

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – únor 2014

OBSAH

03. 02. 2014	LEO EXPRESS PLÁNUJE VÍCE SPOJENÍ MEZI PRAHOU A ZLÍNSKÝM KRAJEM 3	
03. 02. 2014	ČESKÉ DRÁHY NEMAJÍ 2,5 MLD. KČ NA NOVÉ RAILJETY, MUSÍ SI PŮJČIT	4
03. 02. 2014	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI BYSTRICE NAD OLŠÍ – ČESKÝ TĚŠÍN, 2. ČÁST – ŽST. ČESKÝ TĚŠÍN.....	4
05. 02. 2014	NA HAVLÍČKOBRODSKU SE MÁLEM SRAZIL OSOBNÍ A NÁKLADNÍ VLAK (LÍPA)	5
05. 02. 2014	DALŠÍ ČISTKY NA DOPRAVĚ. ČD CARGO ZEŠTÍHLÍ, ODEJDE ŠÉF OBCHODU ANDRÝSEK	5
05. 02. 2014	STARÉMU DEPU VE VESELÍ NAD LUŽNICÍ SE ZŘÍTLA STŘECHA, MUZEUM V NĚM NEVZNIKNE.....	6
06. 02. 2014	REGIOJET JEZDÍ MOC RYCHLE, PSAL ANONYM. INSPEKCE DOPRAVCE ZMĚŘILA	6
07. 02. 2014	STUDIE SROVNALA VARIANTY BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ, OBĚ POTŘEBUJÍ ÚPRAVY	7
07. 02. 2014	SLEVA 300 MILIONŮ PRO ČD CARGO PLATÍ, ROZHODLO MINISTERSTVO	8
08. 02. 2014	NA VLAK V ALPÁCH SE ZŘÍTIL OBŘÍ BALVAN, DVĚ ŽENY NEPŘEŽILY (ANNOT)	9
08. 02. 2014	BÝVALÉ NÁDRAŽÍ ROZDĚLILO DUCHCOV	9
10. 02. 2014	CESTUJÍCÍ VE FRÝDLANTU NAD OSTRAVICÍ MOHOU VYUŽÍVAT ZVÝŠENÁ NÁSTUPIŠTĚ (UKONČENÍ STAVBY).....	10
11. 02. 2014	STŘÍBRNÝ ŠÍP NABRAL ROČNÍ ZPOŽDĚNÍ, NA KOLEJE SE DOSTANE V ZÁŘÍ (M 260.001).....	10
12. 02. 2014	V ČESKÉ LÍPĚ OPRAVILI NÁDRAŽÍ. TEĎ VEDLE NĚJ POSTAVÍ NOVÉ ZA MILIARDU	11
12. 02. 2014	RAILJETERM SE CESTUJÍCÍ SVEZOU OD POLOVINY ROKU (ČD RAILJET).....	11
13. 02. 2014	DRÁHY HLEDAJÍ ÚSPORY, NEŠETRITÉ STROJVŮDCE CHTĚJÍ HLÍDAT PŘES GPS.....	12
13. 02. 2014	PŘEVOD NÁDRAŽÍ JE PŘIPRAVEN. VE HŘE JE SEDM MILIARD	13
15. 02. 2014	ČÍNA CHCE POSTAVIT NEJDELŠÍ PODMOŘSKÝ TUNEL NA SVĚTĚ	13
16. 02. 2014	DRÁHY SE POUČILY Z BLAMÁŽE S CLANROY, MAJETEK SI BUDOU PRODÁVAT SAMY	14
17. 02. 2014	NKÚ: ČESKO ASI NESTIHNE VYČERPAT DOTACE EU NA MODERNIZACI ŽELEZNIC.....	14
17. 02. 2014	EVROPSKÉ PENÍZE LZE ČERPAT NA ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURU AŽ DO ROKU 2015.....	15
17. 02. 2014	Z NÁDRAŽÍ V NOVÉ BYSTRICI BUDE MUZEUM ÚZKOKOLEJNÉ DRÁHY	15
18. 02. 2014	DRÁHY SE SNAŽÍ VYŠACHOVAT JANČURU, JEDNAJÍ O SMLUVĚ S DEUTSCHE BAHN (PRAHA – HAMBURG).....	16
20. 02. 2014	DOZORČÍ RADA ČD ODVOLALA PŘEDSTAVENSTVO VČETNĚ ŘEDITELE ZELENÉHO.....	16
21. 02. 2014	SLOVENSKO NALIJE PENÍZE DO CARGA PŘED PRIVATIZACÍ	18
21. 02. 2014	NOVÝM ŠÉFEM ČESKÝCH DRAH PŘEDSTAVENSTVO ZVOLILO KURUCZE.....	18
21. 02. 2014	PRŮVAN NA DRAHÁCH POKRAČUJE. SKONČILA TAJEMNICE I ŠÉF MARKETINGU (ČD).....	20

23. 02. 2014	V NYMBURKU VYKOLEJILY TŘI VAGONY NÁKLADNÍHO VLAKU, ŠKODA JE 1,5 MILIONU (NYMBURK SEŘ. N.).....	20
23. 02. 2014	MÁLO LAVIČEK, ZATO HERNA. ŽÁDNÝ KOMFORT, ŘÍKAJÍ CESTUJÍCÍ NA "MASARYČCE" (PRAHA MASARYKOVO N.).....	21
23. 02. 2014	DRÁHY ZMĚNILY ROZHODNUTÍ: NÁDRAŽÍ V HAVÍŘOVĚ SE MÁ BOURAT	21
23. 02. 2014	SKANSKA NABÍDLA RYCHLEJŠÍ A LEVNĚJŠÍ OPRAVU NÁDRAŽÍ. SŽDC JI ODMÍTLA (STRAKONICE).....	22
24. 02. 2014	CENOVÁ VÁLKA POLEVILA: VLAKY NA TRASE PRAHA – OSTRAVA ZDRAŽILY O TŘETINU	22
24. 02. 2014	OBNOVA TRATI DO SELBU, KUDY PROJEL VLAK SVOBODY, NABÍRÁ DALŠÍ ZPOŽDĚNÍ (AŠ – SELB).....	23
24. 02. 2014	SKONČILA PŘESTAVBA ŽELEZNICE MEZI BYSTRICÍ A HRANICEMI SLOVENSKA	24
24. 02. 2014	STAVEBNÍ POVOLENÍ: DOZ BŘECLAV – BRNO.....	25
24. 02. 2014	STAVEBNÍ POVOLENÍ: MODERNIZACE TRATI HRADEC KRÁLOVÉ – PARDUBICE – CHRUDIM, 1. STAVBA, ZDVOUKOLEJNĚNÍ ÚSEKU STĚBLOVÁ – OPATOVICE NAD LABEM	25
25. 02. 2014	ŽELEZNICE V RUSKU MÁ NÁPAD: SPOJÍ LETENKU A JÍZDENKU NA VLAK....	25
25. 02. 2014	INFORMACE K JEDNÁNÍ O STAVBĚ DOPRAVNÍHO TERMINÁLU V HAVÍŘOVĚ	26
26. 02. 2014	VLÁDA DNES KOMPLETNĚ VYMĚNILA ŘÍDICÍ VÝBOR ČESKÝCH DRAH	26
27. 02. 2014	STÁT ZABLOKOVAL JINDŘICHOHRADECKOU ÚZKOKOLEJKU KVŮLI POZDNÍM PLATBÁM DANÍ	26
27. 02. 2014	DO JAKARTOVIC PŘESTANOU JEZDIT VLAKY, PODLE KRAJE JSOU PRÁZDNÉ (ODB. MORAVICE – JAKARTOVICE)	27
27. 02. 2014	ČD CARGO SE LONI DOSTALO Z MILIARDOVÝCH ZTRÁT DO ZISKU.....	27
28. 02. 2014	TRATĚ LIBEREC A MOST ZŮSTANOU ČESKÝM DRAHÁM, STÁT NESTÍHÁ TENDR (LINKY R14 A R16).....	28
28. 02. 2014	ČESKÁ KOMORA ARCHITEKTŮ: NÁDRAŽÍ V HAVÍŘOVĚ MÁ BÝT PAMÁTKOU	28
28. 02. 2014	DRÁHY ROZŠÍŘÍ SERVIS NA DÁLKOVÝCH VLACÍCH, SEŠKRTAJÍ EXTERNÍ VLAKUŠKY.....	29

03. 02. 2014 Leo Express plánuje více spojení mezi Prahou a Zlínským krajem

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/leo-express-planuje-nova-spojzeni-ze-zlinskeho-kraje-do-prahy-p52-/zlin-zpravy.aspx?c=A140201_2029077_zlin-zpravy_ras)

Cestující ve Zlínském kraji se mohou těšit na lepší vlakové spojení s Prahou. Leo Express, který začal jezdit do regionu jako první soukromý dopravce, plánuje přidat ze Starého Města sedm párů vlaků a v úvahu přichází za určitých podmínek i přímý spoj ze Zlína. Zatím vypravuje Leo Express od loňského prosince jeden ranní spoj ze Starého Města do Prahy a jeden večerní zpět. "Dokážu si představit, že bychom na trati ze Zlína jezdili hybridním vlakem. Na dieselový motor do Otrokovic, odsud na elektrickou energii do Olomouce nebo třeba do Prahy," naznačil spolumajitel Leo Expressu Novotný. Ze Zlína do Prahy jezdí jeden přímý spoj denně, který brzy ráno vypravují České dráhy. Zvýšením frekvence takových vlaků by vzrostl komfort cestujících. Novotný, který pochází z Uherského Hradiště a jehož otec vlastnil známou konzervárnu Hamé, o spoji ze Zlína do Prahy mluvil před pár dny s krajským radním Františkem Čubou. Tomu se myšlenka na přímé spojení s Prahou zamlouvá. "Vzhledem k tomu, že je dálnice často ucpaná auty, by to byla vhodná alternativa. Cestování bez přestupu by bylo pohodlnější a rychlejší," myslí si Čuba.

