

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2013

OBSAH

01. 09. 2013	MAĎAŘI PŘEDSTAVILI NEJEKOLOGIČTĚJŠÍ VLAK NA SVĚTĚ.....	3
01. 09. 2013	NOVÁČEK NA KOLEJÍCH LEO EXPRESS PRODĚLAL 85 MILIONŮ. PŘÍŠTÍ ROK UŽ VĚŘÍ V ZISK	3
02. 09. 2013	TRAŤ NÁHLE LEŽÍ NA CIZÍM, SŽDC ODKLÁDÁ REKONSTRUKCI (VSETÍN – VELKÉ KARLOVICE).....	4
02. 09. 2013	ČESKO PLATÍ POLÁKŮM ZA JEJICH TRAŤ MILIONY, KOLEJE ALE DÁL CHÁTRAJÍ (MIKULOVICE – JINDŘICHOV VE SLEZSKU).....	4
02. 09. 2013	ŽLUTÉ VLAKY LÁKAJÍ NA DĚTSKÁ KUPÉ, HRAČKY MÁ I KONKURENCE	5
02. 09. 2013	NEJDELŠÍ ČESKÝ ŽELEZNIČNÍ TUNEL PRORAZÍ OBŘÍ DESETIMETROVÝ ŠTÍT (EJPOVICE – PLZEŇ).....	5
03. 09. 2013	NA KOLEJE SE VRACÍ VLAK KARLŠTEJN. SVŮJ RYCHLÍK DOSTANE I ALOIS NEBEL (GVD 2013/2014).....	6
03. 09. 2013	PROJEL TUDY VLAK SVOBODY. TEĎ MÁ TRAŤ Z AŠE DO SELBU ŠANCI NA OBNOVU	7
04. 09. 2013	ÚOHS CHCE, ABY DRÁHY VEDLY PODROBNĚJŠÍ EVIDENCI NÁKLADŮ A VÝNOSŮ.7	
06. 09. 2013	SOUKROMNÍK PROLOMÍ MONOPOL ČESKÝCH DRAH V PRAZE NEJDŘÍVE V ŘÍJNU (KŽC DOPRAVA).....	8
06. 09. 2013	DRÁHY BRZDÍ EXPANZI PENDOLIN NA ZÁPAD. POLOVINU SPOJŮ SEŠKRTALY (GVD 2013/2014).....	8
06. 09. 2013	DALŠÍ RAILJET Y DEFINITIVNĚ NEBUDOU, DRÁHY SE NECHTĚJÍ ZADLUŽIT	9
08. 09. 2013	PLAT ŽALUDY: 500 TISÍC. VÝPLATA ZELENÉHO MŮŽE VYŠPLHAT AŽ NA 400 TISÍC	9
09. 09. 2013	REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ V OLOMOUCI BUDE ZAHÁJENA 7. ŘÍJNA.....	10
09. 09. 2013	U MOŠNOVA VZNIKÁ NOVÁ ŽELEZNIČNÍ TRAŤ – PRVNÍ SPOJENÍ NA LETIŠTĚ.....	10
09. 09. 2013	PROSLULÉ KEŇSKÉ ŽELEZNICI MAJÍ VRÁTIT LESK ČÍNANÉ, BRITY TO NETĚŠÍ.....	11
10. 09. 2013	ČESKÁ TŘEBOVÁ ZVÍTĚZILA, MEZINÁRODNÍ VLAKY TAM BUDOU ZASTAVOVAT.11	
10. 09. 2013	REGIOJET JE PROTI NÁVRHU NA ZMĚNU DOTACÍ ZA ZLEVNĚNÉ JÍZDNÉ	12
11. 09. 2013	ČESKÉ DRÁHY ČEKÁ DALŠÍ OTŘES. VRÁTÍ SE NÁMĚSTCI.....	13
11. 09. 2013	ÚOHS PROŠETŘÍ TĚMĚŘ DVOUMILIARDOVÝ TENDR SŽDC, ZAHÁJIL ŘÍZENÍ (PRAHA-BĚCHOVICE – ÚVALY)	13
11. 09. 2013	ČEŠI ZÍSKAJÍ PŘÍMÝ VLAKOVÝ SPOJ DO NICE, ZAJISTÍ HO RUSKÉ DRÁHY	14
12. 09. 2013	ZLATÉ PADÁKY PRO MANAŽERY VYJDOU ČESKÉ DRÁHY NA PADESÁT MILIONŮ.....	14
12. 09. 2013	ŽELEZNICE PŘIŠLA O ŠÉFA ŘÍZENÍ PROVOZU, SKONČILI I REGIONÁLNÍ ŠÉFOVÉ (SŽDC).....	15
13. 09. 2013	SŽDC BRZY ZADÁ DVĚ STUDIE K VÝSTAVBĚ VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ	15
13. 09. 2013	HOSTIVAŘSKÉ NÁDRAŽÍ BUDE MÍT NOVOU TVÁŘ – BEZ STARÉ BUDOVY.....	16
13. 09. 2013	NÁDRAŽNÍ FANTOVĚ KAVÁRNĚ VRACÍ KRÁSU RESTAURÁTOŘI, OTEVŘE SE NA JAŘE (PRAHA HL. N.)	16
16. 09. 2013	SŽDC PŘIPRAVUJE PRODEJ 21 PRÁZDNÝCH TRATÍ	17
16. 09. 2013	DALŠÍ SOUKROMNÍK NA DRÁZE BEZ DOTACÍ. ARRIVA ZAČNE JEZDIT DO KRALUP (OD 23. ZÁŘÍ 2013).....	18
17. 09. 2013	SPRÁVA ŽELEZNIC VRHÁ NA TRH DALŠÍ STAVBY (UZEL PLZEŇ).....	19

17. 09. 2013	DALŠÍ PĚTICE TRATÍ JE PŘIPRAVENA DO SOUTĚŽÍ NA NOVÉHO DOPRAVCE (R5, R14, R15, R16, R20).....	19
18. 09. 2013	TAURUSY SE OBLÉKAJÍ DO ČESKÝCH BAREV	20
18. 09. 2013	NA TŘI RELACE V DÁLKOVÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ MOHOU BÝT DO KONCE ROKU VYPSÁNY SOUTĚŽE.....	20
18. 09. 2013	DÍKY PROJEKTU LUBAHN SE ZLEPŠÍ PODMÍNKY PRO CESTUJÍCÍ V LIBERCI A VARNSDORFU	21
18. 09. 2013	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY SPOUŠTÍ PILOTNÍ PROJEKT, KTERÝ ZLEPŠÍ ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ.....	22
19. 09. 2013	STÁT DÁ MILIARDY NA NEJDELŠÍ TUNEL V ČESKU. NAPOJÍ BUDĚJOVICE NA KORIDOR (NEMANICE – ŠEVĚTÍN).....	22
19. 09. 2013	TRATĚ, KTERÉ SPLÁCHLA VELKÁ VODA, ZŮSTANOU BEZ VLAKŮ I PŘÍŠTÍ ROK (TRATĚ Č. 012, 097, 086)	23
19. 09. 2013	V ČD CARGO HROZÍ VELKÉ PROPOUŠTĚNÍ, VARUJÍ ODBORY.....	23
20. 09. 2013	SŽDC ZREKONSTRUUJE TRATĚ VOLARY – BUDĚJOVICE ZA 1,4 MILIARDY KČ.....	24
20. 09. 2013	DEUTSCHE BAHN SNÍŽILA REKORDNÍ ZAKÁZKU NA RYCHLOVLAKY SIEMENSE (ICX).....	24
20. 09. 2013	HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ ZŮSTANE, JAK JE, NA ZBOURÁNÍ NEJSOU PENÍZE	25
21. 09. 2013	PARNÍ JÍZDA OSLAVILA VÝROČÍ SEVEROČESKÉ MUZEÁLNÍ ŽELEZNICE (VELKÉ BŘEZNO – ZUBRNICE).....	25
22. 09. 2013	ZASTÁVKA KAČEROV MÁ POTŘEBNÁ POVOLENÍ, STAVĚT SE MÁ NA JAŘE.....	26
22. 09. 2013	„ŽLUTÉ“ VLAKY DO NĚMECKA MAJÍ ZPOŽDĚNÍ. VYJEDOU NEJDŘÍVE ZA DVA ROKY (PRAHA – HAMBURG).....	26
23. 09. 2013	ARRIVA VYJELA NA TRATĚ PRAHA – KRALUPY. FIRMA CHYSTÁ I „BAVORSKÁ PENDOLINA“	27
25. 09. 2013	KRAJE SE MUSÍ DOHODNOUT. JINAK BUDOU NOVÉ MOTORÁKY KONČIT V POLÍCH (TRATĚ Č. 225, 227)	28
25. 09. 2013	PŘEVOD NÁDRAŽÍ NA SPRÁVU ŽELEZNIC SE ODKLÁDÁ.....	28
25. 09. 2013	ŽELEZNICI NA PRAŽSKÉ LETIŠTĚ BY MOHL VYBUDOVAT SOUKROMÝ INVESTOR... ..	29
26. 09. 2013	STÁT POMŮŽE NÁKLADNÍMU DOPRAVCI ČD CARGO: UŽÍVÁNÍ KOLEJÍ ZLEVNÍ.....	29
26. 09. 2013	ČESKÉ DRÁHY UPRAVÍ OD POLOVINY PROSINCE TARIF, ZVÝHODNÍ DOJÍŽDĚNÍ DO PRÁCE A CESTOVÁNÍ ŽÁKŮ I STUDENTŮ (OD 15. PROSINCE 2013).....	30
26. 09. 2013	DRÁHY V EU MUSÍ ODŠKODŇOVAT ZA ZPOŽDĚNÍ I PŘI ZÁSAHU VYŠŠÍ MOCI	30
26. 09. 2013	REKONSTRUKCE ZLEPŠÍ PARAMETRY TRATĚ HRANICE NA MORAVĚ – HORNÍ LIDEČ.....	31
26. 09. 2013	RYCHLEJI POJEDOU VLAKY DO KRUMLOVA NEBO PLANÉ ZA TŘI ROKY (TRATĚ Č. 194).....	31
26. 09. 2013	MODERNIZACE JIHLAVSKÉHO ZÁVODU CZ LOKO STÁLA PŘES 200 MIL. KČ.....	32
27. 09. 2013	SŽDC PLÁNUJE NA JAŘE PRVNÍ ETAPU ÚSEKU CHRUDIM AŽ HRADEC KRÁLOVÉ (STĚBLOVÁ – OPATOVICE NAD LABEM).....	32
27. 09. 2013	KRAJ VYSOČINA A NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ MAJÍ REKLAMU NA VLACÍCH	33
29. 09. 2013	D1 EXPRESS JEZDÍ ZE TŘÍ ČTVRTIN PRÁZDNÝ, PŘIZNALY POPRVÉ DRÁHY.....	33
30. 09. 2013	MILIARDOVÁ ZAKÁZKA: ČD CARGO CHCE OPRAVIT TISÍCE VAGONŮ	34
30. 09. 2013	TRATĚ Z PEČEK DO KOUŘIMI JE PO POVODNÍCH STÁLE OCHROMENA.....	34

01. 09. 2013 Maďaři představili neekologičtější vlak na světě

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/240112-madari-predstavili-neekologictejsi-vlak-na-svete/>)

Inženýři z Maďarska přišli s unikátním vlakem. Hlavní výhodou je jeho ekologičnost. Stroj je poháněn pouze energií ze slunce pomocí solárních článků, které jsou umístěny po celé střeše. Technologie by prý v budoucnu mohla plně nahradit tradiční vlakové soupravy. Záleží samozřejmě na ceně, složitosti výroby a použitelnosti. Prototyp je zatím schopen jet rychlostí 25 km/h a pojme 32 cestujících. Už na první pohled je vlak pojmenovaný "Vili" něčím zvláštní. Atypický tvar, výrazné barvy a hlavně střecha pokrytá solárními články. Než se ale nedaleko Budapešti mohli svést první cestující, zabralo to roky vývoje a tisíce zkušebních kilometrů. "Použili jsme nejnovější technologii, při které přímo shromažďujeme sluneční energii za jízdy, bez nutnosti nabíjení ve stanicích. Náš model je tak v současnosti nejmodernější na světě," říká László Lengyel, mluvčí Ipoly Forest.



Ne náhodou je vlak testován právě v Ipolském lese nedaleko maďarské metropole. Zdejší území je chráněnou přírodní rezervací. Nyní si ji tak návštěvníci mohou prohlédnout také z jedoucího vlaku. "Vůz splňuje nej přísnější ekologické normy, protože neznečišťuje životní prostředí. Nemá nic, čím by zdejší nádhernou přírodu mohl ohrozit," podotýká Sándor Suranyi, generální ředitel Správy železnic. Prototyp pro dvaatřicet cestujících je zatím určen pro úzkorozchodné tratě a vyvine maximální rychlost 25 kilometrů za hodinu. I tak se ale jedná o revoluční technologii, která je podle konstruktérů budoucností železniční dopravy.

01. 09. 2013 Nováček na kolejích Leo Express prodělal 85 milionů. Příští rok už věří v zisk

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/trhy-a-investice/c1-60543560-novacek-na-kolejich-leo-express-prodelal-85-milionu-pristi-rok-uz-veri-v-zisk>)

První půlrok ostrého provozu mezi Prahou a Ostravou musel Leo Express dotovat. Třetí dopravce na vytižené trati podle zjištění IHNED.cz hospodařil se ztrátou 85,5 milionu korun. Majitel Leoš Novotný je ale spokojený a říká, že tržby dokonce předčily očekávání. Je to povedený start-up, říká Leoš Novotný poté, co přišel s prvním finančním vysvědčením své firmy. Optimistický je navzdory tomu, že černoizlaté soupravy Leo Expressu mu v prvním půlroce jízdy mezi Prahou a Ostravou přinesly ztrátu 85,5 milionu korun.

Majitele pěti souprav, který na trati soupeří s Českými drahami a RegioJetem Radima Jančury, příjemně překvapila zejména skutečnost, že bodu zvratu plánovaného na září 2013 společnost dosáhla dříve. "Jedeme přesně podle finančního plánu schváleného našimi věřiteli, respektive bankou Credit Suisse. Dokonce jsme teď v červenci překonali tržby proti plánu o šest procent a dosáhli provozního zisku v řádu milionů korun," řekl IHNED.cz Novotný. Celkové tržby za prvních šest měsíců dosáhly 86,8 milionu korun. "Jako u každého start-up projektu jsou tržby v prvním roce ovlivněny 'pomalými' prvními měsíci, kdy k nám cestující postupně nacházejí cestu. Následně ale prokazují vyšší loajalitu než u konkurence a podporují rychlý růst – v průměru o 21 procent měsíčně," vysvětlil majitel Leoš Novotný. Leo Express nakonec v prvním pololetí skončil hospodaření s již výše zmíněnou ztrátou. Pro srovnání: konkurenční RegioJet zahájil činnost v září 2011 a za toto období byl ztrátový ve výši necelých 60 milionů korun. Za loňský rok pak společnost přiznala ztrátu 76 milionů.

Za rok budeme vydělávat, věří Novotný

Nové vlaky LEO Express ve zkušebním provozu na trati Praha – Ostrava – Bohumín. Vlaky Leo Express jsou po RegioJetu – který začal do té doby monopolním Českým drahám konkurovat před necelými dvěma lety – druhým soukromým dopravcem na tuzemské železnici. V současné době mu patří (podle vlastních odhadů) 28 procent tržního podílu na žádané trati Praha – Ostrava. Za prvních šest měsíců pak odvezl Leo Express 380 tisíc pasažérů. Leoš Novotný tvrdí, že jejich počet – a s ním i tržby – v průběhu roku rostly. "Meziměsíčně to bylo v průměru o 21 procent od začátku roku do června," vypočítává Novotný. A po dosažení provozního zisku EBITDA věří, že příští rok už začne vydělávat. "V roce 2014 očekáváme normalizovaný čistý zisk," říká Novotný.

První měsíce: Cenové tahanice s ČD

Leo Express spustil zkušební provoz v listopadu loňského roku. Celkem podle očekávání se tento třetí dopravce mezi metropolí a Ostravou pustil do cenového přetahování s dalšími dvěma dopravci.

Nejprve nabízel dvacetiprocentní slevu držitelům zákaznických karet ČD, pak mu to však soud zakázal. Od května dává pětinou slevu pasažérům i bez této karty. U Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže také Leo Express napadl údajně dumpingové ceny Českých drah na této trase. S podobnou stížností se na úřad obrátil už předloni i Jančurův RegioJet. V prvním roce také Leo Express vydal dluhopisy v hodnotě zhruba 150 milionů korun a snaží se o expanzi na polské koleje. V tuto chvíli však jeho snahy brzdí tamní úřady.

02. 09. 2013 Trať náhle leží na cizím, SŽDC odkládá rekonstrukci (Vsetín – Velké Karlovice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/trat-nahle-lezi-na-cizim-szdc-odklada-rekonstrukci-1017899>)

Lokálka jezdící mezi Vsetínem a Velkými Karlovicemi je jednou z těch, kterým by Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ráda dala nový impulz pomocí rekonstrukce. S pomocí evropských peněz se tu má například zvýšit rychlost ze čtyřiceti kilometrů za hodinu až na dvojnásobek. Jenže kvůli probíhající digitalizaci katastrálních map se tu vyskytly nečekané potíže s vlastnictvím pozemků. Zjednodušeně lze říci, že trať se posunula z drážních pozemků na parcely jiných vlastníků. Pozemek dráhy je přitom hned vedle. „Na základě nových poznatků o vlastnictví jednotlivých pozemků pod dráhou se ukázalo jako nereálné stihnout všechny nutné změny v časovém rámci pro čerpání peněz ze současného operačního programu Doprava,“ uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Železničáři podle něj nyní řeší způsob nápravy nastalého stavu. Poté se budou snažit opravu trati zařadit alespoň do následujícího rozpočtového období Evropské unie, které končí rokem 2020.

Digitalizace map zpřesňuje výměry parcel a jejich hranice. Katastrální úřad proto již dříve varoval, že může oproti zažitému stavu docházet ke změnám. Naštěstí pro železnici je ale případ vsetínské lokálky ojedinělý. Podle Ptačinského je 99 procent české železniční sítě zakresleno v pořádku. „O řešení zbytku vždy jednáme s dotčným úřadem,“ uzavřel mluvčí.

02. 09. 2013 Česko platí Polákům za jejich trať miliony, koleje ale dál chátrají (Mikulovice – Jindřichov ve Slezsku)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/problem-chatrajici-zeleznicni-trati-pres-polske-glucholazy-plt-eko-doprava.aspx?c=A130902_1972230_olomouc-zpravy_stk)

Uplynul další rok, ale na chátrající železniční trati přes polské Glucholazy se nic nezměnilo. Přestože česká strana za její používání pro vlaky spojující Olomoucký a Moravskoslezský kraj platí miliony korun, koleje dál chátrají a spěšné vlaky tudy musí jezdit téměř krokem. Podle Českých drah se tak brzy může stav dostat na hranici bezpečnosti. Trať přes polské území je klíčová pro železniční spojení mezi Jesenickem a Krnovskem, kvůli neustále se zhoršujícímu technickému stavu zde ale musí strojvůdci spěšných vlaků zpomalovat na třicet až čtyřicet kilometrů v hodině.

V současnosti tudy jezdí čtyři páry vlaků denně. Počítá se s tím i pro příští rok. Ale České dráhy varují, že pokud se nic nezmění, mohlo by v blízké budoucnosti dojít na zrušení spojů kvůli ohrožení bezpečnosti. "V novém grafikonu platném od prosince budou zachovány čtyři páry spěšných vlaků, které si objednaly oba kraje. Stav tratě v Polsku je ale velmi špatný a je otázka, kdy přestane vyhovovat z pohledu bezpečnosti. Není možné jen neustále snižovat rychlost," uvedla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Olomoucký kraj a Sdružení měst a obcí Jesenicka přitom volají, aby železniční doprava přes Polsko za každou cenu zůstala zachovaná. "Zrušení této trati by znamenalo ještě víc odříznout Jesenicko. Znemožnilo by to dopravu řady lidí do zaměstnání a studentů na střední a vysoké školy," upozornil náměstek hejtmana Alois Mačák.

Podmínky používání trati určuje smlouva z roku 1947

Za průjezd vlaků Polskem platí Česká republika miliony korun ročně, trať přes Glucholazy přesto zůstává bez jakýchkoli investic. "Na rekonstrukci tratě přes Polsko je třeba sehnat peníze a taky vymyslet způsob, jak to provést," podotkl předseda dopravní komise Olomouckého kraje Miroslav Kapoun. Podle něj bude potřeba radikálně změnit česko-polskou smlouvu o peážní trati z roku 1947. "Ta smlouva je hodně nešťastná. Doprava na této trati je vyhazena jen pro nás a trať využívané Poláci jsou od ní odříznuté, takže Poláci od ní nemají žádný přípoj do vnitrozemí. Proto také není z polské strany zájem do trati investovat," poznamenal Kapoun. Přitom trať potřebuje nejen opravit, ale v ideálním případě také změnit zastávky v Glucholazech. Původní historické nádraží je totiž vzdálené přes dva kilometry od centra města, kam Češi z Jesenicka často míří. "Lidé, kteří jezdí

od nás do Polska za nákupy, tak radši budou jezdit auty, protože chodit s nákupy tolik kilometrů pěšky nikdo nebude. Vybudování zastávky v centru by trati hodně prospělo," poukázal šéf Sdružení měst a obcí Jesenicka Lubomír Žmolík.

