objednávky plnohodnotných teplých pokrmů s odnosem až na místo klienta nabízí jen některá letadla prestižních leteckých společností. „Je to jednoznačně maximální zvýšení pohodlí samotných zákazníků Pendolin. Nyní se z mobilního telefonu, tabletu nebo přenosného PC připojí na palubní

portál, vyberou si z menu teplých jídel, zadají kontaktní e-mail a další potřebné údaje a už jen odešlou. Přitom mají možnost platby kartou nebo v hotovosti při doručení objednaných položek stewardem,“ upřesňuje online objednávky Jan Valeš, ředitel pro obchod a marketing JLV, a.s.

Profesionální přístup stewardů, moderní technologie, speciálně navržené jednorázové obaly s víkem proti rychlému chladnutí, ubrouskem a integrovaným jednorázovým příborem, jsou zárukou plnohodnotného gastronomického požitku i mimo vyhrazenou jídelní část soupravy SC Pendolino. „Vycházíme tak vstříc lidem, kteří jsou nuceni cestovat s velkými zavazadly a mají obavu je opustit. Ale stále pro ně zůstane v provozu také minibar. U jeho obsluhy jde o nabídku hlavně drobných pochutin, teplých a studených nápojů,“ dodává Jan Valeš. Online objednávky teplých jídel tedy zpřístupní plnohodnotnou gastronomii ve vlacích také lidem, kteří nechtějí z jakéhokoli důvodu odcházet ze svého místa. Zpříjemní cestování ale i těm, kteří si raději teplý pokrm vychutnají mimo prostor bistra nebo vyhrazené jídelní části soupravy. On-line gastronomické objednávky v SC Pendolino jsou jednoduché, rychlé a přehledné. Už nyní tento systém mohou cestující otestovat ve zkušebním provozu na adrese: <http://jlv.webpreview.cz>.

22. 01. 2013 Radní Dušek ustupuje. Jízdní řády se o rok zpět nevrátí všude

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/jizdni-rady-v-pardubickem-kraji-se-vyrazne-menit-nejbudou-pe1-/eko-doprava.aspx?c=A130122_1879902_pardubice-zpravy_pri)

Velký třesk, kterým byly pro cestující v Pardubickém kraji rozsáhlé změny jízdních řádů před třinácti měsíci, se opakovat nebude. Nápad radního a odboráře Jaromíra Duška vrátit se od března ke starým řádům řada obcí odmítá. Krajský radní pro dopravu Jaromír Dušek před týdnem oznámil, že od 3. března se jízdní řády vrátí do podoby z prosince 2011. Tehdy vedení kraje provedlo rozsáhlé změny, které zkomplikovaly život tisícům obyvatel. Jenže nápad vrátit vše, jak bylo, ostře odmítají desítky obcí. A vedení Pardubického kraje ustupuje. "Navrhované řešení jízdních řádů nebude v žádném případě převratem. Kde autobusová doprava dobře funguje, ponecháme ji v současné podobě, ale budeme požadovat její určité omezení, protože nejsme schopni všechny její výkony zaplatit," uvedl v pondělí hejtman Martin Netolický. Obce mají pro úsporu na projetych kilometrech pochopení, ale ne pro návrat do časů, kdy jim jízdní řády údajně vyhovovaly a jejich změnu si nepřály.

Plán kraje narazil hned při jednání se starosty na Holicku. "Starostové obcí Holicka se do jednoho shodli, že návrat jízdních řádů do roku 2011 nepřijímáme. Než aby se posouvaly časy jízdních řádů, raději uvítáme, aby to zůstalo, jak to je s tím, že se některé nevyužité linky omezí," řekl starosta obce Veliny Petr Krejcar. Podle hejtmana se jízdní řády budou měnit jen tam, kde jsou lidé nespokojeni. "Kde to nefunguje, tak řekneme starostům, že výchozím bodem pro jízdní řády je rok 2011 a požádáme je o vyjádření," řekl hejtman Martin Netolický. Takovou nabídku dostanou například v Oucmanicích, Svatém Jiří, Řetově a Přívratu na Orlickoústecku či v Březové nad Svitavou a Brněnci na Svitavsku.

Narychlo chystaný návrat kraje ke starým jízdním řádům z roku 2011 vzbudil rozpaky a odmítání. "Shodli jsme se, že návrat k technickému řešení jízdních řádů by byl holý nesmysl. Nesouhlasíme s návratem k tomu, co zaznělo v deklaraci krajského radního pro dopravu Jaromíra Duška. Starostové ve spolupráci s ředitelem upravili začátky školního vyučování, vznikla by nová a nová jednání. Mrzelo by mě, kdyby na starosty nedal," řekl starosta Horního Jelení Petr Tupec.

Krajský radní Jaromír Dušek při dosavadních jednáních se starosty v okrese Pardubice nezaznamenal nesouhlas s tím, že je potřeba kilometry někde ušetřit. "Kdybychom změny protáhli o dalších čtvrt nebo půl roku později, pak bude redukce autobusových spojů drastičtější a starostové budou oprávněně naštvaní," říká Dušek. A raději již mluví spíše o změnách v počtu kilometrů směrem dolů, než o úplném obnovení starých jízdních řádů.

Starostka Zámrsku na Vysokomýtsku Zuzana Tvrzníková se přimlouvá za to, aby se už nic radikálního s jízdními řády nedělo. "Ideální by bylo, kdyby se současný systém jenom nějak učesal, aby vyhovoval pokud možno co největší skupině obyvatel, ale i tyto změny budou stát peníze," uvedla. Převrat v jízdních řádech odmítají i Rudoltice. "Rok řešíme optimalizaci, hádáme se o nejrůznější spoje, děláme ústupky, diskutujeme s občany, a teď, když už si to skoro 'sedlo', kraj přijde s takovou změnou. Vybrali si nejjednodušší řešení, jak se problému zbavit, ale způsobí spoustu potíží lidem," stěžuje si starostka Rudoltic na Orlickoústecku Lenka Bartlová.

Návrat ke starým jízdním řádům má i pár příznivců

Ne všichni ovšem návrat k jízdním řádům před prosincem 2011 odmítají. "Je to dobrý nápad," řekl například svitavský starosta David Šímek. "Jestli to bude, jak to bylo předtím, tak bychom proti tomu

nic neměli, zvláště pokud se vrátí autobus, který nám skoro úplně zrušili a po velkých bojích jsme dokázali zajistit, aby se děti dostaly do školy aspoň ráno," řekla ředitelka Základní školy Vápno na Přeloučsku Jana Školníková.

Kraj chce letos snížit náklady na autobusovou dopravu z loňských 343 milionů korun na letošních 297 milionů. "Peníze prostě nemáme. Až změny provedeme, chceme mít čtyři roky klid a nevracet se stále k tomu, jak budou jezdit autobusy," dodal hejtman. "Musíme to stihnout, aby se poprvé jízdni řady autobusů odsouhlasily dříve, než začnou autobusy jezdit. A to tady nebylo zvykem," uvedl Jaromír Dušek. Ačkoli průměrný autobus najezdil loni v průměru místo předchozích 50 tisíc 77 tisíc kilometrů, počet cestujících se zvýšil jen o jednotky procent.

Ředitel brání děti bez oběda

Ředitel krounské mateřské a základní školy Josef Kyncl brání ve svém dopisu hejtmanovi a radním kraje děti dojíždějící do školy z okolních vesnic emotivně. "Prostý návrat jízdni řádů opět odsoudí téměř sto dětí k hladu bez oběda. Nezlobte se na mne, ale přijde mi to jako hodně silné kafe – omlouvám se za upřímnost, ale vy sami všichni si téměř každý den dojdete mezi 11. a 13. hodinou na obědy, a tady necháte tolik dětí bez jídla a v situaci, kdy si po příjezdu a příchodu domů ze školy (u většiny až okolo 14:15) budou muset samy něco ohřívát v mikrovlnkách z předchozích dnů? Jaká asi bude životospráva? Jsou to malé děti, ne středoškoláci! Ráno většina z nich vstává okolo šesté hodiny ráno. Představte si, že to jsou vaše vlastní děti!"

22. 01. 2013 Osobní vlak projel v Kolíně návěstí stůj a zastavil provoz na trati

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/projete-navesti-v-koline-0xn-praha-zpravy.aspx?c=A130122_192717_domaci_cen)

Mezi Kolínem a Záběřím nad Labem na trati z Prahy na Olomouc nejedí vlaky, nebo nabírají zpoždění. V Kolíně projela osobní souprava návěstí zakazující jízdu. Provoz byl na dvě hodiny zcela uzavřen, nyní jezdí vlaky jen směrem na Pardubice. Nejprve byl celý úsek zcela uzavřený "Čeká se na to, až se vyšetří proč k projetí návěstí došlo. Do té doby bude úsek Kolín – Záběř nad Labem uzavřený. Výhled, kdy by trať mohla být zprůjezdněna je 20:30, ale záleží především na inspektorech, až dají svolení," řekla kolem devatenácté hodiny mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

K projetí návěstí došlo v Kolíně v 17:57. "Osobní vlak vjel na postavenou cestu pro vlak IC 1015 Regio Jet. Ke srážce nedošlo, ale je třeba prošetřit, zda selhal lidský faktor, nebo se jedná o technickou závadu," řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Většina vlaků, včetně mezinárodních souprav vyčkává na obnovení provozu. Některé spoje jsou odkloněny přes Havlíčkův Brod. "V Kolíně je na informační tabuli největší zpoždění u vlaku EC, který měl jet před osmnáctou hodinou na Prahu, a to 150 minut. Další vlaky mají zpoždění mezi 120 až 60 minutami," pospal situaci před dvacátou hodinou na nádraží v Kolíně redaktor iDNES.cz. Na nádraží přijel první autobus náhradní dopravy. Nakonec se v 19:55 podařilo úsek zprůjezdnit ve směru z Kolína na Pardubice. Zcela se vlaky rozjely ve 20:43.

22. 01. 2013 Vlaky z Meziměstí do Polska přestanou jezdit

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/212011-vlak-y-z-mezimesti-do-polska-prestanou-jezdit/>)

Nákladní železniční dopravci ČD Cargo a PKP Cargo se domluvili na přerušení dopravy přes hraniční přechod Meziměstí. Rozlehlé hraniční nádraží tak může takřka osiřet, poslední mezistátní rychlíky odtud zmizely už před lety, takže už brzy může zbýt jen pár motoráků z vnitrozemí denně. Proti dohodě dopravních firem se ale zvedl odpor hned na několika frontách. Protestují odboráři a stejně tak i meziměstská radnice. Starostka se podivuje i tomu, že dopravci město o svém rozhodnutí neuvědomili.

Když v roce 1875 otevírala Společnost státní dráhy velké pohraniční nádraží v Meziměstí, jistě si nikdo z přítomných nepředstavoval, že po necelých 130 letech odbude veškerý ruch ve stanici pár motoráků denně. Rozhodnutí nákladních dopravců z Česka i Polska tomu ale nasvědčuje – poté, co před deseti lety přestaly přes Meziměstí jezdit mezistátní rychlíky, má je teď do zapomenutí následovat i nákladní doprava. Mluvčí ČD Cargo Lada Hlaváčková ovšem ubezpečuje, že nejde o definitivní zánik: "Infrastruktura zůstává na obou stranách hranice plně zachována. Doprava vlaků je tedy možná a závisí na obchodní dohodě se zákazníky a vzájemné dohodě mezi dopravci."

