

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2013

OBSAH

01. 02. 2013	DRÁHY RUŠÍ TŘETINU D1 EXPRESSŮ, VYSVĚTLUJÍ TO ČASTÝMI VÝLUKAMI..	3
01. 02. 2013	LEO EXPRESS SNÍŽIL CENY JÍZDENEK, CHCE BÝT NEJLEVNĚJŠÍ.....	3
04. 02. 2013	RYCHLÍK EUROCITY VJEL NA OBSAZENOU KOLEJ, OD SRÁŽKY DĚILO VLAKY 50 METRŮ (ADAMOV).....	3
04. 02. 2013	REGIOJET MÁ NA SLOVENSKU VÍCE CESTUJÍCÍCH NEŽ DOMA	4
04. 02. 2013	DEUTSCHE BAHN KOUPI STŘEDOEVROPSKOU DOPRAVNÍ DIVIZI VEOLIE.....	4
05. 02. 2013	V ROCE 2012 JELO 93,1 % SPOJŮ ČESKÝCH DRAH VČAS	5
05. 02. 2013	NÁKLADNÍ VLAK NARAZIL NA ROKYCANSKU DO ŠPATNĚ STOJÍCÍ OSOBNÍ SOUPRAVY (MIROŠOV).....	5
06. 02. 2013	SŽDC NEUSTÁLE ZVYŠUJE BEZPEČNOST PROVOZU NA KOLEJÍCH (ETCS, VNPN).....	5
06. 02. 2013	REGIOJET BEZ POVOLENÍ VYHODIL ČERNÉHO PASAŽÉRA, TEĎ MÁ PROBLÉM	6
07. 02. 2013	PROJEKT ČESKÉHO ORIENT EXPRESSU SKONČIL U LEDU	6
07. 02. 2013	VARNSDORF CHYSTÁ NOVÉ ZASTÁVKY NA TRATI DO SASKA, TÉ VŠAK HROZÍ ZRUŠENÍ.....	7
07. 02. 2013	PROVOZ NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ OBNOVEN, PROBLÉM PŮSOBILA SPADLÁ TROLEJ (PRAHA HL. N.)	7
08. 02. 2013	PŘEDPOSLEDNÍ MOTOROVÝ VŮZ REGIOSPIDER ČD (REGIOSHUTTLE RS1) PŘIJEL DO ČR, MÍŘÍ DO LIBERECKÉHO KRAJE	8
11. 02. 2013	KARLOVARSKÉ HORNÍ NÁDRAŽÍ BUDE STRAŠIT DÁL. ČESKÉ DRÁHY ZMĚNU ODLOŽILY	8
12. 02. 2013	STÁT SE SNAŽÍ ZACHRÁNIT ČD CARGO, DÁ MU PŮLMILIARDOVOU SLEVOU....	9
12. 02. 2013	SPOLEČNOST PARS NOVA PŘEDSTAVILA MODERNIZOVANÝ VŮZ PRO DÁLKOVÉ SPOJE ČESKÝCH DRAH (BDMPEE).....	9
13. 02. 2013	OTEVÍRÁNÍ ŽELEZNIČNÍHO TRHU MÁ POTÍŽE, ARRIVA VYPADLA Z TENDRU (R27).....	10
13. 02. 2013	KONKURENTŮM ČD CARGO SE LONI DAŘILO.....	11
13. 02. 2013	DRÁHY PŘEDSTAVILY ZREKONSTRUOVANÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD LABEM	11
14. 02. 2013	NA NYMBURSKU VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, NEHODA OMEZILA PROVOZ (LIBICE NAD CIDLINOU).....	12
14. 02. 2013	AUTOBUSY A VLAKY NA JEDNOM MÍSTĚ. UHERSKÝ BROD CHYSTÁ DOPRAVNÍ TERMINÁL	12
14. 02. 2013	PRÁCE NA TRATI V ÚSTÍ NAD ORLICÍ ZAČNOU V BŘEZNU, NEJDŘÍV POSTIHNOU ŘIDIČE	13
15. 02. 2013	AGENTURA MOODY'S ZVÁŽÍ ZHORŠENÍ RATINGŮ ČESKÝCH DRAH.....	14
15. 02. 2013	REGIOJET ODHADUJE ZTRÁTU ZA LOŇSKÝ ROK NA VÍCE NEŽ 50 MIL. KČ ...	14
18. 02. 2013	PLZEŇSKÝ KRAJ POKUTUJE ČD ZA ZPOŽDĚNÍ PŘI DODÁNÍ VLAKOVÉ SOUPRAVY (REGIOSHARK)	14
19. 02. 2013	NÁDRAŽÍ V BRNĚ MOŽNÁ ZŮSTANE V CENTRU, MINISTERSTVO CHCE OBĚ VARIANTY	15
19. 02. 2013	PŘES KOLEJE V TŘEBOVÉ TO BRZY PŮJDE JEN OKLIKOU, PODCHOD SE UZAVŘE	15

19. 02. 2013	MD CHCE PŘÍPADNÝ NOVÝ TENDR NA TRATĚ PŘES KRNOV CO NEJDŘÍVE (R27)	16
20. 02. 2013	SOUTĚŽ O MILIARDY NA VLAKY ROZHODNE HRA O DATUM (R27)	17
20. 02. 2013	VLAKY REGIOPANTER JSOU SCHVÁLENÉ PRO PROVOZ NA ČESKÝCH TRATÍCH	17
20. 02. 2013	ČESKÉ DRÁHY ZÍTRA PŘIVEZOU SUPERVLAK RAILJET (21. ÚNORA 2013)....	18
20. 02. 2013	UČINĚN DALŠÍ KROK SMĚREM K VÝSTAVBĚ VYSOKORYCHLOSTNÍHO ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ ÚSTÍ NAD LABEM – DRÁŽDANY	18
21. 02. 2013	NOVÉ AKČNÍ NABÍDKY ČD ZLEVNÍ CESTOVÁNÍ PENDOLINEM, ALE I VLAKY DO MOSTU, LITVÍNOVA, CHOMUTOVA, KROMĚŘÍŽE A ČESKÝCH BUDĚJOVIC...	18
21. 02. 2013	RAILJET PŘIJEL DO ČESKÉ REPUBLIKY.....	20
21. 02. 2013	PRAHA PROTI PENTĚ: ZŮSTANOU NA MASARYKOVĚ NÁDRAŽÍ KOLEJE?	20
21. 02. 2013	REGIOJET ZAVEDL ROZDÍLNÉ CENY PODLE ODJEZDOVÝCH ČASŮ VLAKŮ..	21
21. 02. 2013	ČD ŽÁDAJÍ PO STŘEDOČESKÉM KRAJI MILIONY NAVÍC	21
22. 02. 2013	NOVÉ NĚMECKÉ VLAKY ICE SE PRODRAŽÍ O MILIARDY (ICX)	21
23. 02. 2013	KAMION UVÁZL NA PŘEJEZDU VE SNĚHU. ŘIDIČ STIHL UTÉCT, NEŽ PŘIJEL VLAK (KRÁLŮV DVŮR).....	22
25. 02. 2013	NÁRODNÍ DOPRAVCE CHCE ZACHOVAT PROVOZ NA REGIONÁLNÍCH TRATÍCH, LÁKÁ CESTUJÍCÍ NA LEVNĚJŠÍ JÍZDNÉ.....	22
25. 02. 2013	POTOPENÉ LOKOMOTIVY Z 19. STOLETÍ MOTAJÍ VĚDCŮM HLAVY I DESÍTKY LET OD NÁLEZU (USA)	24
26. 02. 2013	ŠETŘÍME, STUDENTI PŘIJDOU O SLEVOU NA JÍZDNÉM, PLÁNUJE MINISTR DOPRAVY.....	25
26. 02. 2013	MINISTERSTVO DOPRAVY PODPOŘILO NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU ..	25
26. 02. 2013	DOMY, NÁSTUPIŠTĚ, MUZEUM – PROMĚNA MASARYKOVA NÁDRAŽÍ SE RADNÍM LÍBÍ	26
26. 02. 2013	V KARLOVÝCH VARECH VYKOLEJIL NÁKLADNÍ VLAK, NA CHEB JEZDÍ AUTOBUSY	27
28. 02. 2013	OPTIMALIZACE TRATI PRAHA-BUBENEČ – PRAHA-HOLEŠOVICE (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	27
28. 02. 2013	LIBERALIZACE NĚMECKÉ ŽELEZNICE SE NEKONÁ, DEUTSCHE BAHN SI NECHÁ KOLEJE.....	28

01. 02. 2013 Dráhy ruší třetinu D1 Expressů, vysvětlují to častými výlukami

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-rusi-tretinu-d1-expresu-d2p-eko-doprava.aspx?c=A130201_114051_eko-doprava_suj)

Pokus o komerční vlaky bez dotací mezi Prahou a Brnem Českým drahám nevychází. V pátek naposledy vyjedou po necelém měsíci provozu dva vlaky z celkových šesti, ostatní čtyři soupravy prošly v posledních týdnech zkrácením. Dráhy od pondělí ruší pár vlaků D1 Express, který odjíždí z Prahy v 11:09 a zpět z Brna ve 14:08. Ostatní dva páry dál budou jezdit podle platného jízdního řádu. Dráhy vysvětlují rušení tím, že na trase mezi Prahou a Brnem dochází ke snížení kapacity kvůli některým výlukám. "Při nedávné výluce u Chocně se nám vlaky hodně zpožďovaly, došlo k narušení pravidelného jízdního řádu, což nám činilo značné provozní potíže a pochopitelně to komplikovalo život našim cestujícím," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Podle stránky Babbitron bylo ale za poslední dva týdny zpoždění D1 Expressů spíše minimální, maximální zpoždění vlaků v cílové stanici dosáhla deseti minut. Podle Joklíka se ale chystají další výluky. "Proto jsme se po negativních zkušenostech z poslední výluky u Chocně rozhodli zrušit jeden pár D1 Expressů a vybrali jsme ten nejméně vytížený," dodal. Jak dočasné je zrušení jednoho páru, není jasné. "Kdyby se situace ustálila nebo kdyby byla zahájena rekonstrukce D1, tak bychom zvážili obnovení. Zkrátka, počítáme s nimi," řekl Joklík. Podle informací MF DNES jsou D1 Expressy velmi málo vytížené a průměrná obsazenost je kolem dvaceti pěti procent. Dráhy už na to reagovaly zkrácením vlaků, běžně soupravy jezdí jen jako třívozové, což dokládají například i záběry z webkamery u choceňského nádraží. Původně přitom jezdily jako pětivozové. "Obsazenost je dvojnásobná ve srovnání s prvním měsícem provozu a postupně stoupá, takže v tomto ohledu můžeme být spokojeni," dodal Joklík.

Zkrácení a rušení D1 Expressů je současně dobrou zprávou pro cestující na jiných dálkových spojích Českých drah, z kterých dráhy "vzobaly" své nejlepší vozy a nasadily je na svůj komerční projekt. D1 Express dnes patří k tomu nejlepšímu, co dráhy ve své síti nabízí, jde o modernizované vlaky včetně připojení k internetu. Mezi Prahou a Brnem jde o nejrychlejší vlakové spojení, jízdu zvládá za 2 hodiny a 35 minut. Dráhy expresy zavedly kvůli očekávaným komplikacím při modernizaci D1, která ale ještě nezačala.

01. 02. 2013 Leo Express snížil ceny jízdenek, chce být nejlevnější

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-express-snizil-ceny-jizdenek-chce-byt-nejlevnejsi/896573>)

Železniční dopravce Leo Express přitvrdil v konkurenčním boji o cestující mezi Prahou a Ostravou a snížil ceny jednotlivých spojů. V průměru by tak jízdné mělo stát 239 korun, v časech mimo špičku by měla být častěji dostupná i nejnižší cena jízdenky za 137 korun a úplně by měly zmizet nabídky cenově převyšující konkurenci, například jízdné za 350 korun. ČTK to dnes řekl majitel firmy Leoš Novotný. Snižování cen podle něj není reakcí na nízký zájem cestujících, obsazenost vlaků se prý zlepšuje. "Postavili jsme to tak, abychom byli vždy ve srovnání s konkurencí levnější," uvedl Novotný. Nové rozložení cen má podle něj více zvýraznit cenové rozdíly mezi méně vytíženými spoji mimo dopravní špičku a vlaky jezdícími v nejžádanějších časech. Z rezervačního systému Leo Expressu vyplývá, že největší zájem je o spoj odjíždějící z Ostravy do Prahy v neděli v 16:31 a v opačném směru páteční odpolední spoj odjíždějící devět minut po čtvrté hodině odpolední. Jízdenka v těchto vlacích vyjde na 319, respektive 318 korun. Zvýhodněnou cenovou nabídku pro měsíc únor ve čtvrtek oznámily také České dráhy. Při nákupu jízdenky přes internet firma nabízí desetiprocentní slevu. 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 nabízejí slevy za včasný nákup. Cena obyčejné jízdenky v pendolinu Českých drah vyjde na 475 korun.

04. 02. 2013 Rychlík EuroCity vjel na obsazenou kolej, od srážky dělilo vlaky 50 metrů (Adamov)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/krimi/292179-rychlik-eurocity-vjel-na-obsazenou-kolej-od-srazky-delilo-vlaky-50-metru.html>)

Mezinárodní rychlík jedoucí z Rakouska vjel ve stanici Adamov na Blanensku na kolej obsazenou osobním vlakem, jenž jel ve stejném směru. Vlaky od střetu dělilo pouze 50 metrů. Nikdo z cestujících

nebyl zraněn. „Vlak EuroCity Gustav Klimt, který jel z rakouského Grazu (Štýrský Hradec), vjel v 10:50 ve stanici Adamov, ve které nemá pravidelnou zastávku, na kolej obsazenou osobním vlakem,“ informoval Novinky mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Oba dotčené vlaky zůstaly ve stanici kvůli vyšetřování. Inspekce by ho měla uzavřít až za několik dní. „Strojvedoucí měl povolen vjezd do stanice a měl povinnost jet podle rozhledových poměrů, což dodržel,“ uvedl Drápal. To je odlišné od dvou nedávných podobných případů v Kolíně a Strančicích u Prahy. Zatímco v předchozích případech nehodě zabránil takzvaný generální stop, tentokrát strojvůdce zastavil vlak sám pozvolným brzděním.



Podle webu Českých drah cestující přestoupili na vlak EuroCity 172, který jel do Německa, který mimořádně zastavil ve stanici Adamov. Vlaky v úseku Maloměřice – Adamov jely po jedné koleji. Plný provoz byl obnoven zhruba čtyřech hodinách ve 14:40. Při případu z 30. ledna ve Strančicích u Prahy jely po jedné koleji dva osobní vlaky proti sobě. Podařilo se je zastavit zabezpečovacím zařízením generální stop, nikdo nebyl zraněn.

04. 02. 2013 RegioJet má na Slovensku více cestujících než doma

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-ma-na-slovensku-vice-cestujicich-nez-doma-954145>)

Železničnímu dopravci RegioJet podnikatele Radima Jančury se na Slovensku daří. Alespoň pokud jde o počet cestujících. Na trati z Bratislavy přes Dunajskou Stredu do Komárna využilo loni služeb firmy 1,25 milionu cestujících. Žluté vlaky tady jezdí od loňského března, firma přitom hovoří o téměř 70 procentním meziročním přírůstku cestujících. Před RegioJetem dopravu na trati zajišťovaly státní ZSSK. RegioJet na jižním Slovensku provozuje vlakové soupravy Talent kanadského výrobce Bombardier, denně vypraví přes 50 spojů. Firma mimo jiné na trase zřídila dvě záchytná parkoviště, aby do vlaků přilákala motoristy. Zájem slovenských pasažérů přitom mírně překonal zájem cestujících o domácí spoj RegioJetu na trati z Prahy na Ostravsko. Tady firma loni odvezla za celý loňský rok 1,13 milionu pasažérů.

Modely provozování vlaků v obou zemích jsou ale odlišné a těžko se srovnávají. V České republice provozuje Jančurova společnost pouze nedotované vlaky a nese tak veškeré komerční riziko. Na Slovensku jezdí na základě smlouvy s tamním ministerstvem dopravy pod dotačním deštníkem. Ten má zajištěn až do roku 2020. Vlakové spoje firma doplňuje linkami žlutých autobusů, které vlaky krmí. Do dotované dopravy by RegioJet rád pronikl i v tuzemsku. Jako jeden ze dvou účastníků soutěže bojuje v pilotním tendru na dotované rychlíky Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc.

04. 02. 2013 Deutsche Bahn koupí střeoevropskou dopravní divizi Veolie

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/deutsche-bahn-koupi-stredoevropskou-dopravni-divizi-veolie/897679>)

Německá železniční společnost Deutsche Bahn koupí od francouzské dopravní firmy Veolia Transdev její střeoevropskou dceřinou firmu pro autobusovou dopravu Veolia Transport Central Europe včetně aktivit na českém trhu. Transakce má mít hodnotu zhruba 200 milionů eur (5,1 miliardy Kč), sdělily agentuře Reuters dva informované zdroje. Podle jednoho z nich o tom rozhodne rada Deutsche Bahn v březnu. Deutsche Bahn je odhodlána rozšiřovat své aktivity a stát se největším osobním dopravcem v Evropě. Koupě Veolia Transport Central Europe jí poskytne rozsáhlé aktivity zejména v městské autobusové přepravě. Kromě České republiky provozuje tato firma autobusovou přepravu na Slovensku, v Polsku, Srbsku, Chorvatku a Slovinsku.