Opraví trať Češi, nebo Poláci? Anebo nikdo?

Podle Kapouna by železnici mohlo zachránit to, že by si Správa železniční dopravní cesty starající se o české tratě dlouhodobě pronajala i tu polskou a potom do ní investovala. Ve hře je rovněž varianta, že by se Česká republika dohodla s Polskem na změně podmínek a do tratě investovali Poláci. Předestřel ale i třetí možnost: že by vlaky jezdily do Zlatých Hor a tam lidé přestoupili na autobusy, které by je převezly do Moravskoslezského kraje. "Uvidíme, co bude reálné. V každém případě to bude chtít změny na mezistátní úrovni, jako je pozměnění prastaré mezivládní smlouvy, případně legislativní úpravy. Jinak se nikam z místa neposuneme," řekl Kapoun. České dráhy i Správa železniční dopravní cesty ujišťují, že se žádným jednáním nebrání. "Uvidíme, jak která navržená varianta bude akceptovatelná. Je ale jisté, že bez nutné rekonstrukce trať nemůže dlouhodobě fungovat," řekla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. "Úsek přes Polsko pro zajištění dopravní obslužnosti mezi Olomouckým a Moravskoslezským krajem opravdu potřebujeme. Bude nutné podrobně rozebrat všechny možnosti. Uvidíme, co se ve vztahu k Polsku ukáže jako uskutečnitelné," doplnil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

02. 09. 2013 Žluté vlaky lákají na dětská kupé, hračky má i konkurence

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zavadi-detska-kupe-dpm-eko-doprava.aspx?c=A130902_113740_eko-doprava_fih)

Železniční dopravce RegioJet zavádí nová speciální kupé pro děti. Budou v nich hračky, hry, omalovánky, knihy a další "inventář" pro malé cestovatele. Kapacita je však dost omezená. V každém vlaku jsou dvě kupé, do jednoho se vejde šest lidí. Zábavu pro děti nabízí i konkurence Leo Express a České dráhy. Dětské kupé ve žlutých vlacích je k dispozici už v nejlevnějším tarifu "standard", jako na všechny cesty je však nutné místo rezervovat. "Je určené pro cestování s dětmi do 8 let. Kupé jsou až pro šest osob, vybavená modrými plyšovými sedačkami. Pro děti a rodiče jsou zdarma připraveny stolní hry, knihy, hračky, stavebnice, omalovánky a pastelky," popisuje novou službu mluvčí RegioJetu Pavel Halla.

Zábavu pro děti nabízí i ostatní dopravci na železnici. Ve vlacích Leo Express není oddělený prostor pro hraní dětí, ale je možné si zapůjčit vzdělávací společenské hry, omalovánky a pastelky. Ze stolních her jsou k dispozici piškvorky, mlýn, dáma, šachy a Člověče nezlob se. Z těch moderních pak karetní hra Angry birds. České dráhy mají pro děti do deseti let vyhrazené oddíly. Znamená to, že děti zde mají přednost. Vybaveny jsou jimi veškeré vlaky, které konkurují žlutým a černým vlakům na trase z Prahy do Ostravy. Hry jsou k mání v pendolinech a zavádějí se i do dalších vlaků. "Ve většině vlaků máme vyhrazený speciální oddíl pro děti do deseti let, ale není to vyloženě hrací koutek. V pendolinech máme speciální sedačky a speciální hru Elfíkova cesta. Jsme asi jediná železnice, která má nějakou extra hru a maskota pro děti. Je přímo na stolech, u personálu lze vypůjčit hrací kostky," říká mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Starší děti se mohou v pendolinech přes bezdrátovou síť wi-fi napojit na portál ČD určený pro děti. Dráhy nyní modernizují vagony, určené pro cestující s dětmi. Zábava pro děti by měla být na úrovni pendolin, mělo by se však jednat o kupé, kde bude stůl s hrou Elfíkova cesta. Některé takto upravené vagony už jezdí na mezinárodních spojích do Vídně, Budapešti nebo z Prahy do Chebu či Mnichova. "Postupně se budou rozšiřovat na podstatnou část vnitrostátních linek," dodal Šťáhlavský. Dráhy mají dětem věnovanou i jednu stranu ve firemním magazínu ČD pro vás a rozdávají dětské jízdenky. Ve stanicích v Olomouci a Ostravě jsou čekárny ČD Lounge vybavené dětským koutkem. V nových soupravách Raijetjet, které budou jezdit z Prahy do Vídně, chystají dráhy dětské kino. Zábava pro děti ve vlacích však není v Česku zdaleka na takové úrovni, jako třeba ve Švýcarsku, kde mají některé vlaky celé horní patro předělané na hrací vagon, k dispozici jsou dokonce skluzavky a mnoho her.

02. 09. 2013 Nejdelší český železniční tunel prorazí obří desetimetrový štít (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: iDNES.cz (http://plzen.idnes.cz/zeleznicni-tunel-pov-vrchem-chlum-dr9-plzen-zpravy.aspx?c=A130902_145002_plzen-zpravy_pp)

Obří razicí štít o průměru deseti metrů bude v příštím roce hloubit železniční tunel pod vrchem Chlum u Plzně. Přípravy na budování tubusů začínají už teď. Firma Metrostav přebírá staveniště, u Kyšic se

kácí stromy a na místo se chystají také archeologové. "Nejdříve si musíme udělat zázemí, v září začneme se skrývkou zeminy v místech, kudy povede trať k tunelu. Vzápětí tam začnou pracovat archeologové," popisuje mluvčí Metrostavu František Polák, co všechno bude předcházet hloubení tunelu. První práce se teď rozbíhají u Kyšic. Potvrzuje to tamní starosta Hynek Sladký. "Začalo kácení stromů v trase budoucí trati. Dostali výjimku, aby mohli kácet hned a nemuseli čekat na období vegetačního klidu," říká starosta Sladký.

Jakmile trasu budoucího kolejiště prozkoumají archeologové, bagry se začnou zakusovat hlouběji do země. Až k tunelu trať povede v zářezu. V příštím roce přivezou technici z Německa razicí štít a ten se pak začne zavrtávat pod povrch. Denně za sebou nechá průměrně dvacet metrů tunelu. "Štít je podobný těm, které jsme používali v Praze při ražení tunelů pro metro. Jen pražské měly v průměru šest metrů, tenhle bude desetimetrový. Nic většího jsme u nás ještě nepoužili. Železniční tunely jsou větší, na rozdíl od metra mají lokomotivy nad střechou pantografy," vysvětluje František Polák. Až štít prorazí pod zemí první tunel mezi Kyšicemi a Plzní, technici ho otočí v místě, kde se vynoří na zemský povrch, a vedle již hotové tunelové roury začnou hloubit druhý otvor opačným směrem. "Vše má být hotovo tři roky od podpisu smlouvy. Předpokládám, že v roce 2015 bude vše proraženo," říká za Metrostav František Polák.

Podle původních plánů měl první vlak projet čtyřkilometrovým tunelem mezi Plzní a Kyšicemi v roce 2014. Jenže nejdřív vše zdržely výkupy pozemků, ve třech případech došlo i k jejich vyvlastňování. To skončilo před rokem. Jeden z majitelů tento proces napadl několika žalobami, se kterými neuspěl. Teď čeká, jak se soudy popasují ještě s jeho správní žalobou.

Cenu tunelu původně odhadovali na deset miliard

Další rok zdržení zavinila odvolání firem proti výsledkům výběrového řízení na stavbu železničního tunelu. Antimonopolní úřad letos v červenci všechna odvolání zamítl. Tunel by mohl být dokončený v září 2016. Trasa z Plzně do Rokycan se díky němu zkrátí o více než šest kilometrů a cesta potrvá jen deset minut. Oproti současnosti se tady zkrátí na polovinu. Cenu tunelu původně projektanti odhadovali na 10 miliard, Metrostav ale ve výběrovém řízení zvítězil s nabídkou těsně pod čtyřmi miliardami korun.

03. 09. 2013 Na koleje se vrací vlak Karlštejn. Svůj rychlík dostane i Alois Nebel (GVD 2013/2014)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/aloes-nebel-bude-mit-vlastni-rychlik-d7h-eko-doprava.aspx?c=A130902_235204_eko-doprava_suj)

Postava výpravčího Aloise Nebela ze známého komiksu a filmu se dostane poprvé i do jízdního řádu. Od prosince bude po Nebelovi pojmenován jeden pár rychlíků mezi Zábřehem na Moravě a Jeseníkem. Za zavedení rychlíků s Nebelovým jménem lobboval u drah hlavně Olomoucký kraj a Sdružení cestovního ruchu Jeseníky. Alois Nebel vyrazí každý den z Jeseníku v 6.52 jako rychlík 1412, zpět se bude vracet večer jako rychlík 1413. Dosud ranní vlak jezdí jako rychlík Praděd až do Brna, podle návrhu nového jízdního řádu však většina přímých vlaků mezi Jeseníkem a Brnem končí. Volba jména pro rychlíky na trati mezi Zábřehem a Jeseníkem je logická, právě na ní se děj komiksu a filmu odehrává.

České dráhy s novým jízdním řádem přidají jména i dalším rychlíkům, které jezdí dosud nepojmenované. Týká se to především spojů směrem na západ od Prahy, kde dosud rychlíky příliš často jména nenesou. "V novém jízdním řádu přibudou nové názvy vlaků na trati z Prahy do Chebu nebo Klatov," potvrdil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Objeví se tak rychlíky Úhlava či Radbuza. "Mezi jmény vlaků tradičně dominují zeměpisná pojmenování," řekl Štáhlavský.

Karlštejn se vrací na koleje

Mezi názvy rychlíků se znovu vrací i název Karlštejn, kterým byl označen vlak z Prahy do Dortmundu. "Podle hradů by mělo nést pojmenování ještě několik spojů v tomto směru," dodal Štáhlavský. Detaily chtějí dráhy zveřejnit až před startem nového jízdního řádu. V řadě zemí, například Rakousku nebo Německu, dochází k velkému úbytku pojmenovaných vlaků, České dráhy tuto tradici chtějí držet. "Na našem území zachováváme také tradiční pojmenování mezistátních vlaků, například Vindobona nebo Hungaria," dodal Štáhlavský. Dráhy umožňují název vlaku i pronajmout. V minulosti tak po české železnici jezdily vlaky s názvy jako Luna, Emanuel Rádl nebo Klidná síla. "Cena je kalkulována na konkrétní případ podle typu vlaku a pojmenování, řádově se pohybuje v desítkách, maximálně stovkách tisíc korun," dodal Štáhlavský.

03. 09. 2013 Projel tudy Vlak svobody. Teď má trať z Aše do Selbu šanci na obnovu

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/obnova-trati-z-ase-do-selbu-d0l-/vary-zpravy.aspx?c=A130903_1972473_vary-zpravy_ba)

Na konci příštího roku by mohly vyjet první osobní vlaky mezi Aší a bavorským Selbem. Peníze na obnovu trati, více než 300 milionů korun, přitečou hlavně z fondů Evropské unie. Trať je známá i díky Vlaku svobody, který tudy projel v roce 1951. Dělníci už začali v Bavorsku likvidovat více než dvacetileté dřeviny, které vyrostly v kolejišti a jeho těsné blízkosti na opuštěné trati spojující Aš s německým Selbem. Je to první krok k obnově téměř zapomenutého železničního spojení. "Původně měly první přeshraniční vlaky vyjet už na konci letošního roku. To se ale ukázalo jako nereálné," připomněl ašský místostarosta Pavel Klepáček. Proč? Vyšlo najevo, že česká ani německá strana nedokážou trať včas obnovit.

Němci komplikaci vyřešili, už mají plány na obnovu

Jako největší komplikace se ukázala stavba železničního mostu přes obchvat obce Erkesreuth u Selbu, kde je nutné novým mostem překlenout silniční obchvat. Kvůli přeložce silnice Němci přerušili železniční spojení a vytrhali asi 80 metrů kolejí. Teď už ale existují plány jak na stavbu nového mostu u Erkesreuthu, tak i na prodloužení železničního nadjezdu ve Wildenau. "Předpokládané náklady na české straně jsou asi 75 milionů korun," uvedl před časem mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Tesař. Město Aš uvažuje, že by vybudovalo kvůli přeshraničnímu spojení nový autobusový terminál, který by zajistil dopravu autobusy do centra z poměrně odlehlého hlavního nádraží. Na české straně chce oproti původním plánům Správa dopravní a železniční cesty investovat i do rekonstrukce dlouhá léta zanedbávaného ašského nádraží.

Trať je známá díky Vlaku svobody

Na obnovení trati se shodli zástupci českého a bavorského ministerstva dopravy. Ti nedávno v Hofu podepsali společné memorandum. Německá strana předpokládá, že obnova tamní části trati bude stát asi čtvrt miliardy korun. V Aši doufají, že železnice ulehčí silničnímu hraničnímu přechodu Aš – Selb, který patří k nejvytíženějším v Karlovarském kraji. Trať z Aše do Selbu je známá i díky Vlaku svobody. Tak se říká vlaku z Prahy do Aše, který 11. září 1951 rychle projel ostře střeženou česko-německou státní hranici a zůstal v americké zóně v Bavorsku.

Poslední osobní vlak přešel u Aše česko-německé hranice v 50. letech minulého století, nákladní doprava tam skončila v roce 1995. Od té doby koleje jen chátrají, svršek je zarostlý několikametrovými náletovými dřevinami. V záchranu přeshraniční železnice už přitom téměř nikdo nevěřil. Kvůli délce trati bude mnohem dražší obnova železničního spojení na německé straně. O čtvrtmiliardové náklady se podělí z velké části Německo a Evropská unie. Zatímco v Čechách lidé vyčkávají, jak záměr dopadne, v sousedním Bavorsku má obnova přeshraniční trati řadu odpůrců. Ti se bojí, že vlaky mezi Aší a Selbem budou jezdit téměř prázdné a že se tedy investice nevyplatí.

Příběh Vlaku svobody

Trať z Aše do Selbu je známá i díky Vlaku svobody. Tak je pojmenovaný vlak z Prahy do Aše, který 11. září 1951 rychle projel ostře střeženou česko-německou státní hranici a zůstal v americké zóně v Bavorsku. Sto deset českých cestujících se náhle ocitlo za železnou oponou, drtivá většina z nich neplánovaně. Čtyřiatřicet lidí se nakonec rozhodlo zůstat za hranicemi, zbytek se o dva dny později vrátil do své komunistické vlasti za ostatním drátem. Příběh Vlaku svobody, jak vlak číslo 3717 nazvali západní novináři, vzbudil pozornost celého svobodného světa. Železná opona byla proražena a studená válka měla rázem další hrdiny. Zatímco jedni se dostali na fotografie zahraničních časopisů, jejich příbuzní v Československu skončili potichu před soudem a později ve vězení.

04. 09. 2013 ÚOHS chce, aby dráhy vedly podrobnější evidenci nákladů a výnosů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-chce-aby-drahy-vedly-podrobnejsi-evidenci-nakladu-a-vynosu/979722>)

České dráhy (ČD) by měly vést podrobnější evidenci nákladů a výnosů, což je v zájmu rozvíjející se liberalizace trhu v osobní železniční dopravě. Ministerstvo dopravy o to požádal předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Petr Rafaj. Žádost souvisí s možným vyšetřováním případných stížností nově vstupujících soutěžitelů na českou železnici, uvedl ÚOHS. Současné údaje, které ČD uvádějí souhrnně za všechny spoje a dále podle jednotlivých linek, jsou podle antimonopolního úřadu nedostatečné a netransparentní. O změně vykazování nákladů a výnosů ČD chce ministerstvo dopravy s antimonopolním úřadem jednat.

Rafajova žádost souvisí s nynějším správním řízením ohledně možného zneužití dominantního postavení na trase Praha – Ostrava. Společnost Radima Jančury RegioJet napadla dráhy, že při jejím vstupu na trať jezdily za podnákladové ceny. "Tyto ceny mohou být k újmě hospodářské soutěži a spotřebitelům," uvedl Rafaj. ÚOHS v žádosti nevedl, jak podrobnou strukturu dat od Českých drah požaduje, řekl ČTK mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Úřad nyní od dopravce dostává reporty za jednotlivá čtvrtletí a u konkrétních tratí za celý rok. Podle ministerstva je možné jednat o tom, že by státní dopravce tato data poskytoval v detailnějším členění a v kratším časovém intervalu, musí s tím nicméně souhlasit. "To znamená, že se rozhodně nebráníme ještě transparentnějšímu přístupu, ale současně musíme ctít i oprávněné zájmy dopravce například v oblasti obchodního tajemství," dodal. Samotné České dráhy pokládají současný způsob vykazování za dostatečný. Podle mluvčího drah Radka Joklíka ČD jsou roční výkazy v souladu s legislativou, a tento způsob zveřejňování nákladů a výnosů akceptovalo i ministerstvo dopravy, které proti němu nikdy nevzneslo žádné připomínky. Pokud by dopravce musel reporty poskytovat v kratších intervalech, byl by nucen přijmout další zaměstnance a nakoupit techniku, což by se odrazilo výrazným nárůstem nákladů na zpracování této agendy.

Podle Rafaje je však problematická spolupráce i se stěžovatelem, společností RegioJet, která vyžadovaná data dodává se zpožděním. "Jde přitom o důležité informace, jež jsou nezbytné pro posouzení dopadu cenového jednání ČD. Místo spolupráce podává RegioJet na ÚOHS žaloby proti nečinnosti. Kvůli tomu ÚOHS musí odevzdat celý spis příslušnému správnímu soudu, a správní řízení se tím de facto na několik měsíců přerušuje," vysvětlil Rafaj. Krajský soud v Brně žalobu RegioJetu na nečinnost úřadu před nedávnem zamítl. RegioJet tvrdí, že dělá pro spolupráci s ÚOHS maximum a upozorňuje také na to, že je soukromou společností a ekonomické údaje jsou jejím obchodním tajemstvím. "Jako problém také cítíme, že ÚOHS nemá lhůty k vyjádření," řekl mluvčí společnosti Pavel Halla. Zároveň uvedl, že společnost dnešní rozhodnutí antimonopolního úřadu vítá. "Dráhy jsou společností stoprocentně vlastněnou státem a míří do ní peníze daňových poplatníků. Proto je potřeba, aby poskytovaly všechny podklady pro dostatečnou veřejnou kontrolu," dodal.

06. 09. 2013 Soukromník prolomí monopol Českých drah v Praze nejdříve v říjnu (KŽC Doprava)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soukromnik-prolomi-monopol-ceskych-drah-v-praze-nejdrive-v-rijnu-1019041>)

Soukromá železniční společnost KŽC Doprava se zapojí do pravidelné pražské dopravy nejdříve 1. října. Firma momentálně požádala správu železnic, aby posunula zahájení provozu v jízdním řádu právě na tento termín. Podle původního vydání grafikonu měla přitom KŽC Doprava vyjet na linku z Masarykova nádraží do Čakovic už v dubnu. Vše ale vážně na dohodě s Ropidem, tedy organizací, která má pražskou integrovanou dopravu na starost. Ačkoliv Ropid má o novou linku zájem, dosud se mu nepodařilo sehnat na ni peníze navíc z letošního městského rozpočtu. I když je výsledek jednání s městem nejistý, podle mluvčího dopravní organizace Filipa Drápala se vše dá do října stihnout. Podle něj linka vyjde rozpočtově řádově na jednotky milionů korun ročně. „Já tomu věřím. My jsme připraveni vyjet do 24 hodin,“ sdělil deníku E15 šéf KŽC Doprava Bohumil Augusta. Jeho společnost chce na linku nasadit čtyři zrekonstruované motorové vlaky řady 810. Pokud se jí podaří záměr uskutečnit, prolomí monopol Českých drah v Praze. Soukromý dopravce si zatím spíše virtuální linku nechal napsat i do příštího jízdního řádu, který platí od poloviny prosince. S novým spojením prozatím počítá i návrh rozpočtu na příští rok. Firma si přitom provoz na trati vyzkoušela už počátkem června, kdy její vlaky jako Městská linka S34 pět dní mimořádně suplovaly provoz metra B a C během povodňového ohrožení. Na pražské koleje se donedávna tlačil také další soukromník. Společnost Arriva vlaky chtěla ještě v letošním roce začít jezdit z Kralup nad Vltavou přes Prahu do Benešova. Její plány ale prozatím ztroskotaly, neboť se nedohodla s krajem na dotacích. V návrhu nového grafikonu už spoje Arrivy chybí.