Radnice v českém i polském příhraničí stejně jako železniční odbory se však obávají, že už nikdy k žádné nové dohodě mezi dopravci nedojde a meziměstský hraniční přechod postupně zanikne tak jako mnoho dalších kdysi slavných přeshraničních tratí. Meziměstská starostka Eva Mücková potom poukazuje i na praktické hledisko přerušení provozu nákladních vlaků. "Je pro nás výhodnější, jestliže se náklady budou vozit po železnici, než aby nám tady jezdily po silnicích," říká. Pro zachování nákladních vlaků je i starosta polského Mioszowa Andrzej Laszkiewicz.

Na obou stranách hranice také vznikly iniciativy za obnovení provozu osobních vlaků přes přechod, tak jako se to nedávno podařilo na přechodech Královec – Lubawka, Harrachov – Szklarska Poreba. Zatím ale provoz na česko-polských hranicích u Meziměstí umlkne, nákladní dopravci svůj verdikt nad meziměstským hraničním přechodem nechtějí měnit. "5. 4. je poslední den, kdy by měl být provoz podle jízdního řádu na přechodu Meziměstí – Mioszow," upřesňuje Miroslav Bažant ze Společnosti přátel železnice Meziměstí.

Česko-polské železniční hraniční přechody

- Černousy – Zawidow: pouze nákladní doprava
- Harrachov – Szklarska Poreba: pouze regionální osobní doprava
- Královec – Lubawka: pouze regionální osobní doprava
- Meziměstí – Mioszow: pouze nákladní doprava
- Lichkov – Miedzylesie: regionální osobní a nákladní doprava
- Mikulovice – Glucholazy – Jindřichov ve Slezsku: regionální osobní a nákladní doprava
- Bohumín – Chalupki: dálková a regionální osobní a nákladní doprava
- Petrovice u Karviné – Zebrzydowice: dálková a regionální osobní a nákladní doprava
- Český Těšín – Cieszyn: pouze nákladní doprava

23. 01. 2013 Stát už nechce posílat peníze jen na železnice, kraje budou mít volnost

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stanjura-chce-zmenit-financovani-zeleznic-fjq/eko-doprava.aspx?c=A130122_193844_ekonomika_brm)

Ministr dopravy Zbyněk Stanjura chce změnit způsob financování železniční dopravy. Místo toho, aby striktně na její provoz posílal peníze stát, kraje rovnou získají finanční prostředky ze státního rozpočtu a budou se moci samy rozhodnout, na co je použijí. Regionální železniční dopravu čeká zřejmě už v příštím roce velká změna ve způsobu financování z veřejných rozpočtů. Nový ministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS) by se rád zbavil 2,6 miliardy korun, které ročně jeho resortem protékají přímo ke krajům, a ty z nich dotují regionální železniční dopravu. Nově chce, aby se kraje mohly samy rozhodnout, na co peníze použijí. A to třeba i na něco jiného než dotování vlakového spojení. "Není to systémové, aby přes nás peníze takto protékaly. Zbytečně se tím ztrácí čas," vysvětlil Stanjura. Chce proto ve vládě po dohodě s Asociací krajů ČR prosadit změnu v zákoně o rozpočtovém určení daní, která by navýšila příjmy krajů právě o 2,6 miliardy korun.

Peníze z ministerstva dostávají kraje na základě memoranda uzavřeného na sklonku roku 2009 úřednickou vládou Jana Fischera, které na poslední chvíli oddálilo na většině tratí nástup konkurence a dalo až desetiletou jistotu Českým drahám na provozování regionálních vlaků. Dosud peníze přeposlané přes ministerstvo mohou kraje použít jen na vlaky, jinak je musí vrátit. V minulosti se navíc tento balík stal i terčem politických bojů: například v roce 2011 ministr financí peníze na chvíli zablokoval poté, co Ústavní soud zrušil krácení peněz podpory stavebního spoření. Na soud se totiž obrátila sociální demokracie, která v té době ovládala všechny kraje. Kalousek tehdy zpochybnil právní platnost memoranda.

Některé tratě by mohly zaniknout

Ze svého už teď kraje kompletně financují autobusovou dopravu, teď by stejným způsobem platily i železnici. "Přijde mi to jako racionální opatření," hodnotí návrh hejtman Libereckého kraje Martin Půta (Starostové pro LK). Pro kraje je však rizikem, že objem dotací bude vázán na skutečný výnos z daní, který může být nižší. Na druhou stranu získají jistotu alespoň části peněz, o něž by po vypršení memoranda mohly úplně přijít. Podle bývalého náměstka pro dopravu Středočeského kraje Robina Povšíka by byl nový systém výhodnější. "Dosavadní model nenutí kraje příliš šetřit a přemýšlet," míní Povšík. Podle Stanjury by tak kraje mohly více řešit například souběhy některých autobusových a vlakových linek a lépe celkově dopravu koordinovat. Ministr předpokládá, že by nové opatření mohlo

platit už od ledna příštího roku. Tím, že by kraje dostaly svobodu řešit si, co si za peníze objednají, však může dojít současně k úbytku některých regionálních vlaků, případně až zániku tratí.

Téměř třímiliardová suma protékající ministerstvem představuje necelou čtvrtinu toho, co ročně dostávají České dráhy z veřejných peněz. Celkem čtyři miliardy platí ministerstvo dopravy za rychlíky, dohromady osm miliard za regionální vlaky. Dráhy se v úterý k plánům ministra nevyjádřily, vedení bylo na výjezdním zasedání. Stanjura je po Gustavu Slamečkovi a Vítu Bártovi dalším ministrem, který mluví otevřeně o tom, že by bylo dobré hustou železniční síť i částečně zredukovat. "Některé tratě jsou určitě na zrušení," potvrdil Stanjura, konkrétní úseky však nechtěl uvést. Ministr dopravy si dokáže představit, že do budoucna bude jeho úřad posílat menší objem peněz na provoz dálkových vlaků.

23. 01. 2013 Vláda schválila prodej majetku SŽDC za téměř devět milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-prodej-majetku-szdc-za-temer-devet-milionu-kc/892420>)

Vláda dnes schválila prodej nevyužitých pozemků a drážních domků patřících Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). ČTK to řekl Zdeněk Neusar z tiskového odboru ministerstva dopravy, které kabinetu žádost předložilo. Hodnota tohoto zbytného majetku je téměř devět milionů korun. Získané peníze hodlá správa železnic investovat do oprav, rekonstrukce a modernizace železniční dopravní cesty. Návrh obsahuje celkem 28 žádostí o prodej nebo směnu nemovitostí. U dvou pozemků v Praze a v Duchcově vybere správa železnic kupce formou výběrového řízení, dalších devět pozemků společnost odprodá nebo vymění s obcí, ve které se tyto nemovitosti nachází, a zbylých 17 nemovitostí prodá předem vytipovaným žadatelům. S odprodejem a směnou nepotřebného majetku už dříve souhlasila správní rada SŽDC. SŽDC nepotřebný majetek prodává průběžně. Vloni v červenci například prodala nepotřebné pozemky a drážní domky za 15 milionů korun. SŽDC vznikla v rámci liberalizace dopravního trhu oddělením od původní státní organizace České dráhy. Stará se mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor do výstavby tratí.

23. 01. 2013 Vláda schválila opravy kolejíště v Českém Těšíně za 1,2 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-opravy-kolejistu-v-ceskem-tesine-za-1-2-mld-kc/892472>)

Vláda dnes souhlasila s parametry veřejné zakázky na rekonstrukci kolejíště v Českém Těšíně. ČTK to řekl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Modernizaci zhruba tří kilometrů kolejí ve stanici, výměnu zabezpečovacího systému a opravu nevyhovujících objektů odhadla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na téměř 1,2 miliardy korun. Po rekonstrukci by stanice, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru, mohly projíždět soupravy maximální rychlostí 120 kilometrů za hodinu. Současné parametry trati jako právě průjezdová rychlost je podle ministerstva dopravy na nevyhovující úrovni. "Stav řady objektů stanice sloužících vlakové dopravě už nesplňuje běžný standard komfortu cestování a také nevyhovuje zabezpečovací zařízení," uvedlo ministerstvo dopravy. Nádraží v Těšíně je součástí evropsky významné komunikace patřící do sítě TEN-T. Většinu prostředků na rekonstrukci by tak měla poskytnout Evropská unie. Ta by podle předpokladů ministerstva měla na opravy přispět částkou 820 milionů korun. Přes 300 milionů korun chce úřad získat formou půjčky od Evropské investiční banky, ze státního rozpočtu by na stavbu mělo jít 35 milionů korun.

23. 01. 2013 Vláda schválila kontrolu SŽDC kvůli drahému provozu osobních aut

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-kontrolu-szdc-kvuli-drahemu-provozu-osobnich-aut/892487>)

Ministerstvo dopravy prověří hospodaření generálního ředitelství Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Odbor interního auditu se zaměří na vynakládání peněz v souvislosti s nedávnou kritikou Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ), který generálnímu ředitelství správy železnic vyčítal příliš vysoké náklady na provoz služebních automobilů. Záměr ministerstva na dnešním zasedání schválila vláda. ČTK to řekl Zdeněk Neusar z tiskového odboru ministerstva dopravy. NKÚ spočítal, že průměrné roční náklady na opravu a udržování jednoho automobilu byly v letech 2009 až 2011 u ředitelství SŽDC téměř 80.000 korun, což je o 241 procent víc než u jiných kontrolovaných složek této státní

organizace. "Ředitelství si také některé vozy pronajímalo – v letech 2009 až 2011 za to zaplatilo tři miliony korun. I u těchto pronájmů kontroloři narazili na zbytečné utrácení. Nájemné se například odvíjelo od počtu dnů. SŽDC tak zaplatila za 436 dnů pronájmu jednoho auta 830.000 korun, přestože vůz skutečně jezdil jen 146 dnů," uvedl NKÚ.

Kvůli pochybením při nákupu a pronájmu osobních automobilů už podle ministerstva dopravy přijala SŽDC nápravná opatření. Jedním z nich je například vyhlášení výběrového řízení na sledovací systémy, aby se zamezilo využívání služebních vozů pro soukromé účely. Náklady na provoz služebních vozidel ředitelství ale správa železnic obhajovala. Podle dřívějšího vyjádření Tomáše Drvoty z tiskového odboru SŽDC je rozdíl ve výdajích na generálním ředitelství a u dalších složek správy železnic pochopitelný, protože na ředitelství se pro manažery používají jiná vozidla, především Škody Octavia a Superb. Jejich údržba je přitom proti Fabiím, které používají ostatní organizační jednotky, se kterými NKÚ srovnává, podstatně náročnější a dražší.

23. 01. 2013 Obce nemohou stavět kvůli rychlovlakům, které jednou spojí Prahu s Brnem

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/rychlodraha-z-prahy-do-brna-ddw-/praha-zpravy.aspx?c=A130123_1880264_praha-zpravy_ab)

Projekt vysokorychlostní železniční tratě, po níž vlaky urazí cestu mezi Prahou a Brnem za pouhou hodinu, se pomalu rozbíhá. Začne se úsekem z hlavního města do Benešova. Přestože stavět se bude nejdříve v roce 2020, obce už teď nesmí v okolí budoucí tratě nic stavět a plánovat. "Je zahájena příprava. Zpracovává se územně technická studie úseku z Prahy do Benešova, který se začne stavět jako první," potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Tesař. Méně pozitivní část zprávy je, že projekt je na začátku a stavba nezačne dříve než v roce 2020.