Smlouva kraje s drahami do roku 2019

Háček je v tom, že na regionálních tratích, tedy i na spojnici mezi Zlínem a Otrokovicemi, mají monopol České dráhy, které si platí Zlínský kraj. A Novotný říká, že jít proti dotovaným spojům je velké riziko. Kraj má s Českými drahami uzavřenou smlouvu do roku 2019 a od státu dostává roční příspěvek skoro 100 milionů korun. Přesto je možné, že by kraj příští rok vypsal na některé tratě výběrová řízení, v nichž by hledal nejlepšího dopravce. Trh by se tak otevřel. "Nevylučuji, že v roce 2015 vypíšeme na část regionu tendr. Někteří dopravci se na tuto možnost ptají," přiblížil krajský radní Jaroslav Kučera, který má dopravu v kompetenci. "Každý vlak, který posílí spojení s hlavním městem, je dobrý," dodal k plánu Leo Expressu. Novotný by se do soutěže rád přihlásil. Bude však záležet, o jaké tratě půjde. Už teď je zřejmé, že se soutěž netýká šesti frekventovaných tratí (například právě Vizovice – Zlín – Otrokovice nebo Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm), na nichž jezdí nové vlaky RegioShark. České dráhy je koupily díky dotaci Evropské unie a jejich užívání je vázáno na konkrétní trať.

Šéfka koordinátora je skeptická, bojí se o malé vesničky

Soukromník však musí vydělávat a má zájem o spoje, které budou cestující hojně využívat. "Tratí, kde by se dala vypsat soutěž, není moc," myslí si Věra Fuksová, jednatelka společnosti Koordinátor veřejné dopravy Zlínského kraje. "Nepředpokládám, že by se soukromý dopravce ucházel o okrajové tratě," dodala. Podle ní by chtěl Novotný provozovat regionální spoje, které by svázely cestující k jeho dálkovým vlakům v Přerově nebo v Olomouci. "A je otázka, zda bychom pak nemuseli vypravit další vlak, protože by nezastavoval v malých vesničkách," naznačila Fuksová.

Zkušební tendr na část trhu?

Otevření trhu je ovšem důležité v tom, že může přinést snížení ceny a zvýšení komfortu cestujících. "Kraj by mohl na zkoušku vypsat tendr na 15 procent trhu. Díky němu by zjistil, zda Českým drahám platí přiměřenou částku," myslí si Novotný. České dráhy tvrdí, že proti konkurenci nic nemají. "Zajišťujeme dopravní obslužnost plošně celého regionu. Nezaměřujeme se pouze na určitý segment trhu," uvedla regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Posílení spojů mezi Zlínem, potažmo Otrokovicemi a Prahou, by cestující uvítali. "Do Prahy jezdím každý týden a nejčastěji vlakem. Cestu prodlužují přestupy. V Olomouci nebo v Otrokovicích musím někdy čekat na spoj i několik desítek minut," popsal svoji zkušenost Jan Kopecký ze Zlína.

Jančura volá po soutěžích bez dotací

Zájem o vypravování vlaků z Prahy do Zlínského kraje má i další významný soukromý dopravce, RegioJet Radima Jančury. Také on ovšem volá po tržním prostředí bez dotací kraje či státu. "Získat cestující pak nebude těžké. Služby Českých drah jsou tam tragické," tvrdí Jančura. Soutěže na obslužnost regionu vypisují už některé jiné kraje, například Jihomoravský. V případě autobusů vítězný dopravce zajížděl z části i do Zlínského kraje, který ho musel platit. A podle radního Kučery byly ceny srovnatelné s těmi, které jsou na Zlínsku běžné bez výběrových řízení. "Podobně by to asi dopadlo u vlakové dopravy," domnívá se Kučera.

03. 02. 2014 České dráhy nemají 2,5 mld. Kč na nové Railjety, musí si půjčit

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-nemaji-2-5-mld-kc-na-nove-railjety-musi-si-pujcit/1038517>)

České dráhy nemají peníze na nákup sedmi nových vlakových souprav Railjet za zhruba 2,5 miliardy korun. Kvůli nákupu rychlovlaků, které schválilo minulé vedení drah v čele s Petrem Žaludou, si dopravce bude muset půjčit. ČTK to dnes řekl náměstek pro ekonomiku a techniku ČD Daniel Kurucz. Předchozí management předpokládal, že nákup vlaků, které mají jezdit mezi Prahou, Brnem, Vídní a Štýrským Hradcem, zaplatí z neuskutečněného prodeje nádraží. "Bývalé vedení Českých drah nás ujišťovalo, že nebudou podepisovat závazky, které by přesáhly možnosti Českých drah a vedly k dalšímu zadlužování," uvedl předseda Odborového sdružení železničářů a zároveň člen dozorní rady ČD Jaroslav Pejša. Podle něj patrně bývalý ekonomický ředitel Petr Vohralík neměl odvahu vzdorovat Žaludovi, když souhlasil s nákupem bez toho, aby bylo zajištěné financování.

Velkou část závazku, zhruba 1,9 miliardy korun, bude muset dopravce zaplatit letos v květnu, upozornil Kurucz. Současně s tím by měly být zahájeny dodávky požadovaných souprav od společnosti Siemens. Za převod nádražních budov z Českých drah na státní Správu železniční dopravní cesty měl státní dopravce získat zhruba šest miliard korun. V rozpočtu správy ale tyto peníze nejsou a o převodu by navíc musela rozhodnout nová vláda. Je tak málo pravděpodobné, že by ČD do května měly na účtech dostatek peněz, dodal Kurucz.

Kromě sedmi objednaných souprav chystal bývalý management drah nákup dalších osmi vlaků za 2,8 miliardy korun. Tyto soupravy měly být nasazeny z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup druhé vlny nicméně krátce po svém jmenování v červenci 2013 zastavil současný šéf drah Dalibor Zelený. Ten do ČD přišel s úkolem zastavit zadlužování společnosti. Důraz na úspory je zřetelný i z aktuální koncepce obnovy vozidlového parku, která předpokládá výrazně pomalejší tempo investic.

03. 02. 2014 Stavební povolení: Optimalizace trati Bystřice nad Olší – Český Těšín, 2. část – žst. Český Těšín

Zdroj: Drážní úřad (http://ducr.cz/drurad/2014/3121195384_vyhlaska.pdf)

Uzlová železniční stanice Český Těšín je jednou ze staveb III. tranzitního železničního koridoru "Cheb – Plzeň – Praha – Česká Třebová – Ostrava – Petrovice u K. – Dětmárovice – Mosty u Jablunkova – st. hr. SR", který je součástí evropského projektu sítě TEN-T. Cílem modernizace tranzitního železničního koridoru je zajištění úpravou traťových úseků rychlost do 120 km/h pro vlaky nákladní dopravy a do 160 km/h pro vlaky osobní dopravy a odstranění přechodných a z větší části i trvalých omezení traťových rychlostí, závad v přechodnosti a prostorové průchodnosti, bezpečnosti provozu a ostatních omezujících prvků. Dále nasazení vozidel s naklápací technikou v zájmu zvýšení cestovní rychlosti vlaků osobní dopravy, náprava nevyhovujícího stavu infrastruktury, způsobenou dlouhodobým zanedbáváním obnovy základních prostředků, nedostatečnou údržbou i zpožděním všeobecného technického vývoje. Jedná se o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, úpravy geometrických parametrů koleje, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení limitů hluku a vibrací, odstranění nevyhovujících konstrukcí a zařízení.

V rámci 2. stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku v km 318,800 – 320,326 hlavní koridorové trati Mostu u Jablunkova st. hr. – Bohumín, tedy v oblasti středního zhlaví, osobního nádraží a dětmárovicekého zhlaví. Rozsah rekonstrukce kolejíště v zásadě vymezuje hlavní stavební práce 2. stavby. V této oblasti jsou navrženy výstavby inženýrských objektů – protihlukové stěny vlevo trati v km 318,833 – 319,184 dále v km 319,556 – 320,322 a vpravo trati v km 319,556 – 319,883, rekonstrukce podchodů v km 319,193 a 319,534, rekonstrukce železničních mostů v km 319,658 a 319,841, rekonstrukce opěrných zdí v oblasti dětmárovicekého zhlaví. Z pozemních objektů je zásadní výstavba technologické budovy vpravo trati v km cca 319,100 a rekonstrukce areálu nové trakční měřírny, včetně výstavby nové budovy trakční měřírny. V rozsahu úpravy kolejíště budou realizovány drážní silnoproudé i slaboproudé kabelové trasy. Kabely budou uloženy ve volné stopě nebo v rámci kabelovodu, který bude realizován od šachty Šj4 v km 318,950 do km 320,020.