06. 09. 2013 Dráhy brzdí expanzi pendolin na západ. Polovinu spojů seškrtaly (GVD 2013/2014)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-brzi-s-expanzi-pendolin-d2t-eko-doprava.aspx?c=A130905_155552_eko-doprava_suj)

České dráhy ustoupily od svých plánů výrazně posílit spojení svými naklápěcími jednotkami Pendolino směrem do západních Čech. Ještě v červnu firma oznámila plán na čtyři páry vlaků každý den na trase Praha – Plzeň – Cheb, nakonec pojedou dva. I tak se ale cestujícím kvalita spojení oproti

současnému stavu od prosince zvýší. Změny vyplývají z konečné podoby jízdního řádu, který už zveřejnil plzeňský organizátor veřejné dopravy Poved na svých stránkách. "Po další diskusi nad rozpracovaným jízdním řádem jsme se rozhodli, že budeme vypravovat zatím dva páry do Františkových Lázní a po vyhodnocení jejich provozu případně přidáme další," řekl mluvčí drah Radek Joklík. Dosud dráhy na západ jezdí jen o víkend. Dva páry budou povinně místenkové v úseku mezi Plzní a Bohumínem, naopak z Plzně do Františkových Lázní nebude rezervace povinná. V tomto úseku poprvé pojedou za státní peníze: nahradí ministerstvem dopravy objednávané rychlíky. Z Prahy budou pendolina na západ jezdit v 8:40 a 10:40, z Chebu se vrací ve 12:46 a 14:46. Oproti rychlíkům s lokomotivou a vagóny zvládá pendolino s naklápěcí skříní cestu o 39 minut rychleji, na rozdíl od klasických rychlíků ale nebude stavět nikde mezi Prahou a Plzní.

06. 09. 2013 Další Railjety definitivně nebudou, dráhy se nechtějí zadlužit

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dalsi-railjety-definitivne-nebudou-drahy-se-nechteji-zadluzit-1019179>)

České dráhy s konečnou platností odmítly od Siemensu koupit osm vlaků Railjet a navýšit tak počet objednaných souprav na celkových 15. Příslušná opce vyprší dnes a už se nebude prodlužovat. „Naše partnery jsme o našem rozhodnutí již informovali,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Podle něj jsou vlaky Viaggio Comfort, jak zní jejich oficiální název, „kvalitní a za dobrou cenu“, ale dráhy na ně nenašly peníze. Nové vedení v čele s Daliborem Zeleným totiž odmítá jakékoliv další zadlužení. Odmítnutím opce vedení drah akceptovalo nedávné rozhodnutí dozorčí rady, která další Railjety taktéž nechce.

Rychlovlaky z Rakouska prosazoval hlavně předchozí ředitel Petr Žaluda, který chtěl zmíněnou osmičku posílat z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Žaluda stihl před svým nuceným odchodem závazně objednat pouze sedm vlaků, které budou od prosince příštího roku pendlovat mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. Tyto vlaky se již vyrábí. Stále ale existuje teoretická a málo pravděpodobná možnost, že se cestující nedočkají ani první várky. Plzeňská Škoda Transportation totiž žádá zrušení celé smlouvy se Siemensem. Věc teď znovu řeší antimonopolní úřad, kam ji vrátil soud. Ministr dopravy Zdeněk Žák přitom pro E15 nastínil možnost, že by sedm Railjetů mohlo vedle Rakouska obsloužit přeci jen i Maďarsko a Slovensko. A to díky obměně „plánovaného modelu operování“. „Do čela drah se dostali železničáři, kteří se dobře vyznají v železniční diplomacii a toto jsou schopní dojednat,“ uvedl Žák.

Celá kauza se vleče od počátku roku 2011. Problém byl v tom, že na vlaky za více než pět miliard nebylo vypsáno řádné výběrové řízení. České dráhy argumentovaly tím, že jde o jedinečnou cenovou nabídku od Siemensu a Rakouských spolkových drah, Škoda se ale jako výrobce vlaků cítila postupem drah diskriminována.

Šotouši si přijdou na své v Brně

Sedm rychlovlaků Railjet budou tahat lokomotivy Taurus od Siemensu, které si dráhy pronajmou od Rakouských spolkových drah. První Taurus v barvách Českých drah bude pokřtěn v Brně už 18. září v 10:00. Unikátní příležitost si jistě nenechají ujít milovníci železnici s fotoaparáty, tzv. šotouši.

08. 09. 2013 Plat Žaludy: 500 tisíc. Výplata Zeleného může vyšplhat až na 400 tisíc

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/241132-plat-zaludy-500-tisic-vyplata-zeleneho-muze-vysplhat-az-na-400-tisic/>)

Nový šéf drah Dalibor Zelený si může měsíčně vydělat až 400 tisíc. K 250tisícovému platu totiž patří i statisícové odměny. Díky nim se jeho plat výrazně přiblíží k platu bývalého generálního ředitele Petra Žaludy, který bral měsíčně půl milionu. Dalibor Zelený se po deseti letech vracel do ředitelského křesla Českých drah s tím, že jeho nástup doprovází škrtů a šetření. Na půlmilionový plat svého předchůdce musel zapomenout a dostal polovinu. "Výše platu je pro mě nepřijatelná. I polovina z té částky považuji za úplné maximum," uváděl k platu Žaludy v srpnu ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák. Sám ministr má přitom základní plat 106 tisíc korun. Zelený si proti němu nakonec může vydělat i čtyřikrát více, a to díky odměnám. "Maximálně mohou dosáhnout výše 150 tisíc. Celkem za měsíc," dodává sám Zelený.

Žaludův management odměny nedostal

"I kdyby dosáhl na tu nezaručenou částku mzdy, tak bude někde pod polovinou bývalého generálního ředitele," říká předseda dozorčí rady Českých drah Zdeněk Žemlička. Také Petr Žaluda totiž mohl díky

odměnám získat navíc k půlmilionovému platu měsíčně dalších 500 tisíc. Jenže nikdy si je nenechal vyplatit. "Od roku 2008 vrcholový management (včetně mě) neměl vyplaceny žádné odměny," prohlásil Žaluda. Pokud by Dalibor Zelený odměny na rozdíl Žaludy dostával, vyšplhal by se jeho příjem až na 400 tisíc. Což je blízko k platu Petra Žaludy. A aby na odměny dosáhl, musí Zelený splnit následující úkoly: snížit zadluženost firmy a definitivně rozhodnout, jestli dráhy nakoupí dalších sedm souprav rychlovlaku Railjet za téměř tři miliardy korun. "Z důvodů finančních dalších sedm jednotek koupit nemůžeme," prohlašuje ale Zelený. Mezi jeho další dva úkoly patří pokračování v modernizaci vozového parku a snížení nákladů generálního ředitelství. Podrobný plán už Zelený předložil odborům. "Bude to reorganizace od 1. října a celkově ze 30 odborů zůstane 22 a dojde k zeštíhlení aparátu generálního ředitelství," vysvětlil předseda Odborové sdružení železničářů Jaroslav Pejša. O tom, jestli Zelený tyto úkoly splnil a má nárok na vyplacení odměn, by měla dozorčí rada Českých drah rozhodnout na konci roku.

09. 09. 2013 Rekonstrukce nádraží v Olomouci bude zahájena 7. října

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rekonstrukce-nadrazi-v-olomouci-bude-zahajena-7-rijna/981517>)

Rekonstrukce železničního nádraží v Olomouci bude s několikaměsíčním zpožděním zahájena 7. října. Novinářům to dnes řekl hejtmanův náměstek Alois Mačák (ČSSD). Vítěz třímiliardového tendru měl být původně oznámen loni na podzim. Jeden z neúspěšných uchazečů se ale proti výsledkům výběrového řízení odvolal k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. "Rekonstrukce železniční stanice za zhruba 3,1 miliardy korun bude slavnostně zahájena v pondělí 7. října. Bude to jedna z nejvýznamnějších investičních akcí v Olomouckém kraji," uvedl Mačák. Výběrové řízení se zpozdilo o několik měsíců. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže kvůli chybám zrušil výběr nejvhodnější nabídky. Miliardovou zakázku na rekonstrukci nádraží od Správy železniční dopravní cesty nakonec získalo sdružení firem OHL ŽS a Alpine Bau CZ.

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

09. 09. 2013 U Mošnova vzniká nová železniční trať – první spojení na letiště

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/241319-u-mosnova-vznika-nova-zeleznicni-trat-prvni-spojzeni-na-letiste/>)

Po půlstoletí začala stavba docela nové železniční trati. Nebude dlouhá, pouze tříkilometrová, vlaky po ní dojedou ze Sedlnic na stávající kopřivnické lokálce na mošnovské letiště Leoše Janáčka. To se stane prvním českým letištěm, kam bude možné dojet vlakem. Ačkoli má stavba trati na mošnovské letiště své kritiky, kteří například poukazují na slabý letecký provoz, vedení kraje ji dnes slavnostním poklepáním zahájilo. Nejde o státní projekt, Správa železniční dopravní cesty pouze rekonstruuje úsek stávající trati ze Studénky do Sedlnic. Úplně novou trať na letiště postaví kraj, společnosti Eurovia CS za ni zaplatí přes 580 milionů korun, z nichž by 85 procent měl dostat zpět od Evropské unie.

Že by trať zela prázdnotou vzhledem k tomu, že letecký provoz na letišti Leoše Janáčka není příliš silný, kraj odmítá. Naopak očekává, že napojení na železnici posílí konkurenceschopnost aerportu. "Trať bude bezesporu využita, jinak by to byla investice, kterou by bylo naprosto zbytečné realizovat," řekl hejtman Miroslav Novák (ČSSD). Očekává, že kromě cestujících budou trať využívat také firmy z mošnovské průmyslové zóny. V ní se navíc kraj stále snaží udat prázdných 80 hektarů.

Železnice na mošnovské letiště povede koncem příštího roku. Již teď je jisté, že bude mít na kontě hned několik zajímavostí. Bude to první železniční napojení na některé z českých letišť, předstihne i pražské letiště Václava Havla, o jehož železniční obsluhu se hovoří již desítky let. Současně to bude první zcela nová trať – nikoli přeložka – postavená od 50. let, kdy vznikla zcela nová trať ze Žďáru

nad Sázavou do Tišnova přes Křižanov. Výjimečnost jí dodává také krajské vlastnictví, půjde o jednu z mála tratí, které nepatří SŽDC. Státní správa železnic zahájila rekonstrukci své části spojky ze Studénky do Mošnova již loni v prosinci. Do konce letošního roku vyměňuje koleje i zabezpečovací zařízení a také staví trakční vedení. Cestujících se kromě zvýšení rychlosti a zvýšení kapacity trati přímo dotkne také otevření nové zastávky u Sednic, která má být blíže zástavbě než stávající nádraží.

09. 09. 2013 Proslulé keňské železnici mají vrátit lesk Čínané, Brity to netěší

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/proslule-kenske-zeleznici-vrati-lesk-cinane-birty-to-netesi-plh-zahranicni.aspx?c=A130909_184651_zahranicni_bt)

Více než stoletá železnice, která protíná keňské savany a pralesy, je v dezolátním stavu. Její slávu však neobnoví někdejší koloniální panstvo z Velké Británie, ale Čínané. Pláclí si na to s keňským prezidentem Uhurem Kenyattou. Tento obchod má však mnohé kritiky. Kdyby nebylo této železnice, Karen Blixenová by se jen těžko dostala na vydanou kávovou plantáž hluboko ve vnitrozemí této východoafrické země. Hrdinka, podle které před lety vznikl slavný film Vzpomínky na Afriku, se do svého nového domova dostala právě díky železnici, která od roku 1901 protínala Keňu od pobřeží Indického oceánu až po hranice s Ugandou. Slavnou více než tisíc kilometrů dlouhou trať, která získala přívlastek Lunatic Express, tehdy zbudovali Britové a v dobových zprávách je zaznamenáno, že při pětileté náročné stavbě zahynulo téměř 2 500 dělníků. Některé schvátla malárie, jiné sežrali lvi a další zemřeli kvůli vyčerpání při práci pod žhnoucím africkým sluncem na území mezi Mombasou a břehy Viktoriina jezera.

Po odchodu Britů, kteří v zemi položili přes 2 700 kilometrů kolejí, železniční síť začala pozvolna upadat. Peníze na údržbu většinou spolýkali zkorumpovaní úředníci a v současnosti je v Keni v provozu jen 1 200 kilometrů železnice. Vlaky na nich navíc mohou jet maximálně rychlostí okolo čtyřiceti kilometrů v hodině. Lunatic Express by však měl být v dohledné době znovu obnoven. Novou trať, která bude kopírovat tu původní, se rozhodli postavit Čínané. Nedávno se na tom dohodli s nedávno zvoleným keňským prezidentem Uhurem Kenyattou. Jde o obchod za 3,2 miliardy liber (téměř sto miliard korun) a Čínané kromě železnice v zemi vybudují i hydroelektrárny a investují do rozvoje místních přístavů.

Čínské zájmy v Africe

Čínské nasazení v Africe připomíná podle britského serveru telegraph.co.uk britské zájmy v minulosti. Inženýři říše středu ve východoafrické zemi pilně budují železnice, silnice a infrastrukturu. Západní velmoci nemají kvůli ekonomické krizi velké šance. Naopak Čína, ale také kupříkladu Brazílie, získává v Africe čím dál větší prostor. Mnozí však čínské angažmá účast v Keni kritizují, že je příliš jednostranné. Zatímco Keňa do asijské země každoročně vyveze zboží za 32 milionů liber (okolo 980 milionů korun), čínský import je mnohonásobně větší: na 1, 2 miliardy liber (téměř 37 miliard korun). V Keni už působí i čínské automobilky a televizní stanice. A také anglická verze listu China Daily se tiskne v Nairobi. Naopak vztah Británie s bývalou kolonií je čím dál chladnější. Nyní i kvůli současnému prezidentovi, který byl zvolen v březnu. Kenyatta totiž není bez škráloupu, v listopadu stane před Mezinárodním trestním soudem. Politik totiž čelí obvinění ze zločinů proti lidskosti. Po volbách v roce 2007 se údajně podílel na masakrech, při kterých zemřelo přes tisíc lidí.

10. 09. 2013 Česká Třebová zvítězila, mezinárodní vlaky tam budou zastavovat

Zdroj: iDNES.cz (http://pardubice.idnes.cz/mezinarodni-vlaky-budou-zastavovat-i-v-ceske-trebove-p0w-pardubice-zpravy.aspx?c=A130910_1975345_pardubice-zpravy_msv)

Cestující z České Třebové a přilehlé oblasti se konečně dočkali. Od doby platnosti nových jízdních řádů, tedy od poloviny prosince, začnou na českořebovském nádraží zastavovat také všechna "ěcéčka". Jedná se o spoje EuroCity, které musí být mezinárodní, s jídelním vozem, klimatizované a podmínkou jejich provozu je i to, že zastavují pouze ve významných městech. Z čehož vyplývá, že Česká Třebová tímto posílením z hlediska prestiže povyroستla. "Usilovali jsme o to dlouho a zaplatě pámbu, že konečně někdo vzal při sestavování grafikonu v potaz naše připomínky, které dlouhodobě předkládáme, aby nový terminál mohl fungovat, jak má," reagoval českořebovský starosta Jaroslav Zedník. Terminál je více než třisetmilionovou investicí České Třebové s obřím podzemním parkovištěm. Pohodlí při příjezdu a odjezdu z nádraží navší tak i to, že náročnější cestující dostanou větší šanci přestoupit na vlaky vyšší kvality s výrazně kratšími jízdními dobami. Za úspěchem České Třebové je vytrvalý tlak představitelů města na různých úrovních.

Vedle starosty a Českotřebováka hejtmána Martina Netolického lze uvést například bývalého docenta Dopravní fakulty pardubické univerzity i poslance Václava Cempírka a dnešního šéfa Českých drah Dalibora Zeleného, který je mimo jiné i radním města. "Lidi, kteří se o to snažili, je spousta, nedá se říci, že za to může jen jeden. Železniční uzel tady měl význam vždycky, akorát byl v poslední době úplně nesmyslně potlačován a připravoval lidi z regionu o kvalitní vlakový přístup do center, jakými jsou Ostrava, Brno či Praha," řekl starosta Zedník.

Nově budou od 15. prosince zastavovat v České Třebové všechny spoje nejvyšší kategorie EC mezi Prahou a Brnem a opačně. Jedná se o mezinárodní dálkové spoje Německo – Česká republika – Rakousko/Slovensko, Maďarsko. Spoje EC směr Brno budou jezdit každou 17. minutu od 6:17 do 21:17 hodin, směr Praha každou 41. minutu od 6:41 do 21:41 hodin. "Nyní v České Třebové staví celkem devět párů vlaků, z toho sedm párů EC a dva páry Ex. Nově bude zastavovat o sedm spojů EC v každém směru. Stále platí, že zde staví devět párů nejrychlejších spojů, od nového grafikonu jich bude celkem šestnáct párů," uvedla mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

10. 09. 2013 RegioJet je proti návrhu na změnu dotací za zlevněné jízdné

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-je-proti-navrhu-na-zmenu-dotaci-za-zlevnene-jizdne/981984>)

RegioJet odmítá přistoupit k dohodě o změně výpočtu doplatků za slevy pro žáky, tělesně postižené a další kategorie zlevněného jízdného. Návrh smlouvy předložený ministerstvem dopravy je diskriminační pro soukromé dopravce a zvýhodňuje České dráhy, řekl dnes ČTK majitel společnosti Radim Jančura. České dráhy u části vlaků, kde nevyžadují povinně zakoupenou místenku, mohou výši slevy nárokovat jen na základě statistických sčítání. U vlaků, ve kterých je možné cestovat pouze se zakoupenou místenkou, které provozují soukromí dopravci, však smlouva vyžaduje předložit nárok za každý prodaný doklad. Na spojích bez místenek tak návrh ministerstva dopravy vyžaduje po dopravci provést šestkrát do roka sčítání cestujících a jednou ročně detailnější průzkum skladby jednotlivých jízdének. "Je to jen jakýsi odhad, a nikoliv přesné vyúčtování slevy," uvedl Jančura. U mnohem menších dopravců než jsou České dráhy, kteří provozují třeba jen jeden autobus, přitom stát vyžaduje pořízení elektronického prodejního systému, který zaznamenává cenu každé prodané jízdenky.

Účtování dotací za zlevněné jízdné na základě statistických šetření platí pouze do konce letošního srpna a poté se tento způsob dokazování má podle ministerstva dopravy vztahovat pouze na ty kategorie cestujících, kteří jezdí zadarmo bez jízdenky. "České dráhy nevydávají jízdenku za nula korun, protože by to byla zbytečná administrativa," hájí rozhodnutí ředitel odboru silniční dopravy ministerstva dopravy Ladislav Němec. Bezplatné přepravy jsou pouze zlomkem celkových přeprav a tvoří pouze desetiny procenta cestujících. Největší podíl na slevách putuje na kompenzaci slev pro žáky a studenty. Právě vydávání jízdének i pro bezplatnou jízdu je podle RegioJetu nejsnazší cestou, jak dosáhnout rovných podmínek pro všechny dopravce. Z železničních společností, které mají na výplatu dotací za nařízené slevy nárok, smlouvu zatím podepsal pouze Leo Express. "České dráhy mají tuto výhodu z historických důvodů," uvedl majitel černých vlaků Leoš Novotný s tím, že jeho společnost dala přednost smírnějšímu řešení. Dohodu o úpravě poskytovaných dotací blokovat nechce, zároveň ale bude do budoucna naléhat na ministerstvo, aby podmínky sladilo.

Problematikou vykazování doplatků za žákovské a jiné slevy se ministerstvo dopravy zabývá od vstupu konkurence na trh dálkové železniční dopravy. Dosud se výše dotace vypočítává jako rozdíl ceny prodané jízdenky a takzvaného obyčejného jízdného. Za tuto cenu ale ve skutečnosti jezdí jen minimum lidí, protože dopravci nabízejí celou řadu komerčních slev. Novinkou tak má být změna účtování, kdy se za základ bude udávat skutečná cena. Ušetřit by se tím podle odhadů mohla až pětina z celkových zhruba sto milionů, které ministerstvo železničním dopravcům za loňský rok vyplatilo. Dotace dopravci účtují zpětně. Aby se sleva projevila už v účtech za letošní první pololetí, je nezbytná právě dohoda dopravců na způsobu vykazování nároku na dotace.

Rozsah státem nařízených slev

Kategorie cestujících	železnice	silnice	MHD	Integrovaný dopravní systém
Děti do 6 let	100 %	100 %	100 %	100 %
od 6 do 15	50 %	50 %	50 %	50 %
Žáci 6 – 15 let	62,5 %	62,5 %	50 %	62,5 %
Studenti 15 – 26 let	25 %	25 %	50 %	25 %

Zdravotně postižení (držitelé průkazu ZTP, ZTP/P)	75 %	75 %	100 %	75 %
Průvodce držitele průkazu ZTP/P	100 %	100 %	100 %	100 %
Návštěvy rodičů v ústavech	75 %	50 %	–	50 %

11. 09. 2013 České dráhy čeká další otřes. Vráť se náměstci

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-ceka-dalsi-otres-vrati-se-namestci-1020132>)

České dráhy zažijí po nedávných personálních změnách počátkem října další velký třesk. Nové vedení v čele s Daliborem Zeleným od základu přestaví manažerskou strukturu společnosti. Nejviditelnější změnou bude zřejmě návrat náměstků generálního ředitele. Na smetiště dějin je před necelým rokem poslal předchozí drážní šéf Petr Žaluda, místo nich zavedl pozice výkonných ředitelů. Nyní se karta obrací, dráhy v rámci snahy ušetřit zruší šest útvarů výkonných ředitelů a nahradí je čtyřmi náměstky. V jednotlivých úsecích přitom nezůstane kámen na kameni. Z nejvyšších míst manažerské pyramidy zmizí například personalistika, strategie a obchod nebo marketing a produkty. Tyto oblasti dosud řídili jednotliví výkonní ředitelé.