Veolii Transdev vlastní mateřská společnost Veolia Environnement spolu s francouzskou státní bankou Caisse des Dépôts et Consignations (CDC). Veolia Environnement nyní prodává majetek za miliardy eur, aby splatila dluhy, nahromaděné za expanze vedené jejím zakladatelem a bývalým šéfem Henrim Progliem. Hlavní činností Veolia Transport Central Europe je veřejná doprava a skupina je největším soukromým autobusovým dopravcem v regionu střední Evropy. Její vozový park čítá přes 3 300 vozidel a ve svých společnostech zaměstnává více než 6 300 zaměstnanců.

05. 02. 2013 V roce 2012 jelo 93,1 % spojů Českých drah včas

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16003/>)

České dráhy i v roce 2012 dosáhly spolehlivosti a přesnosti svých vlaků na západoevropskou úroveň. Jízdní řád byl splněn na 93,1 %. To znamená, že více než 2 a čtvrt milionů spojů v loňském roce jelo na čas přesně podle jízdních řádů. Během posledních dvou let se tak přesnost vlaků stále zvyšuje, když v roce 2011 dosáhla 92,5 % a v roce 2010 pak 90,4 %. Tradičně nepřesnější jsou osobní spoje (93,9 %) a nejrychlejší české vlaky SC Pendolino (93,4 %). Naopak nejméně přesně jezdily noční vlaky kategorie EuroNight (71,7%). V průběhu roku se jezdilo nejpřesněji v lednu a v březnu (95,9 %) a nejhůře pak v říjnu (90,2 %). Nejčastější příčiny zdržení vlaků jsou mimo vlastního dopravce nebo provozovatele dráhy. Jde například o dopady neobvyklého počasí (vichřice, povodně), úmrtí osob v kolejišti, nehody na přejezdech a podobné případy. Podíl těchto událostí na zdržení vlaků je cca 37 %.

Dopady na straně provozovatele dráhy jsou pak ve výši cca 33 % a na straně dopravce cca 30 %. Mezi vůbec nejčastější příčinu zdržení patří u dopravce a provozovatele dráhy čekání na přípoj v přestupních stanicích, aby byly zachovány přípoje pro co nejvíce cestujících. Na druhé příčce je křížování vlaků na jednokolejných tratích. Česká republika má sice jednu z nejhustších železničních sítí na světě, ale má také jeden z největších podílů jednokolejných tratí. Přibližně 80 % železnic včetně některých úseků mezistátních koridorů jsou u nás jednokolejné, zatímco např. v Německu je podíl jednokolejných tratí jen kolem 50 %. Další časté příčiny zdržení vlaků jsou zvýšená frekvence cestujících, kdy vlaky prodlužují své pobyty ve stanicích v důsledku delšího nástupu a výstupu cestujících nebo vliv pomalejší náhradní dopravy autobusy při výlukách.

Spolehlivost českých vlaků je srovnatelná s jinými západoevropskými státy. Dokládá to srovnání se zahraničními železnicemi. Například německá DB plnila jízdní řád v posledních 3 letech na úrovni 91 až 94,6 %. Vysokou spolehlivost a přesnost Českých drah dokládá i fakt, že deset nejčastěji zpožděných rychlíků v roce 2012 přijíždělo se svým zdržením ze zahraničí a našim drahám se podařilo u více než poloviny těchto vlaků zpoždění naopak snížit.

05. 02. 2013 Nákladní vlak narazil na Rokycansku do špatně stojící osobní soupravy (Mirošov)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/v-mirosove-se-srazilily-dva-vlak-y-dnp-plzen-zpravy.aspx?c=A130205_160618_plzen-zpravy_ban)

Krátce před polednem, v 11:11 hodin, se v Mirošově na Rokycansku střetly dva vlaky. V železniční stanici narazil nákladní vlak do zadní části vlaku osobního. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. V krátké době je to už několikátý případ, kdy se k sobě dva vlaky přiblížily nebezpečně blízko. "Osobní vlak stál částečně za námezdníkem, který označuje nejzazší místo, ve které mohou vozidla stát, aby nedošlo k ohrožení jízdy vozidel po sousední koleji," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Nikdo nebyl zraněn. "Škoda na osobním vlaku byla odhadnuta na 100 tisíc korun. Škoda na nákladním vlaku by se měla pohybovat v řádu tisíců," sdělil Drápal. Podobných incidentů vyšetřovala Drážní inspekce v posledních dnech hned několik. V pondělí se u zastávky v Adamově téměř srazil rychlík EuroCity s osobním vlakem, který mu stál v cestě. Pohotový strojvedoucí stihl rychlík padesát metrů od druhé soupravy zastavit. Na konci ledna se ve středočeských Strančicích málem střetly dva osobní vlaky plně obsazené cestujícími. Vyjely proti sobě po jedné koleji. Soupravy se podařilo zastavit díky funkci generální stop, dělilo je 600 metrů.

06. 02. 2013 SŽDC neustále zvyšuje bezpečnost provozu na kolejích (ETCS, VNPN)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zvyšuje průběžně zabezpečení českých tratí. Nad rámec požadavků platné legislativy i evropských standardů instaluje na železniční infrastrukturu moderní zabezpečovací zařízení. Ta zvyšují účinnost již tak vysoce funkčních preventivních opatření pro případy mimořádných událostí. „Bezpečnost cestujících vždy byla, je a bude pro SŽDC nejvyšší prioritou,“ zdůraznil generální ředitel Jiří Kolář. „Veškerá zabezpečovací zařízení na železnici proto samozřejmě splňují nejen všechna tuzemská, ale i mezinárodní kritéria a standardy,“ dodal. Přesto SŽDC i nadále zvyšuje úroveň bezpečnosti provozu. V rámci probíhajících investičních akcí instaluje například moderní systémy pro prevenci „projetí návěstidla s návěstí Stůj“ a to i přes fakt, že v této oblasti naráží na limity systémových vlastností národního vlakového zabezpečovače i dostupných technických prostředků pro řešení této problematiky. Správce české železniční infrastruktury například

již minulosti přistoupil k instalaci jednotného evropského vlakového zabezpečovacího zařízení – ERTMS/ETCS na vybraných úsecích tratí. V současnosti probíhá například stavba „ETCS – I. koridor úsek Kolín – Břeclav státní hranice Rakousko/Slovensko“ s předpokládaným termínem dokončení 12/2014. Dále je připravována stavba „ETCS – I. koridor úsek státní hranice Německo – Dolní Žleb – Praha – Libeň – Kolín“ s předpokládaným termínem dokončení 12/2017. „Při výstavbě ETCS postupujeme v souladu s národním implementačním plánem, který je schválen Ministerstvem dopravy a v letošním roce probíhá jeho aktualizace,“ popsal průběh instalací generální ředitel Kolář. „Pro výstavbu ETCS je nutné především stavby koncipovat liniově a s ohledem na schopnost zabezpečovacího zařízení poskytovat informace nutné pro činnost systému. Maximální přínosy v oblasti bezpečnosti však lze zajistit pouze při plném vybavení hnacích vozidel všech dopravců mobilní částí zařízení,“ upozornil na náročnost instalace šéf SŽDC.

Druhou důležitou preventivní aktivitou je postupné zavádění systému „Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla – VNPN“. Jde o funkcionalitu elektronických stavědel, která dokáže zmírnit následky případného projetí návěstidla s návěstí Stůj. V současnosti je tento systém nasazen v několika železničních stanicích, kde jsou pro sledování volnosti kolejových úseků použity počítače náprav. „V případě vyhodnocení projetí návěstidla s návěstí Stůj je o této skutečnosti neprodleně informován obsluhující zaměstnanec (výpravčí/dispečer) a pokud jízda vlaku pokračuje, je automaticky generován povel pro zastavení vlaků (generální stop) v síti traťového rádiového systému – TRS,“ popsal systém fungování Jiří Kolář. „V průběhu roku 2013 budou všechna nová elektronická stavědla s počítači náprav vybavována právě touto funkcionalitou VNPN,“ uzavírá tuto problematiku ředitel SŽDC. Česká republika je v úrovni zabezpečení svých hlavních železničních tratí na evropské úrovni. Snese tedy bez problémů srovnání se všemi okolními státy. I přes veškerou snahu o zavádění moderních technologií, zůstane vždy velký díl zodpovědnosti za bezpečí cestujících vždy na provozních zaměstnancích. I ti proto procházejí složitým systémem výběru, průběžných školení, zdokonalování a kontrol tak, aby byla v každém okamžiku zaručena bezpečnost cestujících na železnici.

06. 02. 2013 RegioJet bez povolení vyhodil černého pasažéra, teď má problém

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-bez-povoleni-vyhodil-cerneho-pasazera-f5g/eko-doprava.aspx?c=A130206_145011_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce RegioJet se dostal do potíží kvůli mimořádnému zastavení svého vlaku v Brandýse nad Orlicí. Potřeboval vyhodit z vlaku agresivního pasažéra bez jízdenky, ale kvůli tomu porušil železniční předpisy a ohrozil bezpečnost. Dopravce pochybení přiznal. "Tím, že vlak zastavil bez jakéhokoliv předchozího upozornění, došlo kromě vzniku bezpečnostního rizika i k porušení drážních předpisů," řekl k události mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. K incidentu došlo minulý týden, když vlak bez jakéhokoliv ohlášení zastavil u nástupiště na nádraží v Brandýse nad Orlicí, kterým má jinak podle jízdního řádu projíždět. "Zastavování zpozoroval výpravčí vnější služby, když vlak míjel dopravní kancelář a viditelně zpomaloval," dodal Ptačinský. Hrozilo však, že se cestující vyhazovaný z vlaku na nástupiště dostane na druhou kolej, kde měl projíždět opačným směrem od Prahy rychlík Českých drah. Proto dostal rychlík nečekaně červenou, aby cestující mohl opustit prostor. "Poté byl strojvedoucí RegioJetu kontaktován a upozorněn na pochybení i možné následky," dodal Ptačinský.

Podle mluvčího RegioJetu Aleše Ondrúje má celá záležitost dvě úrovně. "Z předpisové úrovně souhlasíme se SŽDC, šetříme záležitost se strojvedoucím. Zcela jasně stojíme na straně nutnosti dodržovat předpisy za všech okolností," řekl Ondrůj. Situace ve vlaku však na druhou stranu nebyla jednoduchá. Zastavení si podle Ondrúje vyžádal vedoucí vlaku. "Ve vlaku byl palubním personálem odhalen cestující bez jízdenky, který se během řešení situace začal chovat agresivně, a to jak vůči cestujícím, tak vůči palubnímu personálu," popsal Ondrůj. Podle něj proto vedoucí vlaku s ohledem na závažnost situace požádal strojvůdce o co nejdřívější zastavení vlaku. S ohledem na dispozice stanice šel strojvedoucí palubnímu personálu s výstupem nepřízpůsobivého cestujícího pomoci. SŽDC nakonec celý incident vyřešila domluvou.

07. 02. 2013 Projekt českého orient expressu skončil u ledu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/projekt-ceskeho-orient-expressu-skoncil-u-ledu-954857>)

Měl se stát výkladní skříní českého železničního průmyslu z období dvacátých až čtyřicátých let minulého století. Jeho představení se plánovalo už na loňský rok. Kompletně zrestaurovaný historický vlak tažený lokomotivou Mikádo z roku 1937 se ale na kolejích dosud neobjevil a v nejbližší době ani neobjeví. Projekt pracovně nazvaný „český orient express“ zůstal jen na papíře a v hlavách

železničních snů. „Bohužel pro nedostatek finančních prostředků, personální změny a minimální podporu našeho železničního průmyslu byl projekt zatím zastaven,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Náklady na pořízení a rekonstrukci všech potřebných vozů se odhadovaly na 50 milionů korun. Peníze se ale nepodařilo sehnat. A to i přesto, že mělo jít z velké části o komerční záležitost. Vlak nebyl určen pro pravidelný provoz jako skutečný Venice Simplon Orient Express, nýbrž se měl ukazovat na objednávku firem, případně při slavnostních příležitostech. „Máme jiné priority. A hlavně sháníme další finanční prostředky i ve spolupráci s Nadací okřídlené kolo, jejíž prioritou je nyní oprava historické parní lokomotivy řady 464.202,“ doplnil přednosta depa historických vozidel v Lužné u Rakovníka Jindřich Rachota. Zmíněná lokomotiva byla vyrobena v padesátých letech ve Škodě Plzeň jako poslední tamní vyvinutá parovka. Z továrných vyjely pouze dva kusy. Na projektu českého orient expressu se měly kromě Českých drah a Národního technického muzea, které je majitelem lokomotivy Mikádo, podílet mimo jiné Škoda Transportation nebo Asociace podniků českého železničního průmyslu. Vlak měl reprezentovat především výrobu předválečných československých vagonů. Právě rekonstrukce vagonů je však na celé věci nejnákladnější, z velké části by šlo ve skutečnosti o novostavby, což platí především pro interiéry.

07. 02. 2013 Varnsdorf chystá nové zastávky na trati do Saska, té však hrozí zrušení

Zdroj: iDNES.cz (http://usti.idnes.cz/ruseni-vlaku-z-varnsdorfu-do-nemecka-dvy-/usti-zpravy.aspx?c=A130207_1886554_usti-zpravy_alh)

Německý dopravce ZVON vážně zvažuje zrušení vlaků mezi saským Seifhennersdorfem a severočeským Varnsdorfem. Starosty obou měst to zaskočilo, protože dopravce před časem slíbil, že trať naopak prodlouží až do Eibau, čímž by lidé ze Šluknovského výběžku získali pohodlný přípoj do Drážďan. "Je to pro mě velmi nepříznivá zpráva. S kolegy z Německa jsme o tom už jednali a budeme dělat, co se dá, aby tady vlak jezdil dál," říká varnsdorfský starosta Martin Louka. Oficiálně však podle něj zatím nikdo o zrušení vlaků neinformoval ani jeho, ani starostku Seifhennersdorfu Karin Berndtovou. Podle dopravce ZVON je trať jen málo využívaná, a tím pádem nerentabilní. "Právě nyní připravujeme čísla o využití spojení, počítají se cestující, kteří tudy jezdí. Zatím ještě není nic jisté. Každopádně pokud by mezi zastávkami Varnsdorf a Seifhennersdorf přestaly vlaky jezdit, bude to nejdříve od 15. prosince," mírní obavy Uwe Miertschischk z marketingu dopravní firmy. Podle obcí ale současné vyřízení trati není argument pro její zrušení. Cestujících mezi oběma městy podle nich jezdí málo proto, že z Varnsdorfu do Seifhennersdorfu se dá dojet i pěšky. "Kdyby trať byla rozšířena podle původních plánů, cestujících by výrazně přibýlo," je přesvědčen Louka.

Měli bychom zvážit petici, řekl saský radní

Starostové se bojí, že jakmile jednou dopravce provoz přeruší, bude jeho obnovení v budoucnu těžké. "Možná bychom měli zvážit petici za zachování vlaků," řekl pro německá média seifhennersdorfský radní Lothar Meusel. Seifhennersdorf totiž přijde plánovaným zrušením vlaků i o pohodlné spojení do Žitavy či Liberce. Pro Varnsdorf by zrušení spoju znamenalo také komplikace v chystaných projektech na rozvoj turistického ruchu. Na podzim se totiž má na trase otevřít opravená zastávka Staré nádraží, která nefunguje takřka od války. S pomocí EU zde mělo za 300 tisíc korun vyrůst bezbariérové nástupiště, osvětlení a přístřešek pro cestující. "Tato zastávka je navíc v centru města, nedaleko autobusového nádraží, kdežto stávající vlaková stanice je prakticky za městem," říká Louka.

Vlak měl mít zastávku i u Pivovaru Kocour

Nová zastávka v centru města by podle něj zvýšila počet cestujících z Varnsdorfu. Město ale začalo připravovat i další zastávku u Pivovaru Kocour, kolem kterého vlaky jezdí. Od té zase Louka čeká zájem nejen místních, ale i turistů. Spolumajitel pivovaru Josef Šusta byl dokonce ochotný zastávku zaplatit a složil zálohu na projekt za 1,2 milionu. Do konce léta mělo být vše vyřízené a na podzim měla zastávka stát. "Je to škoda. Jezdí k nám hosté třeba z Brna, Ostravy. Lidé z Liberce by tady byli za hodinku," poznamenal Šusta.