Jako nezbytná související investice bude provedena rekonstrukce kabelových tras a drobných objektů a technologických zařízení i mimo rozsah hlavních stavebních prací nebo podél přípojných tratí:

- v km 136,850 – 137,200 trati Frýdek-Místek – Český Těšín bude zřízeno nové zabezpečovací zařízení

- od km 137,550 po zaústění do osobního nádraží jsou koleje frýdeckého přednádraží rekonstruovány včetně železničního spodku, vyvolávající 2 přeložky plynovodu
- slaboproudá kabelová trasa je vedena až do km 139,053 trati Český Těšín – Český Těšín st. hr.
- kabelové trasy a drobné technologické objekty budou realizovány až do km 325,621 trati Mosty u Jablunkova st. hr. - Bohumín, mimo jiné 4 ks návěstních lávek, 1 ks návěstní krakorec, reléový domek v km 321,060, stavební úpravou budovy železniční zastávky Chotěbuz
- kabelové trasy až do km cca 10,700 trati Český Těšín – Polanka nad Odrou a stavební úpravy budovy žst. Albrechtice

Po dokončení navazujících staveb bude zavedena v hlavních kolejích v úseku rekonstrukce kolejiště:

- v km 318,800 – 319,021 (oblast středního zhlaví) rychlost 120 km/h pro běžné vlaky i naklápěcí soupravy, respektive 100 km/h v hlavní koleji č. 100 určené především pro průjezd nákladních vlaků
- v km 319,025 – 319,700 (oblast osobního nádraží) rychlost 70 km/h pro běžné vlaky i naklápěcí souprav, respektive 80 km/h v hlavní koleji č. 0 určené především pro průjezd nákladních vlaků mimo nástupní hrany nástupišť
- v km 319,700 - 320,326 (oblast dětmarovického zhlaví) rychlost 120 km/h pro běžné vlaky a rychlost 150 km/h pro naklápěcí soupravy.

05. 02. 2014 Na Havlíčkobrodsku se málem srazil osobní a nákladní vlak (Lípa)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-havlickobrodsku-se-malem-srazil-osobni-a-nakladni-vlak/1039355>)

Strojvedoucí osobního vlaku odjel v úterý bez svolení dispečera předčasně ze zastávky Lípa na trati mezi Havlíčkovým Brodem a Humpolcem. Jen souhrou náhod se na trati nesrazil s nákladním vlakem. Při události nebyl nikdo zraněn, případ vyšetřuje policie a Drážní inspekce. ČTK to dnes řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Událost se stala v úterý kolem 14:45. Strojvedoucí s vlakem odjel, aniž by o tom dal vědět řídicímu dispečerovi. "Strojvedoucí osobního vlaku pravděpodobně porušil předpisy provozovatele dráhy. Měl ve stanici zavolat dispečerovi, požádat o povolení odjezdu a počkat na jeho pokyn. Bez něj nemůže ze stanice odjet," řekl Drápal.

V zastávce se měl osobní vlak křížovat s nákladním vlakem, který však kvůli poruše lokomotivy zůstal stát na jednokolejné trati. "Jen díky tomu, že se vlaky potkaly na rovném a přehledném úseku, stačil strojvůdce osobního vlak normálním provozní brzděním bez problémů zastavit," řekl Drápal. Přesný počet lidí jedoucích v osobním vlaku podle něj není znám. Případný postih záleží podle Dráपालa na zaměstnavateli, případně na orgánech činných v trestním řízení. Strojvedoucí může být dočasně přezazen na jinou pozici, může být i finančně postižen.

05. 02. 2014 Další čistky na dopravě. ČD Cargo zeštíhlí, odejde šéf obchodu Andrýsek

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/personalni-zmeny-v-cd-cargo-dfz-eko-doprava.aspx?c=A140205_131532_eko-doprava_spi)

Nové vedení ministerstva dopravy začalo s personální výměnou ve státních firmách. Jako první se personální rošády dotkly nákladního dopravce ČD Cargo. Z firmy zcela odejde obchodní ředitel Václav Andrýsek, z představenstva zmizí i Pavel Lamacz. O změnách ve vedení rozhodla valná hromada firmy. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského došlo ke snížení počtu členů představenstva z pěti na tři. Proto skončil v představenstvu Andrýsek a Lamacz. Dráhy vlastní sto procent akcií ČD Cargo. Dráhy důvody výměny oficiálně nekomentovaly. Zatímco Lamacz dál ve firmě zůstane na pozici poradce současného generálního ředitele Oldřicha Mazánka, Andrýsek za dva týdny skončí i na postu obchodního ředitele a přejde na post obchodního manažera dceřiné firmy ČD Logistics.

Podle informací MF DNES si konec Andrýska prosadil nový ministr dopravy Antonín Prachař (ANO), oba spolu měli některé spory ještě v době, kdy Prachař vlastnil dopravní firmu Omega. Andrýska nahradí dlouholetý šéf zastoupení ČD Cargo v Německu Karel Adam. Ministr dopravy Antonín Prachař zatím na ministerstvu odvolal své náměstky, osud dalších manažerů státních firem či ministerstvu podřízených organizací je ale velmi nahnutý. Skončit má například šéf Ředitelství silnic a dálnic Pavel Kočica, generálního ředitele Českých drah má vystřídat jeho náměstek Daniel Kurucz.

05. 02. 2014 Starému depu ve Veselí nad Lužnicí se zřítíla střecha, muzeum v něm nevznikne

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/261138-staremu-depu-ve-veseli-nad-luznici-se-zritila-strecha-muzeum-v-nem-nevznikne/>)

Nečekaný konec potkal bývalou výtopnu ve Veselí nad Lužnicí. Zatímco sousední nádraží prochází rozsáhlou rekonstrukcí, depo se částečně zřítilo. Mělo začít sloužit jako železniční muzeum, zřejmě se tak ale nestane. Poškozenou část čeká demolice, zbytek patrně zůstane prázdný. Veselí nad Lužnicí bývalo železničním uzlem vrcholného významu – rozdělovaly se zde hlavní trasy z Prahy směr Vídeň a České Budějovice – Linec. Dnes je ale z vídeňské větve pouhá lokálka a depo, ve kterém na své výkony kdysi čekávaly mocné parní a později diesellové lokomotivy. Posledních deset let bylo zcela prázdné. Nyní, v době rekonstrukce veselského nádraží, mu sice svítla naděje na oživení v podobě železničního muzea, ale nakonec přišel naprostý opak – destrukce.



Prohnilá střecha nad pravou částí se pod tíhou sněhu propadla, zasypala koleje, lávky i kotelnu. "Vypadá to jako mrtvé město, jako kdyby bouchla bomba," charakterizoval výsledek strojvedoucí Ivo Vlachinský. Kdysi slavnou výtopnu tak čeká přinejmenším částečná demolice. "Vzhledem k tomu, že se tam propadla střecha, tak se to nebude opravovat," uvedla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Dráhy zatím vybírají firmu, která poškozenou část srovná se zemí. S využitím zbytku stavby, kde mělo vzniknout muzeum, již nepočítají. Historii veselského železničního uzlu se přesto snaží připomenout alespoň lidé, kteří v pobořeném depu pracovali. Do městského muzea přinesli historické fotografie, které vložili do archivních dokumentů. "Je z toho člověku smutno, protože tam nechal kus života," řekl o současném stavu depa bývalý strojvedoucí Radoslav Vít.

Tratě ve Veselí nad Lužnicí

Směr Praha – Vídeň, bývalá Dráha císaře Františka Josefa: odbočná větev České Velenice – Praha používaná jako jedna ze spojnic Prahy s Vídní (jezdily po ní například expresy Vindobona, Sanssouci a Smetana), úsek na Velenice dnes slouží pouze regionální dopravě

Směr Praha – České Budějovice, budějovická spojka: původní spojovací trať dvou větví Dráhy císaře Františka Josefa dnes slouží jako hlavní tah Praha – České Budějovice – Linec, je součástí IV. tranzitního železničního koridoru a v současnosti prochází rekonstrukcí na dvoukolejnou trať s rychlostí až 160 km/h

Směr Brno – České Budějovice, bývalá Českomoravská transverzální dráha: součástí souboru tratí, které měly propojit západ Čech s moravsko-slovenským pomezím, byla i trať Veselí nad Lužnicí – Jihlava, která je od roku 1980 elektrizovaná a slouží mj. rychlíkům z Budějovic do Brna

06. 02. 2014 Regiojet jezdí moc rychle, psal anonym. Inspekce dopravce změnila

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stiznost-na-rychlost-vlaku-regiojet-anonym-fzo-eko-doprava.aspx?c=A140206_114344_eko-doprava_suj)

Kontroloři z Drážní inspekce měli nedávno nezvyklou práci. S radarem měřili, zda nejezdí vlaky RegioJetu příliš rychle. Důvod? Několik anonymních stížností na údajnou rychlost soukromého dopravce. Měření i kontrola záznamů z lokomotiv ale žádné pochybení nenašla. Podle anonymů jezdily vlaky RegioJetu na některých úsecích až 160kilometrovou rychlostí, ačkoliv jejich lokomotiva může podle schválení jezdit jen rychlostí 140 kilometrů v hodině. "Podněty dostáváme jak z řad veřejnosti, tak z řad zaměstnanců pracujících na železnici," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Podle něj přišly stížnosti i na jiné dopravce, netýkaly se ale rychlosti. Inspekce měřila rychlost především na několika úsecích mezi Prahou a Ostravou, kde vlaky mohou jezdit 160 kilometrů v hodině, pokud k tomu mají odpovídající soupravy. Ani měření radarem nebo pomocí GPS při jízdě vlakem však žádné porušení rychlosti nezaznamenalo. Drážní inspekce si vyžádala i záznamy z lokomotivy a ani ty žádné pochybení neukázaly.