Z Prahy do Brna dnes jezdí rychlíky přes Pardubice. Po vysokorychlostní trati to bude přes Benešov a Vysočinu, převážně podél dálnice D1. Vlaky budou po dvoukolejné trati uhánět rychlostí 230 až 350 kilometrů v hodině. Projekt se teď může také rozjet díky tomu, že výrazně pokročila modernizace železničního koridoru z Prahy přes Benešov a Votice do Českých Budějovic. Nyní je trať dvoukolejná, u Tomic a Votic vzniklo pět tunelů a železnice se narovnal, aby se po ní mohlo jezdit rychlostí až 160 kilometrů v hodině. "Než bude postavena trať rychlodráhy z Benešova do Brna, vlaky pojedou po stávajícím koridoru do Českých Budějovic. Rychlodráha bude mít tedy užitek i pro jižní Čechy," poznamenal Tesař. Ač se nová trať jeví jako stavba budoucnosti, už teď dělá starosti obcím. V lokalitě, kudy má vést, se nesmí stavět. Navíc loni vešly v účinnost zásady územního rozvoje Středočeského kraje, které schvalovali krajští zastupitelé v roce 2011. Podle zásad rozvoje je trasa koridoru širší, než se dřív předpokládalo. Například v Říčanech u Prahy zpracovávají návrh svého územního plánu a začali prověřovat, co všechno by do něj měli zanést. Zjistili, že plochy, které měli dřív určené pro výstavbu domů, musí zahrnout do pásma budoucí rychlodráhy, která vede pod říčanským hřbitovem. Z větší části bude skrytá v tunelu, ten by měl mít jeden portál nedaleko firmy Zoeller v Kuříčku a druhý nedaleko Voděrádek.

Přes Říčany má trať vést tunelem a v zářezu

"O rychlodráze se ví dlouho, a když se to promítá do územního plánu kraje, tak je vidět, že je to myšleno vážně. U nás by měla vést tunelem a doufáme, že i v hlubším zářezu, aby nevznikal hluk a my se dokázali vyrovnat se stavbou, která rozřízne krajinu. Problém je, že je teď širší a vede rozparcelovaným územím," řekl starosta Říčan Vladimír Kořen. Majitel prodal půdu už před několika lety na rodinné domy. "Určitě to může znepokojit majitele pozemků, ale my nemůžeme vydávat stavební povolení v místě trasy. Snad se to bude řešit detailněji při přípravě. Je to projekt, který se připravuje mimo město i kraj v rámci Evropy, je důležitý. Přináší pozitivní i negativní," uvedl Kořen.

Ani starostka Čerčan Daně Tomáškové se nelíbí široký pás. "Už při projednávání územního plánu Středočeského kraje se nám nelíbilo, že jsou vymezené plochy zbytečně široké. Zasahuje nám to do stávající rodinné zástavby. Doufám, že se to bude ještě řešit," řekla Tomášková. Právě trasa od Strančic přes Čerčany do Benešova je navrhovaná ve dvou variantách – blíže k obcím a dál od obcí. "Ministerstvo dopravy požadovalo šířku pásu 600 metrů. Středočeský kraj musel respektovat jeho požadavek. Dotčené obce mohou ve svých územních plánech koridor zpřesnit po dohodě s ministerstvem dopravy," doplnila mluvčí krajského úřadu Nicole Martinová.

Ministerstvo dopravy připravuje také vysokorychlostní trať z Prahy do Berouna a rychlodráhu z Kladna do Prahy s odbočkou na letiště v Ruzyni. O té se už ale mluví jen jako o modernizované trati. Rychlosti vlaků tam budou nižší. S úsekem Kladno – Veleslavín chce začít SŽDC letos, nebo v příštím roce. Prošel po osmi letech studií, která posuzovala vliv stavby na životní prostředí.

24. 01. 2013 Dráhy svlékl „do naha“, svá čísla však RegioJet tají a porušuje zákon

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-taji-data-o-hospodareni-dof-ekonomika.aspx?c=A130123_223427_ekonomika_ert)

Soukromý železniční dopravce RegioJet na přelomu roku s velkou slávou získal velmi detailní data o tom, jak hospodaří na jednotlivých rychlíkových tratích České dráhy, sám ale příliš sdílný o svém hospodaření není. RegioJet, podobně jako tisíce dalších firem, nesplnil zákonnou povinnost a do konce roku neodeslal na rejstříkový soud výsledky hospodaření za rok 2011. Není tak jasné, jak se prvním nedotovanému soukromému osobnímu dopravci na českých kolejích skutečně vede. Šéf a majitel firmy Radim Jančura dosud o hospodaření firmy mluvil velmi různě. Hned po startu tvrdil, že je v zisku, po zlevnění Českých drah ale začal mluvit o ztrátě. Naposledy loni na podzim odhadl ztrátu na 20 až 50 milionů korun. "Výsledky budou nejspíše v pondělí," slíbil po několika urgencích mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Podle něj nejde ale srovnávat data o Českých drahách o nákladech na rychlíky a jejich výroční zprávu. "Nás nezajímají data ČD. Nás zajímá, jak je nakládáno s veřejnými financemi. To je jediným předmětem našeho zájmu," vysvětlil Ondrůj.

RegioJet nezveřejněním porušuje zákon o účetnictví. Podle něj musí firmy nejpozději do konce následujícího účetního období poslat na soud účetní závěrku. V Česku tuto povinnost podle odhadů neplní až polovina firem. Podle Jiřího Šimka, auditora společnosti Mazars Audit, může výše pokuty dosáhnout až 6 % aktiv firmy. "Klientům proto doporučujeme tuto povinnost nezanedbávat, kontrola jejího plnění je totiž pro správce daně velmi jednoduchá: stačí nahlédnout do obchodního rejstříku," řekl Šimek. Podle statistik finanční úřady začaly výrazně více postihovat firmy, které svá čísla nezveřejňují. Jen za loňský rok počet pokut stoupl trojnásobně.

24. 01. 2013 Kombinovaná doprava loni posilovala

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kombinovana-doprava-loni-posilovala-950835>)

Model nákladní dopravy, kdy zboží většinu vzdálenosti urazí vlakem a na kamiony zbývá obvykle jen takzvaná první a poslední míle, je v Česku po průkopnických letech na vzestupu. A to navzdory všeobecnému útlumu v dopravě, který potvrzují ministerské statistiky. Jeden z lídrů trhu kombinované dopravy, společnost Bohemiakombi, loni zaznamenal růst tržeb o čtvrtinu. Počet vypravených vlaků se zvýšil o třicet procent, stejně tak přepravní výkon. Firma to přisuzuje především nově zavedené lince z Ostravy do Verony. „Tím se nám podařilo zásadním způsobem obohatit nabídku našich přepravních služeb,“ uvedl šéf společnosti Vladimír Fišer. Zároveň ale upozornil, že každá nová linka znamená skokový růst nákladů. Firma totiž nakupuje u železničních dopravců celé vlaky, tržby od silničních dopravců ale naskakují postupně. Přesto se Bohemiakombi za loňský rok udržel v zisku, kterého poprvé dosáhla v roce 2010.

Rostoucí zájem o přepravu návěsů vlakem připisuje Fišer třem faktorům. Na evropských dálnicích se stále rozšiřuje mýtné, rostou jeho sazby a současně stoupá cena nafty. Především ale v Německu a Rakousku platí omezení čtyřiceti tun nákladu na kamion, v případě kombinované dopravy je to ale o čtyři tony více. „To je velký motivační faktor,“ dodal Fišer. Zatímco Bohemiakombi se zabývá hlavně návěsů a vnitrokontinentální dopravou, hlavní konkurent Metrans cílí hlavně na kontejnery a námořní přístavy. Firma sice loňská čísla nezveřejnila, ale podle hamburské centrály se loni dařilo zvyšovat tržní podíl. „A to přesto, že český import a export přes námořní přístavy klesal,“ stojí v prohlášení. Díky zájmu zákazníků přitom konkurence v kombinované dopravě houstne, z Brna do Německa jezdí třeba nizozemská European Rail Shuttle. Oproti minulým rokům se proto firmy zdráhají poskytovat podrobná čísla, neboť se přetahují o nejlukrativnější linky. Jedna z nich vede do Duisburgu na Rýnu.

24. 01. 2013 Kvůli municí z II. světové války hrozí omezení vlakového provozu v Pardubicích

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15768/>)

V pondělí 28. ledna budou zahájeny práce na odstranění staré ekologické zátěže v sousedství areálu firmy Paramo. Vzhledem k tomu, že se pod povrchem pravděpodobně nachází zbytky nevybuchlé munice z II. světové války, může dojít v případě potřeby jejího zneškodnění k omezení železniční dopravy na tratích Přelouč – Pardubice hl. n., Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem a Pardubice-Rosice nad Labem – Medlešice. Bezpečnostní opatření při likvidaci výbušnin mohou být

rozšířena také o evakuaci pardubického hlavního nádraží. Práce v okolí Parama potvrzují několik týdnů. České dráhy pro takový případ připravily dopravní opatření, která počítají s odklony SC Pendolin a expresních vlaků Praha – Olomouc (a dále) z Prahy přes Hradec Králové do Choceň, s odklony expresních vlaků Praha – Brno přes Havlíčkův Brod a se zavedením alternativní autobusové dopravy za regionální vlaky. Zastávkové rychlíky v případě vyhlášení opatření k likvidaci nalezené munice budou v úseku Choceň – Praha zrušeny zcela. „Bohužel nelze předem odhadnout kdy a v jakém rozsahu může dojít k evakuaci obyvatel a k zastavení dopravy,“ upozorňuje ředitel Krajského centra osobní dopravy v Pardubicích Michal Štěpán. „Omezení se mohou vyskytnout kdykoliv během následujících týdnů v době prací, tedy v pracovních dnech mezi sedmou až sedmnáctou hodinou. České dráhy budou cestující informovat vývěskami ve stanicích, prostřednictvím svého personálu i webu. Zákazníci však musí počítat s tím, že konkrétní informace budou k dispozici jen velmi krátce před samotným omezením a následná organizace náhradní dopravy bude operativní.“

S ohledem na omezenou kapacitu odklonové trati přes Hradec Králové tudy pojedou pouze expresní vlaky a vlaky noční dopravy. I tak bude docházet ke značným zpožděním odkloněných vlaků. „Jízdní řády alternativní autobusové dopravy, stejně jako náhradní dopravy vedené v úseku Pardubice-Pardubičky až Choceň budou zveřejněny ještě před zahájením prací. V případě evakuace pardubického hlavního nádraží bude alternativní autobusová doprava zajišťována přes zastávku MHD Masarykovo náměstí v centru Pardubic, kde budou zajištěny i přestupní vazby mezi jednotlivými linkami nahrazujícími vlaky do Rosic, Medlešic, Přelouče a Pardubiček,“ dodává Michal Štěpán.

Postup prací

V závodě Paramo budou prováděny výkopy vždy v pracovních dnech od 7:00 do 17:00 hodin. Při výkopech se bude postupovat následovně:

- Při výkopech bude monitorována přítomnost výbušnin.
- V případě nalezení podezřelého předmětu se dle pokynu velitele zásahu omezuje nebo zcela zastavuje provoz v úseku Pardubice hl. n. – Přelouč, Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem, Pardubice-Rosice nad Labem – Medlešice a pyrotechnik prozkoumá podezřelý předmět.
- ČD ve spolupráci se SŽDC aktivují opatření na zajištění odklonu vlaků a zajištění náhradní autobusové dopravy.
- Na místo nálezu se následně dostaví pyrotechnik PČR a provádí se další průzkum podezřelého předmětu, určí se stupeň nebezpečnosti předmětu a rozhodne se o způsobu likvidace.
- Pro zajištění likvidace nebezpečného předmětu může být nařízeno i úplné zastavení provozu ve stanici Pardubice hl. n. a rozhodnuto o rozšíření evakuační zóny, kam spadají i prostory železniční stanice – dojde k evakuaci nádraží, včetně všech jeho provozů.
- Po ukončení evakuace celé zóny (bude trvat několik hodin) dojde k likvidaci výbušniny přímo na místě ve výkopu nebo k jejímu převezení na bezpečné místo za město.
- Po dokončení likvidace předmětu budou veškerá omezení odvolána a bude postupně obnoven provoz ve všech úsecích.