07. 02. 2013 Provoz na hlavním nádraží obnoven, problém působila spadlá trolej (Praha hl. n.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/provoz-na-hlavnim-nadrazi-obnoven-problem-pusobila-spadla-trolej/898864>)

Provoz na pražském hlavním nádraží, který dnes ráno ochromila spadlá trolej, se v 15:10 podařilo obnovit. Od deváté hodiny ráno do 14:00 většina vlaků končila jízdu v okolních stanicích, například

ve Vysočanech, Libni, ve Vršovicích a na Smíchově. Nejprve železničáři zprůjezdili severní směr na Libeň, poté i provoz směrem na Vyšehrad a Smíchovské nádraží, řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Podle předchozího odhadu SŽDC výluka postihla 250 ze 700 spojů, které na hlavní nádraží denně směřují. "Přestože už byla závada odstraněna, bude ještě minimálně do 18. hodiny trvat, než se podaří plně obnovit běžný provoz," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Řada souprav byla totiž odkloněna a čekala mimo hlavní nádraží a určitou dobu potrvá, než se je podaří z hlavního nádraží vypravit. Nejdříve by podle něj měl být obnoven provoz u regionálních a příměstských linek.

Řada cestujících dnes na nejvytíženějším pražském nádraží svůj spoj vyhlížela marně. Na informačních cedulích byly tyto vlaky dále, ale s poznámkou, že výchozí stanice byla přesunuta jinam, čehož si ale někteří nevšimli. "Informační tabule mají omezené množství znaků," hájil postup správy železnic Ptačinský. Na přesunutí výchozí stanice měl podle něj cestující upozornit staniční rozhlas a odkázat je na informační centrum, jehož pracovníci klientům dají kompletní informace. Dopravci během dopoledne provoz odklonili do okolních stanic. Výběr konkrétní varianty podle Ptačinského záleží právě na jednotlivých dopravcích. Na jejich rozhodnutí je i to, zda zavedou náhradní autobusovou dopravu. České dráhy na svých internetových stránkách cestujícím doporučovaly v postižených úsecích využít městskou hromadnou dopravu.

08. 02. 2013 Předposlední motorový vůz RegioSpider ČD (RegioShuttle RS1) přijel do ČR, míří do Libereckého kraje

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16020/>)

Předposlední motorový vůz RegioSpider Českých drah (u výrobce Stadler Rail označený jako Regio-Shuttle RS1) je v České republice. Po vykonání příslušné technicko-bezpečnostní zkoušky a vyřízení dalších formalit souvisejících s provozem bude umístěn v depu v Liberci. Odtud bude vyjíždět na různé tratě s ostatními vozy RegioSpider. V budoucnosti se předpokládá rozšíření jejich provozu také na trať Liberec – Česká Lípa. Poslední vůz tohoto typu bude dodán do konce února také do depa v Liberci. České dráhy mají v Libereckém kraji jeden z nejmladších vozidlových parků v České republice a ve střední Evropě s průměrným věkem pod 10 let. V provozu jsou tam především zcela nové motorové vozy RegioSpider (Regio-Shuttle RS1 Stadler Rail). Letos bude v Libereckém kraji v provozu 19 těchto vozů. Dále jsou tam v provozu modernizované jednotky Regionova nebo motorové vozy řady 843 vyrobené v letech 1996 a 1997.

Motorové vozy RegioSpider Českých drah (Regio-Shuttle RS1 Stadler Rail) nabízejí moderní světlý klimatizovaný interiér, pohodlné sedačky potažené textilem s opěrkami hlavy a rukou, rozsáhlé prostory pro umístění kočárků a jízdních kol. Vozy jsou bezbariérové, nízkopodlažní a umožňují snadný nástup vozíčkářům, cestujícím s kočárky a osobám se sníženou schopností pohybu (senioři, malé děti). U vybraných míst jsou elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících. WC je bezbariérové s uzavřeným systémem. Cestujícího ho proto mohou využívat i ve stanici. O průběhu jízdy a následujících zastávkách informuje moderní audiovizuální informační systém.

11. 02. 2013 Karlovarské horní nádraží bude strašit dál. České dráhy změnu odložily

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/ceske-drahy-odsunuly-modernizaci-hrni-nadrazi-v-karlovych-varech-p9c/-vary-zpravy.aspx?c=A130209_1887373_vary-zpravy_ba)

Stavba nové výpravní budovy v Karlových Varech se opět odsouvá. České dráhy totiž zrušily výsledky výběrového řízení na dodavatele stavby za téměř 60 milionů korun. Podle původních plánů měla modernizace horního nádraží začít bouráním staré budovy už předloni na podzim. S prvními cestujícími v nové dvoupodlažní budově ze skla a oceli počítal dopravce koncem loňského roku. "České dráhy ani neotevřely obálky s nabídkami firem. Dosud se totiž nevyřešily otázky financování mezi kraji a státem. Obecně se tomu říká ošlapné a jde o možnost využívání nádraží jinými dopravci než Českými drahami. Dokud se na ošlapném nedohodnou, stavět se v Karlových Varech nebude," řekl náměstek hejtmana pro dopravu Petr Navrátil. Náměstek upozornil i na další problém. Součástí modernizace je výstavba nové lávky přes kolejiště směrem k sídlišti Růžový Vrch.

Lávku i úpravu prostor před nádražím zaplatí krajské město. "Lávka je vyprojektovaná, ale jeden její sloup zasahuje do části nádražní budovy. To nejde, takže je nutné jednání," uvedl Navrátil. Podle regionální mluvčí Českých drah Radky Pistoriusové se se stavbou dále počítá. "Avšak s ohledem na dosud neuzavřenou diskusi o další budoucnosti nádražních budov v systému české železnice

zatím není v této kapitole schválený plán investic na rok 2013," řekla mluvčí. Dodala, že jasná musí být i pravidla využívání nádražních budov v rámci liberalizované sítě, zmíněné oslabné. České dráhy oznámily, že nezhájí žádnou novou stavební investici do nádražních budov ve své správě.

12. 02. 2013 Stát se snaží zachránit ČD Cargo, dá mu půlmiliardovou slevu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-a-sleva-na-dopravu-dcm-/eko-doprava.aspx?c=A130211_203822_ekonomika_ert)

Dlouhodobé finanční potíže státního nákladního dopravce ČD Cargo mohou vést nejen k jeho krachu, ale také k přesunu 30 milionů tun zboží ze železnic na silnice. Dopravce má nyní zachránit půlmiliardová sleva. Kdo ji však zaplatí, není jisté. Ministerstvo dopravy a České dráhy s jejich odboráři se blíží dohodě o tom, jak zachránit ztrátového železničního nákladního dopravce ČD Cargo, který patří pod státní České dráhy. Dostane slevu na přepravu jednoho druhu zásilek.

Záchrana však nebude zadarmo: hraje se o částku zhruba 450 milionů korun, kterou bude muset buď ministerstvo dopravy napumpovat do státní Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), nebo je SŽDC někde ušetří. Správci tratí totiž tyto příjmy kvůli poskytnutí slevy za použití kolejí při jízdách nákladních vlaků s takzvanými vozovými zásilkami vypadnou. Pro ČD Cargo jde o ztrátové podnikání, které však současně brání tomu, aby se dostalo na silnice zhruba třicet milionů tun zboží, které se vozí po kolejích. O krok blíž k dohodě je po pondělním jednání tripartity. "Pravidla se musí ještě nastavit tak, aby nešlo o veřejnou podporu," upozornil Radek Nekola, člen dozorčí rady ČD Cargo a místopředseda Odborového sdružení železničářů. Nikdo jiný ze soukromých dopravců se víceméně tomuto byznysu nevěnuje, protože není lukrativní. Slevy za dopravní cestu prosazují právě odboráři. "Myslím, že pro vozové zásilky je nutné, aby byl poplatek za dopravní cestu nulový," uvedl už loni v prosinci v rozhovoru pro MF DNES Nekola.

Železnice je oproti silniční dopravě znevýhodněna

Sleva má ČD Cargo umožnit, aby se ztráty na vozových zásilkách snížily a pokryl je zisk z lukrativnější přepravy ucelených vlaků. Není však jasné, o jak trvalé řešení může jít. ČD Cargo bude ve čtvrtek projednávat nový podnikatelský plán na letošní rok, který už zahrnuje i možnou slevu. "Pracujeme na tom. Není nic ze strany státu přislíbeno, ale je zájem udržet celý systém v chodu," říká šéf celých drah i ČD Cargo Petr Žaluda. Podle něj je nutné, aby došlo k narovnání podmínek pro železnici se silniční dopravou. Její znevýhodnění oproti silnici je u řady komodit dlouhodobou realitou. Zatímco kamiony platí mýto jen na některých úsecích, vlaky v celé síti. Vozové zásilky jsou přitom v přímé konkurenci s kamiony – jde v podstatě o náklady převážené většinou po jednotlivých vagoncích. Stát má se slevami na "mýtném", jak se dají poplatky za použití kolejí nazvat, zkušenosti. Po vzoru jiných zemí slevuje na poplatcích častým "zákazníkům" silničního mýtného systému. Ministerstvo dopravy zatím k jednání mluví spíše neurčitě. "Ministerstvo bude s partnery dále hledat řešení. Je přitom jednoznačným zájmem státu, aby se nákladní doprava nepřesunovala masivně ze železnice na silnici. Takový vývoj je nežádoucí jak z ekologických, tak z dopravních ohledů," prohlásil mluvčí resortu Tomáš Neřold.

Ze ztrát může dopravci pomoci i propouštění

Jasně není ani to, odkud se necelé půl miliardy na slevu vezme. Podle jedné z verzí by měl pomoci zalepit díru v rozpočtu SŽDC Státní fond dopravní infrastruktury. Ve hře jsou i úspory SŽDC. "Nepočítáme s tím, že bychom měli nést nějaké náklady," říká náměstek ministra dopravy Lukáš Hampl. Politici se situací ve státní firmě začali zabývat až loni v závěru roku poté, co vyšlo najevo ztrátové hospodaření dopravce. Sleva je jedním ze způsobů, jak pomoci ČD Cargo dostat se ze ztrát. Ve hře je navíc i propouštění zhruba 2 500 zaměstnanců nebo sešrotování téměř desítky tisíc nákladních vagonů. Hospodaření firmy loni skončilo zhruba čtvrtmiliardovou provozní ztrátou, účetní výsledek skončí kvůli velkým rezervám a dalším operacím v minusu kolem dvou miliard korun.

12. 02. 2013 Společnost Pars nova představila modernizovaný vůz pro dálkové spoje Českých drah (Bdmpee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16033/>)

Prototyp modernizovaného osobního vozu dnes představili zástupci šumperské společnosti Pars nova. Nabízí nový velkoprostorový interiér, klimatizaci, elektrické zásuvky, elektronický audiovizuální systém nebo nové toalety s uzavřeným systémem. První vůz čekají v nejbližších dnech potřebné testy, cestující vyzkoušejí komfort omlazeného vozu v polovině letošního roku. Celkem dodá

do poloviny roku 2014 společnost Pars nova 40 vozů. České dráhy počítají s jejich postupným nasazením na dálkové vlaky EuroCity a Expres.

Modernizací prošel především interiér. Vůz je nově velkoprostorový s 80 místy k sezení. Nové jsou podlahy, obložení, okna, osvětlení, kompletně se přestavěly toalety. Cestování zpříjemní nové pohodlné sedačky. K dispozici jsou také elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky. Vůz je klimatizovaný. Dveře se ovládají tlačítky nebo madly s elektrickým nebo elektropneumatickým pohonem a jsou během jízdy bezpečnostně blokovány. Vozy jsou také vybaveny elektronickým informačním a rezervačním systémem. V jednom nástupním prostoru je i místo pro uložení objemných zavazadel, kočárků nebo jízdních kol. „Vozy budeme postupně nasazovat především do souprav vlaků Expres a EuroCity. Konkrétně půjde o expresy Praha – Olomouc – Ostrava – Žilina a mezistátní rychlíky z Prahy do Mnichova,“ upřesňuje Jiří Jeřeta, ředitel odboru dálkové a mezinárodní dopavy ČD. Významné změny doznalo i technické vybavení vozů. Nově byla dosazena veškerá elektrická výzbroj včetně osvětlení. Zásadní změnou prošly podvozky a brzdový systém. „Záměr Českých drah využívat vozy i pro náročný mezinárodní provoz si vyžádal nainstalování další magnetické kolejnicové brzdy. Modernizovaný vůz tedy splňuje nejvyšší požadavky na bezpečnost cestujících,“ říká Tomáš Ignačák, předseda představenstva Pars nova. Maximální rychlost vozu zůstala zachována na 160 km/h.

Prototyp modernizovaného osobního vozu čekají v nejbližších dnech potřebné zkoušky, včetně testů na zkušební okruhu ve Velimi. Dodání prvního vozu do zkušebního provozu očekávají České dráhy nejpozději v polovině letošního roku. „Naším cílem je první modernizované vozy uvést do zkušebního provozu již během jarních měsíců a následně zahájit sériové dodávky. Termín předání prvních 20 vozů do ledna 2014 tedy splníme,“ dodává Tomáš Ignačák. Šumperská společnost Pars nova se stala vítězem veřejné soutěže, do které se přihlásily čtyři účastníci. Cena kontraktu je ve výši 695,6 mil. Kč (bez DPH), což představuje úsporu více než 180 mil. Kč oproti původnímu předpokladu zadavatele. Pars nova má dodat všech 40 modernizovaných vozů přibližně do poloviny roku 2014.

13. 02. 2013 Otevírání železničního trhu má potíže, Arriva vypadla z tendru (R27)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/otevirani-zeleznicniho-trhu-ma-potize-arriva-vypadla-z-tendru/901137>)

Ministerstvo dopavy vyřadilo jednoho ze dvou uchazečů o provoz osobní železniční dopavy mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov. Soutěž měla být pilotním projektem, podle něhož chtěl stát otevřít železnici soukromým dopravcům. Mluvčí ministerstva Tomáš Neřold dnes ČTK řekl, že podmínky soutěže nesplnila britská Arriva, protože nedodala potřebná osvědčení o vzdělání vedoucích zaměstnanců. Arriva, která se tendru účastnila společně s firmou Transcentrum bus, se proti rozhodnutí ministerstva odvolá, řekl ČTK ředitel železniční divize Arrivy Jaroslav Richter. Pokud ale neuspěje a v tendru zůstane jediná nabídka společnosti RegioJet, bude muset ministerstvo tendr zrušit.

Arriva podle ministerstva nesplnila podmínku, podle které musí mít každý dopravce ve vedení alespoň dvě odborně způsobilé osoby pro provozování drážní dopavy s příslušným vzděláním. Drážní zákon přitom vyžaduje pouze jednu způsobilou osobu. "Jde o kontrakt na 15 let," vysvětlil důvod přísnější podmínky Neřold. Ministerstvo tím chtělo zabránit situaci, kdy by budoucí provozovatel z nějakého důvodu o takovéhoho zaměstnance přišel a nadále nesplňoval podmínky zákona. Vyřazený uchazeč stále může podle ministerstva dopavy potřebná osvědčení doplnit. U druhého z vrcholných zaměstnanců Arrivy úřad neuznal uvedené vzdělání, které podmínkám zákona nevyhovovalo. Ministerstvo Arrivu na problém v nabídce upozornilo už před koncem loňského roku, společnost ale přesto tento nedostatek nedokázala odstranit, dodal Neřold. "Doložili jsme doklady, které jsme měli, a teď připravujeme právní kroky tak, abychom byli zpátky v soutěži," řekl ČTK Richter. Společnost podle něj přesně ví, co ministerstvo dopavy rozporuje, a domnívá se, že požadované podmínky splnila. Samotné posuzování, jestli někdo má odborné vzdělání, nebo nemá, by podle Richtera měl hodnotit někdo jiný než výběrová komise. Tím spíše, když jde o požadavek převyšující zákonnou úpravu, dodal.

Zrušení tendru by vyhovovalo Českým drahám, které osobní dopravu na trati nyní zajišťují. Národní dopravce se tendru nezúčastnil, protože do vyhlášení soutěže nedokázal sehnat nová vozidla, která po uchazečích požadovalo ministerstvo dopavy. Dráhy proto podmínky soutěže napadly u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) s tím, že jsou diskriminovány. ČD pokazovaly, že soutěž narušuje síťový charakter české železnice a státní dopravce na rozdíl od konkurence musí vozidla vybírat ve výběrovém řízení, což trvá příliš dlouho. ÚHOS námitku ČD zamítl. Majitel druhého z uchazečů o zakázku Radim Jančura se domnívá, že vyřazení Arrivy kvůli zřejmé formalitě může být způsob, jakým se ministerstvo snaží tendr zastavit poté, co to antimonopolní úřad neudělal. "Chápu,

kdyby takovouto věc vytýkali nám jako malému dopravci," uvedl Jančura s tím, že Arriva má v zahraničí takovýchto zaměstnanců tisíce.