Noví náměstci budou mít na starosti osobní dopravu, ekonomiku a techniku, průřezové činnosti a správu majetku. Řada odborů a kanceláří se přitom sloučí nebo získá nového šéfa. Například personalistika a železniční zdravotnictví nově spadne pod náměstka pro průřezové činnosti, který bude mít na starost mimo jiné i bezpečnost a informatiku. Většinu činností si však rozdělí dva náměstci: pro osobní dopravu a pro ekonomiku. První se bude muset nově zamýšlet i nad marketingem, druhý získá kontrolu nad centrálním nákupem nebo vlakovými depy.

V dokumentu, který má deník E15 k dispozici, se mimo jiné píše, že ze stávajících 33 útvarů na generálním ředitelství zbude 22. „Smyslem chystané organizační změny je zefektivnění fungování generálního ředitelství. Bude to samozřejmě znamenat i úsporu finančních prostředků v řádu desítek milionů korun ročně,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík. Dráhy ale neuvádějí, jak konkrétně ušetří. Tedy zda a kolik lidí generální ředitelství opustí.

Švagr žádá omluvu

Nedávno odvolaného personálního ředitele Českých drah Pavla Švagra pobouřila slova ministra dopravy Zdeňka Žáka o odměňování na dráze. Ministr Švagra v tisku obvinil, že systém zlatých padáků a bonusů zkonstruoval právě on. Švagr naopak tvrdí, že vše už bylo hotovo před jeho příchodem na dráhu, a tudíž nemohl nic ovlivnit. Bývalý personalista proto žádá omluvu a hrozí soudem.

11. 09. 2013 ÚOHS prošetří téměř dvoumiliardový tendr SŽDC, zahájil řízení (Praha-Běchovice – Úvaly)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-prosetri-temer-dvoumiliardovy-tendr-szdc-zahajil-rizeni/982401>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) prošetří téměř dvoumiliardový tendr Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) na modernizaci železniční tratě mezi pražskými Běchovicemi a Úvaly. Zahájil správní řízení. ČTK to dnes řekl mluvčí úřadu Martin Švanda. Úřad se případem zabývá na základě podnětu společnosti Porr, která napadá zadávací podmínky. Podle mluvčího SŽDC Jakuba Ptačinského souběžně s řízením u ÚOHS správa dál pokračuje ve výběru vítěze tendru. "V řádu zhruba týdne bude výběr vítěze ukončen. Pak jde dokumentace k podpisu vedení společnosti. O každém provedeném kroku je vždy do 24 hodin informován i ÚOHS," uvedl Ptačinský.

ÚOHS zatím ve správním řízení nevydal předběžné opatření. SŽDC proto může podepsat smlouvu s vybranou firmou. "Až bude vše připraveno k podpisu smlouvy s vítězem, je otázkou, zda v té době již bude známo rozhodnutí ÚOHS, či zda úřad na základě průběžného informování přistoupí k předběžnému opatření, které by oddálilo podpis finální smlouvy," uvedl Ptačinský. Harmonogram stavby bude podle něj známý až na základě vítězné nabídky. Vláda schválila parametry výběrového řízení na modernizaci zhruba deseti kilometrů železniční trati letos v březnu. Hodnotu stavebních prací na rekonstrukci kolejí a zastávek v Klánovicích a v Úvalech odhadla SŽDC na 1,8 miliardy korun.

Stavba je součástí prvního tranzitního železničního koridoru spojujícího Prahu s Německem přes Děčín a s Rakouskem přes Brno a Břeclav. Rekonstrukce kolejí umožní zvýšení traťové

rychlosti na 160 kilometrů v hodině a zvýší propustnost trati pro kolejovou dopravu, uvedlo v materiálu ministerstvo dopravy. Součástí rekonstrukce má být také vybudování podchodů v zastávkách Klánovice a Úvaly, obnovena budou nástupiště, modernizováno elektronické zabezpečovací zařízení a v celé trase budou rekonstruovány mosty a propustky.

11. 09. 2013 Češi získají přímý vlakový spoj do Nice, zajistí ho ruské dráhy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cesi-ziskaji-primy-vlakovy-spoj-do-nice-zajisti-ho-ruske-drahy-1020419>)

S novým železničním jízdním řádem se objeví na českých kolejích i jedna rarita. Ruské dráhy si nechaly do tuzemského grafikonu zapsat superdálkový vlak Moskva – Nice, který bude přes české území jezdit v úseku mezi Bohumínem a Břeclaví. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka jej tak budou moci ve zmíněných stanicích (jinde zastavovat nebude) využít i čeští pasažéři, ovšem pouze pro cestu do zahraničí. Jak se dostanou k jízdě zatím není jasné. „O prodeji jízdních dokladů ještě s ruskou stranou jednáme,“ uvedl Joklík. Nejsou známy ani podrobnosti o vzezření vlaku, jisté je pouze to, že jej napříč Moravou potáhne lokomotiva Českých drah. Ruské dráhy na dotazy deníku E15 neragovaly, zřejmě ale půjde o luxusní lůžkový spoj. Směrem na západ pojedou vlaky vždy ve čtvrtek, odjezd z Břeclavi do Rakouska je plánován dvě minuty před polednem, zpět se bude vracet v neděli, na českém území se objeví před šestou večerní. Celou cestu Moskva – Nice urazí za zhruba 50 hodin.

Podobné dálkové spoje jsou dnes v Evropě díky levné a rychlé letecké dopravě ojedinělé, v jízdním řádu jich najdeme pomálu, směřují především na východ či jih. Z Prahy tak například stále jezdí přímé vozy do Moskvy a ucelený rychlík do Bělehradu. Nejdelšími přímými vlaky se mohou díky Transsibiřské magistrále chlubit právě ruské dráhy. Nejdelším přímým vlakovým spojením světa je linka Moskva – Pchjongjang, která měří přes 10 tisíc kilometrů. Na trase Praha – Moskva musí vlak překonat vzdálenost dva tisíce kilometrů. Zmíněné Nice se stane nejzápadnější destinací ruských drah.

12. 09. 2013 Zlaté padáky pro manažery vyjdou České dráhy na padesát milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-zaluda-zdenek-zak-odstupne-zlate-padaky-fhe-/ekonomika.aspx?c=A130911_205147_ekonomika_zt)

Přes padesát milionů zaplatí České dráhy za odstupné, na které má nárok vyhozená čtveřice nejvyšších manažerů firmy. Každý dostal k výpovědi 24 platů. O jejich vyhozování rozhodl ministr dopravy Zdeněk Žák hned po svém nástupu do funkce. Večerním rychlíkem mezi Libercem a Ústím se už lidé nesvezou. Je to jedna z tratí, kde stát kvůli nedostatku peněz škrtl spoje. Na druhou stranu z Českých drah utíkají obrovské sumy za odstupné manažerům, jejichž výpovědi odstartoval hned po svém nástupu do funkce ministr dopravy Zdeněk Žák.

K výplatě přitom nemuselo vůbec dojít: dozorčí rada drah má na stole více než rok nová pravidla pro odměňování, která počítala se zrušením zlatých padáků. Audit na drahách přitom ukázal, že na zlatý padák má nárok nejen představenstvo, ale celkem 18 manažerů. "Pokud by všichni dostali výpověď, stálo by to dráhy kolem 200 milionů," řekl ministr Žák, který – byť za výpověďmi stál právě on – na nové vedení nyní tlačí, aby peníze manažerům nevyplatilo. U zbývajících šéfů chce prosadit zrušení zlatých padáků. "Vím, že existuje judikát, který toto umožňuje," tvrdí Žák. Podle něj jde o zahraniční rozsudky i případ někdejšího vedení ČSA v čele s Radomírem Lašákem, které se domáhalo vyplacení takzvaného OK Bonusu. K soudu však nedošlo. Žák chce peníze vyplatit do notářské úschovy a případně se o odstupné soudit. Odvolání manažerů na výplatě trvají, protože na ní podle smlouvy mají nárok. "Jinak je to samozřejmě na soud," říká bývalý personální ředitel Pavel Švagr. Podle Lucie Teisler ze společnosti Anderson Willinger zaměřené na hledání manažerů na tak velkorysé odstupné dosahují v soukromé sféře jen lidé z představenstev, a to ještě ti s kontraktem uzavřeným před rokem 2012. "U novějších smluv je maximum roční odstupné," uvedla Teisler.

Astronomické odstupné dostane Petr Žaluda, kterého dozorčí rada Českých drah odvolala z funkce generálního ředitele společnosti na konci července. Žaluda dostane odstupné ve výši 24 měsíčních platů. Při mzdě 500 tisíc korun jde o 12 milionů Kč. Odešli také ostatní členové čtyřčlenného představenstva státního železničního dopravce. Kromě Žaludy představenstvo společnosti opustil výkonný ředitel ČD pro marketing a produkty Miroslav Šebeňa, trestně stíhaný Roman Boček a Ctirad Nečas, ředitel inženýrsko-dodavatelské společnosti Královopolská RIA. Ten však na odstupné nárok nemá, protože byl jen v představenstvu, ale ne v manažerské pozici. Přitom Roman Boček přišel

k drahám teprve loni na podzim. Předtím působil jako náměstek exministrů zemědělství Petra Bendla a Ivana Fuksy (oba ODS). Žalobci ho nyní stíhají za to, že údajně pomáhal domlouvat trafiky pro bývalé poslance ODS. Když loni v září Boček skončil coby náměstek, přešel do představenstva Českých drah. Má tak nárok na odstupné, které je vyšší než součet platů za jeho desetiměsíční působení.

12. 09. 2013 Železnice přišla o šéfa řízení provozu, skončili i regionální šéfové (SŽDC)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/spicka-odvolan-z-postu-namestka-szdc-ds1-eko-doprava.aspx?c=A130911_231834_eko-doprava_suj)

Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář se během tří měsíců zbavil druhého ze svých náměstků. Z pozice náměstka pro řízení provozu odvolal Jiřího Špičku. Už během léta navíc výrazně obměnil management na některých oblastních ředitelstvech. Odvolání potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský i sám Špička. "Důvod mi řekli, ale nechci to komentovat," řekl Špička, který ke správci české železnice přišel z postu provozního šéfa ČD Cargo. Spekuluje se, že jde i o politickou výměnu: Špička je členem TOP 09 a byl i v jejím předsednictvu. Pod Jiřího Špičku patří například odbory připravující jízdní řády nebo organizaci výluk, do jeho kompetencí spadá také například připravovaná výstavba centrálního dispečerského pracoviště v Praze za půl miliardy korun.

Už na začátku léta vyměnil po roce svého působení v čele SŽDC Kolář svého náměstka pro modernizaci Petra Šlegra. Během léta vyměnil Kolář také šéfy oblastních ředitelství v Hradci Králové, Olomouci a Ostravě. Jde přitom o mimořádně důležité posty na železnici: protékají přes ně miliardy do zajištění provozuschopnosti železnice. K výměně došlo i na postu šéfa informatiky SŽDC, kde Olega Blaška nahradil Michal Jelínek.

13. 09. 2013 SŽDC brzy zadá dvě studie k výstavbě vysokorychlostních tratí

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-brzy-zada-dve-studie-k-vystavbe-vysokorychlostnich-trati/983186>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se chystá zadat dvě velké studie v souvislosti s budováním vysokorychlostních tratí v zemi. První by měla potvrdit, že systém takzvaných rychlých spojení by měl pomoci české ekonomice. Druhá je technicko-provozní studie, jež by měla vyřešit problémy, které nejsou dosud zakotvené v národní i evropské legislativě. Na jejich základě má vzniknout generální plán na stavbu tratí, který by měla jako závazný schválit vláda, řekl na konferenci Víze 2030 ředitel odboru strategie SŽDC Marek Binko. Jako první chce SŽDC vybudovat do roku 2030 rychlé spojení z Brna do Přerova, kde je dnes zastaralá a jednokolejná trať, dále trasu z Brna do Vranovic, která se napojuje dále na současnou trať do Břeclavi, a třetí nejbližší stavbou je úsek Praha – Lovosice. Páteř národní sítě Praha – Brno by měla být dokončena ve 30. letech.

Rychlými spojeními se rozumí buď novostavby pro rychlosti 250 až 350 kilometrů za hodinu, modernizace konvenčních tratí na rychlosti nad 200 kilometrů za hodinu a novostavby spojek mezi vysokorychlostními tratěmi a současnými tratěmi. "Některé stavby už intenzivně chystáme. Děláme vyhledávací studie, některé aktualizujeme, aby se daly promítnout do územních plánů, na ně navazují studie proveditelnosti," uvedl Binko. Upozornil však na překážky, které se mohou naskytnout, což je například chybějící územní plán jako v případě Jihomoravského kraje. "Další problémy mohou nastat s územním rozhodnutím a stavebním povolením a také při zadávání veřejných zakázek," uvedl Binko. Průměrná doba přípravy stavby se pohybuje kolem osmi let.

V plánu je stavba 1 000 kilometrů vysokorychlostních tratí, které kdyby se budovaly 40 let, stála by výstavba ročně 20 miliard korun. Jde o srovnatelné stavební úsilí s dálnicemi. Od roku 1967, kdy se začalo s D1, se do roku 2007 postavilo 1 009 kilometrů dálnic. Na návratnost investice je však potřeba podle Františka Vichty z ministerstva dopravy počkat až na dokončení alespoň základní sítě. "Po dobudování celého úseku Praha – Brno dojde ke skokovému zvýšení využívání vysokorychlostní železnice," řekl Vichta.

Plánované úseky vysokorychlostní železnice v ČR:

úsek	předpokládaný termín dokončení
Brno – Přerov	do roku 2025
Praha – Lovosice	do roku 2027

Brno – Vranovice	do roku 2030
Praha – Brno	do roku 2039
Přerov – Ostrava	po roce 2040
Praha – Beroun	po roce 2040
Plzeň – Domažlice – státní hranice	po roce 2040
Lovosice – Most	po roce 2040
Praha – Liberec	po roce 2040
Lovosice – Ústí n. L. – státní hranice	po roce 2040
Praha – Hradec Králové	po roce 2040
Beroun – Plzeň	po roce 2040
Hradec Králové – státní hranice (– Vratislav)	po roce 2040
Ostrava – státní hranice (– Katovice)	po roce 2040

13. 09. 2013 Hostivařské nádraží bude mít novou tvář – bez staré budovy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/241929-hostivarske-nadrazi-bude-mit-novou-tvar-bez-stare-budovy/>)

Hostivařské nádraží se posune takřka o sto let dopředu. Přejde o podobu z roku 1905 s historickou výpravní budovou a úroňovými příchody na nástupiště. Místo poloperonů postaví Správa železniční dopravní cesty nová ostrovní nástupiště a vytvoří zcela nové odbavovací prostory. Do boje o svoji historickou nádražní budovu z roku 1905 se Hostivařští – na rozdíl třeba od obyvatel Ústí nad Orlicí – šikovat nemusí; přestože železničáři nepočítají s jejím dalším využíváním, zůstane po rekonstrukci nádraží stát. Cestující však budou procházet novými podzemními prostory s pokladnami, čekárnou a toaletami. Vzniknou nedaleko tramvajové zastávky Nádraží Hostivař na začátku nového podchodu, kterým se lidé dostanou na dvě ostrovní nástupiště nebo jím podejdou kolejiště až do ulice U Pekáren.

Pro přestavbu hostivařského nádraží začala SŽDC shánět dodavatele. Vypsala veřejnou zakázku téměř s miliardovou předpokládanou cenou – 994,33 milionu korun. Obálky bude otevírat koncem listopadu. Rekonstrukce hostivařského nádraží bude první fází modernizace úseku čtvrtého tranzitního koridoru mezi Hostivaři a hlavním nádražím. Kromě renovace trati a vršovického nádraží dojde k razantní změně dostupnosti regionálních vlaků. Zanikne odlehlá strašnická zastávka, místo ní však budou vlaky zastavovat na zastávkách Eden a Zahradní Město. Celé napojení Prahy na stávající dokončenou část čtvrtého koridoru za Hostivaři bude podle předpokladu SŽDC stát 6,3 miliardy korun.

Čtvrtý koridor prochází Čechami od severu na jih, hotová je většina části, která je souběžná s prvním koridorem – od Děčína do Prahy, nová trať už je také od Hostivaře do Votic, úsek Tábor – Doubí a celá část z Českých Budějovic do Horního Dvořiště. Na dalších místech se pracuje, celý úsek z Prahy do Českých Budějovic bude v novém do roku 2018.

13. 09. 2013 Nádražní Fantově kavárně vrací krásu restaurátoři, otevře se na jaře (Praha hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/oprava-fantovy-kavarny-na-prazskem-hlavnim-nadrazi-fhi-praha-zpravy.aspx?c=A130913_1976817_praha-zpravy_sfo)

V říjnu ukončí restaurátoři práce v proslulé Fantově kavárně v budově pražského hlavního nádraží. Podnik v kupoli, o které se slavný urbanista Le Corbusier vyjádřil, že je nejkrásnější v Praze, se má otevřít na jaře příštího roku. Využití dvou křídel budovy od architekta Josefa Fanty se zatím řeší. Působivá kavárna pod secesní kupolí na hlavním nádraží získává po letech díky stavařům a restaurátorům zpět svoji zašlou krásu.



Naštěstí. Chátrala totiž řadu let. Opravy se významně dotkly vitráží, oken, podlah, kupole i střechy. "Na všechno pochopitelně dohlížejí památkáři," řekl Martin Hamšík ze společnosti Grandi Stazioni, která hlavní nádraží rekonstruuje. To je nanejvýš nutné. Ve zdobném prostoru se nacházejí díla sochařů Stanislava Suchardy a Ladislava Šalouna, kterým musí restaurátoři věnovat patřičnou pozornost. "Na začátku října by měly skončit restaurátorské práce, které vrátí interiéru kavárny vzhled,

jak jej navrhl Josef Fanta. Pak už bude na budoucím nájemci, aby si restauraci či kavárnu upravil přímo na míru," představil Hamšík nejbližší budoucnost centrální části secesní budovy.



O pronájem slavné Fantovy kavárny projeví zájem už čtyři subjekty, vybrat ten nejlepší bude obtížné. "Krása tohoto místa si žádá nějaké elegantní řešení," ubezpečil Hamšík, že žádný americký hamburgerový řetězec tady nezakotví. Vítěz si však bude muset s úpravami pospíšet, protože na ně bude mít jen část podzimu a zimu. "Slavnostní otevření kavárny plánujeme na jaro 2014," připomněl Martin Hamšík. Zatímco termín, kdy se ve Fantově budově znovu začne vařit káva, už je znám, cena oprav a také termín rekonstrukce exteriéru nádražní budovy jsou stále nejisté. Spočítat se dá zatím to, že do rekonstrukce odbavovací haly vložila společnost Grandi Stazioni od roku 2006 1,15 miliardy korun. Zatím se ani neví, co v budoucnu najdou cestující ve dvou křídlech, které vybíhají na sever a na jih od kavárny. "Nádražní funkce se přesunula do podzemí a tento impozantní prostor je nyní bez konkrétního využití," řekl historik architektury Zdeněk Lukeš.

Fantova budova mohla být útočištěm Muchovy Epopeje

Před dvěma lety přitom existovaly na využití obou křídel skutečně velké plány – třeba umístit tam obří plátna Slovanské epopeje Alfonse Muchy. Navrhly to tři instituce – České dráhy, Muchova nadace a Grandi Stazioni. "Jsme přesvědčeni, že secesní budova od architekta Josefa Fanty bude po opravách jedinečným místem pro důstojné prezentování celého cyklu dvaceti velkoformátových obrazů," napsaly instituce magistrátu. Pro byl i historik architektury Zdeněk Lukeš. "Byla by to symbióza architekta Fanty s malířem Muchou. Byli to přátelé," řekl k nápadu Lukeš. Podle něj je třeba hledat pro tuto část historické budovy nové, důstojné využití. "Jestli tam vzniknou nějaké luxusní obchody, tak se obávám, že ti lidé se tam nezastaví a prostor nebudou vnímat. Když ne Epopej, tak bych navrhoval stálou expozici secese," uvažuje historik.

Zastánci přesunu Epopeje do budovy argumentovali i tím, že díky velkému počtu cestujících, by se na obrazy přišlo podívat mnoho lidí. "Praha by se tak zařadila po bok měst, jako je Řím či Lucern, které se nebojí na svých nádražích nabízet kulturní zážitky," řekl Petr Cibulka z Informačního institutu, který s myšlenkou přišel. Jako protiargument zaznělo například, že by se díla dostala do nevábné části města mezi magistrálou a ošklivým parkem. Aby nezůstala nevábnou i Fantova budova, bude její rekonstrukce pokračovat. Po opravě interiéru přijde na řadu zašlá fasáda, které dávají zabrat především automobily projíždějící po Severojižní magistrále. "Zatím nechceme říkat žádné konkrétní datum. Určitě to bude ještě nějakou dobu trvat," dodal zástupce italského investora.

16. 09. 2013 SŽDC připravuje prodej 21 prázdných tratí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/242245-szdc-pripravuje-prodej-21-prazdnych-trati/>)

Celkem 21 tratí, které jsou bez dopravy, chce Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) prodat. Zbavit se chce i tratí, ze kterých zmizely vlaky docela nedávno – třeba lokálky Moravské Budějovice – Jemnice. Zájem o tratě mají především obce, které za ně však nemíní platit. Bezúplatný převod však SŽDC odmítá, neumožňuje to legislativa. Pokud se však nepodaří prodat je, tratě podle železniční správy nadobro zaniknou.