Provozní ředitel RegioJetu Jiří Schmidt odmítá, že by firma někdy jezdila rychleji, než může. "Je to nesmysl, který jsme schopni kdykoli prokazatelně vyvrátit. Je smutné, že někteří lidé se doposud nesmířili s tím, že na železnici přišla konkurence a myslí si, že takovým žalováním nás mohou poškodit," řekl Schmidt. Podle někdejšího šéfa RegioJetu Jana Paroubka, který stál i u rozjezdu LEO Expressu a nyní zakládá pobočku National Express, není technicky možné, aby lokomotiva jela rychleji. "Zabezpečovače lokomotiv RegioJetu jsou nastavené tak, že při překročení rychlosti 145 kilometrů v hodině se lokomotiva zastaví. U LEO Expressu je řídicí software nastaven

na maximální rychlost 160 a vozidlo tuto rychlost nepřekročí. Navíc obě společnosti mají přísnou vnitřní kontrolu dodržování rychlostí. Primárně samozřejmě kvůli bezpečnosti, ale bohužel i proto, aby mohly vyvracet podobná tvrzení. Jsou to nesmysly," uvedl Paroubek. Podle něj ti, kteří tvrdí, že vlaky jedou rychleji, mají dodat přesná data a časy podezření na překročení rychlosti a ty mohou být zpětně přesně prověřeny.

Drážní inspekce nechce uvést, kdo přesně podněty podával. "Na Drážní inspekci jsou doručovány podněty především anonymní. I když je doručen podnět s uvedením jména, tak se nám v několika případech stalo, že osoba uvedená jako autor byla smyšlená, nebo se nejednalo o skutečného autora. Pro Drážní inspekci není tolik důležité, kdo podnět podává, ale především jaký problém obsahuje," dodal Drápal.

07. 02. 2014 Studie srovnala varianty brněnského nádraží, obě potřebují úpravy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/261423-studie-srovnala-varianty-brnenskeho-nadrazi-obe-potrebuji-upravu/>)

Srovnání dvou možných poloh brněnského hlavního nádraží a především úpravy obou projektů představili autoři studie, kterou objednala Správa železniční dopravní cesty. Jasnou odpověď, zda v Brně postavit nové hlavní nádraží v oblasti dnešního nákladního dolního nádraží, nebo přestavět současné hlavní nádraží v centru, studie nedala. Zatím také nenastínila cenu jednotlivých variant, ta by měla vzejít až z další analýzy. O tom, kde budou výhledově v Brně zastavovat dálkové vlaky, nakonec rozhodne ministerstvo dopravy. Studie, kterou objednala SŽDC, mu přednesla výhody a nevýhody dvou variant, kde by hlavní nádraží mohlo stát.

Pokud by pro ministerské úředníky, kteří budou rozhodovat o budoucí poloze brněnského hlavního nádraží, byl rozhodující čas otevření stanice, bylo by jasno. Podle studie IKP Consulting by nádraží v odsunutě poloze mohlo být hotové do roku 2020. Je v územním plánu a má dokonce i územní rozhodnutí, které ovšem zatím není pravomocné kvůli odvoláním občanských sdružení. Přestavba nádraží v současné poloze naopak může trvat až o deset let déle. Spoluautor studie Michal Babič o roli Brna v síti vysokorychlostních tratí: "Obrovská práce v této variantě je před námi. Mohlo by se stát, že Brno se stane brzdou celého rozvoje rychlého spojení. To by byla velká tragédie."

Součástí přestavby nádraží pod Petrovem by měla být i stavba podzemních nástupišť, která by sloužila vysokorychlostním vlakům od Prahy a Jihlavy. Právě to považují autoři analýzy za podstatnou slabinu, v navrhované podobě by podle nich nemělo nádraží dostatečnou kapacitu. Návrh počítá pouze se čtyřmi podzemními kolejemi, to prý nestačí. "Město Brno a jeho nádraží bude superstrategický uzel, tomu musí odpovídat kolejová infrastruktura," uvedl technický ředitel společnosti IKP Consulting Engineers Michal Babič. Upozornil, že když se podzemní stanice postaví, už ji nebude možné upravit. Vhodné by proto podle autorů studie bylo celé nádraží posunout asi o 200 metrů na jih. Vadou nádraží u řeky je podle studie především svedení osobní a nákladní dopravy na jedno místo. Nákladní vlaky mají projíždět středem stanice. Odborníci se zabývali také odbočkou na Přerov, která by potřebovala zapojení další traťové koleje nebo úpravy nádraží v Brně-Židenicích. "Z hlediska dopadů na okolí jsme žádnou revoluci nevyvolali," ubezpečil však Michal Babič.

Poloha brněnského nádraží je v Brně námětem diskusí nejméně od 30. let minulého století. Zastánci odsunu by se chtěli především zbavit drážního tělesa, které považují za překážku urbanistického rozšiřování centra. Před deseti lety proběhlo ve městě referendum o poloze nádraží, kvůli nízké účasti však bylo neplatné. Opoziční zastupitelé a aktivisté začali nyní připravovat nové referendum. V zastupitelstvu ho sice neprosadili, ale sbírají podpisy pod petici, která by přesto umožnila lidové hlasování vypsat. Obě strany přicházejí s rozličnými argumenty. Odpůrci zrušení starého nádraží poukazují, že by se tak zhoršila dostupnost vlaků. Ty dnes zastavují na okraji centra pár minut chůze od Zelného trhu či náměstí Svobody a přímo před nádražím je velký terminál MHD. Naopak městské vedení, které odsun stanice prosazuje, nepovažuje popisované nevýhody za zásadní vzhledem k tomu, že u nádraží má vzniknout nová čtvrť, vznikne k němu tramvajová trať a navíc bude nové hlavní nádraží poblíž centrálního autobusového nádraží.

Odborníci a politici přitom polohu brněnského nádraží řeší už celé století. Brno bylo prvním velkým městem v Českých zemích, kam už v roce 1839 přijel vlak. Provizorní nádraží se postavilo hned za hradbami na jižním okraji Brna, rozrůstajcímu městu ale nestačilo. V roce 1850 postavili Brňané po zbourání hradeb první nádražní budovu. Kvůli napojení další dráhy ji podle návrhu Josefa Arnolda v roce 1869 přestavěli do podoby dvojnádraží. Do současné podoby nádraží přestavěl v roce 1902 Franz Uhl.

O přesunu na jih se uvažovalo už na konci 19. století, byl také tématem několika soutěží ve 20. letech. Urbanistickou koncepci zvětšení městského jádra včetně přesunutého nádraží a velkých bulvárů ale vypracoval v roce 1933 architekt Bohuslav Fuchs. Sám sice po válce díky exkurzi do Curychu od své původní představy ustoupil, jeho původní myšlenka ale Brnem dodnes rezonuje.

Dvě varianty brněnského nádraží:

- Nádraží u řeky: Magistrátem podporovaná poloha nádraží počítá se zrušením trati v sousedství historického brněnského centra. Vlaky by měly zastavovat zhruba na místě, kde loni v létě během výluky hlavního nádraží vzniklo provizorní nástupiště – tedy v sousedství autobusového nádraží Zvonařka. U nádraží má vzniknout nová čtvrť a bude k němu jezdit tramvaj.

- Nádraží pod Petrovem: Kritici městského vedení z řad zastupitelské opozice i občanských sdružení chtějí, aby zůstalo nádraží v centru města. Vlaky by měly zastavovat v oblasti Malé Ameriky. Současná trať by tak zůstala v provozu, doplnila by ji ale soustava tunelů a podzemní nástupiště určené pro vysokorychlostní vlaky.