České dráhy připravují maximum opatření pro zmírnění důsledků případného omezení železniční dopravy a s tím spojených zpoždění vlaků, stejně jako pro zajištění alternativní dopravy. Bohužel nelze předem odhadnout všechny omezující vlivy, mezi které patří zejména sjízdnost a volnost silničních komunikací v Pardubicích i okolí a klimatické podmínky, jež budou mít rozhodující vliv na zahájení alternativní dopravy a následné dodržování jejího předpokládaného jízdního řádu.

Jak se cestující dopraví do Pardubic v případě omezení nebo uzavření nádraží v Pardubicích

a) Ze směru Hradec Králové

Vlaky budou ukončeny ve stanici Pardubice-Rosice nad Labem, budou jezdit podle mírně upraveného jízdního řádu. Ze stanice Pardubice-Rosice nad Labem bude zajišťována alternativní autobusová doprava na zastávku MHD „Masarykovo náměstí“ (v centru, u AFI Palace na straně směrem k hokejové aréně) a spoje budou dále pokračovat do Pardubiček, na zastávku MHD „K nemocnici“. Autobusové spoje chtějí České dráhy zajistit v rámcově 40minutovém intervalu.

b) Ze směru Chrudim

Vlaky budou ukončeny ve stanici Medlešice (bude-li omezení dopravy trvat i v denní době po 19:00 hod, budou ukončeny ve stanici Chrudim). Ze stanice Medlešice bude zajišťována alternativní autobusová doprava na zastávku MHD „Masarykovo náměstí“, kde spoje jízdu ukončí. Autobusové spoje chtějí České dráhy zajistit v rámcově 40minutovém intervalu.

c) Ze směru Přelouč

Vlaky budou ukončeny ve stanici Přelouč. V úseku Kolín – Přelouč bude posílena regionální doprava, spoje budou jezdit v rámcově hodinovém intervalu. Ze stanice Přelouč bude zajišťována alternativní autobusová doprava na zastávku MHD „Masarykovo náměstí“, kde spoje jízdu ukončí. Autobusové spoje chtějí České dráhy zajistit v rámcově 20 až 40minutovém intervalu.

d) Ze směru Choceň

Dálkové vlaky ze směru Česká Třebová vždy zastaví ve stanici Choceň (rychlíky z Moravy v této stanici jízdu ukončí). Cestující do Pardubic ve stanici Choceň přestoupí do spojů kyvadlové železniční dopravy vedené v úseku Choceň – Pardubice-Pardubičky. Tyto spoje budou zaváděny postupně po vyhlášení omezujících opatření a budou rozšiřovány tak, aby jezdily v cca 40minutovém intervalu. Kyvadlové spoje zastaví pouze ve stanicích Moravany a Kostěnice a dále na zastávce Pardubice-Černá za Bory. Ze zastávky Pardubice-Pardubičky se budou vracet zpět do Chocně a cestující budou moci využít alternativní kyvadlovou dopravu do centra Pardubic vedenou na zastávku MHD „Masarykovo náměstí“ (spoje budou pokračovat dále do Rosic nad Labem, k nádraží ČD).

Regionální vlaky ze směru Česká Třebová nebo Letohrad pojedou vždy až do stanice Moravany, podle jízdního řádu. Cestující si v Moravanech přestoupí na spoje kyvadlové železniční dopravy vedené na zastávku Pardubice-Pardubičky (viz odstavec výše).

Jak se cestující dopraví z Pardubic v případě omezení nebo uzavření nádraží v Pardubicích

- Výchozím bodem pro cestující bude vždy zastávka MHD „Masarykovo náměstí“, odkud odjíždějí spoje kyvadlové autobusové dopravy k železničním stanicím Medlešice (v noční době do Chrudimi), Přelouč, Pardubice-Rosice nad Labem a k zastávce Pardubice-Pardubičky. Tyto autobusy nikde na trase nezastavují. Z uvedených stanic dále použijí cestující vlak.

- Pro cesty z Pardubicka ve směrech do Prahy, na sever, západ nebo jih Čech doporučují České dráhy volit v tomto případě cestu přes Hradec Králové, kde budou zastavovat odklonové expresy relace Praha – Olomouc a spoje SuperCity Pendolino, které bude možno využít rovněž.

- Pro cesty z Pardubicka směr Morava cestující využijí kyvadlovou železniční dopravu do stanice Choceň, kde si přestoupí na vlaky dálkové dopravy. Ve stanici Choceň za této situace zastaví všechny vlaky dálkové dopravy. Běžné rychlíky budou ze stanice Choceň vycházet v relaci Olomouc nebo Brno podle jízdního řádu.

Nebudou obsluhovány některé zastávky

V případě vyhlášení opatření k omezení či úplnému zastavení provozu bohužel nebudou z technologických důvodů obsluhovány alternativní autobusovou dopravou následující zastávky:

- na trati 238 Pardubice závodíště a Staré Jesenčany (stanice Pardubice-Rosice nad Labem bude dostupná jen alternativní autobusovou dopravou přes přestupní zastávku MHD „Masarykovo náměstí“), ve večerní a noční době též Chrudim zastávka (od 19:00 hod do 6:00 hod ráno)

- na trati 010 Pardubice-Svítkov a Pardubice-Opočínec (zastávka Valy u Přelouče bude obsluhována pouze motorovými vlaky jezdícími na lince Přelouč – Heřmanův Městec).

- na trati 020 bude z důvodu odklonění části dálkových vlaků z Prahy přes Hradec Králové hl. n. do Chocně velmi pravděpodobně regionální doprava na spojnici Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové – Choceň částečně převedena do náhradní autobusové dopravy. V takovém případě nebudou obsluhovány zastávky Hradec Králové-Kukleny a Hradec Králové zastávka.

Platnost jízdních dokladů

Ve všech vlacích jedoucích po odklonové trase platí jízdní doklady dle Tarifu ČD, bez doplatku jízdného. Stejně tak bude platit bez doplatku i společný krajský tarif Pardubického a Královéhradeckého kraje – IREDO, na jehož jízdenky bude možné v důsledku mimořádností v dopravě cestovat také odklonovými dálkovými vlaky kategorie Expres, InterCity, EuroCity v celém odklonovém úseku (Velký Osek) – Hradec Králové hl.n. – Choceň – Česká Třebová.

25. 01. 2013 Polská stávka železničářů narušila provoz v Česku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/212368-polska-stavka-zeleznicaru-narusila-provoz-v-cesku/>)

Ranní stávka polských železničářů zpozdila i některé spoje mířící do Česka. Potvrdil to mluvčí českých drah Petr Štáhlavský. Podle něj protest zdržel hlavně rychlík z Varšavy do Prahy a mezinárodní linku z Varšavy do rakouského Villachu. Zpoždění některých vlaků se ale může projevit

i odpoledne. Železničáři tímto krokem protestovali proti plánům na omezení slev jízdného pro železniční zaměstnance a důchodce. Mezi sedmou a devátou hodinou zůstaly stát stovky železničních souprav ve stanicích, zastavení dopravy postihlo i nákladní dopravu. Stávka podle polských médií ochromila provoz na většině území Polska s výjimkou některých regionálních tratí. Přestože železniční odbory akci oznámily předem, mnozí cestující byli zastavením provozu zaskočeni. Dopravní společnosti se snažily zajistit náhradní dopravu, na některých stanicích rozdávali zřizenci pasažérům teplé nápoje. Podle čtvrtletního vyjádření Českých drah mělo přerušení provozu postihnout i vlaky směřující do České republiky. Zpoždění některých vlaků, které tyto spoje naberou, se může projevit i v odpoledních hodinách, uvedl mluvčí Petr Šťáhlavský. Podle polských médií stávka železniční provoz na jihu země skutečně postihla, například v okolí Vratislavi či Opole.

Polským odborářům se nelíbí záměr vedení polských železnic zrušit slevy jízdného, kterých využívali zaměstnanci státních drah a důchodci. V polovině ledna zorganizovaly železniční odbory hlasování, v němž se 95 procent odborářů vyslovilo pro generální stávku, pokud slevy budou bez jakékoli finanční kompenzace zrušeny.

25. 01. 2013 Stát před volbou Žaludy obměnil dozorčí radu, míří tam poslanec ODS

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-pred-volbou-zaludy-vymenil-cast-dozorci-rady-fsl/eko-doprava.aspx?c=A130125_122210_eko-doprava_neh)

Čtyři dny před klíčovým zasedáním dozorčí rady, které má rozhodnout o dalším působení šéfa Českých drah Petra Žaludy, vyměnil řídicí výbor část dozorčí rady. Na své posty v dozorčí radě rezignoval dosavadní státní tajemník ministerstva dopravy Milan Drobny a šéf kabinetu ministra dopravy Martin Riegl. Oba jsou podle informací MF DNES zároveň na odchodu i z ministerstva dopravy. Jde o úředníky "zdeděné" ještě po ministru Pavlu Dobešovi. Vyplývá to z informací, které zveřejnily České dráhy. Novými členy dozorčí rady jsou Radim Jirout a Libor Antoš. Jirout je poslancem za ODS, současně je i generálním ředitelem Šumperské provozní a vodohospodářské společnosti. Antoš je zaměstnancem ministerstva financí. Dozorčí rada má příští úterý projednat, kdo bude předsedou představenstva drah. Petru Žaludovi končí jeho pětiletý mandát, ale rád by ve své práci dál pokračoval.

27. 01. 2013 Leo Express upustil od Švýcarské kvality. Prý kvůli dlouhému názvu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-nebude-svycarska-kvalita-dw2/eko-doprava.aspx?c=A130126_210834_eko-doprava_suj)

Cestující mezi Prahou a Bohumínem už neuslyší, že na nádraží přijede vlak Švýcarská kvalita. Společnost Leo Express, která tak pojmenovala všechny své vlaky, ustoupila od zveřejňování netradičního názvu na nádražních tabulích a v nádražním rozhlase. Namísto "Švýcarské kvality" teď z reproduktorů na nádraží hlásí, že přijede vlak LE, číslo vlaku, společnosti Leo Express. Stalo se tak krátce poté, co více než s měsíčním zpožděním najely polsko-švýcarské soupravy třetího soukromého dopravce mezi Prahou a Ostravou na plný provoz. Podle mluvčího firmy Petra Kopáčka to ale neznamená, že by se firma sloganu vzdala. "Souvisí to se znalostí značky Leo Express, která je čím dál známější," vysvětlil Kopáček. Podle něj je dalším důvodem i fakt, že název vlaku Švýcarská kvalita se nevešel celý na odjezdové tabule na nádražích. Na tabulích obvykle u názvu vlaku svítlo jen první slovo. V jízdním řádu dál zůstane označení vlaku Švýcarská kvalita. "Počítáme s tímto sloganem i v našich marketingových kampaních," dodal Kopáček.

I když název vlaků měl odkazovat na vysokou kvalitu vlaků Stadler i služeb, první týdny provozu se Leo Express takové označení spíše vymstilo. Vlaky měly technické problémy, kvůli kterým firma jezdila zpočátku pouze v omezeném provozu. Označení přitom není úplně přesné: i když jde o výrobek švýcarské společnosti Stadler, velká část vlaku byla smontována v polském závodě této firmy. Podle Kopáčka už firma se soupravami nemá žádné větší problémy.