Ve druhé polovině 19. století a prvních letech 20. století vznikly desítky železničních tratí, které vedly i do těch nejmenších obcí. Ve druhé polovině minulého století však díky rozvoji silniční dopravy přestávaly být některé tratě potřeba, a tak se na nich zastavovala doprava, mnoho nakonec úplně zaniklo. Ve větších vlnách mizely vlaky z lokálek v 90. letech a minulém desetiletí, řada opuštěných drah však stále úředně existuje a státní SŽDC se o ně musí starat. Teď by se to mělo změnit. "V současné době SŽDC připravuje úplatný převod vybraných drah na nové nabyvatele. Kupující se zaváže, že dráhu bude provozovat po dobu minimálně pěti let. Jediným rozhodujícím kritériem pro výběr nového vlastníka dráhy bude nejvyšší nabídnutá kupní cena, která nesmí být nižší než nabídková cena," informoval Marek Illiaš z odboru komunikace SŽDC.

SŽDC má připraven seznam 21 tratí, které chce nabídnout soukromým provozovatelům – především krajům a obcím. "Jsou to tratě s tzv. nulovým provozem, to znamená není tam objednána pravidelná doprava, není tam tudíž žádný úbytek pro obslužnost kraje," podotkl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. V první vlně chce prodat sedm z nich – dvě na Vysočině, dvě ve středních Čechách a po jedné v Jihomoravském, Královéhradeckém a Ústeckém kraji. V nabídce jsou tratě, kde pravidelný osobní vlak nikdo neviděl již od 90. let, jako jsou ty z Čejčce do Uhřic či z Kralovic do Mladotic, i takové, kde přestaly jezdit vlaky nedávno jako lokálka z Moravských Budějovic do Jemnice či z Dolního Bousova

do Kopidlno. Podle Jakuba Ptačinského jde o návrh, který ještě musí schválit správní rada železniční správy a také ministerstvo dopravy.

Některé obce by tratě chtěly, možná by na nich potom dokonce mohly objednávat výletní vlaky, nechtějí však za zapomenuté dráhy platit. Bezúplatný převod však zase odmítá železniční správa. "SŽDC se musí chovat jako dobrý hospodář a nejprve tratě, které už sama nechce provozovat, musí nabídnout k prodeji. Trať ale nemůžeme prodat za nižší než nabídkovou cenu," vysvětloval Marek Illiaš, proč není bezúplatný převod možný. Obce, které by chtěly, aby k nim ještě někdy nějaký vlak přijel, ovšem dostaly ultimatum. SŽDC pohrozila, že pokud nenajde kupce, tratě fyzicky zlikviduje.

Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský o prodeji tratí: "Usnesení vlády říká, za jakých podmínek se smíme a nesmíme tratí zbavovat. Je to především státní majetek a ten nemůžeme nikomu převést zadarmo. V prvním kroku je převod za odhadovou cenu – je udělán soudní znalecký posudek, který řekne, jaká je cena a jsou tam podmínky, například aby se vlastník zavázal, že tam pět let bude provozovat drážní dopravu. Částky za jednotlivé trati jsou desetimilionové až stamilionové. To je důvod, proč obce do finálních návrhů v drtivé většině už nejdou."

Kromě sedmi tratí nabídnutých v první vlně by se SŽDC chtěla zbavit ještě čtrnácti dalších. Na dosud oficiálně nezveřejněném seznamu 21 tratí je podle informací ČT například dráha mezi Hevlínem a Hrušovany nad Jevišovkou. I Hevlín požádal o bezúplatný převod, jeho žádost ale patrně narazí ze stejného důvodu jako všechny další.

Tratě na prodej (1. vlna):

- Čejč – Uhřetice u Kyjova (Kyjovsko)
- Moravské Budějovice – Jemnice (Třebíčsko)
- Dobronín – Polná (Jihlavsko)
- Dolní Bousov – Kopidlno (Jičínsko)
- Čelákovice – Mochov (Střední Čechy)
- Čížkovice – Obrnice (Litoměřicko)
- Kralovice u Rakovníka – Mladotice (Rakovnicko)

16. 09. 2013 Další soukromník na dráze bez dotací. Arriva začne jezdit do Kralup (od 23. září 2013)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-spousti-prvni-vlak-y-do-kralup-dwk/eko-doprava.aspx?c=A130916_124637_eko-doprava_suj)

Od příštího pondělí se objeví na trati mezi pražským Masarykovým nádražím a Kralupy nad Vltavou poprvé v pravidelném provozu soukromý dopravce. Společnost Arriva vlaky spouští po více než roce příprav první pravidelnou linku v Česku. Start potvrdil jednatel Arrivy vlaky Jaroslav Richter, firma zveřejní veškeré detaily na svém webu v pátek. "Zatím začínáme s jednou soupravou, kvůli rekonstrukci tratě je obtížnější na ní najít volnější kapacitu," vysvětlil Richter. Vlaky z Kralup budou jezdit vždy kolem sudé hodiny, z pražského Masarykova nádraží pak vždy dvacet minut po celé liché hodině. Každý den Arriva vypraví celkem osm párů spojů. Vlaky pojedou po hlavní trati z Prahy na Ústí nad Labem a budou zastavovat jen v Bubenči, Řeži a Libčicích. Na rozdíl od původních plánů nebude nová linka součástí tarifu Pražské integrované dopravy, firma se s organizátorem dopravy v Praze a jejím okolí Ropid nedohodla. Arriva tak nedosáhne na žádné peníze, které dostávají od Prahy a Středočeského kraje jiní dopravci zapojení do integrovaného systému.

Cena jednosměrné jízdenky mezi Prahou a Kralupy bude 34 korun, České dráhy na této trase bez slev jezdí o deset korun dráž. Většina pravidelných cestujících ale využívá předplatné jízdenky, s kterými vychází cestování podstatně levněji. "Chystámeme i slevové nabídky pro pravidelné cestující," dodal Richter. Firma věří, že se jí nakonec s Ropidem podaří dohodnout. Na trať nasadí Arriva motorové jednotky 628 po Deutsche Bahn, které prošly úpravou interiéru a dostaly například nový lak. Firma pro jejich provoz v Česku už získala potřebná povolení od Drážního úřadu. Od plánů jezdit i z Prahy do Benešova zatím firma ustoupila.

Arriva vlaky patří pod britskou společnost Arriva, kterou ovládají německé Deutsche Bahn. Arriva je v Česku i největším autobusovým dopravcem, tím se stala letos v létě po koupi kompletního autobusového byznysu Veolia Transport. Na pražské koleje se chce vydat i další dopravce, společnost KŽC Doprava na linku z Masarykova nádraží do Čakovic. Firma pár dní jezdila během povodní, s Ropidem se ale dosud nedohodla na dotacích.

17. 09. 2013 Správa železnic vrhá na trh další stavby (uzel Plzeň)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/sprava-zeleznic-vrha-na-trh-dalsi-stavby-1021533>)

Jsou to pro český stavební trh dobré zprávy. Státní železniční investoři v rámci finále honby za evropskými penězi hodili stavebním firmám další dvě velké kosti. K největším letošním zakázkám se řadí včera vypsaná soutěž o rekonstrukci plzeňského nádraží. Kompletní obnova pražského zhlaví největší západočeské stanice vyjde podle předpokladů na 2,5 miliardy korun bez DPH. „Určitě to patří mezi naše největší akce, s pracemi bychom rádi začali na jaře,“ uvedl ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář. Kromě nových kolejí se cestující v Plzni dočkají i obnovy nástupišť, pod kterými vznikne nový východní podchod. Ten zajistí přístup k peronům od budoucího autobusového terminálu v Šumavské ulici. Rekonstrukce se dočká i most Gambinus přes ulici U Prazdroje. Správa železnic se rovněž odhodlala poprvé zapracovat na napojení čtvrtého koridoru z jižních Čech na pražské hlavní nádraží. Začne se kompletní přestavbou stanice Hostivař, kde rovněž vzniknou nová ostrovní nástupiště a podchod. Vypsaná zakázka má hodnotu téměř miliardy korun bez DPH. Celý projekt přitom počítá s dovedením koridoru až k jižnímu portálu Vinohradského tunelu, což podle dřívějších odhadů může vyjít na více než šest miliard korun.

V poslední době ale ze soutěží vycházejí ceny výrazně nižší, než kolik předpokládají projektanti. Je tedy možné, že i na obou zmíněných akcích správa železnic ušetří stamiliony. Příkladem může být takzvaná zakázka desetiletí na stavbu koridoru z Rokycan do Plzně. Původní odhad činil 7,5 miliardy korun, Metrostav nakonec zvítězil s nabídkou čtyř miliard. Celá kauza se však vlekla, neboť si druhá Skanska stěžovala u antimonopolního úřadu. I to je typické. Vyhladovělé firmy se bijí o každou zakázku do posledního dechu.

17. 09. 2013 Další pětice tratí je připravena do soutěží na nového dopravce (R5, R14, R15, R16, R20)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dalsi-petice-trati-je-pripravena-do-soutezi-na-noveho-dopravce/984657>)

Další pětice rychlíkových tratí je připravena pro výběrová řízení na nového provozovatele. Ještě do konce roku chce ministerstvo dopravy v rámci otevírání trhu soukromým dopravcům vypsat tendry na trati z Prahy do Chebu přes Karlovy Vary a Ústí nad Labem, z Prahy do Děčína přes Roudnici, spojení Plzně a Mostu, Liberce s Pardubicemi a spojení Liberce s Ústím nad Labem. Vyplývá to z materiálu, který ve středu předloží ministr dopravy Zdeněk Žák k projednání vládě, jejíž souhlas pro spuštění soutěží potřebuje. První dva tendry vypsal ministerstvo už v roce 2006. Tehdy obě zakázky získaly České dráhy. "Naší ambicí je, abychom dosáhli pro stát výhodnější ceny, než tomu bylo dosud, a zároveň nenabourali funkčnost celého dopravního systému, ve kterém stále zůstává výrazná pozice vlajkového státního dopravce," řekl Žák. Prioritou je zachování dopravní obslužnosti a hned za tím stojí ekonomičnost provozu. Soutěžení tratí nemá podle Žáka za cíl vyměnit současného dopravce za soukromé společnosti, ale vytvořit tržní prostředí. Zdravé by naopak bylo, kdyby národní dopravce dokázal v některých z těchto řízení uspět, dodal.

Nový dopravce vzešlý z tendrů by měl na těchto tratích začít jezdit na přelomu let 2016/2017. O rok později by se k nim měla připojit i trať mezi Ostravou a Olomoucí přes Krnov, pro kterou úřad vypsal tendr na jaře loňského roku a která měla být pilotní soutěží pro následující výběrová řízení v rámci liberalizace trhu. Současný termín vstupu nových dopravců je o rok opožděný proti původnímu návrhu, kritizoval současného ministra dopravy jeho předchůdce Zbyněk Stanjura. Právě za jeho působení měl údajně materiál vzniknout a předpokládal se vstupem nových dopravců na přelomu let 2015/2016. Za zpoždění je odpovědný přímo současný ministr, který zpoždění způsobil svojí nečinností, dodal Stanjura.

Zájem přihlásit se do nových tendrů projevili už největší rivalové v osobní železniční dopravě – České dráhy a RegioJet. "Budeme se snažit přihlásit na všechny tyto tratě," řekl ČTK Jančura s tím, že pro soukromého dopravce jsou všechny tratě stejně lákavé, protože ztrátu z provozu na nich hradí stát. Tam kde jezdí málo cestujících, jsou dotace na pokrytí ztráty vyšší než na tratích s větším provozem, dodal. Zúčastnit se výběrových řízení chtějí i ČD, mluvčí dopravce Radek Joklík ale poznamenal, že dosud nejsou známy podmínky těchto soutěží. Neví se, jestli bude ministerstvo dopravy požadovat nová vozidla, jak tomu bylo v případě tendru na spojení Ostravy s Olomoucí přes Krnov, nebo budou stačit modernizované vozy. Vysoutěžit nová vozidla se totiž státnímu dopravci nepodařilo a do uvedeného výběrového řízení se nakonec nepřihlásil.

Na část rychlíkových tratí, které měly být připravené do soutěží mezi prvními, budou tendry vyhlášeny později. Jako příklad uvedlo ministerstvo dopravy spojení Prahy, Olomouce a Žiliny s odbočkou do Luhačovic, které z valné části vede po stejné trase jako dosud jediné dálkové spojení v tuzemsku, na kterém už s Českými drahami soutěží soukromé společnosti. "V paralelním úseku s komerčními dopravci existuje v současné době příliš vysoké riziko kolísání přepravních objemů, a tedy i výnosů," uvedlo ministerstvo dopravy. Spuštění tendrů na tyto tratě proto podle úřadu musí předcházet stabilizace přepravních kapacit, kterou dopravci mezi Prahou a Ostravou nabízejí. Podobně je podle ministerstva vhodné posunout soutěž na trať Praha – Plzeň – Domažlice s pokračováním do Německa na rok 2020, kdy se předpokládá soutěžení této linky i na bavorské straně.

V roce 2006 stát do soutěží nabídl spojení Mostu s Plzní a Liberce s Pardubicemi. Tehdy obě zakázky získaly České dráhy. Současná smlouva na provoz těchto tratí vyprší v prosinci příštího roku, zatímco nový dopravce vzešlý z řádného výběrového řízení na nich nestihne zahájit provoz dříve než na přelomu let 2016/2017, předpokládá ministerstvo dopravy s tím, že pro toto dvouleté období bude nutné uzavřít přechodné smlouvy.

18. 09. 2013 Taurusy se oblékají do českých barev

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/242421-taurusy-se-oblekaji-do-ceskych-barev/>)

Do barev českých dopravců se začínají odívat univerzální elektrické lokomotivy známé pod názvem Taurus. Jako první český dopravce je počátkem září zakoupila firma AWT, České dráhy dnes pokřtily lokomotivu, která dostala jejich lak. Ta ale zůstává v majetku Rakouských spolkových železnic (ÖBB), ČD si ji budou pronajímat, aby jezdila s jejich novými soupravami Railjet. Lokomotivy Taurus vyrábí Siemens od roku 2000, jejich čtyřsystémová verze, která může jezdit i napříč Českem, je v provozu od roku 2006. "Kromě České republiky mohou tyto lokomotivy jezdit po německých, rakouských a maďarských tratích," upozornila mluvčí Siemensu Petra Svatošová.



V čele některých spojů ČD jsou lokomotivy k vidění od roku 2008, zůstávaly však v červeni ÖBB. Teprve teď představují "své" Taurusy hned dva čeští dopravci: Nákladní AWT objednala tři tyto stroje, České dráhy je sice vlastnit nebudou, ale budou si je nadále pronajímat od ÖBB a několik z nich dokonce dostane modré a šedé barvy ČD. První takto nalakovaný stroj dnes pokřtili zástupci ČD, ÖBB a Siemensu jménem Spirit of Brno (Brněnský duch). "Od prosince 2014 začnou tyto lokomotivy pravidelně jezdit s komfortními soupravami Railjet," ubezpečila mluvčí drah Kateřina Šubová. Dráhy objednaly sedm sedmičlankových netrakových jednotek Railjet. Čtyřsystémovou verzi lokomotivy Taurus (tj. typ ES64U4) kdysi přihlásil Siemens i do soutěže Českých drah na nové expresní lokomotivy, prohrály však se Škodou typu 109E. Dvacet strojů z Plzně však začalo s vlaky ČD zkušebně jezdit až v roce 2010 a teprve letos je dopravce začal přebírat.

Zatímco první nově nalakovanou lokomotivu, která bude tahat Railjety, dráhy už křtí, samotné soupravy se ještě vyrábějí. "V současnosti jsou vyrobeny všechny hrubé stavby vozů pro první soupravu Českých drah, část vozů je již ve fázi konečné montáže, a pokračuje se ve výrobě vozů z druhé a třetí soupravy. První zkušební jízdy se plánují již v polovině příštího roku," přiblížila mluvčí ČD Šubová. Sedm netrakových jednotek bude jezdit z Prahy do Štýrského Hradce od prosince 2014, od svých protějšků, které už jezdí v barvách ÖBB, se bude lišit například redukcí první třídy ve prospěch druhé. ČD uvažovaly o pořízení dalších osmi Railjetů. Původně s nimi chtěly jezdit do Hamburku, později plány přehodnotily ve prospěch spojení do Budapešti. Po obměně vedení drah však Zeleného management od plánovaného nákupu ustoupil.

18. 09. 2013 Na tři relace v dálkové železniční dopravě mohou být do konce roku vypsány soutěže

Zdroj: Ministerstvo dopravy

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

Ministerstvo dopravy chce do konce letošního roku vypsát soutěže na další tři relace regionálních rychlíkových tratí. Návrh harmonogramu otevírání železničního trhu dnes na návrh ministra dopravy schválila vláda. Celkem pět linek by tak na přelomu let 2016 a 2017 mělo mít provozovatele vybrané

v otevřeném nabídkovém řízení. MD chce do konce roku vypsát soutěže na tři relace v dálkové dopravě, které zahrnují celkem pět linek. Pro tendr je připravena trať z Prahy do Chebu přes Karlovy Vary a Ústí nad Labem, z Prahy do Děčína přes Roudnici, spojení Plzně a Mostu, Liberce s Pardubicemi a spojení Liberce s Ústím nad Labem. "Jde o nezbytný krok ke zlepšení situace v železniční dopravě. Chceme, aby občan dostal co nejlepší službu za co nejméně peněz. Zároveň ale má i nadále výraznou pozici vlajkový státní dopravce. Konkurenční prostředí pomůže České dráhy rozvíjet, nadále ale budou pojistkou tam, kde by tržní prostředí ohrozilo dopravní obslužnost," uvedl ministr dopravy Zdeněk Žák. Ministerstvo dopravy připravilo harmonogram otevírání trhu i pro další rychlíkové tratě. Rozhodnutí o vypsání dalších soutěží ale bude v rukou nové vlády.

Ministr dopravy dnes na zasedání vlády prosadil vypsání soutěže na tři relace (pět linek):

Zahájení plnění	Předpokládaný termín zahájení nabídk. řízení	Předpokládaný termín pro podání nabídek	Linky zahrnuté v provozním souboru
2016/2017	září 2013	duben 2014	R 5 Praha – Ústí n. L. – Karlovy Vary – Cheb R 20 Praha – Roudnice n. L. – Ústí n. L. – Děčín
2016/2017	říjen 2013	květen 2014	R 16 Plzeň – Most
2016/2017	listopad 2013	červen 2014	R 14 Liberec – Pardubice R 15 Liberec – Ústí nad Labem

18. 09. 2013 Díky projektu Lubahn selepší podmínky pro cestující v Liberci a Varnsdorfu

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

Atraktivnější přeshraniční spojení v Euroregionu Nisa přinesou investice do drážní infrastruktury v rámci česko-německého projektu Lubahn. Na českém území půjdou na rekonstrukci 5. nástupiště ve stanici Liberec a výstavbu nové zastávky Varnsdorf staré nádraží. Hlavním partnerem projektu je saský ZVON (Dopravní svaz Horní Lužice – Dolní Slezsko), dalšími partnery pak SŽDC a Liberecký kraj. Projekt je spolufinancován Evropskou unií prostřednictvím Programu Cíl 3/Ziel 3 na podporu přeshraniční spolupráce 2007 – 2013 mezi Českou republikou a Svobodným státem Sasko. Celkové předpokládané náklady ve výši 2,33 mil. eur (cca 60 mil. Kč) se podařilo výrazně snížit po vysoutěžení všech veřejných zakázek, úpravy na českém území (Liberec, Varnsdorf) tak vyjdou na 24,3 mil. Kč. Proveďte je firma Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.

Stavba řeší na českém území úpravy infrastruktury ve dvou železničních stanicích. V Liberci proběhne rekonstrukce ostrovního nástupiště č. 5, včetně nástupištního přístřešku. V přilehlých staničních kolejích č. 107 a 111 se zrekonstruuje železniční svršek, práce dále zahrnují sanaci železničního spodku, odvodnění tělesa železničního spodku a zastřešení nástupiště, zvýšení únosnosti kleneb stávajících podchodů. Kromě toho se provedou přeložky zabezpečovacích, sdělovacích a silnoproudých sítí a zařízení. Zvýšení nástupištní hrany si vyžádá úpravu osobního výtahu a prodloužení schodiště na výstupech z podchodů. V rámci stavby dojde také k demolici nevyužívaného útulku Českých drah na jižním konci nástupiště a odstranění nefunkčních služebních výtahů.

Druhým místem je oblast starého nádraží ve Varnsdorfu, kde bude zřízena nová železniční zastávka. V rámci stavby dojde k vybudování vnějšího úrovnového nástupiště o délce 45 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem přilehlé koleje. V místě nástupiště se zrekonstruuje železniční svršek a spodek a vybuduje se odvodnění koleje č. 1. Součástí stavby bude též zkrácení koleje č. 2. Kromě toho dojde ke zrušení stávajícího přejezdu v km 12,141, místo kterého se vybuduje nový železniční přečhod v km 12,288 a navazující komunikace pro pěší. Nové nástupiště získá osvětlení, část drážního prostoru se navíc oplotí.

Na německé straně pak projekt Lubahn počítá s rekonstrukcí 3. nástupiště ve stanici Mittelherwigsdorf, která leží v úseku mezi Žitavou (Zittau) a Varnsdorfem.