RegioJet je v tendru favoritem, protože po ministerstvu požaduje nižší doplatky na provoz. Za ujetý kilometr chce 188 korun za ujetý kilometr, Arriva nabídla částku o korunu a deset haléřů vyšší. Krnovská trať v minulosti byla železnicí, na jejíž provoz stát nejvíce doplácí. V roce 2010 tu ministerstvo dopravy Českým drahám vyplácelo dotaci 225 korun za ujetý kilometr, celkem 157 milionů korun za rok. Nový dopravce vzešlý z výběrového řízení by podle původních představ ministerstva měl začít s provozem na trati na konci roku 2014. Liberalizace železnice by podle ministerstva dopravy měla nadále pokračovat nezávisle na výsledku tohoto prvního tendru. Podle harmonogramu pro otevírání železničního trhu jsou nyní na řadě například železniční spojení Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem – Cheb, kde by dopravci vzeší z tendrů měli začít jezdit na konci roku 2015.

13. 02. 2013 Konkurentům ČD Cargo se loni dařilo

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/konkurentum-cd-cargo-se-loni-darilo-956629>)

Trh nákladních železničních přeprav není zdaleka v takové krizi, jak by se mohlo zdát z výsledků dominantní státní firmy ČD Cargo. Soukromí dopravci gigantovi zdatně sekundují a na rozdíl od něj stále rostou. Ukazují to jejich loňské přepravní výsledky. K největším soukromníkům na kolejích v Evropě patří AWT z portfolia podnikatele Zdeňka Bakaly. Objem zboží na vagonch AWT sice loni stagnoval kolem jedenácti milionů tun, výrazně ale vzrostl důležitější ukazatel, totiž dopravní výkon v tunokilometrech. Tam firma hlásí nárůst o třetinu na 1,19 miliardy tunokilometrů. Znamená to, že se výrazně zvýšila průměrná vzdálenost, kterou vlaky ujedou. Tím rostou i platby zákazníků. „Rostoucí vzdálenost přepravy potvrzuje, že největší konkurenční výhodou české železnice je její ideální tranzitní poloha. Je přirozeným logistickým uzlem Evropy,“ uvedl Petr Jonák z AWT. Pro srovnání, státnímu cargu klesly výkony o šest procent na 13 miliard tunokilometrů, objem zboží se snížil o sedm procent na 73 milionů tun. Podle Jonáka i loni putovaly po kolejích hlavně zásilky pro energetiku, ocelářský, chemický a automobilový průmysl. Podobně jako AWT se loni dařilo i firmě Unipetrol Doprava, která je propojena se skupinou PKN Orlen.

Objem zboží loni stagnoval na 2,4 milionu tun, výkony ale vzrostly o pět procent. „V roce 2012 se více exportovalo ve směru do Polska a Slovenska,“ uvedl obchodní ředitel Vladimír Sekal. Unipetrol Doprava se primárně zaměřuje na přepravu chemických látek pro mateřskou skupinu, roste ale podíl externích zákazníků. „Letos se na to ještě více zaměříme, počítáme s mírným nárůstem výkonů,“ doplnil Sekal. „V roce 2012 se více exportovalo směr Polsko a Slovensko, to jsou dlouhé relace přes hraniční přechody Petrovice u Karviné, Bohumín, Lanžhot a Horní Lideč,“ uvedl obchodní ředitel Vladimír Sekal. Unipetrol Doprava se primárně zaměřuje na přepravu chemických látek pro mateřskou skupinu, roste ale podíl externích zákazníků. „Letos se na to ještě více zaměříme, počítáme s mírným nárůstem výkonů,“ doplnil Sekal. Nárůst hlásí i firmy, které se soustřeďují na kombinovanou dopravu silnice/železnice.

Zvyšovat výkony se loni dařilo i firmám z oboru kombinované dopravy silnice/železnice. Příkladem je Bohemiakombi a její třetinový nárůst. Deník E15 oslovil i firmu SD–Kolejová doprava, u níž se předpokládá, že loni uzmula značnou část přeprav uhlí právě státnímu cargu. Firma ale informace neposkytla s poukazem na politiku své babičky, kterou je ČEZ. Srovnání konkurentů s ČD Cargo nemusí ale být vždy vypovídající. Cargo tradičně zajišťuje přepravu takzvaných kusových zásilek, což je ekonomicky ztrátové. Konkurence si naopak vybírá pouze lukrativní ucelené vlaky. Přes rozdílné výsledky mají všechny železniční firmy jeden společný cíl. Dotáhnout do konce boj za snížení poplatků za koleje, které podle nich patří v českých zemích k nejvyšším v Evropě.

13. 02. 2013 Dráhy představily zrekonstruované hlavní nádraží v Ústí nad Labem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-predstavily-zrekonstruovane-hlavni-nadrazi-v-usti-nad-labem/901386>)

Cestující mají v Ústí nad Labem k dispozici zrekonstruovanou budovu hlavního nádraží. Dnes ji po více než ročních opravách představili zástupci Českých drah. Rekonstrukci prováděla firma BM Construction, celkové náklady dosáhly 45 milionů korun. ČTK o tom informovala mluvčí ČD Radka Pistoriusová. Součástí rekonstrukce byla modernizace odbavovací haly a vybudování nového hlavního vstupu do nádražní budovy. Ten navazuje na podchod, který umožňuje vstup na labské

nábřeží. Odbavovací hala je situována do nově vybudované prosklené části nádražní budovy. Součástí haly je také ochoz, kde mohou lidé vyčkat příjezdu vlaku.

"V rámci nové odbavovací haly jsou k dispozici čtyři nové pokladny, včetně mezinárodní, další služby pak poskytuje ČD centrum. K zobrazení informací o přijíždějících a odjíždějících železničních spojích slouží moderní velkoplošné panely. V odbavovací hale mají cestující možnost využít Wi-Fi připojení k internetu, prodejní automaty s občerstvením, ale také například bankomat," vyjmenovala Pistoriusová.



Rekonstrukce začala v prosinci 2011, stavba byla zkolaudována letos v lednu. Odbavovací hala byla ve zkušebním provozu od loňského srpna. V druhé části objektu cestující naleznou zavazadlovou pokladnu a komerční prostory pro nákup tiskovin a občerstvení. Časem tam má být zprovozněna také nádražní restaurace, zatím se pro ni hledá vhodný nájemce. Celý prostor výpravní budovy je vybaven bezpečnostním kamerovým systémem.

Rekonstrukce se uskutečnila ve dvou etapách. Cestujícím byla k dispozici vždy jedna polovina prostor nádraží. "Část původní historické budovy byla zachována a modernizována, ve zbývající části nádraží vznikla nová prosklená odbavovací hala podle architektonického návrhu Atelieru AP, který projekčně zpracovala společnost SUDOP Praha," dodala Pistoriusová. Modernizace objektu ústeckého hlavního nádraží byla jednou z nevýznamnějších investičních akcí Českých drah v uplynulých dvou letech. Nádražím v Ústí nad Labem projdou ročně zhruba dva miliony cestujících, patří k nejvytíženějším v zemi. Výpravní budova Ústí nad Labem hlavní nádraží byla postavena v roce 1850. Nálety v roce 1945 ji značně poškodily a od tohoto roku byla v provozu jako funkční provizorium. Značné škody na ní napáchaly také povodně v roce 2002.

14. 02. 2013 Na Nymbursku vykolejil nákladní vlak, nehoda omezila provoz (Libice nad Cidlinou)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/215091-na-nymbursku-vykolejil-nakladni-vlak-nehoda-omezila-provoz/>)

Po části trati Praha – Nymburk – Kolín jezdí vlaky pouze po jedné koleji. U Libice nad Cidlinou v noci vykolejil nákladní vlak, jeho poslední vůz ujel asi dva kilometry mimo kolejnice. Vyprošťování vlaku a oprava trati potrvá zřejmě celý den. Vlaky, které zasaženým úsekem projíždějí, mohou podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského nabírat zpoždění pět až deset minut. Kvůli nehodě nákladního vlaku je omezen železniční provoz mezi Libicí nad Cidlinou a Velkým Osekem. Z kolejí se vyšinul poslední vůz soupravy. "Stalo se to ještě v Libici nad Cidlinou, zhruba dva kilometry ten vůz byl ještě tažen, než vlak zastavil. Krátce před zastavením vykolejil i předposlední vůz," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Vlak byl sestaven z vozů pro přepravu automobilů, byly však prázdné. Po dlouhé jízdě mimo koleje je trať poškozena, škodu vyčíslili inspektoři na 300 tisíc korun. Stotisícová škoda vznikla i na vykolejených vagoncích. K nehodě na nymburské trati došlo již podruhé během několika hodin. Ve středu odpoledne se na přejezdu ve velkém oseku střetl spěšný vlak z Trutnova s autem. Při nehodě utrpěli zranění tři lidé, jeden z nich těžce. "Ty dvě nehody spolu mají souvislost jen tu, že se staly v okolí Velkého Oseka," upozornil mluvčí Drápal.

Linky osobní dopravy zasažené nehodou:

- rychlíky Praha – Hradec Králové
- rychlíky Kolín–Rumburk
- rychlíky Kolín – Ústí nad Labem
- osobní vlaky S2 Praha – Nymburk – Kolín

14. 02. 2013 Autobusy a vlaky na jednom místě. Uherský Brod chystá dopravní terminál

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/uhersky-brod-postavi-dopravni-terminal-f0p-zlin-zpravy.aspx?c=A130211_1887905_zlin-zpravy_ras)

Na 140 milionů korun vyjde stavba nového moderního dopravního terminálu, který už dlouho vyhlíží obyvatelé Uherského Brodu. Výraznou částkou pomůže švýcarský fond. Stavět se začne letos o prázdninách, hotovo bude za rok v létě. Část Uherského Brodu, konkrétně vlakové nádraží a jeho blízké okolí, se už brzy výrazně změní. Pokud všechno půjde podle plánu, v příštím roce bude mít

Brod dlouho připravovaný dopravní terminál, který bude sloužit lidem cestujícím vlakem, ale i těm, kdo jezdí autobusem. U vlakového nádraží vznikne integrovaná železniční a autobusová doprava. Město by se pak mělo postarat o postavení nové nákladové rampy a zastřešeného autobusového nástupiště, které bude mít dvanáct stání. Nástupiště k vlaku i k autobusům budou bezbariérová. Vedle terminálu vzniknou i nová parkovací místa a prostor kolem nich se upraví a osází zelení. Chybět nebude ani malá kašna.



Dokumentaci už schválilo ministerstvo

Město počítá rovněž s modernizací nádražní budovy, která nabídne cestujícím nové služby včetně dopravních informací. Kvůli projektu dopravního terminálu se před pár dny sešlo uherskobrodské zastupitelstvo. "Bylo třeba schválit hodnotící kritéria stavby a také odůvodnění zakázky. Je to jedna z podmínek, abychom mohli vypsat výběrové řízení na dodavatele," sdělil uherskobrodský starosta Patrik Kunčar. Celkové předpokládané náklady na výstavbu terminálu jsou asi 140 milionů korun. Dalším partnerem projektu je Správa železniční dopravní cesty. Ta obdrží část dotace na to, aby udělala přeložku kolejového svršku a vybudovala vyvýšený nástupní peron. Zadávací dokumentaci k projektu už odsouhlasilo ministerstvo zemědělství a ministerstvo životního prostředí.

Město čekají další jednání s ČSAD o původním nádraží

Teď by ji měli ještě posoudit partneři ze Švýcarska, konkrétně zástupci Fondu švýcarsko-české spolupráce, od něhož město získalo dotaci 5,5 milionu švýcarských franků, což je zhruba 109 milionů korun. Město dá ze své kasy na projekt necelých 20 milionů korun, České dráhy přispějí na opravu své budovy 11 milionů. "Pokud nenastanou nějaké nečekané průtahy, mohlo by se začít stavět 1. srpna," naznačil Kunčar. Přestože se příprava terminálu už několikrát zpozdila, původní termín dokončení, tedy léto 2014, by se měl podle starosty dodržet. Co bude s místem původního autobusového nádraží, však zatím město neví. "Je to věc dalšího jednání s ČSAD, jimž pozemek patří. Alespoň zastávka by tam ale měla být zachována, hlavně kvůli zaměstnancům České zbrojovky," podotkl starosta. Dopravní terminál se připravuje od roku 2007. V letech 2009 až 2010 tady za 45 milionů postavili most a moderní přístupovou lávku pro pěší, která za svůj design obdržela už několik ocenění.

14. 02. 2013 Práce na trati v Ústí nad Orlicí začnou v březnu, nejdřív postihnou řidiče

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/215131-prace-na-trati-v-usti-nad-orlici-zacnou-v-breznu-nejdriv-postihnou-ridice/>)

Modernizace jednoho z posledních "zapomenutých" úseků železniční trati mezi Prahou a Českou Třebovou – nádraží v Ústí nad Orlicí – začne v březnu. Jako první paradoxně nepocítí zahájení prací cestující ve vlacích, nýbrž řidiči mířící na Choceň či Vysoké Mýto. Později přibudou i výluky železniční dopravy. Nakolik a kdy postihne modernizace kolejiště v Ústí nad Orlicí vlaky, které městem projíždějí, Správa železniční dopravní cesty ještě neví. "Výluky na železniční trati se teprve chystají, v jakém rozsahu budou, není teď jasné," uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Jinak tomu ale bude na silnici II/315, která opouští Ústí nad Orlicí souběžně s tratí a vede přes Jehnědř do Chocně s odbočkou do Vysokého Mýta. Už od března bude v městské části Kerhartice uzavřena. "Přejezd městskou částí Kerhartice a Ústí bude velice komplikovaný," řekl ústecký starosta Petr Hájek. Objízdna trasa by měla vést přes Dolní Libchavy a Říčky.

Trasa, po které budou vlaky po rekonstrukci projíždět, se bude od současného průjezdu stanicí lišit. "Jedním z výsledků připravované modernizace tohoto nádraží bude výstavba přeložky a zvětšení poloměru tak, aby jím klasické soupravy mohly projíždět až 130 kilometrů za hodinu, vlaky s naklápačím skříním ještě rychleji," přiblížil mluvčí Ptačinský. Koleje se také už nebudou rozdělovat na pražské a letohradské nástupiště, zato vzniknou perony, ke kterým se lidé dostanou podchodem. Práce pokračují do roku 2015, budou stát přes 870 milionů korun.

Kromě kolejiště se na ústeckém nádraží promění také zázemí pro cestující. Na kerhartické straně má vzniknout nové zázemí s prodejnou jízenek. Co bude se starou budovou, zatím v Ústí nad Orlicí nikdo neví. "Budovu vlastní České dráhy. Zůstává status quo. Nový ministr dopravy Stanjura se seznamuje s novými podklady z jednání minulého roku. Měli bychom se sejít a navázat na jednání, která byla učiněna," řekl starosta Hájek.

15. 02. 2013 Agentura Moody's zváží zhoršení ratingů Českých drah

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/agentura-moody-s-zvazi-zhorseni-ratingu-ceskych-drah/902269>)

Agentura Moody's Investors Service dnes umístila ratingy Českých drah do režimu přehodnocení kvůli jejich možnému zhoršení. Reaguje tak na pokles tržeb z nákladní přepravy a nečekaně nízké příjmy z prodeje aktiv. Moody's v současnosti hodnotí úvěrové závazky Českých drah stupněm Baa1. České dráhy se nyní podle agentury v oblasti nákladní dopravy potýkají se zpomalením hospodářské aktivity v České republice a agresivní cenovou konkurencí. Čistá ztráta Českých drah v loňském prvním pololetí stoupla na 494 milionů korun ze 109 milionů před rokem. Provozní zisk zůstal zhruba beze změny na 2,9 miliardy korun.

15. 02. 2013 RegioJet odhaduje ztrátu za loňský rok na více než 50 mil. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-odhaduje-ztratu-za-lonsky-rok-na-vice-nez-50-mil-kc/902287>)

Železniční společnost RegioJet, která patří do skupiny Student Agency, vykáže i za loňský rok ztrátu. Zatímco za rok 2011 činila 50 milionů korun, tentokrát bude ještě o něco vyšší, sdělil ČTK majitel společnosti Radim Jančura. Zdůvodnil to nízkými cenami jízdenek kvůli dumpingovým cenám Českých drah (ČD). Kvůli nim už s ČD přes rok vede Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) správní řízení. Jančura odmítá spekulovat, co by se stalo, kdyby ÚOHS rozhodl v jeho neprospěch. "Nemůžeme neuspět, je to čítankový případ, kdy České dráhy zneužívají svého dominantního postavení na trhu, tedy na trati Praha – Ostrava. ÚOHS je však bohužel strašně pomalý," řekl Jančura.