27. 01. 2013 Dráhy dál bojují proti tendru na rychlíky (R27)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-dal-bojuji-proti-tendru-na-rychlíky-951735>)

České dráhy nevzdávají boj za zrušení pilotního tendru, který může vůbec poprvé přiřknout provozování dotovaných rychlíků soukromému dopravci. Dráhy považují podmínky soutěže o trať

Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc za diskriminující, a proto daly celou věc k antimonopolnímu úřadu. Ten přednedávnem rozhodl v jejich neprospěch, národní dopravce ale pokračuje v úředním střetu a v pátek podal proti prvnímu rozhodnutí rozklad. O něm bude nyní rozhodovat předseda úřadu Petr Rafaj, poté už zbývá drahám pouze soud. „Nejsme proti liberalizaci trhu, národní dopravce by však měl mít vytvořené stejné podmínky jako ostatní dopravci na trhu. Stávající forma zahájené liberalizace jednoznačně znevýhodňuje národního dopravce,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

Vedení ČD například poukazuje na skutečnost, že jako jediný z dopravců musí státní firma na nákup nových vlaků vypisovat tendry podle zákona o veřejných zakázkách. Ty se často vlečou měsíce a nejednou musejí být zrušeny kvůli účasti jediného zájemce. Ministerstvo dopravy přitom požaduje na soutěžené tratě nové vlaky. I proto dráhy do pilotního tendru nešly. Podle vedení Českých drah je ale v první řadě ohrožen „síťový charakter železniční dopravy“, tedy že cestujícího na jeden doklad přepraví více dopravců. Navíc zcela chybí nový zákon o drahách, který má zavést nezávislého regulátora trhu. „Bude mít pravomoc řešit pružně spory dopravců tak, aby nebyli poškozováni cestující,“ doplnil Joklík. Podle drah není dořešen ani způsob úhrady za užívání nádraží. Všechny argumenty ovšem ÚOHS už jednou smetl se stolu a nechal tendr pokračovat. V soutěži o trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc zůstaly pouze firmy RegioJet a Arriva. V příštích letech by měly jít do soutěže i další, mnohem významnější tratě.

28. 01. 2013 Británie představila celý plán vysokorychlostní železnice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/britanie-predstavila-cely-plan-vysokorychlostni-zeleznice/894521>)

Británie dnes představila další plány vysokorychlostní železnice z Londýna na sever Anglie. Celý projekt High Speed 2 za 32,7 miliardy liber (980 miliard Kč) má být dokončen roku 2032 a bude to první nová železniční trať severně od Londýna za více než století. První taková trať High Speed 1 spojila v minulých desetiletích Londýn podmořským tunelem s Paříží. Loni vláda oznámila plán vysokorychlostní tratě z Londýna do Birminghamu v délce 225 kilometrů. Dnes představila projekt navazující tratě z Birminghamu v jedné větvi do Manchesteru a v druhé do Leedsu. Vlaky by tam měly jet rychlostí až 360 kilometrů za hodinu.

Projekt vysokorychlostní železnice má podle plánovačů vytvořit nejméně 100.000 pracovních míst. Cesta do severoanglických měst by se měla zkrátit téměř na polovinu. Trasu 320 kilometrů z Londýna do Manchesteru by tak vlak měl urazit za hodinu a osm minut, uvedla agentura AP. Ministr financí George Osborne označil projekt za "motor růstu v severní a střední Anglii". Připustil sice, že je to velmi drahé, "je to ale investice do ekonomiky, což nám vytvoří peníze, jimiž budeme financovat naše systémy zdravotnictví a školství," řekl ministr BBC.

Kritici označují stavbu vysokorychlostní železnice za mrhání, které neposílí ani ekonomický růst, ani nezmírní regionální rozdíly, jak plánovači čekají. Rychlovlaky naopak mají tendenci rozdíly zesilovat, protože vedou ke koncentraci ekonomické aktivity do několika velkých měst po trati, napsal před časem týdeník The Economist. Okrajové přínosy těchto železnic v podobě zkrácení cest podle kritiků zcela překryjí jejich vysoké náklady, které odsávají peníze z modernizace ostatních částí železniční sítě.

28. 01. 2013 Motorák začal za jízdy do Kladna hořet, nikdo nebyl zraněn

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/horelo-ve-vlaku-jedoucim-z-rakovnika-do-kladna-f41-/praha-zpravy.aspx?c=A130128_111832_praha-zpravy_sfo)

V železniční zastávce Kladno-Rozdělův vzplála časně ráno vlaková souprava mířící z Rakovníka do Kladna. Hořet začalo v motorové části vlaku, příčinou byla technická závada. Při požáru nebyl nikdo z cestujících zraněn. Ve vlakové soupravě čítající dva vagony začalo hořet v půl šesté ráno. Vlakem tou dobou cestovalo 25 lidí, nikdo z nich neutrpěl kvůli požáru žádné zranění. Jako první zareagoval na oheň strojvedoucí soupravy, který použil hasicí přístroj. "Na místo jsme vyslali hasiče z Kladna a drážní hasiče z Kralup nad Vltavou. V 5:50 byl oheň pod kontrolou, o deset minut ho hasiči zlikvidovali úplně," řekla iDNES.cz mluvčí středočeských hasičů Lenka Kostková. Oheň podle ní způsobila závada v motorovém prostoru, škoda byla předběžně vyčíslena na 100 tisíc korun. Přesnou výši vyčíslí až vedení Českých drah. Nepojízdnou soupravu odtáhli do železniční stanice Kladno, všechny cestující přepravil náhradní spoj. Po dobu zásahu byl železniční přejezd mezi Kladnem a Velkou Dobrou uzavřen.

28. 01. 2013 Na jihočeské koleje míří konkurence. Zájem má o Šumavu a spoj do Prahy (Arriva vlaky)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/konkurence-na-jihoceskych-kolejich-dur-eko-doprava.aspx?c=A130128_133148_budejovice-zpravy_jkr)

Když České dráhy něco modernizují, na Jihočeský kraj se skoro vždy dostane až naposledy. Právním je vnímán jako republikový otloukánek. Na jihočeských kolejích totiž chybí konkurence, a není proto nutné spěchat. Brzy se však možná jihočeští cestující dočkají změny. Zdeněk Žemlička z Jikordu (Jihočeský koordinátor dopravy) upozornil na aktuální zájem soukromých dopravců v čele se společností Arriva vlaky. Ti mohou zajistit až čtvrtinu všech regionálních dopravních výkonů na kolejích. "Konkurence, a jsem jednoznačně pro, aby tady byla, může tvořit až 25 procent. Zájem je především o šumavské tratě," potvrdil Žemlička. Upřesnil, že by se mohlo jednat o trasy ze Strakonice do Vimperka a dále do Volar či úseky Český Krumlov – Volary a Číčenice – Volary. Podle zástupce Jikordu je reálné, aby se první vlaky soukromých dopravců na tratích objevily už s novým jízdním řádem pro rok 2014. Předcházet tomu budou složitá jednání, například se Správou železniční dopravní cesty. "Musíme si uvědomit, že každá trať má svou kapacitu a bude nutné hledat volná místa. Není vůbec snadné vše zkoordinovat," vysvětlil Žemlička.

Přímý vlak Jindřichův Hradec – České Budějovice

A nemuselo by zůstat jen u šumavských regionálních spojů. Nově se objevil také zájem o přímé vlakové spojení z Jindřichova Hradce do Českých Budějovic. "Je to skutečně hodně čerstvá informace. Pro naše obyvatele by to určitě znamenalo zvýšení komfortu, nemuseli by přestupovat ve Veselí nad Lužnicí, navíc by to mohlo vyplnit i některé slabé místo v jízdním řádu," domnívá se starosta Jindřichova Hradce Stanislav Mrvka. Zprávu uvítal i v souvislosti s tím, že na Jindřichohradecku připravují pilotní projekt integrovaného dopravního systému a nový spoj by do něj mohl zapadnout. Jisté je, že už příští týden se má uskutečnit schůzka zástupců společnosti Arriva vlaky a kraje, respektive Jikordu. "Náš zájem působit v Jihočeském kraji je dlouhodobý a mohu potvrdit, že jsme již hovořili jak o spojení z Hradce, tak o šumavských tratích. Teď bude záležet na vývoji dalších jednání," řekl Jaroslav Richter, ředitel Arriva vlaky. I podle něj je reálné, že se první soukromé vlaky skutečně objeví v příštím roce. A možná dokonce ještě dříve. Minimálně by se mohly uskutečnit některé ukázkové jízdy právě z Jindřichova Hradce. Bude samozřejmě záležet i na tom, jak by se dopravci a vedení kraje dohodli na financování, přesněji výši dotací na provoz konkrétních spojů. Soukromí dopravci pak mají zájem také o spojení z Prahy do Českých Budějovic a případně dále do Českého Krumlova, což by byla přímá konkurence nejen drahám, ale i autobusům, které na této trase vozí tisíce turistů ročně.

28. 01. 2013 RegioJet předloni tratil 59 mil. i kvůli počátečním nákladům

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-predloni-tratil-59-mil-i-kvuli-pocatecnim-nakladum/894720>)

Železniční dopravce RegioJet ze skupiny Student Agency hospodařil v prvním roce existence, tedy v roce 2011, se ztrátou 59 milionů korun. Od září toho roku začal provozovat dopravu mezi Prahou a Ostravskem jako první konkurence Českým drahám. Ztrátu zdůvodňuje náklady na rozjezd železničního podnikání a také na údajnou "cenovou válku" Českých drah, kterou se dosud zabývá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). ČTK to sdělil mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. "Výsledek odpovídá prvnímu roku provozu, kdy přípravy a náklady trvaly celý rok, zatímco tržby z jízdného společnosti plynuly pouze od konce září," uvedl Ondrůj. První vlaky vyjely s cestujícím 26. září, zpočátku se na trase objevily tři páry žlutých vlaků. Až později společnost přidávala další spoje a plánovaného stavu devíti párů dosáhla po roce provozu.

Vedle počátečních nákladů, tedy platu personálu již před začátkem provozu, vybudování distribuční sítě či marketingových nákladů vysvětluje RegioJet ztrátu i cenovou politikou Českých drah, které po příchodu konkurence zlevnily jízdenky. Zlevnit tak musel i RegioJet, aby nepřišel o zákazníky. Zda šlo o predátorské ceny, jak se vyjádřil majitel společnosti Radim Jančura, už několik měsíců prošetřuje antimonopolní úřad. V následujícím roce 2012, prvním kompletním roce provozu, cestovalo vlaky RegioJet 1,13 milionu pasažérů a obsazenost souprav s kapacitou 250 až 330 míst se pohybuje průměrně kolem 85 procent. České dráhy statistiky za jednotlivé tratě nezveřejňují. Vloni přišel na nejvytíženější českou trať další soukromý dopravce Leo Express. RegioJet jedná také o provozování vlaků na dalších dálkových trasách, nejbliže je dohodě s Deutsche Bahn na trati Praha – Hamburk.

29. 01. 2013 Žaluda povede České dráhy dalších pět let, rozhodla dozorčí rada

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zaluda-sefem-ceskych-drh-080-eko-doprava.aspx?c=A130129_120908_eko-doprava_suj)

Petr Žaluda bude i nadále šéfem Českých drah. Na úterním jednání dozorčí rady ho jednohlasně zvolilo všech osm členů rady. MF DNES to potvrdil Jaroslav Pejša, člen dozorčí rady a šéf Odborového sdružení železničářů. "Chtěl bych pokračovat v tom, co jsme tu nastartovali. Musíme dál zlepšovat své služby, připravit se na liberalizaci trhu a také dořešit majetkové záležitosti," řekl MF DNES po zvolení Žaluda. Žaluda pro volbu neměl protikandidáta. Mezi jednotlivými členy osmičlenné dozorčí rady měl od počátku podporu tři zástupců zaměstnanců. Jistý měl také hlas nového člena dozorčí rady, poslance ODS Radima Jirouta. "Budu hlasovat pro pana Žaludu," potvrdil v úterý dopoledne Jirout. Pátý hlas dostal Žaluda od dalšího poslance ODS, Michaela Hrbaty. "Počkám na projednání, ale spíše ano," řekl před jednáním Hrbata. Vyhýbavě na dotaz před úterní volbou odpověděl poslanec ČSSD Josef Smýkal. "Počkám na celý program i jeho návrhy k řešení situace v ČD Cargo a podle toho se rozhodnu," řekl Smýkal. Svě rozhodnutí tajil i Miroslav Nádvorník, který je v dozorčí radě za TOP 09.