Zhotovitel	Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.
Termín zahájení	Červenec 2013
Termín ukončení	Listopad 2013
Vlastní investice bez DPH (na českém území)	24 325 216 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

18. 09. 2013 Správa železniční dopravní cesty spouští pilotní projekt, který zlepší zabezpečení železničních přejezdů

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

Dnes slavnostně odstartovala investiční akce SŽDC nazvaná Přejezdy v úseku Rumburk – Dolní Poustevna, pilotní projekt, jejímž smyslem je modernizace zabezpečovacích zařízení prvních třinácti železničních přejezdů. Projekt, který spolufinancuje Evropská unie, si klade za cíl zmodernizovat v následujících letech další stovky technicky zastaralých železničních přejezdů. Správa železniční dopravní cesty tímto krokem opět významně přispívá ke zvýšení bezpečnosti na železnici.

Realizace projektu začala již v průběhu prázdnin. Celkem zahrnuje čtyři soubory vybraných železničních přejezdů:

- Šluknov – Velký Šenov v km 10,039; 10,244 a 10,601 – přejezdy projdou rekonstrukcí mechanických přejezdových zařízení.
- Světelné přejezdové zařízení v obvodu železniční stanice Mikulášovice dolní nádraží v km 19,912; 20,035 a 20,591 – rekonstrukce zařízení.
- Rumburk – Velký Šenov v km 7,020; 14,661; 14,916 a 15,051 – výstavba světelného přejezdového zařízení.
- Velký Šenov – Dolní Poustevna v km 16,680; 21,118 a 23,981 – výstavba světelného přejezdového zařízení.

Uvedené železniční přejezdy nebyly vybrány náhodně, jedná se převážně o přejezdy označené výstražnými kříži, případně o přejezdy zabezpečené mechanickými závory obsluhované dopravními zaměstnanci nebo již vysloužilé zabezpečovací zařízení z roku 1972. Cílem stavby je vybavit výše uvedené železniční přejezdy moderním světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie bez závora, ovládané automatickou jízdou vlaku. Modernizace zabezpečovacího zařízení železničních přejezdů nejenom omezí vliv lidského činitele, ale zvýší i spolehlivost celého zařízení a přispěje k plynulosti železničního a silničního provozu.

Zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech je i nadále jednou z hlavních priorit Správy železniční dopravní cesty. „Každým rokem proto vkládáme do zvýšení bezpečnosti na přejezdech stovky milionů korun. Jen pro představu, v následujících dvou letech půjde o téměř dvě miliardy korun,“ popsal rozsah připravovaných investičních akcí generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. Za tyto prostředky se kompletně zmodernizuje zhruba 400 přejezdů po celém území České republiky. SŽDC má ve své zprávě 8 070 železničních přejezdů, zabezpečení některých z nich již neodpovídá současným trendům bezpečnosti silniční a železniční dopravy. Snahou SŽDC je a vždy bude zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech.

Zhotovitelem stavby se na základě veřejné obchodní soutěže stala společnost AŽD Praha, s.r.o., vedoucí účastník sdružení s názvem Přejezdy Rumburk - Dolní Poustevna. Ostatní účastníci sdružení jsou: MONZAS spol. s r.o. a NTD group, a.s., Ústí nad Labem. Vysoutěžená cena stavebního díla činí 67 236 057 Kč bez DPH. Stavba je spolufinancována z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Uvolňování prostředků na financování stavebního projektu se řídí příslušnými rozpočtovými pravidly pro rozpočtové období 2007 – 2013. Příjemcem prostředků pro realizaci stavebního projektu je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, která je současně objednatelem stavebních prací v rámci stavebního projektu a smluvní stranou Smlouvy o dílo uzavřené se zhotoviteli jednotlivých úseků stavebního projektu. Maximální příspěvek EU bude 59 848 034 Kč, což činí 85 % ze způsobilých výdajů. Národní zdroje poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI). Funkci technického dozoru stavby plní Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, stavební správa západ.

19. 09. 2013 Stát dá miliardy na nejdelší tunel v Česku. Napojí Budějovice na koridor (Nemanice – Ševětín)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-da-miliardy-na-nejdelsi-tunel-v-cesku-napoji-budejovice-na-koridor-1022241>)

Města Plzeň a České Budějovice se budou moci pochlubit vedle piva i dalším společným znakem. Na síť železničních koridorů napojí obě města nejdelší železniční tunely v republice. Zatímco ten plzeňský čtyřkilometrový se začíná stavět, s budějovickým pětikilometrovým si správa železnic dlouho

lámala hlavu a s jeho výstavbou pro jeho nákladnost váhala. Nyní ale ambiciózní plány nabývají konkrétnějších podob. „Jiná varianta v podstatě není. S vypsáním soutěže počítáme v roce 2015, s podpisem smlouvy a zahájením stavby v roce 2016,“ řekl deníku E15 generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář.

Napojení čtvrtého koridoru na Budějovice má být vskutku monumentální. Z celkových dvaceti kilometrů mezi Ševětínem a budějovickou čtvrtí Nemanice bude osm kilometrů vedeno pod zemí. Chotýčanský tunel bude s pěti kilometry nejdelší v Česku. Tomu odpovídají i náklady, první odhady hovoří až o 12 miliardách korun. Půjde tak o nejnákladnější železniční projekt za poslední tři dekády. Zprovozněním tunelů se fakticky dokončí čtvrtý koridor z Prahy do Českých Budějovic. Součástí Chotýčanského tunelu budou například čtyři únikové šachty kolmo na povrch. Druhý Hosínský tunel bude měřit tři kilometry. Na celou stavbu by měly podle nynějších plánů přispět také evropské fondy v rámci operačního programu Doprava II.

Pro srovnání, nejdražší porevoluční železniční stavbou je Nové spojení v Praze. Estakáda mostů a tunelů pod vrchem Vítkovem vyšla na devět miliard korun. Druhým je úsek třetího koridoru Rokycany – Plzeň, jehož součástí je zmíněný tunel u Plzně. Metrostav zakázku vyhrál s cenou čtyři miliardy korun. S tunely ovšem vzniká otázka, kam s vytěženou zeminou. U Budějovic to chce správa železnic vyřešit šalamounsky. Zemí a horninou zasype starou trať, která vede v zářezu.

19. 09. 2013 **Tratě, které spláchla velká voda, zůstanou bez vlaků i příští rok (tratě č. 012, 097, 086)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/242738-trate-ktere-splachla-velka-voda-zustanou-bez-vlaku-i-pristi-rok/>)

Tři železniční trati jsou už čtvrt roku mimo provoz – v červnu přišly kvůli záplavám a sesuvům o železniční spodek. Letos se po nich nikdo nesveze, o mnoho lepší to nebude ani napřesrok. Počátkem příštího roku by mohla začít oprava jedné trati, další dvě ale počkají mnohem déle. Nejhuře je na tom dráha, již poničil stejný sesuv jako rozestavěnou dálnici D8. Červnová velká voda sice postihla množství tratí, na většinu z nich se však mohly vrátit vlaky vzápětí po opadnutí vody, popř. po rychlé opravě. Tři trati regionálního i nadregionálního významu jsou však mimo provoz dodnes. Nejezdí se mezi Radimí a Kouřimí na Kolínsku (trať 012 Pečky – Kouřim), mezi Křižany a Jablonným v Podještědí na Liberecku (trať 086 Liberec – Česká Lípa) a mezi Lovosicemi a Radejčínem na Litoměřicku (trať 097 Lovosice – Teplice).

Správa železniční dopravní cesty nepočítá s tím, že by některou z poničených tratí zrušila – jako se to stalo třeba po záplavách v roce 2009 s tratí z Hostašovic do Nového Jičína. "Jsme železničáři a naším zájmem je, aby se trati provozovaly. Například v úseku Kouřim – Pečky máme od krajského úřadu garanci, že tam bude doprava objednána," ubezpečil mluvčí železniční správy Jakub Ptačinský. Právě u Kouřimi by mohly vlaky začít jezdit nejdříve. "Připravuje se projektová dokumentace na vypsání výběrového řízení, měla by být hotova během týdne nebo čtrnácti dnů. Do konce roku by mělo být vysoutěženo s tím, že samotné práce by potom měly být otázkou dvou měsíců," nastínil Jakub Ptačinský. Později se začne jezdit i mezi Libercem a Českou Lípou – na jediné poškozené trati, kde je i rychlíková doprava. Žádný termín zatím železničáři nemají, alespoň však už vědí, co se na místě vlastně stalo a co bude třeba napravit. "Geologové přišli na to, že v hloubce zhruba pět metrů pod tělesem, kde došlo k sesuvům, došlo k posuvu desek vlivem spodní vody," přiblížil Jakub Ptačinský. Nejvzdálenější je vyhlídka na opravu dráhy u Lovosic. Zničil ji stejný sesuv jako část dálnice D8 a geologové budou oblast ještě několik měsíců zkoumat. "Zatím není ani nástin řešení, geologové jsou v polovině práce," podotkl mluvčí. Celkově bude náprava povodňových škod na tratích na Kolínsku a Liberecku stát 830 až 850 milionů korun. Kolik bude stát přestavba trati na Litoměřicku, ještě železničáři netuší.

19. 09. 2013 **V ČD Cargo hrozí velké propouštění, varují odbory**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/v-cd-cargo-hrozi-velke-propousteni-varuji-odbory-1022516>)

Drážní odbory se bojí masivního propouštění ve ztrátové firmě ČD Cargo. Spojují jej s nejnovějším krokem managementu, který se prý rozhodl finančně oddělit ztrátové podnikání v přepravách jednotlivých vozových zásilek od výnosnější přepravy ucelených vlaků. V loňském roce Cargo skončilo ve dvoumiliardové ztrátě, a oživení se dosud nekoná. „Státní dopravce na nevýhodné přepravě zásilek tratí 100 milionů korun měsíčně,“ řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) a člen

dozorčí rady ČD Cargo Radek Nekola. Podle ministra dopravy Zdeňka Žáka ale nehrozí propouštění v takové míře, jaké se odbory obávají. „Vedení společnosti vyhodnotilo probíhající restrukturalizaci a konstatovalo, že slibovaná podpora státu pro přepravy jednotlivých vozových zásilek, zůstala jen na papíru,“ uvedl Nekola. Dodal, že podle dozorčí rady Carga není možné za stávající situace jednotlivé zásilky dále vozit a křížově je financovat z výnosnějších zakázek. Dopravce kvůli této zátěži totiž není schopen nabízet konkurenceschopnou cenu a prohrává v soutěžích se soukromými dopravci, kterým stát provoz ztrátových zásilek nenařizuje. „Odbory proto budou chtít slyšet od ministra dopravy Zdeňka Žáka jasné rozhodnutí, zdali chce přepravu jednotlivých zásilek udržet na železnici, nebo zdali ji má Cargo přestat zajišťovat,“ uvedl předseda OSŽ Jaroslav Pejša. Žákův předchůdce Zbyněk Stanjura sice deklaroval, že jejich provoz podpoří úlevami, žádná se ale ve skutečnosti nepodařilo prosadit. Slevy za použití kolejí ve výši zhruba 300 milionů korun zrušil Drážní úřad a ministerstvo jako odvolací orgán dosud nerozhodlo. Není ani k dispozici lacinější nafta osvobozená od poplatků za obnovitelné zdroje, dodal šéf nejsilnější odborové centrály na železnici.

O místo může přijít 600 lidí

Podle Nekoly nyní vedení společnosti oznámilo, že hledá úspory odpovídající ekvivalentu platu 1 600 zaměstnanců s tím, že zeštíhlení společnosti se nesmí projevit snížením jediné koruny tržeb a zároveň poškodit přepravní síť podniku. Takové zadání je ale nereálné a v konečném důsledku vedení nezbude než začít skutečně propouštět, obává se Nekola. Žák v rádiu Impuls prohlásil, že pokud ČD Cargo nebude mít dost práce, zaměstnanci budou ztrácet svá místa. Neočekává ale propouštění v takové míře, o jaké mluví odbory. „Jsem si prakticky jist, že to nebude 1 600 zaměstnanců. Nějací to budou, ale bude to zlomek tohoto čísla. Řádové stovky,“ řekl Žák. „Zatím to všechno vypadá na to, že nejméně 1 000 z těch 1 600 zaměstnanců udržíme,“ dodal.

20. 09. 2013 SŽDC zrekonstruuje trať Volary – Budějovice za 1,4 miliardy Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-zrekonstruuje-trat-volary-budejovice-za-1-4-miliardy-kc-986036>)

Šumavská železniční trať spojující Volary s Českými Budějovicemi se dočká rekonstrukce. Kompletně by mělo být vyměněno elektronické zabezpečení trati, opravou projde čtveřice ocelových mostů a v zastávkách vzniknou nová nástupiště. Celkové náklady na obnovu 103 let staré lokálky odhadla Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na téměř 1,4 miliardy korun. Vyplývá to z informací uvedených ve věstníku veřejných zakázek. "Poslední velké investice do této trati se uskutečnily v šedesátých letech minulého století, kdy byla část trati přeložena kvůli stavbě Lipenské přehrady. V osmdesátých letech do ní investovalo železniční vojsko a od té doby se na ní uskutečnily pouze udržovací práce," řekl ČTK mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Po rekonstrukci by se měla výrazně zvýšit cestovní rychlost projíždějících vlaků z dnešních 30 až 50 kilometrů v hodině na 75 kilometrů za hodinu.

Oprava trati by podle správy železnic měla začít v březnu příštího roku. Do konce roku 2015 by měly být hotové hrubé práce, celá stavba včetně dokončovacích prací pak do poloviny roku 2016. Všechny zastávky na trati by měly mít nová ostrovní nástupiště, jaká jsou v již zrekonstruovaných zastávkách v Horní Plané a Nové Peci. Počítá se rovněž s osazením zabezpečovacího zařízení na silničních přejezdech. Téměř polovina ze 113 přejezdů bude vybavena světelnou signalizací, dalších 13 přejezdů bude nově vybaveno závorami.

20. 09. 2013 Deutsche Bahn snížila rekordní zakázku na rychlovlaky Siemens (ICx)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/deutsche-bahn-snizila-rekordni-zakazku-na-rychlovlaky-siemense/986142>)

Německý provozovatel železniční dopravy Deutsche Bahn výrazně zkrátil zakázku na vysokorychlostní vlaky nové generace ICx od průmyslového koncernu Siemens. Z původních šesti miliard eur (155 miliard Kč) ji snížil o miliardu eur, což znamená o 31 vlakových souprav méně. Uvádí se to v interních dokumentech Deutsche Bahn, k nimž měla přístup agentura Reuters. Pro Siemens je to další rána na jeho pověst, protože smlouvu z roku 2011 společnost oslavovala jako svou dosud největší zakázku. Deutsche Bahn se před dvěma roky se Siemensem dohodla, že 130 vlaků ICx koupí ihned a Siemens je bude dodávat v letech 2017 až 2020. Na této zakázce se podle dokumentů nic nemění. Smlouva platná do roku 2030 ale dává Deutsche Bahn opci na koupi dalších 80 vlakových souprav a to chce podnik změnit. "V rámci úprav, o nichž se rozhodlo počátkem roku 2013, se objem zakázky sníží o 31 vlaků," uvádí se v dokumentu.

Firmu Siemens pronásledují v divizi železniční techniky značné problémy a s Deutsche Bahn nyní vede spory o zpožděné dodávky rychlovlaků ICE. Kvůli tomu musel přepravce zrušit plán zavést letos přímé vlakové spojení z Frankfurtu nad Mohanem do Londýna. Siemens odepíše za letošní rok kvůli těmto a dalším těžkostem železniční divize 250 milionů eur (6,5 miliardy Kč). Problémy má Siemens i v Česku, kde minulý měsíc nová dozorčí rada Českých drah zakázala přepravci nakoupit osm jeho rychlovlaků Railjet za 2,8 miliardy korun. ČD se přitom na konci června dohodly se Siemensem na prodloužení opce na nákup vlaků. Osm nových souprav Railjet mělo doplnit prvních sedm Railjetů, které dopravce u Siemensu objednal loni za zhruba 2,5 miliardy korun.

Deutsche Bahn chtěla rychlovlaky ICx, které budou lehčí a energeticky úspornější, nahradit stárnoucí soupravy typu InterCity (IC). Podnik se ale podle interních dokumentů začal pohlížet u konkurence. Uvažuje o tom, že koupí od kanadské společnosti Bombardier za 293 milionů eur dalších 17 souprav IC navíc ke 27, které už objednal.

20. 09. 2013 Havířovské nádraží zůstane, jak je, na zbourání nejsou peníze

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/242922-havirovske-nadrazi-zustane-jak-je-na-zbourani-nejsou-penize/>)

Budově havířovského nádraží už nehrozí demolice. České dráhy, kterým objekt patří, zjistily, že na jeho plánované zbourání nemají peníze. Zástupci drah to řekli na jednání krizového štábu, který v Havířově vznikl kvůli zvažované demolici nádraží a stavbě dopravního terminálu, který by měl vzniknout na jeho místě. Jeho vznik však ústup od bourání nádražní budovy brání. České dráhy zdůvodňovaly zbourání havířovského nádraží jeho nákladností provozu, budova je podudržovaná, navíc má špatnou izolaci, v zimě je proto velmi náročné vytopit ji. Dráhy měly podporu i na havířovském magistrátu a u části obyvatel, podle kterých je nádraží zbytečně velké. Naopak skupina architektů usilovala o jeho zachování, nejlépe prostřednictvím zapsání na seznam kulturních památek. Budova je postavená v bruselském stylu, strohý funkcionalismus a geometrické hříčky z ní dělají architektonický skvost. Ministerstvo kultury sice jejich návrh zamítlo, proti bourání se ale postavil současný ministr dopravy. A nakonec ho následovaly i České dráhy.

Dopravce, kterému přes sliby vlád o převodu nádražních budov na státní železniční správu objekt stále patří, zjistil, že na demolici a stavbu nové budovy nemá peníze, bylo by potřeba 160 milionů. "Žádali o evropskou dotaci ve výši 70 procent, přičemž jim bylo schváleno pouze 40 procent. A to je ten pravděpodobný důvod, proč se vedení drah rozhodlo pro zachování nádražní budovy," upozornil ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák. Odstoupení od bourání nádražní budovy sice jistě potěšilo její příznivce, ale město teď neví, co bude s připravovaným dopravním terminálem, který měl u nádraží vzniknout a využívat novou budovu. ČD proto teď zřejmě budou hledat jiný způsob, jak nádraží s terminálem propojit. "Veškeré kroky budou konzultovány s partnery, městem Havířov a Regionálním operačním programem Moravskoslezsko. Nadále se také předpokládá využití evropských prostředků," upozornil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Podle plánů, které předloni v červnu schválili havířovští zastupitelé, měla stavba nového terminálu začít letos a hotová měla být příští rok. Terminál měl spojit vlakovou, autobusovou a automobilovou dopravu.

21. 09. 2013 Parní jízda oslavila výročí severočeské muzeální železnice (Velké Březno – Zubrnice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/243031-panni-jizda-oslavila-vyroci-severoceske-muzealni-zeleznice/>)

Jízda parní lokomotivy připomněla 20 let od vzniku spolku Zubrnické muzeální železnice, kterému se jako prvnímu v Česku podařilo obnovit kdysi zrušenou trať, na které dnes vozí turisty výletními vlaky. Trať patří mezi několik tratí výlučně s muzejním provozem a od roku 2008 muzejníkům také náleží. Sdružení Zubrnická muzeální železnice poprvé vypravilo výletní vlak z Velkého Března do Zubrnice – torza někdejší dráhy do Úštěku zrušené již v roce 1978 – již brzy po svém vzniku v roce 1993. Kvůli špatnému stavu kolejí však koncem roku muzejní provoz ustal a začala velká oprava trati, na kterou se vlaky znovu vrátily až v roce 2010. Tehdy již také obnovená trať nepatřila státu, ale přímo ZMŽ. "Dokázali jsme to i přes ty překážky, byrokracii," naznačil zákládající člen spolku Radek Kubala.

Na oslavu dvaceti let od – tehdy jen dočasného – obnovení trati do Zubrnice, tří let od zahájení trvalého muzejního provozu a také k ukončení měsíční výluky při opravě trati uspořádali její provozovatelé parní jízdy. Místo obvyklého historického motoráku z 50. let minulého století se tak na zubrnické trati objevila původně průmyslová parní lokomotiva z roku 1947. Na slavnosti na zubrnickém nádraží

potom mohli cestující, kteří parním vlakem přijeli, přemítat, zda místní trať bude v provozu i za dalších dvacet let. Vypravení každého vlaku je pouze záležitostí zubnického spolku a jeho cestujících, kraj ani obce na provoz nepřispívají. "Bohužel zatím jezdíme na vlastní náklady. Proto vlaků nejezdí tolik, jak by si veřejnost přála," podotkl Martin Kašpar ze Zubnické museální železnice. Výletní vlaky tak jezdí pouze o prázdninových víkendech a ve vybrané víkendy na jaře a na podzim. Víkend parních jízd ještě neskončil, vlak se zelenou lokomotivou pojede i v neděli.