Výhody a nevýhody obou variant:

U řeky

- Poloha dál od centra
- Společná trasa osobní i nákladní dopravy
- + Omezené narušení provozu během výstavby
- + Provoz příměstský, dálkový a vysokorychlostní

Pod Petrovem

- Omezená kapacita pro podzemní dráhy
- Omezená kapacita uzlu
- + Poloha přímo v centru
- + Oddělená osobní a nákladní doprava

07. 02. 2014 Sleva 300 milionů pro ČD Cargo platí, rozhodlo ministerstvo

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sleva-pro-cd-cargo-plati-0s5-/eko-doprava.aspx?c=A140207_151230_eko-doprava_suj)

ČD Cargo nemusí hledat 300 milionů korun navíc, které loni nezaplatilo Správě železniční dopravní cesty. Sleva, kterou dostala státní firma za provozování kusových zásilek, platí. Nelíbila se hlavně soukromé konkurenci. Ministerstvo dopravy potvrdilo rozhodnutí SŽDC, které přiznalo dopravcům slevu ve výši 55 % z poplatku za dopravní cestu v případě, že jde o vlak složený z vozových zásilek. Proti rozhodnutí se už není možné odvolat. Stát se pro tuto slevu rozhodl kvůli vysoké ztrátovosti takových přeprav a z obav, že by se zboží dostalo ze železnice na kamiony. Železniční dopravci musí přitom platit poplatek za použití kolejí za každý kilometr, kamiony pouze na zpoplatněných úsecích.

O zrušení slevy rozhodl v červnu Drážní úřad, na který se obrátil největší konkurent ČD Cargo, společnost AWT. Podle ní nebyly slevy ohlášeny včas s ročním předstihem, jak vyžaduje zákon. Slevy měly podle tehdejšího ministra Zbyňka Stanjury motivovat i další dopravce, aby se vozovými zásilkami zabývali. ČD Cargo mělo díky slevám ušetřit zhruba 300 milionů korun. Vozové zásilky jsou dlouhodobě ztrátové i proto, že nejde o ucelený vlak, ale spojování jednotlivých vozů a následné rozpojování. Ještě větší slevu, 85 %, dostaly vlaky, které vozí náklad.

Správa železniční dopravní cesty rozhodnutí ministerstva vítá. "Jsme rádi, že se potvrdilo, že jsme postupovali správně," řekl mluvčí Jakub Ptačinský. Zlevnění poplatků za použití kolejí mělo dopravcům a zejména pak ČD Cargo podle odhadu SŽDC ušetřit 200 až 300 milionů korun, které zároveň měla ze svého rozpočtu pokrýt právě správa železnic. Podle tehdejšího ministra Zbyňka Stanjury měly slevy zároveň povzbudit soukromé společnosti, aby ve větší míře začaly jednotlivé zásilky vozit. Podle manažera vnějších vztahů AWT Petra Špetláka nemá firma problém se zvýhodňováním kusových zásilek. "Primárním cílem naší žádosti o přezkum bylo vyjasnění značně mlhavé definice, kdo má vlastně má na slevu nárok," řekl Špetlák. Z rozhodnutí není jasné, zda se sleva týká jen kusových zásilek nebo za určitých podmínek i ucelených vlaků.

08. 02. 2014 Na vlak v Alpách se zřítíl obří balvan, dvě ženy nepřežily (Annot)

Zdroj: E15.cz (<http://www.novinky.cz/zahranicni/evropa/327083-na-vlak-v-alpach-se-zritil-obri-balvan-dve-zeny-neprezily.html>)

Ve francouzských Alpách v sobotu vykolejil vlak s turisty. Trať spojuje francouzské Alpy s Nice. Nehodu nepřežily dvě ženy, devět dalších lidí bylo zraněno. Jedna z obětí pocházela z Ruska, totožnost druhé zatím nebyla potvrzena, informoval server Nice-Matin. Nehoda se stala kolem 11. hodiny u města Annot v departementu Provence-Alpes-Côte-d'Azur.



Na trať vedoucí prudkým svahem se zřítíl balvan o velikosti automobilu, do kterého vlak narazil. V soupravě, která měla dva vozy, jelo kolem třiceti lidí. Jeden vůz se zřítíl po svahu, ale neodpojíl se a zůstal viset zadržený o stromy. Druhý zůstal ve vzpřímené poloze. Na místě zasahovalo 110 záchranářů a povolány byly dva vrtulníky.

Nehodou se zabývají ministři dopravy a vnitra Frédéric Cuvillier a Manuel Valls. "Počasí se sněhem záchranné práce komplikuje," řekl Valls. Úřady vyhlásily vysoký stupeň pohotovosti, který se vydává při smrtelných neštěstích. Většina cestujících byla převezena do Annot, někteří se mohli vrátit domů. Několik lidí bylo nutné z vagonu vyprostit. V oblasti se po několik dní střídá déšť se sněhem a podle francouzských sdělovacích prostředků se kámen mohl uvolnit právě kvůli často se střídajícímu odtávání a mrznutí.

Na trati jsou desítky mostů a viaduktů

Výletní vlak spojuje pobřeží s oblastí Dignes-les-Bains vzdálenou asi 150 kilometrů od Nice. Horskou trasu, považovanou za jednu z nejzajímavějších ve Francii, zahrnují 25 tunelů a třicetku mostů a viaduktů, urazí obvykle za tři hodiny. Provozovatelem nejsou dráhy, ale místní dopravní správa departementu Provence-Alpes-Côtes-d'Azur. V lednu provozovatel kvůli nejisté bezpečnostní situaci provoz na trati přerušil. Ve Francii se vlakové neštěstí stalo naposledy loni v červenci. Sedm lidí tehdy zemřelo, když vlak do Limoges vykolejil při příjezdu na nádraží Brétigny-sur-Orge asi 20 kilometrů jižně od Paříže kvůli poruše výhybky.

08. 02. 2014 Bývalé nádraží rozdělilo Duchcov

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/261590-byvale-nadrazi-rozdelilo-duchcov/>)

Spory o budoucí využití budovy bývalého vlakového nádraží hýbou radnicí v Duchcově. Starostka prosazuje zachování stavby a její rekonstrukci, místostarosta to považuje za vyhozené peníze. Za záchranu památkově chráněné budovy se staví historici i architekti.



Budova patří městu rok a půl, od té doby panují na radnici neshody o jejím osudu. Starostka Jitka Bártová (nez. za Šance pro Duchcov) stále prosazuje postupnou rekonstrukci: "Snažíme se provést nějaké nejrychlejší akce na zastavení nebo zpomalení devastace budovy." Další argument je čistě pragmatický – nádraží tvoří přirozenou část náměstí Legií a její zbourání by změnilo celou jižní část Duchcova. "Město by se otevřelo do šachty, což bych nerada," pokračuje Jitka Bártová.

Podle místostarosty Duchcova nemá záchrana nádraží vůbec žádný smysl. Loni v listopadu totiž zloději kovů zapříčinili zřícení celé střechy. "Já jsem byl zásadně proti tomu. Tak velká finanční injekce, která do toho bude muset natéct, aby budova mohla sloužit veřejnosti, se pro město vůbec nevyplatí," uvedl místostarosta Zbyněk Šimbera (ČSSD). Hejtman Ústeckého kraje Oldřich Bubeníček za určitou šanci pokládá žádost o dotaci z evropských fondů: "Myslím, že pokud by se do toho duchcovští pustili, podpora z kraje by byla také."

Podle jednoho z architektů, kteří záchranu nádraží podporují, Martina Klody, by stačilo obnovit jen hrubou stavbu. To by mohlo být finančně přijatelné i pro radnici: "Zasnovat ty stěny, udělat znovu střechu a nechat ten prostor volný a otevřený." Místostarosta Šimbera však namítá: "Město by spíš mělo hledat architekta takového, který by nám sem navrhl nějakou stavbu." Martin Kloda to ale vidí jinak: "Kdo vám přijde stavět tady do toho prostředí nějakou novou budovu?" Nádraží by po rekonstrukci mělo sloužit jako víceúčelové zařízení pro veřejné akce. Ve zvýšeném zájmu turistů o Duchcov navíc vidí současná starostka jeho budoucnost.

10. 02. 2014 Cestující ve Frýdlantu nad Ostravicí mohou využívat zvýšená nástupiště (ukončení stavby)

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

Ke zlepšování parametrů železniční infrastruktury dochází nejen na tranzitních koridorech, ale také na dalších místech. Posledním příkladem může být železniční stanice Frýdlant nad Ostravicí, jejíž rozsáhlou rekonstrukci dnes ukončila Správa železniční dopravní cesty. Stavební práce trvaly přibližně rok a vyžádaly si téměř 237 milionů korun. Frýdlant nad Ostravicí patří mezi důležité železniční stanice na trati z Ostravy do Valašského Meziříčí. Hojně ji využívají rovněž cestující, kteří zde přestupují na vlaky do Ostravice ležící v podhůří Beskyd. Nejen oni mohli zaznamenat výraznou proměnu nedávno rekonstruované stanice. Ke zvýšení cestovního komfortu přispěla zejména ostrovní nástupiště se zvýšenou nástupní hranou. K ochraně před nepřízní počasí slouží dva přístřešky pro cestující. Bezbariérový přístup na nástupiště zajišťuje nový podchod s výtahy.