Dalším novým členem rady je Libor Antoš zastupující ministerstvo financí. Dozorčí rada stále nemá svého předsedu, jeden člen jí chybí. Už minulý týden naznačil ministr dopravy Zbyněk Stanjura, že Žaluda v čele drah zůstane. "Předpokládám, že pan Žaluda bude nadále členem představenstva. Chci však připomenout, že vlastník má vždy právo prosadit změnu v představenstvu, dozorčí radě či managementu společnosti," řekl v rozhovoru pro MF DNES Stanjura.

29. 01. 2013 Radní otevřeli cestu k zástavbě části smíchovského nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/212907-radni-otevrel-cestu-k-zastavbe-casti-smichovskeho-nadrazi/>)

Navzdory doporučení poradní komise schválila pražská rada změnu územního plánu, která umožní přestavbu areálu smíchovského nádraží. Otevřeli tak cestu pro vznik zástavby v částech nádraží, které už nepotřebují železničáři. Radní se zabývali také podobným návrhem, který se týkal Masarykova nádraží. V jeho případě však projednávání změn přerušili. Developeři chtějí část dnešních nádraží zastavět například kancelářemi a byty, pražská rada se zatím zabývala osudem Masarykova nádraží a stanice Praha-Smíchov. Proti změně územního plánu v obou oblastech se postavila poradní komise městské rady. V případě Masarykova nádraží jí především vadilo, že si město dosud neujasnilo, jak chce v budoucnu řešit železniční dopravu v centru, odborníci v komisi pro územní plán také doporučili zpracovat novou urbanistickou soutěž. V případě Smíchova komise rovněž navrhovala nejprve zvážit potřeby železniční i silniční dopravy v oblasti, než se změní územní plán. Komise měla výhrady také proti plánované bytové výstavbě na smíchovském nádraží.

V případě smíchovského nádraží městská rada na doporučení své komise nedala a přípravu změny územního plánu schválila. Na Masarykově nádraží zatím žádná zástavba nepřípadne v úvahu, protože rada projednávání změny plánu přerušila. Pražští politici se ke změnám v územním plánu zatím nechtějí vyjadřovat, promluví o nich až ve středu na tiskové konferenci. Přestavba starých železničních ploch je v Praze v poslední době námětem bouřlivých debat. Pro developery jde o zajímavá rozvojová území pro administrativní či bytovou výstavbu. Kromě Masarykova nádraží a smíchovského nádraží se magistrát zabývá také úpravami v oblasti bubenského nádraží a Nákladového nádraží Žižkov.

30. 01. 2013 U Strančic jely proti sobě dva vlaky, na dálku je zastavil dispečer

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/ve-strancich-proti-sobe-vyjely-vlaky-d92-praha-zpravy.aspx?c=A130130_072241_praha-zpravy_cen)

Ve Strančicích u Prahy se ráno málem srazily dva osobní vlaky plně obsazené cestujícími. Vyjely proti sobě po jedné koleji. Soupravy se podařilo zastavit díky funkci generální stop, dělilo je 600 metrů. Podobné nehody nejsou na dráze ojedinělé. První vyšetřování ukázalo, že vinu nese pravděpodobně strojvedoucí vlaku jedoucího ze Strančic do Prahy. "Zda šlo o technickou závadu, nebo je na vině lidská chyba, zjišťujeme," sdělil iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. V 6:20 osobní vlak číslo 9104 Strančice – Praha projel návěstí, které signalizovalo stůj, a vyrazil na stejnou kolej, po které mířil osobní vlak 2509 z Prahy do Benešova. V úseku se jezdí po jedné koleji. Na proti sobě jedoucí vlaky zareagoval zabezpečovací systém a zastavil soupravy pomocí funkce "generální stop", která brání závažným haváriím na železnici. "Soupravy zastavily 600 metrů od sebe," uvedl Drápal. Nehoda

se obešla bez zranění a nevznikla žádná škoda na majetku. Cestující museli kvůli bezpečnosti čekat ve vlacích až do doby, než se soupravy přesunuly zpět do stanice. "Tam si lidé jedoucí do Prahy přestoupili na rychlík, který v místě mimořádně zastavil, cestující do Benešova odjeli následně jedoucím osobním vlakem," řekla iDNES.cz mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Vlak řídil zkušený strojvedoucí

Kvůli nehodě bylo zrušeno několik osobních vlaků v úseku Strančice - Říčany. Další jezdily po jedné koleji a mohly nabírat až desetiminutové zpoždění. Zastavit musel i projíždějící rychlík z Českých Budějovic do Prahy. Provoz na trati byl znovu obnoven po osmé hodině. Strojvedoucí vlaku, který incident zapříčinil, bude do skončení vyšetřování přeřazen na jinou práci. Podle mluvčí Českých drah jde o zkušeného muže, který pracuje na dráze řadu let.

Letos projely zákaz jízdy už čtyři vlaky

Nehody podobné té dnešní nejsou na dráze ojedinělé. Selhání strojvedoucího bylo pravděpodobně příčinou i události, která se stala minulý úterý v Kolíně, kde vjel osobní vlak do cesty projíždějící soupravě InterCity. Strojvedoucí zastavil vlak necelých 100 metrů za projetým návěstidlem. Závažnější případ se stal loni 29. března, když z pražského Hlavního nádraží vyjel proti rychlíku stojícímu v tunelu Balabenka další rychlík. Generální stop tehdy zastavil soupravy jen 28 metrů od sebe. Letos projely vlaky návěstidly zakazujícími další jízdu už čtyřikrát. Loni se stalo 77 podobných případů, nikdo při nich nebyl zraněn ani usmrčen. Stejný počet inspektoři zaznamenali i předloni. V roce 2010 evidovali 80 případů, o rok dříve 70. Nejvíce případů projetí návěstidly za posledních deset let zaznamenali vyšetřovatelé v roce 2006, kdy řešili 85 těchto událostí.

Generální stop

Generální stop je funkce zabezpečovacího systému na železnici. V okamžiku, kdy proti sobě vyjedou dva vlaky, umožňuje výpravčímu nebo dispečerovi zastavit všechny vlaky v určitém úseku. Možnost, že by to systém zvládl bez lidského zásahu, je v současnosti prověřována.

30. 01. 2013 Další přírůstek do drážní zoo. Z nových motoráků budou pavouci (RS1 = RegioSpider)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-pojmenuji-motoraky-regiospider-dxa/eko-doprava.aspx?c=A130129_225616_eko-doprava_suj)

České dráhy pokračují v pojmenovávání vlaků po zvířatech. Po slonech, žralocích a panterech si tentokrát vybraly podstatně menšího živočicha: pavouka. Názvem RegioSpider postupně polepí tři desítky nových motoráků Stadler RegioShuttle RS-1. Mluvčí drah Petr Šťáhlavský nové jméno vysvětluje například tím, že tento typ vozů pokrývá síťově některé regiony a vytváří tak pavučinu spojení. Dráhy vyšly i z návrhů, které získaly v předchozích anketách o názvy vlaků. "Je také v provozu na nejstrmější železniční trati v Česku. Je tam tedy obdoba ke schopnostem pavouků spustit se pod ostrým úhlem, tato vozidla se "spouštějí" po spádu naší nejstrmější železnice," dodal Šťáhlavský. Nové motoráky dosud jezdí hlavně v Libereckém kraji a na Vysočině, pokrývají i jedinou českou ozubnicovou železnici z Tanvaldu do Harrachova.



Dráhy už mají ve své flotile například patrové CityElefanty, elektrické nízkopodlažní jednotky RegioPanter nebo motorové jednotky RegioShark. RegioSpider bude čtvrtým vlakem se zvířecím názvem. "Jde o marketingové označení všech vozidel daného typu. Součástí je také polep na skříní vozidla, podobně jako je vozidlo polepeno logem ČD, dalšími informacemi a údaji nezbytnými pro provoz, informování cestujících či propagační účely," dodal Šťáhlavský. Dráhy mají objednáno celkem 33 motorových vozů Stadler, které pochází ze závodu švýcarské firmy v Berlíně-Pankowě. Vozy se liší úpravou pro provoz na trati Tanvald – Harfáčov a pro ostatní tratě. Poslední dva mají přijít na konci února, dráhy je namísto původních plánů na provoz na Vysočině umístí na trať z Liberce do České Lípy.

30. 01. 2013 V roce 2013 přijedou nová a modernizovaná vozidla za 6 miliard korun

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15804/>)

Rozsáhlá modernizace vozidlového parku Českých drah bude pokračovat také v roce 2013. Lze očekávat nasazení více než 150 nových a modernizovaných vozů (včetně vozů elektrických

a motorových jednotek) v celkové hodnotě kolem 6 miliard Kč. Regionální dopravě budou dominovat zcela nové jednotky RegioPanter a RegioShark. Dálková doprava získá další modernizované vozy. Jejich dodávky se oproti roku 2012 zdvojnásobí. Modernizace vozidlového parku regionální dopravy se výrazným způsobem posune v kvalitě vozidel. Přibližně 90 % všech vozů pro regionální linky, které budou dodávány v roce 2013, bude patřit zcela novým elektrickým a motorovým jednotkám. Podíl modernizovaných vlaků tak klesne přibližně na jednu desetinu (v roce 2012 činil podíl modernizovaných vozů cca 2/3 oproti 1/3 nových).

Nejvíce nových vozidel bude patřit do rodiny elektrických nízkopodlažních jednotek RegioPanter a nízkopodlažních motorových jednotek RegioShark. Zařazeny budou do provozu v Jihočeském, Plzeňském, Karlovarském, Ústeckém, Královéhradeckém, Pardubickém, Olomouckém a Zlínském kraji. Dokončeny budou také dodávky jednotek CityElefant pro Moravskoslezský kraj a Regio-Shuttle RS 1 pro Liberecký kraj. Dobíhat budou i některé projekty modernizace, např. motorových vozů řady 842 nebo řídicích vozů pro klasické soupravy řady Bfhpvee295 (označované také jako řada 961, resp. s přezdívkou „sysel“). Nová vozidla nabízejí cestujícím moderní světlý a přehledný interiér, nízkopodlažní uspořádání, bezbariérový přístup včetně WC, moderní audiovizuální informační systém, dveře snadno ovládané prostřednictvím tlačítek a za jízdy bezpečnostně blokové. Prostory jsou klimatizované a cestující mají u vybraných míst také elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, např. notebooků nebo mobilních telefonů. Soupravy RegioPanter a RegioShark jsou vybaveny WiFi připojením k internetu.

Zrychlí se modernizace dálkových vlaků

U dálkových vlaků bude pokračovat modernizace vhodných typů vozů pro rychlost 160, případně 140 km/h. Oproti roku 2012 se modernizace těchto vozů zrychlí. Do provozu by jich mělo být uvedeno přibližně 2x více než v předchozím roce. Bude dokončena modernizace restauračních vozů WRmee⁸¹⁶, dodávkou přibližně tří desítek vozů bude pokračovat modernizace bezbariérových rychlíkových vozů řady Bbdgme²³⁶ a očekává se zahájení dodávek také u prvních modernizovaných vozů typu Bmpee (dodavatel Pars nova) a ABpee (dodavatel PESA). Modernizované vozy nabídnou cestujícím nové sedačky, klimatizovaný interiér, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících. Dosazena jsou nová WC s uzavřeným systémem. Vozy dostávají i nové posuvné dveře, které jsou za jízdy blokové. Modernizované vozy jsou nově vybaveny také pro tzv. zjednodušenou přepravu jízdních kol.