22. 09. 2013 Zastávka Kačerov má potřebná povolení, stavět se má na jaře

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zastavka-kačerov-ma-potrebna-povoleni-stavet-se-ma-na-jare/986680>)

Plánovaná železniční zastávka Kačerov umožňující snadný přestup na metro z vlaků jedoucích z Dobříše nebo Čerčan bude hotová do konce příštího roku. Investor, kterým je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), získala potřebná povolení a nyní připravuje výběrové řízení na stavbu samotné zastávky a přístupové cesty, která cestující zavede k podchodu metra pod Michelskou ulicí. "Vidíme to jako bezproblémovou stavbu, která by se v průběhu letošního roku mohla vytendrovat," uvedl Lubor Hrušeš, ředitel Stavební správy západ na SŽDC. Zastávka má nově vydané stavební povolení a čeká se na nabytí právní moci. Pokud se soutěž na zhotovitele stavby uskuteční bez komplikací, měly by stavební práce začít na jaře příštího roku s tím, že by měla být hotová do listopadu.

Kačerovská zastávka je součástí přípravy takzvaných tangenciálních linek, které by měly spojit okrajové části Prahy a doplnit síť městské hromadné dopravy o rychlé vlakové spojení po vzoru německého S-Bahnu. Zatím se diskutuje o zavedení dopravy ve zhuštěném intervalu, který by odpovídal městské dopravě, na tratích z Radotína do Vysočan přes Smíchov a Vršovice, z Hostivaře do Holešovic přes Libeň, z Vysočan do Hostivaře přes Malešice a z Radotína do Běchovic právě přes Kačerov. Kromě Kačerova by v Praze měly do tří let vzniknout nové zastávky Eden a Zahradní město v rámci modernizace železničního napojení na čtvrtý tranzitní železniční koridor. Mezi Holešovicemi a Bubenčí by se v příštím roce měla rovněž začít stavět zastávka Podbaba. Od roku 2015 se připravuje rozsáhlý projekt modernizaci zbylých železničních stanic v hlavním městě, která by měla být financovaná z nového programového období evropského Operačního programu doprava II.

22. 09. 2013 „Žluté“ vlaky do Německa mají zpoždění. Vyjedou nejdříve za dva roky (Praha – Hamburg)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-s-db-vyjedou-pozdeji-d2k/eko-doprava.aspx?c=A130922_121332_eko-doprava_suj)

Cestující na lukrativní trase mezi Prahou, Berlínem a Hamburkem budou nejméně další dva roky vozit nadále soupravy Českých drah a Deutsche Bahn. Podle původních plánů přitom už příští rok měly vyjet ve spolupráci s Německými drahami soupravy RegioJetu. Další zpoždění startu spolupráce s RegioJetem potvrdily Deutsche Bahn (DB). "I v jízdním řádu 2014/2015 budeme dál spolupracovat s Českými drahami," uvedl bez dalšího vysvětlení mluvčí DB pro osobní dopravu Andreas Fuhrmann.

Deutsche Bahn před rokem a půl překvapivě oznámily, že na lince mezi Hamburkem a Prahou nebudou už dál spolupracovat s Českými drahami, ale pouze RegioJetem. První posun v rozhodnutí udělaly DB už loni, kdy se dohodly s Českými drahami na spolupráci i v jízdním řádu 2013/2014. Původně DB oznámily, že RegioJet začne do Německa jezdit už letos v prosinci. Šéf a majitel RegioJetu Radim Jančura nechce další odklad příliš komentovat s odvoláním na smlouvu s DB. Podle něj ale start na konci roku 2015 neznamena žádný problém a jsou na něm domluveni. Podle něj je podepsána smlouva a zadána výroba celkem 73 vozů v rumunské firmě Astra Vagoane Calatori. "Výroba běží, prototyp bude jezdit do dvou měsíců," uvedl Jančura. O prototypu však firma mluví už přes rok.

Vozy pro linku Praha – Hamburk pod křídly RegioJetu nebudou na rozdíl od linky Praha – Ostrava žluté, ale v bíločerveném korporátním nátěru Deutsche Bahn. Mateřská Student Agency s DB dlouhodobě spolupracuje, její busy zajišťují i autobusové spojení pod hlavičkou DB z Prahy do Norimberka a Mnichova. České dráhy po oznámení o další spolupráci s DB a RegioJetem začaly v Německu hledat jiného partnera, s kterým by na této lince dál jezdily. Teď zřejmě hledání přestane. "České dráhy jsou na této lince tradičním partnerem německého národního dopravce a další spolupráci s ním samozřejmě vítáme," uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

23. 09. 2013 Arriva vyjela na trať Praha – Kralupy. Firma chystá i „bavorská pendolina“

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/arriva-zacala-jezdit-linku-praha-kralupy-fpc/eko-doprava.aspx?c=A130922_233619_eko-doprava_suj)

Společnost Arriva vlaky zahájila v pondělí komerční provoz na trati mezi Prahou a Kralupy nad Vltavou. Jezdí s modernizovaným, avšak několik desítek let starým motorovým vozem. Nabízí služby, které cestující zatím v příměstské dopravě okolo Prahy nepoznali. Například připojení na internet nebo možnost občerstvení. Do chystaných tendrů na rychlíkové spoje pak Arriva nabídne dieslové soupravy s naklápěcími skříněmi, kterým přezdívá "bavorské pendolino". První vlaky nejsou zatím příliš obsazené, řádově jde o desítky pasažérů. Kapacita soupravy je 143 míst. "Chceme objednavatelům ukázat, že existuje i alternativa k současným dopravcům s lepšími službami," řekl šéf Arrivy Jaroslav Richter. Pro některé cestující může být nepřijemné překvapení malá rozteč mezi sedačkami, které jsou však jinak pohodlné. Chybí například také zásuvky na dobíjení, vlak nemá klimatizaci.



Bez dotací budou vlaky jezdit se ztrátou

Arriva se pouští do předem ztrátového byznysu: jízdné ani zdaleka nemůže pokrýt náklady na vlak a firma nedostane od Prahy ani Středočeského kraje ani korunu. Zatím tak není jasné, jak dlouho vydrží osm párů vlaků jezdit. Arriva však věří, že se podaří zástupce organizátora dopravy v Praze a Středočeském kraji Ropid přesvědčit, aby podobně jako Českým drahám a dalším dopravcům na ztrátový provoz přispíval. Na trase neplatí tarify PID, firma ale nabízí slevu majitelům Opencard ve výši 25 procent. Základní jízdné stojí 34 korun z Prahy Masarykova nádraží až do Kralup nad Vltavou. České dráhy mají svoji základní cenu o desetikorunu vyšší, většina lidí však jezdí s tarify PID levněji. Přes dvacet let staré motorové vozy řady 628 (v Česku 845) jezdily původně u Deutsche Bahn, které firmu Arriva vlaky vlastní. V Česku před spuštěním pravidelných jízd prošly modernizací. Arriva jich má připraveno celkem deset.

Cesta do Kralup s internetem a občerstvením

Cestující mezi Kralupy a Prahou mají na železnici na výběr široké spektrum kvality vlaků: nejrychlejší spojení rychlíky nabízí koženkové vozy z osmdesátých let, osobní vlaky pak jezdí moderními jednotkami CityElefant, ve špičce je ještě doplňují staré pantografy. Arriva sice nenabízí nejnovější soupravy, ale služby má na příměstské vlaky výjimečné: například připojení k internetu, prodej kávy a dalšího občerstvení nebo lístků na městskou hromadnou dopravu. V deštivém počasí pak zapomnětlivce může potěšit i skládací deštník v sortimentu palubních průvodčích.

Šéf Arriva vlaky Jaroslav Richter se netají tím, že jízdami chtějí ukázat svůj nárok na vstup do systému integrované dopravy a právo na doplácení ztráty, kterou jejich vlaky vygenerují. "Věříme, že se nám podaří příslušné úřady a instituce přesvědčit," řekl Richter. Pro firmu jde navíc i o získání důležitých referencí před chystanými soutěžemi na provoz rychlíkových tratí. Díky nedávné akvizici společnosti Veolia Transport však už v Česku Arriva první linku provozuje: ze Šumperka do Koutů nad Desnou.

Ropid s Arrivou o zapojení do integrované dopravy nejedná

Regionální organizátor dopravy v Praze Ropid přesnou výši doplatek za vlaky Českých drah na této trase neuvádí, nejde přitom o malé částky. Ropid však přesto začne dotovat brzy jinou novou linku jiného soukromého dopravce: společnost KŽC doprava vyrazí na železnici mezi Masarykovým nádražím a Čakovicemi. Za každý kilometr Ropid zaplatí dopravci 104,7 Kč. KŽC na trasu nasadí motorový vůz řady 810. Podle mluvčího Ropidu Filipa Drápalá jednání s Arrivou o zapojení do PID neprobíhají. "Je nutný koordinovaný postup se Středočeským krajem. Praha by si mohla objednat tyto spěšné vlaky od hranic Prahy do centra, ale to by nemělo žádnou logiku. Mají smysl v celé trase jako rychlý návoz cestujících z okolních měst do Prahy. Bez spoluúčasti Středočeského kraje by takový koncept neměl smysl. Koncept zrychlených vlaků z regionu do Prahy jako takový ale podporujeme," uvedl Drápal.

Bavorská pendolina na českých kolejích?

Linka Praha – Kralupy má pro společnost význam také jako referenční spojení pro budoucí expanzi na dotované linky, pro které chce ministerstvo dopravy do konce roku začít hledat provozovatele. Poprvé by se tu cestující v Česku mohli svěřit soupravou s naklápěcí skříní, tedy s podobným systémem, jako mají pendolina. Právě tyto soupravy by Arriva podle Richtera chtěla nabídnout do chystaných soutěží. Naklápěcí jednotky 610 nyní jezdí například na trase Hof – Řezno, uvedl Richter pro ČTK. V Česku by tyto dieslové stroje z devadesátých let podle Richtera mohly mít šanci

na úspěch v tendrech na rychlíkové spojení mezi Libercem a Pardubicemi, Libercem a Ústím nad Labem a Plzní a Mostem. Tyto trasy z velké části nevedou po elektrifikovaných tratích.

25. 09. 2013 Kraje se musí dohodnout. Jinak budou nové motoráky končit v polích (tratě č. 225, 227)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dohoda-vysociny-a-jihoceskeho-kraje-o-provozu-vlaku-stadler-plu-eko-doprava.aspx?c=A130925_1981224_jihlava-zpravy_mv)

Na regionálních tratích Vysočiny jezdí třináct nových motoráků firmy Stadler. Na jejich pořízení získaly České dráhy evropské peníze. A aby podmínky dotace splnily, zavázaly se, že pouze 15 procent jízdy smí mířit za hranice kraje. Vysočina a Jihočeský kraj se proto budou muset dohodnout na spolupráci na železnici. Především se tak vzniku nesmyslných spojů v jízdních řádech, které končí na pomezí regionů. "Když jsme pořizovali nové vozy Stadler, tak jsme se zavázali Regionální radě Jihovýchod a také Evropské unii, že můžeme pouze 15 procent výkonu těchto vlaků dělat mimo kraj," konstatoval vysočinský hejtmán Jiří Běhounek. "Abychom dokázali efektivně zajistit dopravu z Kostelce až do Slavonic, navrhli jsme Jihočechům, zda by oni byli ochotni jezdit od hranic kraje až do Horní Cerekve nebo eventuálně i na trati do Havlíčkova Brodu," dodal hejtmán. "Požádáme Jihočeský kraj, že bychom si dané úseky započítali," doplnil. Dohoda bude platná od nového jízdního řádu – od 15. prosince letošního roku.

Vozy Stadler jsou v provozu na regionálních tratích. Na Vysočinu jich České dráhy pořídily třináct, ačkoliv původně počítaly s nasazením sedmnácti souprav. Šest motoráků jezdí po kraji s novými polepy propagujícími města regionu. Další dvě nově polepené soupravy dráhy odhalí v pátek v Novém Městě na Moravě.

25. 09. 2013 Převod nádraží na Správu železnic se odkládá

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/prevod-nadrazi-na-spravu-zeleznic-se-odklada/987939>)

Převod nádražních budov a dalších nemovitostí z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) se zřejmě odloží o rok. V návrhu rozpočtu na rok 2014, který dnes schválila vláda, chybí šest miliard korun, za které měla státní SŽDC od rovněž státních Českých drah nádraží koupit. ČTK to řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Nádraží zůstala dopravci po oddělení SŽDC v roce 2003. "Pokud nebude vydáno mimořádné rozpočtové opatření, tak se nádraží v příštím roce nepřevedou," uvedl Novák. Ministerstvo dopravy převod těchto nemovitostí na správu železnic prosazuje proto, že je jedním z posledních kroků k dokončení transformace drah a k vytvoření nediskriminačního prostředí na tuzemské železnici.

Stav, kdy je jeden z dopravců vlastníkem nádražních budov, které využívají i jeho konkurenti na železnici, vadí právě Českým drahám. Ty vlastnictví mnohdy nepotřebných budov zatěžuje, protože musí platit jejich údržbu, což nikdo z jejich konkurence nemusí. Dlouhodobě proto prosazují jejich převod na SŽDC, která v současnosti vlastní a spravuje koleje. Proti prodeji odkupu majetku Českých drah jinou státní institucí se dlouhodobě staví majitel společnosti RegioJet Radim Jančura, podle kterého by v takovémto případě šlo o nedovolenou podporu. Žádá proto, aby se majetek, který ČD v rámci dělení získaly zdarma, byl na SŽDC buď převeden opět bezúplatně, nebo aby budovy zůstaly ve vlastnictví drah.

Bezúplatný převod nádraží ale odmítají České dráhy, které se transformací staly akciovou společností a podobným způsobem vyvádět majetek nesmějí. Řešením tak podle dopravce, jehož jediným akcionářem je stále český stát, je pouze možnost prodeje budov za odhadní cenu. Podobný spor mezi ČD a Jančurou se rozhořel i v otázce prodeje pozemků pod kolejemi, které rovněž zůstávají v majetku drah.

Po administrativní stránce je převod budov téměř připraven, řekl ČTK generální ředitel SŽDC Jiří Kolář. "Do konce září budeme mít s drahami vymezený majetek k prodeji části podniku," uvedl Kolář s tím, že obě společnosti v současnosti řeší poslední dvacítku nemovitostí, u kterých nejsou ČD jediným vlastníkem. Jde například o Masarykovo nádraží, kde dráhy prostřednictvím dceřiné společnosti ovládají menšinový podíl a většina patří investiční skupině Penta. Znalecký posudek na cenu převáděného majetku by tak podle Koláře mohl být hotový do konce listopadu.

25. 09. 2013 Železnici na pražské letiště by mohl vybudovat soukromý investor

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznici-na-prazske-letiste-by-mohl-vybudovat-soukromy-investor/988085>)

Železnici z Prahy na ruzyňské letiště by mohl vybudovat soukromý investor. Projekt počítá s tříkilometrovým tunelem pod rychlostní silnicí R6 a vzletovými dráhami. Oznámení k posouzení dopadu stavby na životní prostředí podala stavební firma OHL ŽS. Má v úmyslu napojit letiště na současnou trať Praha – Kladno u zastávky Hostivice – Jeneček, odkud by vlaky jezdily k druhému letištnímu terminálu. Vyplývá to z oznámení uveřejněného v informačním systému ministerstva životního prostředí. Kdo skutečně za projektem stojí, není známo. "Správa železnic s tím nemá nic společného. Oznamovatelem je stavební společnost OHL ŽS, která prý projekt připravuje pro soukromého investora," řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty SŽDC Jakub Ptačinský. Spojitost s projektem dále vyloučily pražský magistrát a letiště. Stavení firma se k investorovi nevyjádřila.

Letiště Praha vítá jakékoliv spojení, které zlepší dostupnost letiště a zvýší komfort cestování, uvedla mluvčí společnosti Eva Krejčí s tím, že letiště čeká, dokud nebude hotová studie proveditelnosti, která určí nejvýhodnější trasu železničního spojení. Správa železnic totiž v současnosti řeší otázku, zda letiště napojit na trať z Masarykova nádraží do Kladna, nebo vlaky vést z pražského hlavního nádraží přes Smíchov a pražský Semmering. S oběma variantami počítá i projekt samotného napojení, který si nechala zpracovat OHL ŽS. Po propojení tratí bude muset dopravce využívající přípojku na letiště požádat o přidělení kapacity na státní infrastrukturu a bude muset splňovat stanovené technologické požadavky pro drážní dopravu, dodal Ptačinský s tím, že dosud se správcem státních tratí nikdo nejednal.

26. 09. 2013 Stát pomůže nákladnímu dopravci ČD Cargo: užívání kolejí zlevní

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-pomuze-nakladnimu-dopravci-cd-cargo-uzivani-koleji-zlevni-1024058>)

Správa železnic chystá pro nákladní dopravce od příštího roku milionový dárek. Zlevní cenu za dopravu po kolejích o sedm procent. Za rozhodnutím stojí zejména snaha pomoci neutěšené situaci v ČD Cargo, které vloni skončilo v dvoumiliardové ztrátě. „Správa železniční dopravní cesty jde cestou sbližování cen za použití dopravní cesty pro osobní a nákladní dopravu. Je to i požadavek Evropské unie,“ odůvodnil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský.

Cargo zatím nemá spočítáno, jak moc mu slevy pomohou, v objemu jeho přepravy může jít ale až o desítky milionů korun. Pololetní výsledky firmy sice už nejsou tak tristní jako ty za loňský rok, dvousetmilionovému plusu pomohl ale stát. Někdejší ministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS) totiž prosadil zvýšení slev pro jednotlivé vozové zásilky z patnácti na padesát procent, což Cargo pomohlo ušetřit až tři sta milionů korun. Do výsledku se promítl i prodej nevyužívaných lokomotiv dceřiné společnosti Carga působící v Polsku za 85 milionů korun.

Problém vozových zásilek

Při podrobnějším pohledu do hospodaření Carga je jisté, že situace není z dlouhodobého pohledu udržitelná. Firmě klesá objem přepraveného zboží (meziročně o šest procent), a musí šetřit třeba na dlouhodobě prodělečné přepravě vozových zásilek, které chtělo Cargo kdysi dokonce zrušit úplně. Přeprava takzvaných vozových zásilek působí každý měsíc firmě ztrátu sto milionů korun. Kromě Carga ji v Česku žádná firma neposkytuje, je totiž náročná na pracovní sílu, na rozdíl od přepravy ucelených vlaků. Vážnost si uvědomuje i ministr dopravy Zdeněk Žák. „Je čas začít otevřeně debatovat o tom, jestli chceme vozové zásilky a jestli ČD Cargo je tou správnou firmou, anebo jestli by to měl dělat s podporou státu či bez ní někdo jiný,“ řekl ministr.

Dražší osobní doprava

Krok SŽDC se ale dotkne osobní dopravy, která podraží o 3,3 procenta. Trend zlevňování nákladní a zdražování osobní dopravy má navíc pokračovat i v příštích letech. A dominantní dopravce České dráhy už reagují, že zvýšení nebudou chtít nést na svých bedrech. „O úhradě těchto nákladů každoročně se státem či krajem jednáme. Proto bude i toto zvýšení poplatku za dopravní cestu přirozenou součástí našich nákladů, a bude tedy předmětem jednání s našimi zákazníky,“ uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Zatímco zdražování v případě ČD zaplatí de facto stát prostřednictvím krajů nebo přímo z rozpočtu, hůře na tom budou soukromí dopravci, kteří ponesou zátěž sami.

26. 09. 2013 České dráhy upraví od poloviny prosince tarif, zvýhodní dojíždění do práce a cestování žáků i studentů (od 15. prosince 2013)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-18102/>)

Od 15. prosince, kdy začne platit nový jízdní řád pro rok 2014, upraví České dráhy svůj vnitrostátní i mezinárodní tarif. Do cen základního jízdného a některých obchodních nabídek se promítne inflace a růst cen vstupů. Základní tarif ve vnitrostátní a mezinárodní dopravě tak vzroste zhruba o 2 %. Dopravce však zvýší slevy pro cestující, kteří pravidelně dojíždějí do práce a jsou držiteli aplikace IN 50 %, a také pro žáky a studenty se slevou IN 25 %. Nově bude v prodeji aplikace IN 100 % pro druhou třídu.

Od 15. prosince 2013 dojde k následujícím změnám v tarifu ČD:

- Základní tarif ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě vzroste o meziroční inflaci, tj. zhruba o 2 %.
- Bude zavedena sleva 25 % ze žakovského jízdného (jízdné pro dojíždění do školy od 1. září do 30. června) pro žáky a studenty, kteří mají In-kartu s aplikací IN 25 %. Bude tak posílen věrnostní program navázaný na In-kartu Českých drah.
- Cestující s aplikacemi IN 50 % nově ušetří při nákupu traťových jízdenek. Sleva na pořízení těchto dokladů vzroste z 25 % na 50 %. Cílem tohoto kroku je cenově podpořit pravidelnou dojížděku do zaměstnání vlaky Českých drah na střední a delší vzdálenosti.
- Budou upraveny ceny slevových aplikací IN 25 % a IN 50 % pro děti a mládež (15 – 26 let) a slevové aplikace In-senior. Tříletá aplikace IN 25 % tak bude nově stát 490 Kč místo 330 Kč, jednoroční IN 50 % a In-senior bude za 1 490 Kč místo současných 1 330 Kč.
- Nabídku IN 100 % bude možné nově koupit také pro 2. třídu. Tato varianta bude cenově výhodnější než současná nabídka IN 100 % pro 1. třídu.
- Do cen Víkendových síťových jízdenek bude promítnuta změna DPH a inflace od poslední změny cen v prosinci 2010, resp. prosinci 2011. Celostátní verze jízdenky bude stát nově 650 Kč místo původních 600 Kč, ceny regionálních verzí této jízdenky vzrostou o 25 Kč. Ceny Celodenních jízdenek se nemění.
- Cena Kilometrické banky ČD vzroste z důvodu promítnutí inflace a změny DPH od prosince 2011 z 2 100 Kč na 2 200 Kč.
- Dojde k úpravě pravidel pro výpočet cen za přepravu kol a psů. Zatímco doposud se tyto doklady prodávaly ve variantě pro jeden vlak nebo jeden den, nově bude cena záviset na počtu projetých kilometrů bez ohledu na počet přestupů. Nové ceny budou začínat na úrovni stávajícího přepravného, maximální ceny za přepravu psů a kol nepřevyší 50, resp. 75 Kč.