Když v září 2011 zahájil provoz vlaků z Prahy do Ostravy, chtěl nasadit cenu základní jízdenky na 420 korun, ČD tutéž prodávaly za 430. "Dneska se jezdí za 295 korun, a když si koupíte lístek alespoň týden dopředu, tak za 210," uvedl Jančura. Už od začátku šlo však u obou dopravců získat jízdenku výrazně levněji. Vstupem Leo Expressu na trať loni na podzim začala mezi třemi konkurenty doslova cenová válka, na níž vydělal především cestující. Kvůli tomu jsou tržby RegioJetu za loňský rok nižší, než očekával. Společnosti Student Agency se však dařilo velmi dobře, vydělala 130 milionů korun. I nadále si Jančura stojí za názorem, že na konci letošního roku jeden z dopravců z trati odejde a stále tvrdí, že to budou ČD. "Podle našich výpočtů měly loni vlaky Pendolino ztrátu 636 milionů korun za předpokladu, že převezly stejný počet cestujících jako v roce 2011. Společně s expresy to vychází na ztrátu 800 milionů," řekl Jančura. Napjatě také očekává, jak se zachová ministerstvo dopravy v případě, že skutečně zruší výběrové řízení na provozovatele rychlíků Olomouc – Krnov – Ostrava kvůli tomu, že v něm zůstane pro nezpůsobilost Arrivy jediný uchazeč, tedy RegioJet. "Pro nás to komplikaci neznamená, ale pro daňového poplatníka ano. Pokud do měsíce od zrušení vypíše výběrové řízení nové, bude to dobré znamení. Pokud ne, znamenalo by to, že nejspíš sleduje zájmy Českých drah," řekl Jančura.

18. 02. 2013 Plzeňský kraj pokutuje ČD za zpoždění při dodání vlakové soupravy (RegioShark)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-pokutuje-cd-za-zpozdzeni-pri-dodani-vlakove-soupravy/903328>)

Smluvní pokutu 633.600 korun vyměřil Plzeňský kraj Českým drahám za více než měsíční zpoždění při dodání nové vlakové motorové soupravy RegioShark. Podle harmonogramu měly dráhy vozidlo dodat do konce listopadu, v kraji ale byl až od 3. ledna. Kraj má s dopravcem smlouvu, jejíž součástí je i harmonogram dodávek celkem devíti vozů. Za jeden den prodlení je ve smlouvě stanovena pokuta 19.200 korun, řekl dnes novinářům hejtmánův náměstek Jaroslav Bauer (ČSSD). Dráhy vyinkasují pokutu od výrobce, polských strojíren PESA, které vůz dodaly pozdě, potvrdila informace náměstka mluvčí Českých Drah Radka Pistoriusová. "Smluvní pokutu budeme požadovat po dodavateli," uvedla. Nyní je už podle ní v kraji pět z celkem devíti vozů, na které je uzavřena smlouva. Zpozdila se dodávka druhého vozu. Všech devět jich bude v kraji kolem poloviny roku. První RegioShark jezdí od září na domažlické trati.

Plzeňský kraj vyměřuje pokuty Českým drahám každé čtvrtletí na základě provedených kontrol. Je to především penále za nedodržení jízdních řádů, zpoždění nebo další porušení smlouvy. Čtvrtletně se podle Bauera toto penále pohybuje většinou v desítkách tisíc korun. Peníze, které kraj z více než šestiset tisícové pokuty získá, dá do dopravy. Půl milionu má pomoci postavit dopravní hřiště pro děti

v Klatovech, dalších 150.000 korun dá kraj na projektovou dokumentaci na dopravní hřiště v Kralovicích. Vzhledem k tomu, že letošní rozpočet kraje je napnutý, na tato dopravní hřiště by se jinak zřejmě peníze těžko hledaly, dodal Bauer.

Nové vozy RegioShark jsou moderní klimatizované soupravy s nízkopodlažním nástupem a širokým prostorem pro kola, kočárky a lidi se sníženou pohyblivostí. Jedna jednotka přijde na 64 milionů korun. Vlak měří 44 metrů a jezdí rychlostí až 120 kilometrů za hodinu. To umožní mimo jiné od příštího roku v novém jízdním řádu zkrátit jízdní dobu souprav z Plzně do Domažlic.

19. 02. 2013 Nádraží v Brně možná zůstane v centru, ministerstvo chce obě varianty

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/nadrazi-se-mozna-nebude-odsouvat-d4i-/brno-zpravy.aspx?c=A130219_1891413_brno-zpravy_kol)

Stoupencům zachování brněnského nádraží v centru svítla naděje. Ministerstvo dopravy totiž požaduje, aby kraj zanesl do svého územního plánu jak nádraží v odsunuté poloze, tak i v centru. Do teď se přitom počítalo jen s první variantou. Otázka je, jak zareagují politici ve vedení kraje a města. "S ohledem na nejednoznačnou situaci v dalším vývoji, zejména co se týká polohy budoucího hlavního nádraží, požadujeme v Zásadách územního rozvoje (krajský územní plán, pozn. red.) Jihomoravského kraje vyčlenit plochy tak, aby do budoucna nebyla znemožněna realizace obou možných poloh nádraží," píše se v dopisu z ministerstva dopravy. "Pro nás je to po devíti letech zásadní změna. Otevírá se prostor, aby se nesledovala jen varianta v odsunuté poloze," komentoval to Svatopluk Bartík z občanské koalice Nádraží v centru. Ministerstvo dopravy navíc požaduje v zadání územního plánu odkaz na koridory vysokorychlostních tratí, který podle zastupitele za zelené Martina Andera nahrává poloze nádraží v centru. "Z Prahy do Brna se trať povede zřejmě kolem dálnice D1, přičemž návaznost na nádraží v odsunuté poloze by nebyla ideální," upřesnil Ander.

Stále jsou dvě varianty

Radní Jihomoravského kraje o požadavku ministerstva jednali minulý týden a rozhodli zatím poněkud vyhybavě, že při zapojení vysokorychlostních tratí vyjdou ze všech "relevantních podkladů ministerstva dopravy". "Zatím je nemáme, ale jsou informace, že brzy budou," řekl radní Antonín Tesařík (KDU-ČSL). Podle Andera je to však klíčka, aby kraj vyhověl vedení Brna, které prosazuje odsun nádraží. "Těmi relevantními podklady má podle nich být usnesení Zemanovy vlády z roku 2002, které odsouhlasilo odsun," podotkl Ander.

Brněnský náměstek primátora pro dopravu Robert Kotzian (ODS) však říká, že o nějaký zásadní průlom v kauze brněnského nádraží se nejedná. "I kdyby to bylo zaneseno do územního plánu, pořád budou dvě varianty," zdůraznil. Podle něj je také potřeba nejdříve počkat na rozhodnutí jihomoravského zastupitelstva, které by se po krajských radních mělo tématem zabývat. Jihomoravský kraj nyní platné Zásady územního rozvoje nemá. V těch předešlých se počítalo s odsunutým nádražím, z čehož vycházel i brněnský územní plán. O přesunu nádraží se v Brně mluví už devadesát let. V roce 2004 se dokonce konalo k tématu referendum, ve kterém lidé většinou hlasovali pro zachování současné polohy v centru. Kvůli slabé účasti ovšem nebyly výsledky platné.

19. 02. 2013 Přes koleje v Třebové to brzy půjde jen oklikou, podchod se uzavře

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/215804-pres-koleje-v-trebove-to-brzy-pujde-jen-oklikou-podchod-se-uzavre/>)

Podchod pro pěší, který je nejsnazší možností, jak překonat rozlehlé kolejiště nádraží v České Třebové, už dlouho sloužit nebude. Spojuje přitom centrum města s oblastí, kde nedávno vzniklo velké překladiště. Podchod je nestabilní, statici zakázali jeho používání od začátku roku 2014. Správa železniční dopravní cesty, které patří, ale plánuje rekonstrukci současně s přestavbou trebovského kolejiště nejdříve na rok 2016. Statici považují podchod pod tratí v České Třebové za nebezpečný a jeho další užívání časově omezili. "Současný podchod je neprovozovatelný, statici mu dali výjimku do začátku roku 2014, pokud se nezačne stavět, uzavře se to," popsal současný stav trebovský starosta Jaroslav Zedník. Uzavření podchodu se dotkne lidí, kteří pracují v průmyslové zóně jižně od nádraží. Starosta upozornil, že jich bude postupně stále více, protože u nádraží vzniklo nové překladiště.

Že by se podařilo situaci rychle vyřešit, není pravděpodobné. Podchod patří Správě železniční dopravní cesty, jeho rekonstrukce nebo stavba nového podchodu připadá v úvahu až současně s přestavbou celého trebovského kolejiště. Pro tzv. průjezd železničním uzlem Česká Třebová ale

Železniční správa teprve připravuje studii udržitelnosti. "Předpokládaná realizace vlastní stavby přichází do úvahy po roce 2016," upřesnil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Třebovský železniční uzel patří k nejvýznamnějším v Česku, sjíždějí se zde vlaky od Prahy, Brna i Olomouce a Ostravy. Nádraží vzniklo se stavbou olomoucko-pražské dráhy, jeho současná podoba vznikla z větší části ve 20. letech minulého století.

19. 02. 2013 MD chce případný nový tendr na trať přes Krnov co nejdříve (R27)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-chce-pripadny-novy-tendr-na-trat-pres-krnov-co-nejdříve/903779>)

Spojení Olomouce a Ostravy severní trasou přes Krnov zůstává podle ministerstva dopravy první dálkovou tratí, na kterou by měl vyjet osobní dopravce vybraný ve výběrovém řízení. Prioritou liberalizace tuzemské železnice je toto spojení i přesto, že současnému tendru hrozí zrušení. Jeden ze dvou uchazečů o provoz na trati, společnost Arriva, totiž podle ministerstva nesplnil podmínky soutěže. Pokud úřad soutěž nakonec zruší, mělo by se nové výběrové řízení vypsát co nejdříve, řekl dnes ČTK mluvčí ministerstva Tomáš Neřold.

Nejnižší nabídku v současném tendru na provozování osobní železniční dopravy mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov podala společnost RegioJet. Má proto největší důvod požadovat co nejrychlejší opětovné vypsání tendru. Pokud by v novém tendru zvítězila do konce letošního roku, což podle jejího majitele Radima Jančury stále lze stihnout, zvládne na trať vyjet v plánovaném termínu, kterým je konec roku 2014. Obdobně má šanci i druhý soukromý dopravce, který se o provoz na trati uchází, britská Arriva. Naopak státním Českým drahám by rychlé vypsání nového tendru způsobilo potíže. Případného nového výběrového řízení by se firma zúčastnila, do nynějšího tendru se nepřihlásila, protože si nestihla zajistit požadované nové vlaky. Národní dopravce musí na rozdíl od soukromníků vypisovat na dodávky vozidel veřejnou soutěž, což je dlouhý a náročný proces. Lhůta pro vypsání výběrového řízení je minimálně sto dní, uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. K tomu je nutné přičíst dobu, během které bude vznikat dokumentace pro toto výběrové řízení, a další čas zabere, než se sejde dozorčí rada, která musí kontrakt schválit.

Podle konzultanta a dopravního experta Emanuela Šípa by úřad při opětovném vypsání soutěže měl z tendru odstranit některé dílčí nedostatky, například špatně rozvržený oběh vozidel, kvůli kterému by vlaky zbytečně dlouho stály v cílových stanicích. Především by ale prý ministerstvo mělo poskytnout všem dopravcům detailní informace o počtech a struktuře cestujících. Na to si v minulosti stěžovala například společnost Abellio vlastněná Nizozemskými drahami, která původně vstup do tendru avizovala, ale nakonec se nepřihlásila. Vadilo jí právě to, že složení cestujících znají pouze České dráhy, které v současnosti provoz na trati zajišťují.

Současnému tendru hrozí zrušení kvůli tomu, že jeden z uchazečů, společnost Arriva, podle ministerstva dopravy nesplnil podmínku dvou zaměstnanců disponujících patřičným vzděláním a praxí v oboru řízení železniční dopravy. Pokud by byla Arriva nakonec z tendru vyřazena, zbyla by jediná nabídka RegioJetu a ministerstvo by podle zákona o veřejných zakázkách nemohlo výběrové řízení dokončit. Ministerstvo dopravy už dříve uvedlo, že bude v otevírání trhu pokračovat i přes komplikace v soutěži, která měla být pro budoucí vstup soukromníků na ostatní tratě vzorem. Je ale možné, že si současné komplikace vyžádají zpoždění původního harmonogramu, připustil Neřold. O změnách v harmonogramu nyní bude úřad jednat s dopravci a dalšími partnery a během několika měsíců novou podobu materiálu představí vládě, dodal mluvčí.

Původní harmonogram, podle kterého měli na železniční tratě vstupovat noví osobní dopravci (podle roků, pro které platí jízdní řády):

Název trati	termín
R 27: Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc	2014/2015
R 14: Liberec – Pardubice	2014/2015
R 15: Liberec – Ústí nad Labem	2014/2015
R 16: Plzeň – Most	2014/2015
R 20: Praha – Roudnice n. L. – Ústí n. L. – Děčín	2015/2016
R 5: Praha – Ústí n. L. – Karlovy Vary – Cheb	2015/2016
Ex 2 (R 18): Praha – Olomouc – Vsetín (– Slovensko) / Luhačovice	2015/2016
R 6: Praha – Plzeň – Klatovy	2016/2017

R 10: Praha – Hradec Králové	2016/2017
R 9: Praha – Havlíčkův Brod – Brno	2017/2018
R 19: Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno	2017/2018
R 21: Praha – Turnov – Tanvald	2018/2019
R 24: Praha – Kladno – Rakovník	2018/2019

20. 02. 2013 Soutěž o miliardy na vlaky rozhodne hra o datum (R27)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soutez-o-miliardy-na-vlaky-rozhodne-hra-o-datum-958608>)

Je to otázka za více než dvě miliardy korun, o tolik jde v pilotním železničním tendru na dotované rychlíky Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. Ministerstvo dopravy tvrdí, že musí tendr zrušit poté, co úředníci vyřadili ze soutěže firmu Arriva. Jediným účastníkem tak zůstal RegioJet podnikatele Radima Jančury. Rezort se přitom odvolává na novelu zákona o veřejných zakázkách. Jenže jak zjistil deník E15, je to především hra o datum s několikerým výkladem. Tendr byl totiž vyhlášen loni 27. března, tedy čtyři dny před platností zmíněné novely. Soutěž by se tak měla řídit starou úpravou, podle níž lze vyhlásit vítěze i v případě účasti jediné firmy. Při takovém výkladu by RegioJet mířil k vítězství. Tento právní názor podpořila i nezávislá veřejná instituce, která poskytla deníku E15 konzultaci. Zcela odmítla argument ministerstva, že evropský věstník (TED) přinesl informace o tendru až začátkem dubna. Důležité je totiž datum odeslání. „V konkrétním případě bylo řádné oznámení odesláno k uveřejnění 26. března 2012, uveřejněno v národním věstníku dne 27. března 2012 a tentýž den odesláno do TED. Zakázka se bude tedy řídit zněním zákona před 1. dubnem 2012,“ píše se ve zprávě. Ministerstvo ale trvá na svém. Soutěž se prý primárně řídí zákonem o veřejné dopravě. Ten zhusta odkazuje na zákon o veřejných zakázkách, na rozdíl od něj ale považuje nabídkové řízení za zahájené dnem uveřejnění. To se v případě českého věstníku stihlo, u evropského už nikoli. Konečné slovo tak zřejmě bude mít až soud.

Sám Jančura byl uvedenými informacemi překvapen a ověřoval je u právníků. „Nejdříve počkáme na další kroky Arrivy, které přejeme hodně zdaru a návrat do soutěže. Každopádně ale budeme po ministerstvu dopravy chtít, aby vyhlásilo vítěze,“ řekl podnikatel. Připomněl tak, že Arriva chce proti vyřazení ze soutěže podat námitku, i když podle ministerstva neprokázala dostatečnou kvalifikaci odpovědných osob. Krnovská soutěž má sloužit jako vzor pro další liberalizaci dotované železnice. RegioJet nabízí, že bude rychlíky provozovat za dotaci 188 korun za vlakový kilometr, Arriva je o korunu dražší. Podle nedávno zveřejněných údajů doplácel stát Českým drahám v roce 2010 na tuto trať 225 korun na vlakový kilometr, za loňský rok už ale dráhy uvádějí číslo 165 korun. Odborníci vesměs považují tendr od počátku za vadný, řada firem včetně Českých drah účast vzdala.

20. 02. 2013 Vlaky RegioPanter jsou schválené pro provoz na českých tratích

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-regiopanter-jsou-schvalene-pro-provoz-na-ceskych-tratich/904085>)

Nové elektrické vlaky RegioPanter z dílen Škody Transportation a Škody Vagonka schválil Drážní úřad pro provoz na českých železnicích. Výrobce, který je představil v listopadu v Plzni, dodává Českým drahám 19 souprav; jde o kontrakt za 2,5 miliardy Kč. Díky typovému schválení mohou nyní vlaky přejít do majetku ČD, které jimi zajišťují obsluhu v krajích už od září ve zkušebním provozu s cestujícími, řekl ČTK ředitel Škody Vagonka Jiří Paruza. "Vlak prošel náročnými zkouškami a testy. Prováděli jsme je s českými i zahraničními akreditovanými zkušebními," uvedl. Jednopodlažní jednotky zvyšují hlavně kvalitu cestování na regionálních tratích. Od podzimu jezdí podle výrobce bez větších problémů v Olomouckém, Jihočeském, Pardubickém, Hradeckém a Ústeckém kraji, kde nahrazují soupravy tažené lokomotivou a staré pantografy řady 460. Nákup 19 vlaků je spolufinancován regionálními operačními programy EU. Prvních pět souprav bylo dodáno v roce 2012, další postupně až do počátku roku 2014.