Modernizace souprav pro dálkovou dopravu bude pokračovat také v roce 2014, kdy budou uvedeny do provozu zcela nové jednotky Viaggio Comfort od společnosti Siemens, známé jako railjet. Jedná se o moderní vysokorychlostní vlaky, které nabídnou nejvyšší kvalitu cestování na českých tratích. Od prosince 2014 budou nasazeny na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz v kooperaci s rakouskými železnicemi ÖBB.

30. 01. 2013 Dráhy chtějí vrátit do hor vlaky, které se bez brzd řítily z kopce (řada 843)

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/nebezpecne-vlak-y-na-trati-0yr-domaci.aspx?c=A130130_132436_liberec-zpravy_dtd)

Navzdory dvěma loňským karambolům chtějí České dráhy vrátit na strmou železnici z Tanvaldu do Harrachova motorové vozy typu 843. Před rokem se v klesání z Kořenova do Desné "splasily" a přestaly brzdit. Poprvé se prohnaly dvěma zastávkami a podruhé dokonce čtyřmi. "Nyní nasazujeme na trati Tanvald - Harrachov pouze moderní vozy Stadler, kterým problémy s brzdami nehrozí," řekl železničář a dopravní specialista Jindřich Berounský. Koordinátor veřejné dopravy v Libereckém kraji Korid ale projevil zájem, aby vozy typu 843 jezdily v horách dál. České dráhy udělaly v klesání z Kořenova do Tanvaldu zkoušky, při nichž zjišťovaly, jak účinně vozy typu 843 brzdí a jak jim při tom prokluzují kola. "Testovali jsme nové brzdové obložení," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. S vozy typu 843 počítají železničáři na trati z Tanvaldu do Harrachova jako s posilami, pokud by Stadlery nedokázaly pobrat všechny pasažéry. České dráhy by je nasazovaly i při mimořádných událostech nebo tehdy, pokud by si je někdo objednal na zvláštní jízdy.

Loni v lednu se řítí vlak typu 843 s porouchanými brzdami do údolí rychlostí až 87 kilometrů. Podle Drážní inspekce se tehdy dopustil chyby strojvedoucí. Moderní Stadlery nemůže podobný problém potkat. Na jizerskohorské železnici se jich takřka neslyšně pohybuje šestnáct. Specialista Berounský však upozornil, že zastaralá trať z Liberce do Tanvaldu s novými Stadlery neladí. V červnu souprava Stadler dokonce vykolejila mezi Tanvaldem a Smržovkou. "Technický stav železniční tratě, kde se vlaky Stadler pohybují, je špatný," vysvětlil.

31. 01. 2013 Srážka popelářů s vlakem zastavila provoz na koridoru u Olomouce

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/srazka-vlaku-s-popelari-zastavila-provoz-na-koridoru-pd7-olomouc-zpravy.aspx?c=A130131_091210_olomouc-zpravy_kol)

Na železničním přejezdu mezi Červenkou a Moravičany na Olomoucku se v sedm hodin ráno srazil osobní vlak s popelářským vozem. Nehoda zastavila provoz na železničním koridoru, po kterém jezdí vlaky z Prahy do Bohumína a zpět. Spoje nabíraly až dvouhodinová zpoždění. Trať byla průjezdná před půl čtvrtou odpoledne. "Kolem sedmé hodiny došlo k dopravní nehodě na železničním přejezdu číslo 6520 na trati Olomouc – Praha. V místě železničního přejezdu mezi Červenkou a Moravičany se střetlo nákladní vozidlo s vlakovou jízdou soupravou převážející 150 cestujících," uvedla olomoucká policejní mluvčí Marie Štrbáková.



Podle Drážní inspekce uvázl v kolejišti popelářský vůz. Šestačtyřicetiletý řidič zřejmě nepřizpůsobil jízdu stavu vozovky, najel na koleje a dostal smyk, který ho odhodil do kolejiště. "Ve velmi krátké chvíli se spustilo signalizační zařízení, které upozornilo řidiče a jeho spolujezdce na přijíždějící vlakovou soupravu," popsala policejní mluvčí. Oba stihli z vozu utéct mimo trať. Do zadní části nákladního auta pak narazil vlak jedoucí z Chocně do Přerova. Přesný průběh vzniku nehody ale bude znám po zhlédnutí videozáznamu z kamerového systému, který je umístěn na železničním přejezdu. Řidič ani spolujezdec zranění nebyli. Bez zranění vyvázli také cestující z vlaku, strojvedoucí ale takové štěstí neměl. "Strojvedoucí si po přjezdu hasičů stěžoval na bolest nohy, a proto jednotka k události povolala lékařkou pomoc zdravotnické záchranné služby," řekl mluvčí hasičů Zdeněk Hošák.

Cestující z osobního vlaku museli přestoupit do náhradního autobusu. "Trať i silnice mezi obcemi Červenka a Medlov-Králová je v této chvíli uzavřena. Policisté nyní nehodu na místě vyšetřují," doplnila kolem deváté hodiny policejní mluvčí Štrbáková. Provoz na trati byl přerušen v obou směrech, což se týkalo osobních i rychlíkových spojů včetně pendolin. V úseku Červenka – Moravičany proto České dráhy zavedly kyvadlově náhradní autobusovou přepravu. Kvůli nehodě tak zhruba dvacet vlaků zasáhla až dvouhodinová zpoždění.

Pendolino jedoucí z Ostravy nabralo největší zpoždění

"Nespokojenost cestujících tady bohužel je, v rámci možností jsme ovšem nasadili kyvadlovou autobusovou dopravu. Bohužel téměř hodinu a půl nám tato trať stála, frekvence ranních spojů je vysoká, takže se to projevilo," přiblížila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. "Od devíti hodin a dvaceti minut zde už máme obnovený alespoň jednokolejný provoz. Byť je v místě nehody jen desetikilometrová rychlost, měla by se situace pomalu uklidňovat," doplnila mluvčí. Největší, téměř dvouhodinové zpoždění tak před desátou hodinou dopoledne zasáhlo pendolino jedoucí z Ostravy. "Přes devadesát minut zpoždění má pak rychlík Buchlov z Luhačovic, devadesát minut pak má Hutník jedoucí z Třince," vypočítala Šubová. Sedmdesátiminutová zpoždění "chytilo" i další pendolino jedoucí z Bohumína, rychlík Vsacan z Prahy či Šohaj jedoucí z Veselí nad Moravou.

Čas, kdy bude provoz na koridoru mezi Olomoucí a Prahou naplno obnovený, Šubová nechtěla předjímat. "Ještě tam bude pracovat jeřáb, zřejmě tam bude muset proběhnout i kontrola kolejiště," dodala. Nakonec se vlaky plně rozjely v obou směrech kolem půl čtvrté odpoledne. Předběžná výše škody na nákladním vozidle je vyčíslena na 500 tisíc korun, na lokomotivě 750 tisíc korun a na zabezpečovacím zařízení 450 tisíc korun. Okolnosti dopravní nehody policisté vyšetřují.

31. 01. 2013 ČD obnoví provoz vlaků z Dolní Lipky do Hanušovic a Mlýnického Dvora, reagují tak na objednávku Pardubického kraje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15815/>)

Od 2. února obnoví České dráhy provoz regionálních vlaků v úsecích Dolní Lipka – Hanušovice a Moravský Karlov – Mlýnický Dvůr v severovýchodním cípu Pardubického kraje. O objednání vlaků rozhodlo vedení Pardubického kraje, a to po projednání s Olomouckým krajem. Regionální vlaky tak po více než roční pauze opět začnou přepravovat cestující do Mlýnického Dvora nebo Červeného Potoka a jeho okolí, ale také do Hanušovic v sousedním Olomouckém kraji. „České dráhy vyhověly žádosti Pardubického kraje a podle jím doplněné objednávky pro rok 2013 zavádějí od prvního únorového víkendu provoz 5 párů vlaků na spojnici Dolní Lipka – Hanušovice,“ popisuje výsledek jednání o dopravní obslužnosti ředitel Krajského centra osobní dopravy v Pardubicích Michal Štěpán a doplňuje: „Úprava objednávky se dotýká také prodloužení 3 párů vlakových spojů nyní jezdících z Lichkova do Moravského Karlova. Nově tyto vlaky pojedou až do zastávky Mlýnický Dvůr.“

Nové spoje do Hanušovic jsou trasovány tak, aby zde cestující měli přípoje na návazné vlaky – tím bude zajištěno spojení dále na Ramzovou a do Jeseníku či v opačném směru do Zábřehu na Moravě a Olomouce. Ranní a dopolední spoj přijede k přípojům do Hanušovic před osmou a desátou hodinou, odpolední spoje dojedou na 14., 16. a 18. hodinu. Po několika minutách motorové vlaky odjedou od těchto přípojných dálkových vlaků zpět do Pardubického kraje.

Na trati SŽDC číslo 024 dosud končí vlaky nejdále na zastávce Moravský Karlov. Od 2. února nově pojedou tři páry osobních vlaků až na zastávku Mlýnický Dvůr, přímo k výchozímu místu ke sportovištím a areálu volnočasových aktivit. „Víkendový provoz tak zlepší dostupnost zdejšího nedávno rozšířeného sportovního areálu,“ upřesňuje Michal Stěpán a přidává informace k jízdě: „Ve všech zaváděných vlacích bude platit standardně Tarif Českých drah a mezi zastávkami v Pardubickém kraji samozřejmě také integrovaný krajský tarif IREDO, který umožňuje na jednu jízdenku cestovat jak vlaky, tak autobusy.“

Jízdní řád vlaků Dolní Lipka – Hanušovice (platí o sobotách, nedělích a svátcích od 2. února 2013)

Os	Os	Os	Os	Os	Stanice	Os	Os	Os	Os	Os
35133	35135	35137	35139	35141		35132	35134	35136	35138	35140
					Ústí nad Orlicí					19:36
					Dolní Libchavy					19:30
					Dolní Dobrouč					19:21
					Letohrad					19:17●
		12:34			Letohrad					19:16○
		12:39			Verměřovice					19:10
		12:44			Jablonné n. Orl.					19:06
		12:47			Jamně n. Orl.					
		12:51○			Těchonín					18:59●
		12:52●			Těchonín					18:57○
		12:56			Mladkov					18:52
		13:00○			Lichkov					18:49●
		13:10●		17:15	Lichkov	08:55	10:44	14:42		18:48○
		16:16○		17:21○	Dolní Lipka	08:49●	10:38●	14:36●		18:42●
07:24	09:19	13:17●	15:24	17:24●	Dolní Lipka	08:47○	10:35○	14:35○	16:35	18:35○
07:29	09:24	13:22	15:29	17:29	Prostřed. Lipka	08:41	10:29	14:29	16:29	18:29
07:34	09:29	13:27	15:34	17:34	Červený Potok	08:36	10:24	14:24	16:24	18:24
07:44	09:39	13:37	15:44	17:44	Podlesí	08:25	10:13	14:13	16:13	18:13
07:50	09:45	13:43	15:50	17:50	Vlaské	08:19	10:07	14:07	16:07	18:07
07:57	09:52	13:50	15:57	17:57	Hanušovice	08:14	10:02	14:02	16:02	18:02

○ příjezd, ● odjezd

Jízdní řád vlaků Lichkov – Dolní Lipka – Mlýnický Dvůr (platí o sobotách, nedělích a svátcích od 2. února 2013)