Předmětem stavby byla dále rekonstrukce železničního svršku a spodku, mostů a přejezdů. Došlo i k úpravám kolejiště, které nově umožňuje současný odjezd vlaků ve směru na Frenštát pod Radhoštěm a na Ostravici. Změny se dotkly rovněž zabezpečovacího zařízení a osvětlení ve stanici, celkem 13 výhybek získalo elektrický ohřev. Rychlost vlaků se po rekonstrukci zvýšila na 50 až 70 km/h. S ohledem na plánovanou elektrizaci trati byly všechny úpravy navrženy již pro elektrizovanou trať. Projekt byl z více než 83 procent spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Finanční prostředky z národních zdrojů poskytl Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce žst. Frýdlant nad Ostravicí
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	Dopravní projektování s.r.o., Kvaдро s.r.o.
Zhotovitel	Viamont DSP, a.s.
Začátek a konec stavby	km 100,465 – km 101,714
Celková délka kolejí	4 567 m
Rychlost	50 – 70 km/h
Nástupní hrana 550 mm nad kolejí	840 m
Délka podchodu	30 m
Osvětlovací stožáry	67 kusů
Termín zahájení	10/2012
Termín dokončení	10/2013
Vlastní investice (bez DPH)	236 777 677 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele včetně dodatků)

11. 02. 2014 Stříbrný šíp nabral roční zpoždění, na koleje se dostane v září (M 260.001)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stribny-sip-nabral-rocni-zpozdeni-na-koleje-se-dostane-v-zari-1060070>)

Je to stejná designová legenda jako třeba automobil Tatra 87. Jezdí ale na kolejích a existuje v jediném exempláři. Na obnovenou premiéru unikátního motorového vozu s označením M 260.001 si ale budou muset příznivci železnice ještě nějaký měsíc počkat. Rekonstrukce vlaku přezdívaného Stříbrný šíp v nymburských dílnách ČD nabrala zhruba roční zpoždění. Jak přesně před rokem informoval server E15.cz, vlak měl jezdit na nostalgických linkách v Praze a středních Čechách od září 2013. Novým termínem je letošní září.



Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského stojí za zpožděním náročnost kompletní rekonstrukce včetně přípravy potřebné dokumentace. „Je nutné vyřešit mnoho celků i detailů počínaje vlastní skříň vozů a pojezdu, přes pohon, řídicí systém až po provedení interiéru. Snahou je navrátit vozům jeho lesk z výroby na konci 30. let a přitom zajistit, aby šlo o provozuschopný exponát. V takovém případě je prioritou připravenost, důslednost a kvalita prováděných prací před jejich rychlostí,“ uvedl Šťáhlavský.

Historie legendárního vlaku je stejně pohnutá jako dějiny státu kolem poloviny minulého století. V roce 1938 jej pouze v jediném exempláři vyrobili v ČKD ve spolupráci s firmou Praga. Podle odborníků jde o vzhledově nepovedenější vlak z produkce ČKD. Dalšímu vývoji zabránila válka a samotný vlak, který při zkouškách v roce 1939 dosáhl rychlosti 130 kilometrů v hodině, se v běžném provozu příliš neohřál. Definitivně byl odstaven v roce 1953, od té doby a za výrazné pomoci nenechavců chátral. O jeho rekonstrukci se rozhodlo teprve nedávno. Renovátoři přitom nemají vůbec snadný úkol, z vozu se totiž fakticky zachovala pouze skříň, podvozek a některé ovládací prvky. Podobně půvabným vlakem jako Stříbrný šíp je snad už jen tatrovácký vůz 290.001, který si ve 30. letech vysloužil ostruhy jako Slovenská strela.

12. 02. 2014 V České Lípě opravili nádraží. Teď vedle něj postaví nové za miliardu

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/nove-nadrazi-v-ceske-lipe-0xs/liberec-zpravy.aspx?c=A140212_123657_liberec-zpravy_tm)

V České Lípě budou mít do konce roku 2015 zcela nové železniční nádraží. Přitom před deseti lety se za devět milionů opravovalo to původní, které stojí na stejném místě již od roku 1892. Nové by mělo stát téměř jednu miliardu a navíc vyroste asi 300 metrů od toho stávajícího. "My projekt vítáme a podporujeme. Máme k tomu hned několik důvodů. Za prvé to budou mít lidé na vlak ze středu města blíž o několik set metrů," říká starostka České Lípy Hana Moudrá o stavbě, o níž by se mělo definitivně rozhodnout do konce února, kdy zasedá Centrální komise Českých drah.

Cena stavby se má pohybovat mezi devíti sty miliony a jednou miliardou. Právě tato částka a rychlost projednávání vzbuzuje u některých odborníků pochybnosti. Drážní specialista Jindřich Berounský upozorňuje na to, že se bude stavět z peněz evropského Operačního programu Doprava, který končí v roce 2015. To je i termín plánovaného dokončení stavby. "Dojde ke kompletní přestavbě nástupišť, prodloužení tratě o tři sta až tři sta padesát metrů, vybudování podchodu, vytvoření terminálu. Budou tam WC, čekárna, prodejna lístků a další zázemí. Nová a stará budova se spojí v jeden funkční celek," vysvětluje Marek Pinkava, projektant firmy SUDOP Praha, která stavbu pro Správu dopravní železniční cesty připravuje.

Začala také oprava kolejí do Litoměřic

V současné době to není jediná železniční stavba, který se na Českolipsku chystá, nebo provádí. Od nového roku kompletně rekonstruují trať z Liberce do České Lípy, začala také oprava kolejí do Litoměřic. Pikantní na chystané modernizaci českolipského nádraží je, že původní, před deseti lety opravená budova, patří někomu jinému, než Správě dopravní železniční cesty. Jejím vlastníkem je Regionální správa majetku ČD. Přestože s novým terminálem zpočátku tato organizace nesouhlasila, tlak na využití evropských fondů, které ČR využívá nejméně z celé Unie, byl tak velký, že nakonec ustoupila.

Vše bude bezbariérové

Mluvčí Generálního ředitelství Českých drah Petr Štáhlavský k tomu uvedl: "Jako dopravce vítáme rekonstrukci kolejí a výstavbu nových bezbariérových nástupišť, které usnadní cestování všem cestujícím, nejen osobám se zdravotním handicapem. Tato nová nástupiště jsou ve stejné výšce jako podlaha nízkopodlažního vozidla. Díky tomu mohou snadno cestovat nejen vozíčkáři, kteří pak nepotřebují téměř žádnou asistenci, tak senioři, cestující s dětmi, jízdními koly a podobně." Jeden z nejpádnějších důvodů pro stavbu nového nádraží je plánovaný podchod pod tratí, který umožní lepší přístup do českolipské průmyslové zóny. "U nové odbavovací haly chceme postavit terminál pro městskou a příměstskou dopravu. Měl by s nádražím zásadně zlepšit komfort cestovní," upřesnila starostka Hana Moudrá.

12. 02. 2014 Railjetem se cestující svezou od poloviny roku (ČD railjet)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/railjetem-se-cestujici-svezou-od-poloviny-roku/1042423>)

První soupravu nových vlaků Railjet (Viaggio Comfort) od společnosti Siemens dostanu České dráhy na přelomu dubna a května. Lidé by se s novým vlakem mohli svést po povinných zkouškách v polovině roku. Na setkání s novináři to řekl generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený. Všech sedm objednaných souprav by mělo do Česka dorazit nejpozději v listopadu. Od léta by měla být první souprava nasazená



ve zkušebním provozu na trati z Prahy do Brna, Vídně a Štýrského Hradce. Cestující ale podle Zeleného rozdíl mezi zkušebním a běžným provozem nepoznají. Celkem má státní dopravce za sedm objednaných jednotek zaplatit téměř 100 milionů eur. Část této sumy ve formě zálohy už České dráhy výrobci zaplatili ještě před měnovou intervencí České národní banky. Dopltek se ale kvůli oslabení koruny vůči euru prodražila o zhruba 100 milionů korun, dodal Zelený.

Kromě sedmi objednaných souprav chystal bývalý management drah nákup dalších osmi vlaků za 2,8 miliardy korun. Tyto soupravy měly být nasazeny z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup druhé vlny nicméně krátce po svém jmenování v červenci 2013 zastavil právě Zelený. Ten do ČD přišel s úkolem zastavit zadlužování společnosti. Důraz na úspory je zřetelný i z aktuální koncepce obnovy vozidlového parku, která předpokládá výrazně pomalejší tempo investic. Nové jednotky mají podle Českých drah výrazně zvýšit komfort cestování na jedné z nejvýznamnějších železničních tepen procházejících Českou republikou. Obměna vozidel ale zvýší úroveň cestování i na vybraných vnitrostátních linkách, kam by měly být přesunuty stávající vozy, které dopravce na trase mezi Prahou a Vídní používá. Ty by se podle Českých drah mohly objevit například na linkách do Českých Budějovic nebo Chebu.

Railjety jsou netrakovní soupravy (nemají vlastní pohonnou jednotku) schopné jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině. Táhnout by je měly lokomotivy Taurus, které si ČD pronajímají od rakouských drah. Kapacita těchto vlaků je 442 míst k sezení. Z toho dopravce předpokládá šest míst v byznys třídě a dalších 42 sedadel v první třídě.