Detailní informace o nových cenách platných pro období jízdního řádu 2013/2014 poskytnou České dráhy v průběhu listopadu při prezentaci nového jízdního řádu.

26. 09. 2013 Dráhy v EU musí odškodňovat za zpoždění i při zásahu vyšší moci

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-v-eu-musi-odskodnovat-za-zpozdeni-i-pri-zasahu-vyssi-moci/988476>)

Železniční společnosti v zemích Evropské unie musí vracet část jízdného kvůli zpoždění i v případech, kdy nedodržení jízdního řádu způsobil zásah vyšší moci nebo stávka. Konstatoval to Soudní dvůr Evropské unie ve sporu, kvůli němuž se na něj obrátila rakouská železniční společnost ÖBB. Podle unijní legislativy mají cestující na železnici při zpožděních o jednu až dvě hodiny právo na vrácení alespoň čtvrtiny jízdného. Při zpožděních přesahujících dvě hodiny už dráhy musí vracet alespoň polovinu jízdného. Unijní železniční společnosti včetně Českých drah si však vymíňovaly, že toto ustanovení neplatí v případě zásahu vyšší moci. Typicky jde například o strom přes koleje vyvrácený při bouři. "Odškodné v případě zásahu vyšší moci jsme dosud nevypláceli," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský s tím, že společnost nyní rozhodnutí soudu zkoumá a v součinnosti s dalšími evropskými dopravci se rozhodne, jak na ně zareaguje. Dá se ale předpokládat, že vyplácení odškodného i v těchto případech ČD zavedou nejpozději v řádu několika dnů.

Rakouská drážní inspekce v roce 2010 nařídila společnosti ÖBB, aby příslušné ustanovení ze svých přepravních podmínek vyškrtla. ÖBB se proto obrátila na unijní soud v Lucemburku, který nyní rozhodl v její neprospěch. Verdikt přitom platí i pro všechny ostatní železniční dopravce v unii. Rakouská ÖBB dnes konstatovala, že rozhodnutí soudního dvora na její praxi nic nezmění. Jako jediný železniční

dopravce v Evropě totiž od roku 2011 vrací část jízdného i při zpožděních způsobených zásahem vyšší moci, řekla agentuře APA mluvčí ÖBB Sarah Nettelová.

26. 09. 2013 Rekonstrukce zlepšit parametry tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč

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

Zlepšení parametrů tratě Hranice na Moravě – Horní Lideč má za cíl rekonstrukce, kterou provede v průběhu letošního podzimu Správa železniční dopravní cesty. Výsledkem prací na jedné koleji mezi stanicemi Vsetín a Valašská Polanka bude mimo jiné klidnější jízda vlaků, kterou umožní zřízení bezстыkové koleje. Stavbaři se zaměří na více než kilometrový úsek v blízkosti obce Ústí u Vsetína. Po dokončení rekonstrukce zůstane traťová rychlost 80 km/h, navržené technické řešení však výhledově umožní její zvýšení na 85 až 95 km/h.

Rekonstrukcí projde hned několik mostů. V km 34,776 se vymění všechny mostnice a pozednice. Nosná ocelová konstrukce mostu se vyzvedne tak, aby se mohla vyjmout a repasovat její ložiska. Základy a spodní část opěr se budou injektovat cementovou směsí. Na sloupcích zábradlí se přebrousí a svaří prasklé svary. Výměna mostnic a obou pozednic se provede také na nedalekém mostě přes potok Senici. Ocelové konstrukce včetně podlahových plechů získají nový nátěr. Součástí sanace spodní stavby pak bude oprava trhlin, očištění zdiva, hloubkové spárování a injektáž opěr. Nevyhovující stav trakčního vedení si vyžádá jeho kompletní výměnu. Stavbaři rovněž provedou přeložky a ochranu kabelů sdělovacího zařízení. Traťové zabezpečovací zařízení zůstane stávající s tím, že dojde k přemístění dvou návěstidel.

Stavba byla navržena ke spolufinancování z Fondu soudržnosti EU prostřednictvím Operačního programu Doprava na programové období 2007 – 2013. Financování z národních zdrojů zajistí Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce koleje č. 1 v km 34,120–35,300 trati Vsetín – Horní Lideč
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP Brno, spol. s.r.o.
Zhotovitel	Sdružení Vsetín – Lideč (vedoucí účastník: Subterra a.s., člen sdružení: Elektrizace železnic Praha a.s.)
Začátek a konec stavby	km 34,120 – 35,300
Rychlost	80 km/h (max. 95 km/h)
Délka kolejí	1 210 metrů
Nová návěstidla	2 ks
Termín zahájení	09/2013
Termín dokončení	11/2013
Celkové náklady stavby	92 483 000 Kč
Vlastní investice (bez DPH)	37 278 221 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

26. 09. 2013 Rychleji pojedou vlaky do Krumlova nebo Plané za tři roky (trať č. 194)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/243685-rychleji-pojedou-vlaky-do-krumlova-nebo-plane-za-tri-roky/>)

Šumavskou trať, která vede z Českých Budějovic přes Český Krumlov a Horní Planou do Volar, čeká rekonstrukce. Po patnácti letech dohadů ohlásila Správa železniční dopravní cesty zahájení prací v březnu příštího roku, potvrzují dva roky. Trať dostane lepší zabezpečení, ve stanicích vyrostou vyšší nástupiště, úpravy se dotknou také přejezdů. Cesta vlakem z Českých Budějovic do Volar po trati dlouhé 94 kilometrů trvá více než dvě a půl hodiny (s přestupem v Černém Kříži). Trať je přesto vyhledávaná turisty, kteří do vlaků nastupují hlavně v létě. SŽDC doufá, že po rekonstrukci a zrychlení by mohla být trať ještě atraktivnější. Podle mluvčího správy Jakuba Ptačinského trať velkou investicí zasluhuje, od 80. let na ni železničáři takřka nesáhli.

O modernizaci své trati usilovali především starostové pošumavských obcí. S výjimkou Horní Plané a Nové Pece, kde jsou opravená nádraží, totiž trať a především její okolí dlouhodobě chátrá – třeba

na holubovském nádraží nikdo neudržel objekt toalet, radnice nakonec musela nařídít jeho demolici. "Zbourali jsme to s tím, že tady vytvoříme nějaký park," poznamenal starosta Jaroslav Franěk (NEZ). Mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský: "Poslední velké investice do této trati se uskutečnily v šedesátých letech minulého století, kdy byla část trati přeložena kvůli stavbě Lipenské přehrady. V osmdesátých letech do ní investovalo železniční vojsko a od té doby se na ní uskutečnily pouze udržovací práce."

Rekonstrukce trati by měla začít příští rok v březnu, SŽDC zatím hledá dodavatele. Pracovat se bude do roku 2016, vždy na jaře a na podzim proto budou výluky. "Do trati půjde 1,4 miliardy, trať se za tyto peníze dočká výrazné rekonstrukce," slíbil mluvčí železniční správy Jakub Ptačinský. Kromě nových kolejí, které umožní rychlejší jízdu, elektronického zabezpečovacího zařízení a nového zabezpečení přejezdů budou na nádražích mezi Budějovicemi a Volary nová zvýšená nástupiště – podobná, jako už jsou v Horní Plané a Nové Peci.

26. 09. 2013 Modernizace jihlavského závodu CZ Loko stála přes 200 mil. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/modernizace-jihlavskeho-zavodu-cz-loko-stala-pres-200-mil-kc/988552>)

Modernizace jihlavského závodu CZ Loko stála v posledních pěti letech přes 200 milionů korun. Přibýly výrobní haly i výkonnější technologie. Provoz zabývající se opravami i výrobou lokomotiv pro nákladní dopravu i vozidel na údržbu tratí zaměstnává kolem 180 lidí, má rovněž svůj tým konstruktérů a projektantů, řekl ČTK personální ředitel Tomáš Brancuzský.

V Jihlavě se vyrábí vozidla pro tuzemský trh i pro export. Mezi novinky patří lokomotiva poháněná stlačeným zemním plynem, což je podle Brancuzského společný projekt s firmou Vítkovice Doprava. Tato lokomotiva produkuje podstatně méně zplodin než dieselový stroj, je určena k posunování vagonů, kupříkladu při navážení materiálu do velkých továrních hal. "Nepředpokládá se zatím využití pro osobní dopravu, nicméně čas ukáže, jaký zákazník a na co ji bude používat," uvedl Brancuzský. Strojaři v Jihlavě vyrábějí také speciální vozidla určená pro údržbu tratí. Pro východní trhy se nyní v jihlavském závodě dělají modulové celky lokomotiv. "Vše, co je na lokomotivě od rámu nahoru, vyrábíme tady v Jihlavě a posíláme formou balíku k našim východním partnerům, kde se to pasuje na širokorozchodný pojezd lokomotivy," vysvětlil Brancuzský.

V Jihlavě je druhý největší závod společnosti CZ Loko sídlící v České Třebové, která dohromady zaměstnává kolem 700 lidí. Společnost vyrábí, modernizuje a opravuje lokomotivy a jiná kolejová vozidla. Vloni vykázala tržby 2,165 miliardy korun.

27. 09. 2013 SŽDC plánuje na jaře první etapu úseku Chrudim až Hradec Králové (Stěblová – Opatovice nad Labem)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-planuje-na-jaře-prvni-etapu-useku-chrudim-az-hradec-kralove/988764>)

Na jaře příštího roku by se měla začít modernizovat první část železničního úseku Chrudim – Pardubice – Hradec Králové. Stavební práce v kompletní délce potrvají podle odhadů do roku 2020, poté bude cestování mezi městy rychlejší. O přípravách první etapy ČTK informoval mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. První etapa Opatovice nad Labem – Stěblová by měla stát miliardou korun. SŽDC zajišťuje stavební povolení a připravuje výběrové řízení na stavební firmu. Zahájení stavby se plánuje v březnu příštího roku a její dokončení se odhaduje na říjen 2015.

Hejtmanství zpočátku kritizovalo celý projekt, protože se bude dělat na etapy a vypadly z něj některé stavby. V případě první etapy to bude například oprava železniční stanice v Opatovicích. "SŽDC poskytlo kraji potřebné informace týkající se navrhované redukce, která řeší vyjmutí železniční stanice Opatovice nad Labem z první stavby, a ujistilo Pardubický kraj, že další příprava navazujících úseků je v plánu investiční přípravy SŽDC a bude plynule navazovat na první stavbu," řekl Ptačinský. Mezitím musí SŽDC připravovat další úseky, dokončit studii proveditelnosti, zpracovat dokumentace dopadů stavby na životní prostředí (EIA), kterou schvaluje ministerstvo životního prostředí, a získat stavební povolení. Podle Ptačinského lze uvažovat o stavbě v letech 2017 až 2020.

Součástí měla být i takzvaná Medlešická spojka, ale nakonec se stavět nebude. Proti se v minulosti postavily armáda i Úřad pro civilní letectví. Elektrifikace trati by podle nich vadila leteckému provozu. Spojka by také byla velmi nákladná. SŽDC hledá jiné možnosti a zadá si studii budoucí podoby železničního uzlu Pardubice. "Něco jiného je opravovat trať, něco jiného budovat novou kolej. Musí to být ekonomicky přínosné," řekl mluvčí SŽDC Jan Tesař. Cestující by jistě Medlešickou spojkou uvítali,

protože by jako dosud nemuseli při cestě z Pardubic do Chrudimi zajíždět na druhou stranu do Rosic nad Labem. "Jsem přesvědčen, že Medlešická spojka je nezbytná součást celého projektu. Jinak by investice ztrácela na významu," řekl krajský radní Jaromír Dušek (SPOZ).

27. 09. 2013 Kraj Vysočina a Nové Město na Moravě mají reklamu na vlacích

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kraj-vysocina-a-nove-mesto-na-morave-maji-reklamu-na-vlakich/988776>)

Originální reklamu na regionálních motorových vozech Regio-Spider od firmy Stadler mají ode dneška Kraj Vysočina a Nové Město na Moravě. Kraj i novoměstská radnice se přidaly k dalším šesti městům na Vysočině – Jihlavě, Náměšti nad Oslavou, Jaroměřicím nad Rokytou, Chotěboři, Bystřici nad Pernštejnem a Velkému Meziříčí, které mobilní reklamu využívají už od začátku června. Ze 13 nových vlaků nasazených loni do regionální dopravy na Vysočině tak zbývají s volnou reklamní plochou ještě čtyři. "Oficiálně zatím nevíme o žádném dalším zájemci," řekla ČTK mluvčí kraje Eva Neuwirthová.

Kraj Vysočina připomíná na jednom voze významná turistická, kulturní a historická místa regionu. Zároveň je mobilní pozvánkou na Zimní olympiádu dětí a mládeže, která bude 19. až 24. ledna 2014 v Novém Městě na Moravě. Druhý vůz přibližuje projekty Kraje Vysočina Senior pas a Rodinný pas. Nové Město na Moravě, světové centrum klasického lyžování a biatlonu, propojilo na reklamní ploše motivy města, sportovců i úspěšné logo biatlonového mistrovství světa. Do centra zimních sportů lákají biatlonisté a běžec na lyžích, léto prezentuje cyklista. "Lákáme také na plánované sportovní akce v roce 2014," uvedl novoměstský starosta Michal Šmarda. Polep vlaku podle něj stál město kolem 180.000 korun. Smlouva platí na tři roky, plochu poskytují České dráhy (ČD) zdarma.

Jednopodlažní klimatizované motorové vozy Regio-Spider nabízejí 70 míst k sezení. Mají prostor pro kočárky, kola nebo lyže, standardem je bezbariérový přístup včetně bezbariérové toalety. V Evropě podle mluvčí ČD Kateřiny Šubové jezdí už přes 400 vozů tohoto typu. České dráhy objednaly za podpory regionálních operačních programů 33 motorových vozů, z toho 13 jezdí v Kraji Vysočina.

29. 09. 2013 D1 Express jezdí ze tří čtvrtin prázdný, přiznaly poprvé dráhy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/d1-express-jezdi-ze-tri-ctvrtin-prazdny-fcc-eko-doprava.aspx?c=A130929_133551_eko-doprava_suj)

Ani téměř rok po spuštění se Českým drahám nepodařilo dostatečně zaplnit D1 Express cestujícími, a proto v prosinci skončí. Dráhy poprvé přiznaly, že vlakem jezdí málo lidí: vozy jsou obsazené v průměru ze čtvrtiny, každý vlakem jede kolem šedesáti lidí, což je v podstatě kapacita jednoho autobusu. Při takovém nezájmu lidí jsou D1 Expressy ztrátové. Malou obsazenost D1 Expressů přiznal generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený na setkání s odboráři. "Budou zrušeny D1 expressy s 23 % až 25 % průměrnou obsazeností," citoval Zeleného týdeník Odborového sdružení železničářů Obzor. Obsazenost D1 Expressů je tak na stejné úrovni, jaké ČD dosahují v celorepublikovém průměru všech svých vlaků. Podle Zeleného D1 Expressy navíc odebírají cestující z jiných vlaků na této trase. "Na vlacích Praha – Brno – Břeclav budeme mít více práce pro naše lidi, protože dojde k posílení souprav o vozy i o personál. Namísto jídelních vozů tam přijdou bistrovozy, které stáhneme z D1 Expressů," dodal Zelený. Dráhy dosud oficiálně vysvětlovaly konec D1 Expressů tím, že se chystá velká výluka mezi Úvaly a Běchovicemi a k omezení už dochází i u Ústí nad Orlicí.

Stát na Expressy nepřispívá

D1 Express je po pendolinech druhým ryze komerčním projektem drah, u kterého stát nijak nepřispívá na jeho ztrátovost. Zatímco ostatní vlaky drah mezi Prahou a Brnem jezdí s příspěvkem od státu ve výši přes sto korun za ujetý kilometr, na D1 Express stát přispívá podobně jako u jiných komerčních spojů na železnici či u autobusů jen na povinně nařízené slevy pro studenty či postižené. Na nízkou obsazenost vlaků, které jsou výmyslem managementu Petra Žaludy, upozorňoval iDNES.cz několikrát. Ještě v červnu dokonce firma mluvila o tom, že vlaky jsou obsazené ze 40 až 60 %. Neúspěch D1 Expressů je přitom překvapivý: dráhy investovaly značné sumy do jeho propagace a navíc na vlaky nasadily v podstatě nejlepší vozy, které mají k dispozici. Je přitom jasné, že vlak si na sebe nemohl při tak nízké obsazenosti vydělat: jen na poplatcích za dopravní cestu a trakční energii ČD za jednu cestu mezi Prahou a Brnem zaplatí zhruba deset tisíc korun. V součtu se mzdovými náklady či odpisy náklady za jednu jízdu představují nejméně 20 tisíc korun. Dráhy jízdenku přitom prodávají nejdraž za 210 korun, což znamená tržby kolem dvanácti tisíc korun.

30. 09. 2013 Miliardová zakázka: ČD Cargo chce opravit tisíce vagonů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/miliardova-zakazka-cd-cargo-chce-opravit-tisice-vagonu-1024992>)

Ztrátová dceřiná firma Českých drah ČD Cargo vypsalala čtyři tendry na opravu dohromady 3 250 nákladních železničních vagonů. Celkovou cenu dopravce odhadl na téměř 1,25 miliardy korun. S úspěšnými uchazeči chce uzavřít rámcové smlouvy na 36 měsíců. Vyplývá to z Věstníku veřejných zakázek. Opravovat se mají vozy vyrobené ve vagónce ve slovenském Popradu v 70. a 80. letech minulého století. V rámci největší ze čtyř rámcových smluv chce ČD Cargo nechat opravit 1 400 vagonů určených hlavně pro uhlí a koks za celkem 645,2 milionu korun. Pro přepravu sypkých materiálů nebo kusového zboží má být na základě tří rámcových smluv renovováno celkem 1 850 otevřených vagonů dohromady za téměř 600 milionů korun.

ČD Cargo loni hospodařilo s dvoumiliardovou ztrátou. Zástupci odborů nedávno uvedli, že se obávají masivního propouštění kvůli tomu, že vedení firmy finančně oddělilo ztrátové podnikání v přepravách jednotlivých zásilek od výnosnější přepravy ucelených vlaků. Podle odborářů vedení společnosti oznámilo, že hledá úspory odpovídající ekvivalentu platu 1 600 zaměstnanců. Ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák připustil propouštění stovek lidí. Dopravce má nyní asi 9 500 pracovníků. V tisku se nedávno objevily informace, že ČD Cargo přišlo o zakázku za 700 milionů korun ročně za železniční přepravu uhlí ze severočeských dolů do elektráren. V letošním prvním pololetí sice ČD Cargo vykázalo zisk 208 milionů korun, byly v něm ale započítány i prodeje dlouhodobého majetku včetně lokomotiv. Hospodaření firmy by mohlo vylepšit plánované snížení poplatků za použití dopravní cesty, ČD Cargo ho ale zatím nemá jisté.

30. 09. 2013 Trať z Peček do Kouřimi je po povodních stále ochromena

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/244197-trat-z-pecek-do-kourimi-je-po-povodnich-stale-ochromena/>)

Po červnové povodni stále nejezdí vlaky na trati z Peček do Kouřimi ve středních Čechách. Dopravní obslužnost zajišťují autobusy. Práce tam měly podle původních plánů právě končit, začnou ale až v příštím roce. Následky povodní dál komplikují cestování i na tratích z Liberce do České Lípy a z Lovosic do Teplic. Opravy tady ale budou ještě složitější a taky dražší. Výluka měla trvat původně do konce října, protáhne se ale minimálně o půl roku. Z Radimi do Kouřimi teď jezdí autobusy. "Potřebujeme, aby se železniční trať opravila, protože nás to spojuje vlastně jak s Prahou, tak tady s Kolínkem," uvedl místostarosta Plaňan Pavel Flieger. Trať se nachází v tom posledním vnějším pásmu Pražské integrované dopravy. Právě v Plaňanech červnová povodeň zatopila nádraží do výšky tři čtvrtě metru. Jinde voda strhla stovky metrů trati i svahy kolem ní. V Žabonosech vede trať prakticky po hrázi rybníka. Povodeň ji na několika místech podemlela a poškodila i železniční most. Oprava přijde zhruba na sto milionů a železničáři na ni chtějí získat dotaci Evropské unie na nápravu povodňových škod. I to přípravy prodlužuje. "Máme vypsanou soutěž, do konce roku bychom měli mít vybráno zhotovitele, pokud vše půjde dobře a v první čtvrtině až polovině roku 2014 bychom měli mít samotnou stavbu realizovanou," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský.