Os 35093	Os 35095	Os 35097	Stanice	Os 35092	Os 35094	Os 35096
09:10	13:37	15:15	Lichkov	10:37	14:50	16:45
09:16○	13:43○	15:21○	Dolní Lipka	10:31●	14:44●	16:39●
09:22●	13:44●	15:27●	Dolní Lipka	10:29○	14:42○	16:37○
09:25	13:47	15:30	Králíky zast.	10:25	14:38	16:33
09:28○	13:50○	15:33○	Králíky	10:23●	14:36●	16:31●
09:30●	13:52●	15:35●	Králíky	10:21○	14:34○	16:29○
09:32	13:54	15:37	Dolní Orlice	10:17	14:30	16:25

09:36○	13:58○	15:41○	Červená Voda	10:14●	14:27●	16:22●
09:37●	13:59●	15:42●	Červená Voda	10:12○	14:25○	16:20○
09:41	14:03	15:46	Morav. Karlov	10:08	14:21	16:16
09:43	14:05	15:48	Bílá Voda	10:06	14:19	16:14
09:46	14:08	15:51	Mlýnský Dvůr	10:03	14:16	16:11

○ příjezd, ● odjezd

Na tratích v Pardubickém kraji dojde k 1. únoru 2013 také k částečnému rozšíření zastavování některých regionálních vlaků. Jedná se o tyto spoje:

- Na zastávce Dolní Libchavy (trať SŽDC č. 024) zastaví nově vlak Sp 1653 směr Lichkov (15:29);
- Na zastávce Dolní Dobrouč (trať SŽDC č. 024) zastaví nově vlak Os 15120 směr Ústí nad Orlicí (9:09) a dále vlak Sp 1653 směr Lichkov (15:37);
- Ve stanici Třebovice v Čechách (trať SŽDC č. 019) nově zastaví ve směru do Lanškrouna vlaky Os 12723 (14:39) a Os 12727 (15:39), v opačném směru do České Třebové vlaky Os 12728 (15:16) a Os 12732 (16:16);
- V úseku Chrast u Chrudimě až Hlinsko v Čechách (trať SŽDC č. 238) zastaví nově vlak Sp 1819 „Loutkař“ na zastávkách Horka u Chrudimě (15:36), Vrbatův Kostelec (15:42), Prosetín (15:46), Pokřikov (15:57), Vojtěchov (15:59) a Holetín (16:04) – příjezd do Hlinska v Čechách je plánován nově na 16:09 hodin. Pozdější příjezd vlaku bude znamenat i potřebu úprav odjezdů návazných autobusů, což společnost OREDO připravuje;
- Ve stanici Opatovice nad Labem (trať SŽDC č. 031) nově zastaví v pracovních dnech vlak Sp 1783 směr Pardubice (7:20), o víkendech zde nově zastaví vlak Sp 1949 směr Hradec Králové (6:55);
- Ve stanici Pardubice-Rosice n/L. (trať SŽDC č. 031) nově zastaví vlak Sp 1783 jedoucí do Pardubic (7:32);
- Na zastávce Čeperka nově zastaví o víkendech vlak Sp 1949 směr Hradec Králové (6:51).

31. 01. 2013 České dráhy přepravily o 3 miliony cestujících více, celkem jejich služeb využilo 169 milionů zákazníků

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15819/>)

Již třetí rok za sebou zaznamenaly České dráhy rostoucí zájem o své služby. V roce 2012 přepravily o 3 miliony cestujících více oproti roku 2011, a to navzdory vstupu konkurence například na linku Praha – Ostrava. České dráhy loni přepravily celkem téměř 169 milionů cestujících. České dráhy zaznamenaly rostoucí zájem o cestování v dálkové i mezistátní dopravě. Větší poptávka cestujících po železniční dopravě je také v segmentu příměstské dopravy některých aglomerací, především v Praze. Regionální doprava posiluje tam, kde je dostatečná poptávka (husté osídlení v okolí tratě), do provozu byly uvedeny nové vlaky a byly nabídnuty vylepšené jízdní řády, např. zavedením přímých spojů. Češi tak potvrzují značnou oblibu vlaků. Na každého obyvatele včetně kojenců a seniorů připadá v průměru 17 cest vlakem za rok. S velkým nárůstem se jedná o nejvyšší hodnotu mezi novými členy Evropské unie. Češi usedají do vlaků přibližně stejně často jako Francouzi, Belgičané nebo Nizozemci a díky tomu uzavírají první třetinu zemí Evropské unie, kde lidé nejčastěji využívají vlak pro své cesty.

	2012	2011	
Počet přepravených osob	168,787 mil.	165,752 mil.	+1,8 %
Převážní výkon oskm	6 907,258 mil.	6 635,102 mil.	+4,1%

31. 01. 2013 V JAR se srazily vlaky, zraněno je až 300 cestujících včetně dětí

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/v-jar-se-srazily-primestske-vlak-y-az-tri-sta-zranenych-vcetne-deti-10w-zahranicni.aspx?c=A130131_143751_zahranicni_ad)

Až tři sta lidí, z toho skoro třicet vážně, se zranilo při srážce příměstských vlaků u jihoafrické Pretorie. Mezi raněnými jsou i děti, uvedly tiskové agentury. Neštěstí se stalo ráno, když lidé cestovali do práce a děti do školy. Rozjetý vlak narazil do jiného, který stál u stanice. "Oba vlaky byly plné lidí včetně mnoha školáků," řekl francouzské agentuře AFP mluvčí místní záchranné služby. Jak se mohlo stát,

že byly oba vlaky na stejné koleji? Britská BBC citovala zdroj z jihoafrických železnic, podle něhož havárii zapříčinila lidská chyba a ukradené kabely signalizačního zařízení. Pro jednoho z raněných, konkrétně strojvedoucího vlaku, musela letět helikoptéra, která ho přepravila do blízké nemocnice. Strojvedoucí byl předtím uvězněn ve vraku asi dvě hodiny. Všichni, kdo potřebovali ošetření, byli převezeni do nemocnic v Pretorii a Johannesburgu. Podobné neštěstí se v JAR stalo v roce 2011 u Soweta, zraněno tehdy bylo až osm set lidí. Železnice i vlakové soupravy v JAR jsou zastaralé. Vláda loni v prosinci podepsala velký kontrakt s francouzskou firmou Alstom na dodávku nových vlakových souprav.



31. 01. 2013 České dráhy nabídnou v únoru 10% slevu při nákupu jízdenek na eShopu ČD

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-15820/>)

Od zítřka bude nákup vnitrostátních jízdenek a místenek na eShopu Českých drah o 10 % levnější. Akční nabídka potrvá do konce února, tedy do 28. 2. 2013. První eShop spustily České dráhy v roce 2005 a od té doby postupně rozšiřují a zdokonalují nabídku. Měsíčně uskuteční zákazníci na eShopu téměř 60 tisíc transakcí. Zásadní zjednodušení nákupu přinesl eShop druhé generace, který České dráhy spustily v září 2011. Model je podobný jako u leteckých a železničních společností v Německu nebo v Anglii. Zákazníci, kteří na eShopu ČD s oblibou nakupují levné vnitrostátní i mezinárodní elektronické jízdenky, tak nakupují snáz a i bez registrace.

Národní dopravce však v uplynulých měsících úspěšně pokračoval v rozvoji nových technologií. V říjnu loňského roku například představily České dráhy speciální verzi mobilního webu pro chytré telefony. Od prosince 2012 lze přes mobilní telefon koupit i jízdenku na vlaky ČD, a to odkudkoliv kamkoliv v rámci České republiky. Jízdenky jsou přestupní a bez vazby na konkrétní vlaky. Platit lze platební kartou nebo prostřednictvím služby PaySec, nově i prostřednictvím aplikace MasterCard Mobile. Mobilní portál ČD umožňuje vyhledání spojení, nákup jízdenek i zjištění dalších aktuálních informací o jízdě vlaků ČD a nabídce služeb. Dostupný je odkudkoliv, kde se pomocí mobilního telefonu můžou zákazníci připojit na internet. Není potřeba tiskárny a zákazník nemusí ani k pokladně, jízdenku předloží průvodčímu přímo na displeji svého telefonu. Stačí přitom zadat adresu www.cd.cz do mobilního prohlížeče, systém sám rozpozná, že jde o chytrý telefon a automaticky nabídne jako výchozí právě mobilní web. Není potřeba instalovat žádné speciální aplikace či programy.

31. 01. 2013 Dopravci se dohodli, vlaky z Kraslic do Německa budou nadále jezdit

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/provoz-vlaku-z-kraslic-do-nemecka-bude-pokracovat-f79/-vary-zpravy.aspx?c=A130131_161305_vary-zpravy_slv)

Nejistota končí. Vlaky dopravce GW Train Regio budou vozit cestující ze Sokolova přes Kraslice až do německého Zwickau i nadále. Firma se po konfliktu nakonec dohodla na pokračování spolupráce se saským dopravcem Vogtlandbahn. Od něj si pronajímá moderní vlaky Regiosprinter. Ve čtvrtek vypršela krátkodobá měsíční smlouva. Tu partneri uzavřeli poté, co se přeshraniční doprava kvůli sporům o pojištění vozů na začátku ledna na týden zcela zastavila. Lidé museli před hranicemi přesehat do autobusů a tím se cestování zkomplikovalo (více čtěte zde). "Podařilo se sjednat s Vogtlandbahnem smlouvu od 1. února do prosince 2015. Na kraslické dráze do Zwickau se tak pro cestující nic nemění. Ani frekvence spojů, ani cena jízdného," ujistil vedoucí střediska GW Train Regio pro Karlovarský kraj Pavel Raška. Ročně firma přes hranice přepraví desítky tisíc lidí. Za tři roky skončí provoz vlaků Regiosprinter na linkách společnosti Vogtlandbahn. GW Train Regio (bývalý Viamont) si bude muset pro kraslickou železnici pronajmout nové vozy nebo si pořídit vlastní. Svými vlaky už dopravce jezdí na trase z Karlových Varů do Mariánských Lázní.

31. 01. 2013 Polipenskou železnici Nejvyšší správní soud nepohřbil (ŠED)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/213294-polipenskou-zeleznici-nejvyssi-spravni-soud-nepohrbil/>)

V zásadách územního rozvoje zůstává trať Šumavské elektrické dráhy, která by měla propojit dvě dnešní polipenské železnice z Lipna nad Vltavou do Černé v Pošumaví. Její vyškrtnutí z krajských územních zásad žádala právě obec Černá v Pošumaví od Nejvyššího správního soudu. Ten však její

kasační stížnost zamítl. Na trasování jedné z klíčových tratí Šumavských elektrických drah, která má vést po severním lipenském břehu, si Černá v Pošumaví spolu s několika místními obyvateli a podnikateli stěžovala u vedení kraje, když byla oslyšena, podala žalobu ke krajskému soudu, ale ani tady neuspěla. Napotřetí se obec se společností Golf Resort Lipno a dvěma občany pokusila změnit zásady územního rozvoje prostřednictvím Nejvyššího správního soudu, ale ten nyní kasační stížnost na železniční trať rovněž zamítl. Lidem z Černé se především nelíbí, kudy má trať obcí procházet. "Dráha by vedla po plážích a po pozemcích, na nichž jsou rekreační stavby," upřesnila starostka Černé v Pošumaví Irena Pekárková. Místní také zpochybňují dopravní přínos nové trati, poukazují, že zastávky jsou v územních zásadách zakresleny tak, že budou i několik kilometrů od zástavby.

Šumavské elektrické dráhy jsou zhruba deset let starý projekt, který počítá s elektrizací a zkapacitněním pošumavských lokálek a výstavbou několika spojek. Z nich pravděpodobně nejvýznamnější má být právě propojení dnešních nádraží v Lipně nad Vltavou, kam vede lokálka od hlavní trati z Rybníku, a v Černé v Pošumaví, kudy prochází trať České Budějovice – Český Krumlov – Černý Kříž.