Vlaky zajistí spojení na vytižených trasách s velkým počtem zastávek. Kromě komfortu zvyšují bezpečnost cestujících. "RegioPanter je jedním z prvních vozidel svého typu, které plní přísné crashové normy TSI. Určují například, že konstrukce musí odolat nárazu při rychlosti 110 km/hod. do těžkého nákladního auta zaklíněného na přejezdu," řekl Paruza. Veškeré zařízení je umístěno na střeše vozu. Nízkopodlažní jednotky se vyrábí jako dvouvozové nebo třívozové. Pohon je ve všech vozech včetně vloženého. Ve srovnání s dosavadními vlaky s lokomotivou jsou podstatně výkonnější,

lehčí a tedy úspornější; řídicí stanoviště mají na obou koncích. V dopravní špičce je lze je spojit a výrazně tak zvýšit kapacitu vlaku. Počet sedadel ve druhé třídě je 138 u dvouvozové a 232 u třívozové varianty. Soupravy mohou jezdit až 160 km/hod. "RegioPanter je symbolem moderní železniční dopravy třetího tisíciletí. Jedná se o nový koncept, který však navazuje na dlouholetou výrobu elektrických jednotek, které vozí cestující v ČR, na Slovensku a v Litvě," uvedl generální ředitel skupiny Škoda Transportation Josef Bernard. Vývoj vozidel trval přes 200.000 konstrukčních hodin a podílely se na něm desítky škodoväckých vývojářů. Pro ČR i zahraničí připravuje Škoda další varianty vlaků pro meziregionální dopravu.

20. 02. 2013 České dráhy zítra přivezou supervlak Railjet (21. února 2013)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-ve-ctvrtek-privezou-supervlak-railjet-958795>)

Na české koleje ve čtvrtek zcela výjimečně zavítá vlak, který v uplynulých měsících budil divoké vášně. České dráhy ve spolupráci s Rakouskými spolkovými drahami (ÖBB) budou na okružní trase Vídeň – Břeclav – Brno – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Břeclav – Vídeň testovat supermoderní soupravu Siemens Viaggio Comfort, známou jako Railjet. Zítřejší jízda Railjetu je pouze zkušební a dráhy o ní chtěly informovat až ex post. „Jízda bude zaměřena na praktické ověření některých provozních parametrů, činnost informačních systémů, spolupráci lokomotivy s netrakovými jednotkami a na řadu dalších prvků při provozu vlaku na české síti,“ uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Prezentační jízdu pro veřejnost chtějí dráhy uspořádat ve druhé polovině dubna. Vlak bude v rakouských barvách, Railjetu v modrém kabátě Českých drah firma Siemens teprve vyrábí. České dráhy mají se Siemensem smlouvu na 15 vlaků, po téměř dvouletých peripetích zadaly loni v srpnu do výroby zatím sedm souprav za zhruba dvě miliardy korun. Ty by měly začít jezdit v prosinci 2014 na lince Praha – Brno – Vídeň – Štýrský Hradec, kde je doplní stejný počet Railjetů ÖBB.

O objednavce a nasazení zbylých osmi vlaků se zatím jen spekuluje, k zaslechnutí jsou například informace o jejich provozu z Prahy do Berlína, případně do Ostravy. Nákupu Railjetů ale předcházely dlouhé spory. Proti se stavěla především plzeňská Škoda Transportation, které vadila absence otevřeného tendru. K hlasitým kritikům patřil i železniční podnikatel Radim Jančura. Celou věc řešil i antimonopolní úřad. Dráhy považují nákladnou akvizici za klíčovou pro konkurenceschopnost na mezinárodních tratích, stávajícími soupravami vyšší kvality chtějí po nasazení Railjetů vylepšit komfort na vnitrostátních linkách. Railjetu patří do skupiny vysokorychlostních vlaků pro rychlost do 230 kilometrů v hodině. Na českých kolejích v nich bude například dětské kino. Zatím poprvé a naposledy se Railjet představil v českých zemích před několika lety na výstavě Czech Rail Days v Ostravě.

20. 02. 2013 Učiněn další krok směrem k výstavbě vysokorychlostního železničního spojení Ústí nad Labem – Drážďany

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Ucinen_dalsi_krok_smerem_k_vystavbe_vysokorychlostniho_zeleznicniho_spojzeni_Usti_nad_Labem_Drazdany.htm)

První náměstek ministerstva dopravy Lukáš Hampl a státní tajemník saského ministerstva hospodářství, práce a dopravy Roland Werner dnes v Praze oficiálně podepsali žádost o studii vysokorychlostního železničního spojení Ústí nad Labem – Drážďany. Žádost o studii musí být podána do konce února 2013 Evropské komisi. Studie, která má být spolufinancována z prostředků EU, je dalším krokem k výstavbě první vysokorychlostní železniční trati v ČR ve směru Praha – Litoměřice – Ústí nad Labem, a dále směrem do německých Drážďan. Vysokorychlostní trať v budoucnu napojí Českou republiku na rozsáhlou síť vysokorychlostních železnic v západní Evropě a výrazně zrychlí spojení mezi Prahou a Drážďany.

21. 02. 2013 Nové akční nabídky ČD zlevní cestování Pendolinem, ale i vlaky do Mostu, Litvínova, Chomutova, Kroměříže a Českých Budějovic

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16109/>)

České dráhy nabídnou od 1. března cestujícím nové akční jízdenky a místenky. Levnější bude cestování z Prahy do Mostu, Litvínova, Chomutova, Kroměříže a do Českých Budějovic. Akční

místenky do Pendolino, které bylo dosud možné zakoupit jen na spoje mimo špičku, budou od příštího pátku platit ve všech vlacích SC Pendolino. Akční jízdenky Akční jízdenku je možné nově zakoupit do 2. vozové třídy jako jednosměrnou nebo zpáteční, a to z Prahy do stanic Most, Litvínov, Chomutov, České Budějovice a Kroměříž a také z Pardubic do Kroměříže. Zpáteční jízdenka má dvojnásobnou cenu jízdenky jednosměrné. Nákup lze provést prostřednictvím eShopu ČD, služby TeleTiket i u pokladních přepážek ČD. Cílem nabídky je zatraktivnit železniční dopravu vůči dopravě silniční tam, kde je znevýhodněna například délkou trati nebo delší jízdní dobou.

Ceny akčních jízdenek ČD ve vybraných relacích jízdné ve 2. třídě vlaků ČD jedním směrem platí od 1. března 2013

Relace	Základní jízdné ⁵	zákaznické jízdné IN 25 %	zákaznické jízdné IN 50 %, IN Senior
Praha ↔ České Budějovice ¹ přes Tábor	165 Kč	140 Kč	124 Kč
Praha ↔ Chomutov / Jirkov ² přes Ústí n. Lab. hl. n.	110 Kč	100 Kč	90 Kč
Praha ↔ Litvínov ³ přes Ústí n. Lab. hl. n.	110 Kč	100 Kč	90 Kč
Praha ↔ Most ³ přes Ústí n. Lab. hl. n.	105 Kč	95 Kč	85 Kč
Praha ↔ Kroměříž ⁴ přes Přerov	275 Kč	234 Kč	200 Kč
Pardubice ↔ Kroměříž přes Přerov	185 Kč	157 Kč	132 Kč

¹ Jízdenky je možné vydat z / do stanic Praha hl.n. a Praha-Vršovice.

² Jízdenky je možné vydat z / do stanic Praha hl.n., Praha Masarykovo nádr. a Praha-Holešovice do / ze stanic Jirkov zastávka, Chomutov město, Chomutov a Jirkov.

³ Jízdenky je možné vydat z / do stanic Praha hl.n., Praha Masarykovo nádr. a Praha-Holešovice.

⁴ Jízdenky je možné vydat z / do stanic Praha hl.n., Praha-Smíchov a Praha-Libeň.

⁵ Z těchto cen se poskytují slevy pro děti do 15 let, žáky od 15 do 26 let, ZTP, ZTP/P a důchodce.

Akční místenky do SC Pendolino

Díky akčním místenkám zlevní od 1. března také cestování vlaky SC Pendolino. Zatím platily ceny akčních místenek a akčních místenek s rezervací pro kolo pouze na sedlové, tedy méně vytížené, spoje. Od března bude možné při včasém nákupu pořídit třeba místenku z Olomouce do Prahy za 70 korun v každém spoji. Nabídka je omezena počtem kusů, proto je dobré nakupovat včas. Místenky lze zakoupit u pokladní přepážky ČD nebo na eShopu ČD. Akční místenky SC jsou nabízeny ve třech cenových úrovních 35 Kč, 70 Kč a 100 Kč v závislosti na úseku, pro který je místenka zakoupena.

Ceny akčních místenek do vlaků SC Pendolino při včasém nákupu platí od 1. března 2013

Relace	Cena
Český Těšín / Havířov ↔ Ostrava-Stodolní / Ostrava hl. n. / Ostrava-Svinov / Bohumín ↔ Ostrava hl. n. / Ostrava-Svinov	35 Kč
Český Těšín / Havířov ↔ Olomouc hl. n.	70 Kč
Bohumín / Ostrava-Stodolní / Ostrava hl. n. / Ostrava-Svinov ↔ Olomouc hl. n.	35 Kč
Bohumín / Ostrava-Stodolní / Ostrava hl. n. / Ostrava-Svinov ↔ Pardubice hl. n.	70 Kč
Bohumín / Ostrava-Stodolní / Ostrava hl. n. / Ostrava-Svinov ↔ Praha hl. n. / Praha-Smíchov	100 Kč
Olomouc hl. n. ↔ Praha hl. n. / Praha-Smíchov	70 Kč
Olomouc hl. n. ↔ Pardubice hl. n.	35 Kč
Pardubice hl. n. ↔ Praha hl. n. / Praha-Smíchov	35 Kč
Bohumín / Ostrava hl. n. / Ostrava-Svinov / Olomouc hl. n. ↔ Plzeň hl. n. / Mariánské Lázně / Cheb / Františkovy Lázně	100 Kč
Pardubice hl. n. ↔ Plzeň hl. n.	70 Kč
Pardubice hl. n. ↔ Mariánské Lázně / Cheb / Františkovy Lázně	100 Kč

Praha hl. n. / Praha-Smíchov ↔ Plzeň hl. n.	35 Kč
Praha hl. n. / Praha-Smíchov ↔ Mariánské Lázně / Cheb / Františkovy Lázně	70 Kč
Plzeň hl. n. ↔ Mariánské Lázně / Cheb / Františkovy Lázně	35 Kč
Mariánské Lázně ↔ Cheb / Františkovy Lázně	35 Kč

21. 02. 2013 Railjet přijel do České republiky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16110/>)

Na železniční síť v České republice dnes mimořádně zavítal zvláštní vlak sestavený z rakouské lokomotivy řady 1216 Taurus a supermoderní soupravy Siemens Viaggio Comfort, která je známá jako railjet. Neveřejný zvláštní vlak je vypraven ve spolupráci Českých drah a Rakouských spolkových drah (ÖBB) po okružní trase Vídeň – Břeclav – Brno – Česká Třebová – Olomouc – Přerov – Břeclav – Vídeň a je určen pro zaměstnance obou společností a pozvané hosty. Účastníci jízdy se v praxi seznámí s některými provozními parametry, činností informačního, rezervačního i řídicího systému, poskytovanými servisními službami a ověří si kvalitu cestování v soupravě railjet na koridorových tratích SŽDC. Pro širokou veřejnost, zákazníky Českých drah a zástupce sdělovacích prostředků připravujeme veřejnou prezentační jízdu v dubnu letošního roku. O jejím průběhu budeme informovat v dostatečném předstihu formou tiskové zprávy.

Komfortní soupravy railjet ÖBB a railjet ČD budou od prosince 2014 nasazeny ve dvouhodinovém intervalu na linku Praha – Brno – Vídeň – Graz, na které nabídnou novou, vyšší kvalitu služeb. Jednotky railjet patří do skupiny vysokorychlostních vlaků pro rychlost do 230 km/h. Cestujícím nabízejí moderní klimatizovaný interiér, oddíly business, 1. a 2. třídy, restaurační vůz, dětské kino a celou řadu dalších služeb a výhod. ČD tak ve spolupráci s ÖBB nabídnou na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz nejmodernější a nejkomfortnější vlaky, jaké budou moci cestující železniční dopravy v ČR využívat.

21. 02. 2013 Praha proti Pentě: zůstanou na Masarykově nádraží koleje?

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/praha-proti-pente-zustanou-na-masarykove-nadrazi-koleje-959125>)

Hlavní město chce na Masarykově nádraží ponechat dvě rezervní kolejiště, která by mohla sloužit vlakům v případě napojení na plánovanou rychlodráhu. Změnu územního plánu budou příští týden projednávat pražští radní. Investor, firma Masaryk Station Investment, za kterou stojí Penta, však v původním návrhu požadoval zrušení rezervy. Náměstek pražského primátora Tomáš Hudeček podotkl, že sílí tlaky ze všech stran, aby k jejímu zrušení došlo. Podle investora, městské části Praha 1 i Českých drah by mělo Masarykovo nádraží v dlouhodobém horizontu ukončit provoz a není proto nutné rezervu pro vybudování dalších dvou kolejí zachovat.

Masarykovo nádraží dnes obsluhuje za hodinu téměř 20 vlaků a v případě napojení na letiště poptávka přesáhne 40 vlaků za hodinu. „Zachování Masarykova nádraží je pro město klíčové,“ sdělil Hudeček. Rezerva navíc podle něj umožňuje poměrně levný rozvoj železniční dopravy v centru města. „Možný koncept, takzvaný průjezdný model, kdy Masarykovo nádraží nahradí nový železniční tunel pod Prahou, skutečně existuje. Bylo by to pravděpodobně ideální řešení. Ale v souvislosti s aktuálním stavem městské i státní kasy a ne příliš optimistického ekonomického výhledu, je tento krok hubou velmi, velmi daleké budoucnosti,“ uvedl Hudeček. Vybudování podzemní železnice dle něj realizovatelné nejdříve v horizontu padesáti let, spíše však ještě později. Investor si podle Hudečka může v případě, že by chtěl v místě rezervy stavět, poradit i jinak, objekt by prý šel umístit i nad kolejiště. Dodal, že Praha 1 spolu s investorem nutnost zastavení odůvodňují tím, že stávající stavební pozemek je příliš úzký (30 metrů pozn.red.) a vznikly by urbanisticky nevhodné „deskové domy“. Změna, kterou by se v březnu mohlo zabývat zastupitelstvo, počítá kromě zachování nádraží i s přestavbou autobusového nádraží na Florenci a propojením ulic Pernerova a Na Florenci.

Výstavbu rychlodráhy mezi Kladnem a pražským Velešlavínem chce Správa železniční a dopravní cesty zahájit letos nebo v příštím roce. Náklady se odhadují na osm miliard korun. Součástí této etapy budou také úpravy nástupiště na Masarykově nádraží a Negrelliho viaduktu v Praze.

21. 02. 2013 RegioJet zavedl rozdílné ceny podle odjezdových časů vlaků

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-zavedl-rozdilne-ceny-podle-odjezdovych-casu-vlaku/904738>)

Konkurenční boj o zákazníky na jediné nedotované dálkové železniční trati v Česku přitvrzuje. Soukromá společnost RegioJet zavedla mezi Prahou a Ostravou systém cen jízdenek podle poptávky na konkrétní spoje v průběhu týdne a spojení mimo špičku zlevnila. V nejvytíženějších časech naopak jízdné o desítky korun zdraží. Společnost to dnes sdělila ČTK v tiskové zprávě. Slevu oznámily také České dráhy, od března snižují cenu místenek do pendolin. Nově budou mít jízdenky RegioJetu dvě levnější úrovně. V nejméně využívaných časech vyjde jízdenka mezi Prahou a Ostravou placená z kreditu na zákaznickém účtu na 137 korun a obyčejná jízdenka na 141 korun. To je prakticky stejná cena, jakou nabízí konkurenční Leo Express. Podle mluvčího RegioJetu Aleše Ondrúje budou tyto ceny nasazeny například na ranní spoje ve směru z Ostravy do Prahy, které se téměř vždy potýkají s nejmenším zájmem zákazníků. Dražší naopak bude jízdné v pátek, v neděli a v pondělí, kdy je zájem o cestování mezi Prahou a Ostravou největší a kdy jízdenka vyjde až na 325 korun. Druhá snížená sazba, která bude platit na většinu časů s výjimkou zmíněných špičkových, zavádí cenu 236 korun s kreditovou a 245 korun bez kreditové jízdenky. RegioJet podle majitele Radima Jančury snížením cen reaguje na cenovou politiku Českých drah, které údajně na této trati jezdí za podnákladové ceny a provoz mezi Prahou a Ostravou dotují z výnosů jiných linek. "Byli jsme nuceni začít se cenově přizpůsobovat vývoji trhu a nastavili jsme ceny tak, abychom byli levnější než České dráhy a nešli pod ceny Leo Express," uvedl Jančura.