13. 02. 2014 Dráhy hledají úspory, nešetrné strojvedce chtějí hlídat přes GPS

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-setreni-a-gps-kontrola-d5j-ekonomika.aspx?c=A140212_211642_ekonomika_ert)

Nové vedení Českých drah se pustilo do velkého úklidu v účtech. Plánem je vytvoření rezerv v řádech stovek milionů korun. Dráhy nyní řeší, na čem ušetřit. Jedním z řešení je nasazení GPS zařízení do všech lokomotiv. První výsledky už stačily ukázat, že někteří strojvedoucí třeba nechávají zbytečně běžet motor, aby přišli do vyhřáté kabiny. Půl roku po odchodu managementu Petra Žaludy z Českých drah spouští národní dopravce další vlnu šetření i účetní čištění firmy. "Musíme to udělat, aby účetnictví odpovídalo realitě. V podstatě je to takový generální úklid," vysvětluje generální ředitel Dalibor Zelený. Podle něj předchozí vedení například nevytvářelo rezervy na některé problémové záležitosti, jako je arbitráž se Škodou Transportation. "Vytváříme rezervy v celkové hodnotě zhruba 600 milionů korun," dodal Zelený. Ale výsledek hospodaření společnosti za loňský rok podle něj teď není to nejdůležitější. "Dali jsme účetnictví do pořádku a přestali si jako firma lhát do kapsy – to banky vysoce ocenily," podotkl Zelený. Jeho předchůdce chyby odmítá. "Byli jsme auditovaní, žádné připomínky nebyly," říká Žaluda. Opravné položky na arbitráž považuje za zbytečné, protože vidí velkou šanci na vítězství ve sporu.

Národního dopravce tíží hlavně velké dluhy ve výši 25 miliard korun, které jsou podle současného šéfa způsobené množstvím nákupů nových vozů. Dráhy současně spouští další vlnu šetření. V letošním podnikatelském plánu počítají s celkovými úsporami v nákladech kolem 200 milionů korun. Podle místopředsedy představenstva Daniela Kurucz se o ně zaslouží například desetinové seškrtnání nákladů na marketing či čtvrtinová úspora u právních služeb. Nižší útraty však dráhy plánují i za úklid a čištění vlaků. "Nejde o to, že bychom vlaky méně uklízeli. Chystáme však novou soutěž na čisticí firmy, která by měla přinést úsporu," vysvětlil Kurucz.

Kontrola strojvedoucích ukázala nedostatky

Doprovce také začíná intenzivněji řešit spotřebu nafty ve svých lokomotivách a motorových vozech. Spotřeba se totiž u stejného typu někdy liší i o desítky procent. Proto, podobně jako například kamionoví nebo autobusoví dopravci, začnou České dráhy monitorovat pohyb lokomotivy i její spotřebu. "Máme pocit, že stejná mašina se stejným počtem vozů by měla mít za srovnatelných provozních podmínek zhruba stejnou spotřebu. Zatím to tak není," upozorňuje místopředseda představenstva Daniel Kurucz. Dráhy už na prvních deset lokomotiv instalovaly speciální měřicí zařízení a současně začaly sledovat polohu vlaku prostřednictvím GPS zařízení. Výsledky této operace vedení společnosti překvapily: ukázalo se, že někteří strojvedoucí najedou i několik kilometrů denně zbytečně, nebo nechávají naprázdno běžet motor, aby přišli do vyhřáté lokomotivy. Dalším důvodem rozdílné spotřeby mohou být i krádeže nafty. "Rozdíl dosahuje v průměru sedmáct procent," upřesnil Kurucz. U velkých motorových lokomotiv, které táhnou třeba pět vagonů, se přitom spotřeba běžně pohybuje okolo dvou litrů na kilometr. Tomu odpovídá i velikost jejich nádrží, která u některých typů přesahuje i tři tisíce litrů.

I malá úspora přinese stovky milionů

Ve hře tak nejsou malé částky: České dráhy ročně projedou a protopí naftu zhruba za dvě miliardy korun. I desetiprocentní úspora tak může znamenat snížení nákladů o stovky milionů korun. Dráhy se už snaží šetřit například vyřazením nejstarších lokomotiv s nejvyšší spotřebou nebo zkracováním souprav. První výsledky měření navíc odhalily, že některé lokomotivy jsou velmi málo využité, a je otázka, zda je dopravce dál potřebuje. Podle Kurucze by měla měřící zařízení a GPS postupně být na všech vlacích. Firma zatím nečeká, že by po vzoru některých soukromých dopravců vážala spotřebu paliva na výši mzdy. Podle šéfa železničních odborů Jaroslava Pejši je zavádění sledování spotřeby přínosem. "Mělo by to zamezit krádežím nafty i zbytečnému plýtvání," říká. S úsporou naopak nelze příliš počítat u nové soutěže na tříletý kontrakt dodávky nafty. Současná smlouva s Unipetrol RPA skončí v polovině roku. Kvůli zdražení nafty však dráhy letos očekávají zhruba dvanáctiprocentní růst nákladů v diesellové trakci.

13. 02. 2014 Převod nádraží je připraven. Ve hře je sedm miliard

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prevod-nadrazi-je-pripraven-ve-hre-je-sedm-miliard-1060765>)

České dráhy dokončily seznam nemovitostí, který by měla v brzkou převzít Správa železniční dopravní cesty. Seznam čítá 1541 položek, jejichž tržní hodnota se odhaduje na 6,5 až sedm miliard korun. V první řadě jde o všechny nádražní budovy a pozemky pod nimi. „Převod stanic už je připraven, po věcné stránce už je dohoda hotová a jsou připraveny smlouvy,“ řekl v rozhovoru pro server E15.cz generální ředitel drah Dalibor Zelený. Nyní bude na tahu vláda Bohuslava Sobotky. Pokud plán z dob Nečasova kabinetu odsouhlasí, uskuteční se převod podle Zeleného k 1. červenci letošního roku. A dráhy budou moci začít počítat se zmíněnou sumou. Peníze urgentně potřebují především na splacení sedmi rychlovlaků Railjet, které do letošního prosince dodá rakouský Siemens. Převod peněz ze SŽDC do Českých drah by byl rozložen do několika let, každý rok dostanou dráhy zhruba 1,5 miliardy. Věc má ale zádrhel. Správa železnic peníze nemá, musela by je získat ze státního rozpočtu. A tam se s nimi, alespoň pro letošek, nepočítá.

Kde vzít peníze?

„V současné době není rozhodnuto, zda převod bude realizován úplatně či bezúplatně a tedy nelze ani odpovědět na otázku, z jakých zdrojů budeme čerpat finanční prostředky,“ sdělil za SŽDC mluvčí Marek Illiaš. Sdílnější není ani ministerstvo financí. „Ministerstvo nevede připomínkové řízení přes média,“ uvedla Veronika Lukášová z tiskového oddělení. Postoj nové vlády tak lze těžko odhadovat. „V žádném případě nemůžeme potvrdit informaci, že je převod schválen ministerstvem dopravy. S předloženým materiálem se samozřejmě seznámíme, následně vytvoříme informaci pro vládu. Financování případného převodu majetku není v současné době vyřešeno a bude předmětem dalších jednání,“ doplnil mozaiku za rezort dopravy Tomáš Neřold.

Jančura postup kritizuje

Kritikou nešetří konkurenti ČD, k nejhlasitějším patří majitel RegioJetu Radim Jančura. Ten je podle minulých vyjádření maximálně ochoten přiznat drahám náhradu v účetní hodnotě realit, tedy asi tři miliardy korun. Argumentuje mimo jiné tím, že dráhy při svém vzniku ve formě akciové společnosti v roce 2003 dostaly nádraží od státu zadarmo. Tehdy se rozdělila státní organizace České dráhy na České dráhy a.s., Správu železniční dopravní cesty a Drážní inspekci. Rozdělení bylo ale uděláno natolik špatně, že dráhy v pozdějších letech složitě převáděly koleje, jejich údržbu a výpravčí pod SŽDC, přišly si přitom ze státní kasy na minimálně 12 miliard korun. Z toho velkou část takřkajíc projedly. Nyní jsou na řadě nádraží, jejich držení v rukách SŽDC umožní lepší přístup konkurenčním dopravcům, stát na jejich opravu navíc bude moci čerpat evropské dotace. Stranou zatím zůstane několik velkých stanic včetně pražského hlaváku, kde mají dráhy smlouvu s externím partnerem.

15. 02. 2014 Čína chce postavit nejdelší podmořský tunel na světě

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cina-postavi-nejdelsi-podmorsky-tunel-dhv-/eko-zahranicni.aspx?c=A140214_222605_zahranicni_vez)

Čína opráškla dvacet let starý plán na vybudování podmořského tunelu. Tunel pod Pochajským zálivem má měřit 123 kilometrů, což je dvakrát více, než je délka dosud nejdelšího tunelu Seikan v Japonsku. Odhadovaná cena projektu je zhruba 36 miliard dolarů, tedy asi 720 miliard korun. Čínští inženýři mají projekt na 123 kilometrů dlouhý tunel předložit vládě v dubnu. Pokud ho schválí, práce

by podle jednoho z autorů projektu mohly začít už v roce 2015 nebo 2016. Stavba by měla být dokončena do roku 2026, řekl Wang Meng-šu listu China Daily.