S rozdílnými cenami pro jednotlivé odjezdové časy vlaků přišel vloni na podzim právě Leo Express. RegioJet podle Ondrúje bedlivě sledoval, zda se tento způsob cenotvorby, který je obvyklý spíše u nízkonákladových leteckých společností, ujme i na železnici. Nyní se podle Ondrúje zdá, že trh je schopný to akceptovat. Více zákazníků chtějí do svých vlaků přilákat i České dráhy. Ty zlevnily povinné místenky do vlaků pendolino v závislosti na délce jízdy. Od března budou například část místenek (se slevou za včasný nákup) na nejkratší vzdálenosti mezi Ostravou a Těšínem nabízet za 35 korun, mezi Prahou a Olomoucí, nebo například Bohumínem a Pardubicemi pak za 70 korun. Místenka na trať mezi Prahou a Ostravou vyjde na 100 korun proti dosavadním dvěma stům, uvedly ČD.

21. 02. 2013 ČD žádají po Středočeském kraji miliony navíc

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/216131-cd-zadaji-po-stredoceskem-kraji-miliony-navic/>)

České dráhy chtějí po krajích víc peněz za to, že nasazují vlaky na regionálních tratích. Tvrdí, že rostou náklady – podražila elektřina a zvýšily se i poplatky za využívání kolejí. Po Středočeském kraji požadují dráhy navíc další miliony za nově nakoupené soupravy. Ty kraj proplácet nechce. Další 78 milionů žádají České dráhy po Středočeském kraji. Ten ale nemá z čeho brát a výdajům se brání. Navýšení o inflaci a zdražení dopravní cesty uznává. Za odpisy nově nakoupených vozidel ale drahám platit odmítá. "Smlouva to jasně neříká. Je to jejich majetek, takže by si ho měli odepisovat za svoje peníze," říká hejtmanův náměstek pro dopravu Miloš Petera (ČSSD).

Díky evropským dotacím nakoupily ČD loni devět nových CityElefantů a žlutých Regionov za necelou miliardu korun. Kraj pomáhal se sepsáním žádosti, ke spolufinancování se teď ale nemá. "Ten, kdo chtěl, abychom nakoupili vozidla, ten kdo rozhodl o tom, kde budou vozidla nasazena – a my je tam musíme provozovat, pouze na těchto tratích –, by se na tom taky měl podílet," míní mluvčí ČD Radek Joklík. O sto milionů víc musí České dráhy zaplatit také Správě železniční dopravní cesty za to, že vlaky mohou jezdit po jejích kolejích. Vyšší poplatek nařídil soud. "V České republice je rozdíl mezi cenami za nákladní a osobní vlak. Podle evropského soudního dvora je ten rozdíl v tuto chvíli příliš velký, proto musíme tyto dvě cesty dát na stejnou úroveň," vysvětluje mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Tvrdá obchodní jednání budou pokračovat i v dalších dnech, obě strany ale shodně tvrdí, že cestujících se vzájemné spory nedotknou a dopravní obslužnost zůstane v kraji zachována.

22. 02. 2013 Nové německé vlaky ICE se prodají o miliardy (ICx)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nove-nemecke-vlak-ice-se-prodaji-o-miliardy-959458>)

Prostornější, luxusnější, ale zejména dražší mají být nové vlaky ICE německých drah. Cena nové generace dálkových vlaků se má proti plánu navýšit o 600 milionů eur (15 miliard korun). Dosáhne tak

velikosti 6,6 miliardy eur. Německé dráhy chtějí za vlaky ICE nové generace, které začnou jezdit do konce roku 2017 utratit více peněz, než bylo plánováno. Dozorčí rada podniku by měla dodatečné náklady schválit na svém březnovém zasedání.

Vlaky se prodraží, ale cestující ve druhé třídě budou mít k dispozici větší zavazadlový prostor a širší uličky. Například pohyb s dětským kočárkem tak má být naprosto bezproblémový. Celý interiér je podle expertů německých drah navržen velmi kvalitně. Technologickým vrcholem nových souprav ICE je osvětlení. Barva světla a intenzita se přizpůsobují denní době. Ráno svítí žluté světlo, které postupně přechází do modrého a večer je načervenalé. Takto osvětlené soupravy mají zpříjemnit dálkové cesty. Další novinkou je počet vagonů. Ten se má zvýšit z deseti na dvanáct. Ve vlaku tak bude maximálně 830 cestujících. „Vzhledem k růstu poptávky v dálkové osobní dopravě jsme chtěli nové vlaky ještě pohodlnější a uživatelsky přívětivější,“ píše německé dráhy ve své zprávě.

Německé dráhy si nové vlaky objednaly v roce 2011 u koncernu Siemens. Ten uvedl, že v první etapě dodá 130 nových vlaků a ve druhé vlně dalších devadesát. Celková hodnota nových vlaků je zhruba šest miliard eur. Cena zakázky však po rozšíření interiéru nvyší o 600 milionů eur.



23. 02. 2013 Kamion uvázl na přejezdu ve sněhu. Řidič stihl utéct, než přijel vlak (Králov Dvůr)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/v-kralove-dvore-se-kvuli-snehu-srazil-vlak-s-kamionem-p0r-praha-zpravy.aspx?c=A130223_170213_praha-zpravy_brd)

V Králově Dvoře na Berounsku na přejezdu narazil vlak do kamionu, který uvázl v navátém sněhu na přejezdu. Jeho řidič stihl před srážkou vyskočit, nikdo nebyl zraněn. Drážní inspekce vyčíslila škodu na téměř dva miliony korun. V Česku je to jen za sobotu už čtvrtý střet vlaku s autem na přejezdu. Vlaky jezdí v úseku po jedné koleji, řekla mluvčí berounské policie Lenka Uriánková. Nehoda se stala kolem 15:00 na přejezdu u cementáren. Řidič podle mluvčí najel na koleje, kde však zřejmě kvůli navátému sněhu uvázl. V okamžiku, kdy se blížil vlak, z auta vyskočil. Souprava poté narazila do vozidla. Řidič i strojvedoucí se podrobili zkoušce na alkohol – byla negativní. "Nemáme hlášené žádné zranění. Na místě jsou všechny složky integrovaného záchranného systému," uvedla mluvčí kolem 16:00. Nákladní auto se bude vyprošťovat, je možné, že trať bude na chvíli zcela uzavřena. Přejezdové zabezpečovací zařízení bylo v době nehody v činnosti, uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. "Strojvedoucí rychlíku po spatření překážky na železničním přejezdu použil rychlobrzdu, ale střetnutí se již nedalo zabránit," dodal. Inspekce škodu vyčíslila na 1,9 milionu korun (1 mil. kamion, 400 tisíc trať, 500 tisíc vlak).



V sobotu je to už čtvrtá nehoda na železničních přejezdech. Auto s osobním vlakem se střetlo také u Klatov, při nehodě zemřela spolujezdkyně. Další dvě kolize se obešly bez zranění. Ráno na železničním přejezdu v Olomouci narazil osobní vlak do auta. Další střet s osobním autem se odehrál po poledni mezi Černěticemi a Níšovci na Strakonicku.

25. 02. 2013 Národní dopravce chce zachovat provoz na regionálních tratích, láká cestující na levnější jízdné

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-16135/>)

České dráhy se snaží podpořit zájem cestujících o vlaky na málo vytižených regionálních tratích. Rozšíří proto od března seznam úseků, kde cestující dostanou automaticky o čtvrtinu levnější jízdné. Jedná se o 44 tratí po celé republice. Na trati Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov bude zachována sleva na jízdném dokonce 50 %. Od září 2011 platila nabídka na 18 vybraných lokálních tratích a u části spojů se díky tomu projevil nárůst obsazenosti i tržeb. Dopravce se proto rozhodl akci rozšířit na 44 traťových úseků. „Snažíme se tímto způsobem přilákat cestující na nejméně vytižené tratě, abychom zlepšili jejich ekonomiku a pokud možno na nich uchovali provoz,“ říká ředitel Odboru regionální dopravy ČD Ivo Toman a dodává: „Krajské rozpočty jsou napjaté, neustále rostou náklady na elektřinu, dopravní cestu a tak dál. Dříve či později přijde na řadu otázka, zda na takových tratích nemá být doprava zastavena. Pokud ale existuje potenciál cestujících do vlaků přilákat, je správné to nejdříve prověřit. Navíc vybíráme tratě, kde by mohlo dojít ke zlepšení služby například zrychlením spojení nebo nasazením kvalitnějších vozidel.“

Příkladem může být trať č. 222 Trhový Štěpánov – Benešov, kde akce probíhá od září 2011, a cestující jsou odbavováni Akční jízdenkou se slevou 50 % ze základního jízdného. Jízdné z Benešova do Vlašimi (leden – srpen 2011) stálo 37 Kč, nyní zaplatí cestující 19 Kč. „Po zavedení akčního jízdného nedošlo k propadu tržeb, naopak u více než poloviny spojů se tržby zvýšily, a celkové tržby na této trati jsou tak o téměř 15 % vyšší než před zlevněním. Cestující začali více využívat vlak a někteří k nám přešli z autobusů a aut,“ upřesňuje ředitelka Odboru produktů a cenotvorby Ester Jánošiová. Akční nabídka platí na jednosměrné nebo zpáteční jízdenky mezi stanicemi, ležícími na vyhlášených tratích. Cestující, kteří využívají traťové a síťové jízdenky, nebo pro cestující, kteří se odbavují do nebo ze stanic ležících mimo vyhlášenou trať nebo uzavřený systém, slevu využít nemohou.

Traťové úseky, na kterých je přiznána sleva IN 25 % (sleva 25 %) bez prokazování nároku

Středočeský kraj

č. tratě úsek

- 014 Kolín – Ledebčko
- 064 Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město
- 076 Mělník – Mladá Boleslav hl. n.
- 110 Slaný – Louny (přesah do Ústeckého kraje)
- 161 Rakovník – Blatno u Jesenice (přesah do Ústeckého kraje)
- 162 Rakovník – Kralovice u Rakovníka (přesah do Plzeňského kraje)
- 204 Březnice – Rožmitál pod Třemšínem
- 212 Sázava Černé Budy – Světlá nad Sázavou
- 220 Benešov u Prahy – Mezno
- 223 Olbramovice – Sedlčany
- 235 Kutná Hora hl. n. – Zruč nad Sázavou
- 236 Čáslav – Třemošnice (přesah do Pardubického kraje)

Pardubický kraj

- 083 Třemošnice – Čáslav (přesah do Středočeského kraje)

Ústecký kraj

- 081 Rybníště – Rumburk
- 083 Rumburk – Dolní Poustevna
- 084 Rumburk – Staré Křečany / Zahrady u Rumburka – Mikulášovice dolní nádraží
- 097 Lovosice – Teplice v Čechách
- 110 Louny – Slaný (přesah do Středočeského kraje)
- 131 Ústí nad Labem hl. n. – Úpořiny – Bílina (neplatí pro samostatné jízdy Ústí n. L. hl.n. – Ústí n. L. západ)
- 135 Most – Moldava v Krušných horách
- 161 Blatno u Jesenice – Rakovník (přesah do Středočeského kraje)

Karlovarský kraj

- 141 Karlovy Vary – Merklín
- 142 Karlovy Vary dol. n. – Potůčky (neplatí pro samostatné jízdy Karlovy Vary dol. n. – Karlovy Vary)
- 144 Nové Sedlo u Lokte – Nová Role (neplatí pro samostatné jízdy Nové Sedlo u Lokte – Chodov)
- 146 Cheb – Luby u Chebu (neplatí pro samostatné jízdy Cheb – Tršnice)
- 147 Františkovy Lázně – Plesná
- 148 Cheb – Hranice v Čechách

Plzeňský kraj

- 162 Kralovice u Rakovníka – Rakovník (přesah do Středočeského kraje)

- 178 Svojsín – Bor
- 182 Poběžovice – Staňkov
- 184 Tachov – Domažlice
- 185 Domažlice – Klatovy (neplatí pro samostatné jízdy Janovice n. Úhl. – Klatovy)
- 191 Nepomuk – Blatná (přesah do Jihočeského kraje)

Jihočeský kraj

- 191 Blatná – Nepomuk (přesah do Plzeňského kraje)
- 192 Číčenice – Týn nad Vltavou
- 197 Číčenice – Nové Údolí
- 198 Strakonice – Vimperk
- 202 Tábor – Bechyně
- 203 Strakonice – Březnice

Kraj Vysočina

- 227 Kostelec u Jihlavy – Slavonice
- 237 Havlíčkův Brod – Humpolec
- 252 Velké Meziříčí – Studenec
- 251 Žďár nad Sázavou – Nedvědice (přesah do Jihomoravského kraje)

Jihomoravský kraj

- 251 Nedvědice – Žďár nad Sázavou (přesah do Kraje Vysočina)

Olomoucký kraj

- 292 Lipová Lázně – Mikulovice
- 295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku
- 297 Mikulovice – Zlaté Hory

Zlínský kraj

- 305 Kroměříž – Zborovice

Moravskoslezský kraj

- 310 Valšov – Bruntál
- 311 Rýmařov – Valšov

Traťový úsek, na kterém je přiznána sleva IN 50 % (sleva 50 %) bez prokazování nároku

Středočeský kraj

- 222 Benešov u Prahy – Trhový Štěpánov

25. 02. 2013 Potopené lokomotivy z 19. století motají vědcům hlavy i desítky let od nálezu (USA)

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/cestovani/294118-potopene-lokomotivy-z-19-stoleti-motaji-vedcum-hlavy-i-desitky-let-od-nalezu.html>)

Několik kilometrů od pobřeží v americkém New Jersey se podvodním průzkumníkům nabízí jedinečná podívaná. Archeologové tu v roce 1985 našli dvě potopené lokomotivy z poloviny 19. století. I po necelých třech desetiletích však mechanické obry obestírá rouška otázek. V hloubce 27 metrů pod hladinou oceánu objevili potápěči před lety dvě potopené lokomotivy. Tento nález je pro odborníky tak trochu záhadou. O výrobě ani ztrátě těchto dvou lokomotiv totiž podle nich neexistují záznamy. Pravděpodobně došlo ke ztrátě obou strojů, když byly převáženy z Bostonu do středoatlantické oblasti. Nákladní loď je „vytrousila“ zhruba pět kilometrů od pláže Long Branch ve zmíněném New Jersey. Podle speciální výrobní série, do níž lokomotivy patřily, dokážou odborníci označit dobu jejich vzniku. Datují ho okolo roku 1850. Tehdy se vyráběly modely lokomotiv s názvem Planet Class 2-2-2 T. Tento typ je unikátní, protože byl vyráběn jen krátkou dobu. Podle znalců byly

lokomotivy tohoto typu technologicky zastaralé už skoro ve chvíli, kdy byly zhotoveny. Odborníci teď diskutují o tom, co s potopenými stroji udělat. Kromě nevyhnutelné koroze jsou totiž v poměrně zachovalém stavu. Možná je tedy časem budou moci technologičtí nadšenci vidět i na souši, bez potápěčských brýlí.

26. 02. 2013 Šetříme, studenti přijdou o slevu na jízdném, plánuje ministr dopravy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-zrusit-zlevnene-jizdne-pro-studenty-fq7-/ekonomika.aspx?c=A130225_185951_ekonomika_brm)

Ministerstvo dopravy po zrušení zlevněných jízdenek pro seniory přestane dotovat i studentské slevy ve vlacích a autobusech. Bude jen na dopravcích, zda studentům nabídnou levnější jízdenky, nebo ne. Změny mohou přijít už od července. Ministr dopravy Zbyněk Stanjura to zdůvodňuje nutností úspor. S razantní změnou počítá nová vyhláška, kterou ministerstvo dopravy poslalo do meziresortního připomínkového řízení. "Připravuje se nový cenový výměr, který nebude poskytování slev pro studenty a žáky dopravcům nařizovat," řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Opatření se může dotknout nakonec všech studentů, kteří dosud jezdí autobusem nebo vlakem, v ohrožení jsou slevy hlavně na nedotovaných autobusových a vlakových linkách, tedy například vlaky mezi Prahou a Ostravou či autobusy mezi Prahou a Brnem. Povinnou slevu budou muset nabídnout dopravci jen postiženým a jejich doprovodu. Návrh musí schválit ještě vláda. Dosud musí studentům dopravci slevit čtvrtinu z plné ceny. "Chápu, že zrušení slev pro studenty a žáky zasáhne ne jeden rodinný rozpočet. Proto jsem zahájil jednání s Českými drahami směřující k tomu, že tento dopravce zachová určitou formu slev pro žáky, studenty, ale i důchodce," řekl ministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS). Pro studenta, který každý týden cestuje mezi Prahou a Olomoucí, může konec slev znamenat v úctech za dopravu 440 Kč navíc.

Cestující s povinnou slevou jsou pro dopravce nejlukrativnější

"Jsme národní dopravce, a proto se stejně jako v případě slev pro důchodce budeme i v případě zrušení dotovaných slev pro studenty snažit vytvořit vlastní nabídky," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Nový návrh má státu ročně ušetřit zhruba dvě stě milionů korun. Je reakcí na čím dál větší objem peněz, které musí ministerstvo dopravy posílat dopravcům za to, že vozí studenty. Do příchodu soukromých dopravců na trať z Prahy do Ostravy stát doplácel jen za nedotované pendolino, u ostatních vlaků, které si stát objednával, byly studentské slevy v ceně. Dopravci začali současně systému povinných kompenzací zneužívat, když běžně jezdili za podstatně nižší ceny, než z kterých se vypočítávala kompenzace ze slevy. Například Leo Express má nejnižší cenu za 137 korun, kompenzaci od státu si vypočítával ze základního jízdného ve výši 520 korun. V případě Českých drah se kompenzace vypočítává z velké části jen podle odhadu. Pro dopravce jsou tak cestující s povinnou slevou nejlukrativnějšími zákazníky.

Ministerstvo poškodí komerční dopravce, zlobí se soukromníci

Za loňský rok stát vyplatil dopravcům na slevách 236 milionů korun. Železniční dopravci z této sumy dostali necelých sto milionů korun, což je nárůst o více než padesát procent. Ještě minulý týden se přitom zdálo, že ministerstvo slevy nezruší, pouze zpřísní pravidla pro jejich vyplácení ze skutečné ceny jízdenky. Návrh narazí nejen u studentů a jejich rodičů. Nelíbí se už některým soukromým dopravcům. Zvýhodní totiž na některých trasách České dráhy – s výjimkou nedotovaných vlaků totiž dostávají dráhy od státu a krajů v ceně objednávky i peníze na zlevněné jízdné. Například mezi Hradcem Králové a Prahou tak mohou v klidu nabízet dráhy studentské jízdné, protože za něj dostanou zapláceno v úhradě od státu, zatímco soukromý autobus nedostane za levnější jízdenku pro studenta od státu ani korunu. "Není možné, že ministerstvo zvýhodní dotované dopravce a ty, kteří jezdí na komerční riziko, naopak poškodí, protože jim nebude tyto kompenzace vyplácet," řekl mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. Podle něj by pak měl stát drahám peníze na slevy vzít.

26. 02. 2013 Ministerstvo dopravy podpořilo nákladní železniční dopravu

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Ministerstvo+dopravy+podporilo+nakladni+zeleznicni+dopravu.htm)

Ministerstvo dopravy a SŽDC udělaly první krok ke snížení bariér v nákladní železniční dopravě a zajištění konkurenceschopného systému vozových zásilek na železnici. Konkrétním opatřením, které tento typ ekologicky šetrné dopravy podpoří, je rozšíření systému vozových zásilek. SŽDC zároveň od 1. března 2013 zvýší slevu pro přepravu jednotlivých vozových zásilek z 15 na 55 %.

Cílem je otevřít tento segment nákladní dopravy konkurenci, zlevnit všem dopravcům jeho provozování a zabránit rozsáhlému přesunu zboží z kolejí na silnice.

Stát od tohoto podpůrného kroku očekává zvýšení motivace pro používání ekologičtějšího druhu dopravy a také uvolnění přetížené a poničené krajské silniční infrastruktury od přetížených kamionů. „Společně se SŽDC tímto rozhodnutím motivujeme soukromé dopravce, aby se i oni zapojili do boje o udržení převáženého zboží na železnici,“ řekl ministr dopravy Zbyněk Stanjura. „Slevu pro jednotlivé vozové zásilky od 1. března 2013 zvyšujeme ze stávajících 15 % na 55 %,“ upřesnil chystaná opatření generální ředitel SŽDC Jiří Kolář.

Změny dále nastanou v samotném systému přepravy jednotlivých vozových zásilek po železnici. Od 1. března 2013 do něj budou patřit nejen manipulační a vlečkové vlaky, ale také skupinové nákladní vlaky s manipulací i mimo vlakotvorné stanice, vnitrostátní relační vlaky mezi vybranými vlakotvornými stanicemi a s výjimkou tranzitujících vlaků také mezinárodní relační vlaky, které se rozestavují nebo sestavují z jednotlivých vozových zásilek. Rozšířená přeprava jednotlivých vozových zásilek po železnici přispěje k její větší konkurenceschopnosti vůči kamionové dopravě.

Podpora nákladní železniční dopravy bude pokračovat dalšími kroky, které by měly snížit platby dopravců i za další typy nákladní železniční dopravy. Tato strategie je v souladu s dopravní politikou ČR i Evropské unie, která počítá s optimálním využitím zdrojů a podporou těch druhů dopravy, které méně zatěžují životní prostředí a minimalizují náklady na změnu druhu dopravy. Ročně se dnes v rámci jednotlivých vozových zásilek po železnici přepraví zhruba 30 milionů tun zboží a materiálů.

Prezentaci najdete na http://www.mdcr.cz/NR/rdoonlyres/F02B466C-694D-4B44-8BF8-14C60FAA2983/0/130226_podpora_nakladni_zeleznicni_doprave.pdf.

26. 02. 2013 Domy, nástupiště, muzeum – proměna Masarykova nádraží se radním líbí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/216664-domy-nastupiste-muzeum-promena-masarykova-nadrazi-se-radnim-libi/>)

Masarykovo nádraží v Praze bude mít o dvě koleje více než dnes. Rozhodli tak pražští radní, kteří se zabývali změnou územního plánu v oblasti nejstarší dosud fungující železniční stanice ve městě. Současně zrušili stavební uzávěru, takže společnost Penta Investments bude moci nepoužívané plochy Masarykova nádraží zastavět. Ponechání rezervy pro dvě koleje, které mají sloužit vlakům příjezdějícím po nové trati z letiště Václava Havla a od Kladna, se příliš nezamlouvalo Pentě. Později však slíbila, že své plány přizpůsobí rozhodnutí města. Návrhem změny územního plánu se ještě bude zabývat pražské zastupitelstvo.

Pražští radní schválili změnu územního plánu okolí Masarykova nádraží. Žádné úpravy by se neměly dotknout nádražní budovy nebo pošty u Hybernské ulice. Ve starém depu Masarykovo má vzniknout železniční muzeum NTM. Návrh počítá s propojením ulice Na Florenci s Pernerovou a vznikem nových budov v nevyužívané části nádraží u ulice Na Florenci. Zastupitelstvo by se změnou mohlo zabývat v březnu. Investor, který chce u Masarykova nádraží stavět, ještě nemá konkrétní plány, jak může oblast Florence v budoucnu vypadat. Základní představu ale již může nastínit – firma počítala jak s možností, že bude mít k dispozici větší plochu, tak i se vznikem nových dvou kolejí. "Když osmá a devátá kolej bude, tak stavební pozemek na Florenci bude zhruba šířky 26 až 27 metrů, což je dostatečný pozemek na to, aby tam vznikla třítraktová budova šířky zhruba 24 metrů," popsal projektový ředitel Penta Investments Petr Palička.

Rozhodnutí, jak bude vypadat územní plán dnešního areálu Masarykova nádraží, neznamená, že by na místo obratem přijely stavební stroje. Pražský radní pro územní plánování Tomáš Hudeček označil změnu územního plánu za "vstupní bránu pro další jednání", ze kterého teprve vzejde konkrétní podoba nové zástavby – a teprve potom začne Penta stavět. "U takovýchto velkých projektů, velkých území to bývá horizont deset, dvacet i třicet let," podotkl radní Hudeček. Podle Petra Paličky má proběhnout revitalizace opuštěných pozemků u nádraží v několika fázích, první z nich bude zástavba u ulice Na Florenci. Jediné, co by se mohlo stát dříve než během několika desítek let, je právě stavba nového nástupiště pro tzv. rychlodráhu, která spojí centrum Prahy s mezinárodním letištem v Ruzyni a také s Kladnem. Její stavba by mohla začít už po roce 2015, upozornil radní Hudeček.

Masarykovo nádraží není jediné, jehož areál se má v budoucnu proměnit. Městská rada již schválila změny územního plánu v oblasti Smíchovského nádraží a z větší části opuštěného kolejiště v Bubnech. Změn by se měl dočkat také Žižkov a oblast místního nákladového nádraží.

26. 02. 2013 V Karlových Varech vykolejil nákladní vlak, na Cheb jezdí autobusy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/216710-v-karlovych-varech-vykolejil-nakladni-vlak-na-cheb-jezdi-autobusy/>)

Z Karlových Varů neodjede žádný vlak na Cheb. Na horním nádraží vykolejil nákladní vlak, zablokoval chodovské zhlaví. Mezi Karlovými Vary a Chebem jezdí náhradní autobusová doprava, omezen je i provoz vlaků ve směru na Chomutov. Mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal uvedl, že na karlovarském nádraží vykolejil před polednem nákladní vlak, mimo koleje se ocitly čtyři vagony. "K vykolejení vlaku došlo na širé trati přibližně osm set metrů před vjezdem do stanice. Tuto vzdálenost pak jel vlak ve vykolejeném stavu. Následkem vykolejení je poškozena část tratě," popsal mluvčí. Příčinu zatím inspektoři vyšetřují, podle Drápala jde pravděpodobně o důsledek technické závady. Provoz na trati je zastaven a zůstane tak zřejmě až do noci. Autobusem musí cestovat všichni cestující mezi Karlovými Vary a Chodovem, výluka se týká rychlíkové linky Praha – Ústí nad Labem – Cheb, osobních vlaků Karlovy Vary – Cheb a vlaků do Potůčků, které nejedí mezi Karlovými Vary a Novou Rolí. Omezení pocítí i cestující, kteří míří z Karlových Varů na Chomutov – část osobních vlaků je zrušena, místo nich zastavují ve všech zastávkách rychlíky.

28. 02. 2013 Optimalizace trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice (slavnostní zahájení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně zahájila evropský projekt optimalizace úseku mezi pražskou Bubenečí a Holešovicemi. Zhotovitelem je Sdružení Bubeneč – Holešovice, které tvoří společnosti Metrostav a Subterra. V rámci stavby dojde kromě plánované modernizace železničního svršku a zabezpečovacího zařízení i na vybudování zcela nové zastávky včetně podchodu pro pěší, opravy desítek výhybek nebo postavení kilometru a půl protihlukových stěn. Stavba s celkovými investičními náklady v hodnotě 1,3 miliardy korun bude dokončena v roce 2015. Optimalizovaný úsek Bubeneč – Holešovice je z hlediska mezinárodního součástí IV. multimodálního panevropského koridoru Berlín – Děčín – Praha – Brno – Břeclav – Vídeň. Z pohledu vnitrostátní vybrané železniční sítě je součástí I. tranzitního železničního koridoru. V neposlední řadě je řešený úsek součástí železničního uzlu Praha s hlavními provozními úkoly přivedení cílové osobní dopravy do centrálních nádraží Praha hl. n. a Praha Masarykovo nádraží a cílové nákladní dopravy do žst. Praha-Libeň nebo naopak odvedení tranzitní osobní a nákladní dopravy mimo nádraží centrální Prahy.

Stavebně je úsek dlouhý 4,465 km. V současném stavu jsou v úseku dvě železniční stanice, Praha-Bubeneč a Praha-Holešovice, včetně odbočky Stromovka, kde odbočuje dvoukolejná trať směr Praha Masarykovo nádraží. V úseku zatím nejsou žádné železniční zastávky. To by se ale mělo během realizace tohoto projektu změnit, když vznikne zcela nová zastávka Praha-Podbaba s dvěma novými nástupišti v délce 220 metrů. Ta budou ve své polovině rozdělena veřejným podchodem. Po jejím uvedení do provozu bude opuštěn výstup a nástup cestujících ve stanici Praha-Bubeneč. V rámci optimalizace obou stávajících stanic dojde i k částečným směrovým úpravám jejich kolejišť, což umožní zvýšení rychlosti projíždějících vlaků. V částech trasy vedoucí zastavěným územím Holešovic a Podbavy pak místní obyvatelé ochrání nová protihluková opatření. Z pohledu území je stavba umístěna v obvodu městských částí Prahy 6 a Prahy 7 na katastrálních územích Bubeneč a Holešovice. V traťovém úseku Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice prochází část trasy (cca 1,5 km) chráněnou lokalitou přírodní památky Pecka a Královská obora (Stromovka).

V prvních dvou měsících realizace projektu zatím proběhly přípravné práce na prvním úseku stavby v žst. Praha-Holešovice. Konkrétně se jedná o přípravu staveniště, kácení zeleně, výstavbu základů a montáž stožárů trakčního vedení v denních výlukách, překládku kabelů, montáž pažení kolejového lože na mostech, montáž provizorního staničního zabezpečovacího zařízení a přípravu na přepnutí do provizorního stavu. Během stavby dojde i na určitá omezení provozu. Nepřetržitá výluka první (liché) skupiny staničních kolejí a obou koncových částí stanice potrvá od 2. 3. do 7. 6. 2013. Ve výluce budou provedeny všechny stavební práce týkající se této části nádraží. Druhá nepřetržitá výluka zahrnující zbylé koleje včetně části odbočky Stromovka bude podle ročního plánu výluk trvat od 15. 6. do 20. 9. 2013. Do konce roku 2013 se stavební práce v další navazující nepřetržité výluce přesunou do traťového úseku ve Stromovce a žst. Praha-Bubeneč. Ukončení celého projektu se předpokládá v roce 2015. V letošním roce bude zažádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava.

Informace o projektu

železniční svršek

- nová staniční kolej UIC 60	5 990 m
- nová traťová kolej UIC 60	2 405 m
- nová staniční kolej S 49	2 060 m
- nová traťová kolej S 49	175 m
- nové výhybky	27 ks

železniční spodek

- nová vnější nástupiště zastávky Praha-Podbaba (výška nástupiště 550 mm)	2x 200 m
- úprava ostrovních nástupišť žst. Praha Holešovice (výška nástupiště 550 mm)	346 m (2x 400 m)

mosty

- sanační opatření	8 ks
- nová konstrukce	1 ks
- nový podchod včetně ramp, schodiště a jejich zastřešení	1 ks

propustky

- zaslepení a zafoukání	2 ks
-------------------------	------

protihluková opatření

- protihluková zeď	1 465 m
- individuální opatření	cca 58 objektů

pozemní objekty, demolice, zastřešení

- demolice pozemních objektů	205 m ³
- nové zastřešení na nástupištích (Praha Podbaba)	1 075 m ²
- úprava zastřešení nástupišť (přístřešky Praha Holešovice)	1 950 m (316 m ²)

trakční vedení (délky elektrizovaných kolejí)

- demontáž stávajícího trakčního vedení	23 000 m
- stavební úprava trakčního vedení	23 000 m

Základní informace

- název stavby	Optimalizace trati Praha-Bubeneč – Praha-Holešovice
- zdroje financování	Státní fond dopravní infrastruktury, Operační program Doprava, Fond soudržnosti
- projektant	IKP Consulting Engineers, s.r.o., Praha
- zhotovitel	Sdružení Bubeneč – Holešovice“ vedoucí účastník Metrostav a.s., účastník Subterra a.s.
- zadavatel	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
- celkové investiční náklady	cca 936 583 000 Kč
- vlastní investice bez DPH	738 064 475 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

28. 02. 2013 Liberalizace německé železnice se nekoná, Deutsche Bahn si nechá koleje

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/liberalizace-nemecke-zeleznice-se-nekona-deutsche-bahn-si-necha-koleje-961181>)

Německé státní dráhy budou i nadále držet konkurenci na železnici v šachu. Evropský soudní dvůr dnes totiž rozhodl, že Deutsche Bahn nemusí prodat německou síť kolejí. Soukromníci na železnici se

obávají vysokých poplatků za využití kolejí. Deutsche Bahn a německá vláda tak slaví vítězství ve sporu s Evropskou unií o to, zda smí dceřiná společnost DB Netz zůstat pod křídly státního koncernu. Evropská komise argumentovala, že Deutsche Bahn je se správcem kolejí příliš úzce propojena. DB Netz by podle představ Bruselu neměla být součástí holdingu, který provozuje i osobní železniční dopravu. Pokud nelze jinak, prosazuje komise alespoň dodatečná opatření garantující nezávislost provozovatele dopravní cesty. Unijní soud tento názor nesdílel.

Podle soudního dvora je DB Netz již nyní od holdingu dostatečně oddělena, protože má vlastní právní subjektivitu. Soud se nepozastavil ani nad poplatky za využití kolejí, které jdou do kasy celého koncernu. Deutsche Bahn se tak vysoké ceny za použití železnice vyplatí dvojnásob. Nejen že potlačí soukromou konkurenci, ti navíc svými platbami nepřímou podporu i svého rivala, totiž dopravní odnož celého koncernu. Zisky z provozování kolejí se v příštích letech stanou nejvýznamnějším příjmem podniku. Dráhy na údržbu kolejí navíc každoročně dostanou státní dotaci 2,5 miliardy eur. Podnikání DB Netz je konfliktním tématem v německé politice řadu let. Vládní FDP požaduje, aby byl správce sítě od železničního koncernu zcela odloučen, čímž by vznikl prostor pro větší konkurenci na kolejích. Ministr dopravy za CDU Peter Ramsauer ale tento návrh odmítá. Cestování vlakem, které se v Německu donedávna těšilo monopolu na dlouhých tratích, je přitom u našich západních sousedů velmi drahé.