Dosud nejdelší tunel Seikan mezi japonskými ostrovy Honšú a Hokkaidó měří 53,85 km, tedy ani ne polovinu toho, co plánují Číňané. Eurotunel pod kanálem La Manche je dlouhý 51 km. Nový tunel by měl vést z města Ta-lien v provincii Liao-ning do Jen-tchaje v provincii Šan-tung. Cesta mezi oběma městy se díky tunelu má zkrátit na pouhých 40 minut. Vlaky tu mají jezdit rychlostí 220 km/h. Trajektem přitom cesta dnes trvá okolo osmi hodin, po souši jsou od sebe města vzdálená 1 400 km.

Podle agentury Reuters Čína svůj plán na výstavbu tunelu oznámila již v roce 1994, dosud ale zůstalo jen u plánů. Od roku 2009 se ale projektem každoročně zabýval čínský parlament. Cena tunelu byla původně odhadována na 10 miliard dolarů (200 miliard korun), Wang nyní ale očekává více než trojnásobné náklady ve výši 36,3 miliard dolarů (727 miliard Kč). Čínské úřady doufají, že díky tunelu v oblasti pokvetou obchody i turistický ruch. "Projekt by se mohl během pěti let zaplatit," doufá Wang.

16. 02. 2014 Dráhy se poučily z blamáže s Clanroy, majetek si budou prodávat samy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-se-poucily-z-blamaze-s-clanroy-majetek-si-budou-prodavati-samy-1061192>)

České dráhy přestaly hledat partnera pro prodej nevyužívaných nemovitostí. Zbylé pozemky a budovy bude dopravce po zkušenostech s dražební společností Clanroy nabízet k prodeji prostřednictvím vlastních internetových stránek bez pomoci zprostředkovatele. Se svým bývalým dražebníkem se dopravce rozešel ve zlém a následný tendr na jeho nástupce musel být kvůli nezájmu zrušený. Předlužený Clanroy dosud Českým drahám dluží zhruba 70 milionů korun především za prodej hotelu v pražské Michli. S výjimkou nádraží, které se mají převést na Správu železniční dopravní cesty, ČD stále disponují nepotřebnými nemovitostmi a pozemky za zhruba sedm miliard korun, řekl mluvčí drah Radek Joklík.

Dráhy se zbavují především administrativních budov a další infrastruktury v okolí železničních tratí. Přestože hodnota tohoto zbytečného majetku dosahuje několika miliard korun, jde podle Joklíka o velké množství menších pozemků a budov, zatímco prodejně atraktivnější nemovitosti se už dopravci podařilo prodat dříve. Podle Joklíka se tak valná většina tohoto nepotřebného majetku bude prodávat formou přímého prodeje nebo ve výběrových řízeních. K dražbě nemovitostí by dopravce přistoupil pouze v případě, že by se v budoucnu prodávala nějaká větší nemovitost. Tyto případy ale budou vzhledem k charakteru zbylých nevyužívaných nemovitostí spíše výjimečné, uzavřel mluvčí.

17. 02. 2014 NKÚ: Česko asi nestihne vyčerpat dotace EU na modernizaci železnic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nku-cesko-asi-nestihne-vyčerpat-dotace-eu-na-modernizaci-zeleznic/1044264>)

Česká republika zřejmě nestihne vyčerpat evropské dotace na modernizaci železnic, zjistil Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ). Ministerstvo dopravy podle něj o projektech nekoridorových tratí rozhodovalo netransparentně a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) některé veřejné zakázky na dodatečné stavební práce zadala až poté, co byly tyto práce provedeny. O výsledcích kontroly dnes ČTK informovala mluvčí NKÚ Olga Málková. Ministerstvo dopravy předpokládá, že peníze se vyčerpat podaří, protože SŽDC má nyní připraveno dostatek projektů.

Při kontrole období od roku 2009 se kontroloři soustředili především na elektrizaci nekoridorových železničních tratí. Česko může z EU na modernizaci železnic v nynějším dotačním období čerpat v Operačním programu Doprava 393,5 milionu eur (asi 10,8 miliardy Kč), ke konci předloňska přitom byla příjemcům proplacena včetně záloh asi třetina této částky a u Evropské komise schválena jen zhruba desetina, konkrétně 40,6 milionu eur. "Ministerstvo dopravy tento trend kontrolorům vysvětlilo jen obecně, když argumentovalo zdržením v přípravě velkých projektů," uvedl NKÚ.

Ministerstvo dopravy uvedlo, že na hrozbu nevyčerpání evropských dotací pro modernizaci železnic samo předloni upozornilo. "Je pravda, že v roce 2010 došlo tehdejšími vedením ministerstva dopravy k zastavení příprav staveb na železnici. V roce 2012 však dostala SŽDC úkol přípravu staveb nejen obnovit, ale dokonce ji i zintenzivnit. Díky tomu je nyní připraveno i několik náhradních projektů, které napomůžou řádnému čerpání peněz až do roku 2015," podotkl mluvčí Martin Novák. Mezi náhradní projekty podle něj patří například modernizace zabezpečení železničních přejezdů na regionálních tratích a úpravy tratí, kterými se zvýší rychlost vlaků a zlepší přístup k nim. Podmínkou je ale podle ministerstva plná spolupráce měst a obcí při přípravě projektů, stavební zakázky navíc komplikuje odvolávání účastníků soutěží.

Údajné netransparentní rozhodování ministerstva dopravy o přípravě a výstavbě projektů se podle NKÚ projevovale třeba v tom, že ministerstvo někdy nejdřív samo zpochybnilo věrohodnost dokladů od SŽDC, avšak později na základě totožných dokladů stavební akci schválilo. NKÚ také upozornil, že během rozhodování o přípravě a výstavbě projektů se měnily jejich finanční a časové parametry, aniž by ministerstvo nebo SŽDC vyhodnotily příčiny a dopady těchto změn. "Použitý systém indikátorů a údajů ve výroční zprávě Operačního programu Doprava není věrohodným podkladem pro objektivní vyhodnocení účelnosti a efektivnosti podpory poskytované z fondů EU," tvrdí NKÚ.

Kontroloři také zjistili, že některé změny v předmětu a rozsahu díla provedli dodavatelé jen na základě pokynů správce stavby, aniž by na tyto změny uzavřeli dodatky ke smlouvám o dílo. Například při elektrizaci trati Zábřeh – Šumperk proplatila SŽDC jen na základě pokynů správce stavby, tedy bez platných smluv, práce za 15,7 milionu korun. "Zadáváním dodatečných stavebních prací v jednotném řízení bez uveřejnění až po jejich provedení SŽDC pouze formálně naplnila příslušné ustanovení zákona o veřejných zakázkách," uvedl NKÚ. Kontrolní úřad také upozornil, že podle znění některých smluv o dílo byly rezervní položky chápány jako součást celkových smluvních cen díla, aniž by smlouvy stanovily způsob a podmínky jejich čerpání.

17. 02. 2014 Evropské peníze lze čerpat na železniční infrastrukturu až do roku 2015

Zdroj: Ministerstvo dopravy

(http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Evropske_penize_lze_cerpat_na_zeleznicni_infrastrukturu_az_do_roku_2015.htm)

Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) po kontrole zaměřené na financování nekoridorových tratí konstatoval, že se pravděpodobně nestihnou vyčerpat evropské dotace na modernizaci železnic. Rezort dopravy stejnou obavu vyjádřil již v roce 2012. Proto zadal Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) úkol, aby obnovila a zintenzivnila přípravu staveb. V současné době má SŽDC připraveno dostatek projektů, které napomůžou získání evropských prostředků. Ty je ostatně možno čerpat až do konce roku 2015. Předpokládáme tak, že evropské peníze na modernizaci železniční sítě budou bezpečně vyčerpány. Kontrola NKÚ byla navíc zaměřena pouze na dílčí oblast Operačního programu doprava (OPD), konkrétně na nekoridorové tratě mimo hlavní evropskou síť TEN-T, její závěry tedy nelze zobecňovat na celou modernizaci železnic.

NKÚ poukázal na možný nedostatek čerpání peněz z EU na modernizaci nekoridorových tratí. Je pravda, že v roce 2010 došlo tehdejšími vedeními ministerstva dopravy k zastavení příprav staveb na železnici. V roce 2012 však dostala SŽDC úkol přípravu staveb nejen obnovit, ale dokonce ji i zintenzivnit. Díky tomu je nyní připraveno i několik náhradních projektů, které napomůžou řádnému čerpání peněz až do roku 2015. Mezi náhradní projekty patří například modernizace zabezpečení železničních přejezdů na regionálních tratích. Zrovna tak jsou připraveny projekty na úpravu vybraných tratí, kde se následně zvýší traťová rychlost alepší podmínky pro cestující v podobě bezpečnějších a pohodlnějších peronů a přístupů k nim. Podmínkou je také plná spolupráce měst a obcí při přípravě takových projektů. Urychlí se tím celý proces. Mezi problémy také můžeme řadit odvolání různých firem soutěžících o jednotlivé stavební zakázky. Bohužel i tento fakt komplikuje řádné čerpání evropských peněz. Cílem rezortu nadále zůstává dočerpat veškeré peníze určené pro první programové období.

Příloha: Příklady využití evropských prostředků na náhradní projekty – zlepšení zabezpečení železničních přejezdů (1. a 2. vlna) – ke stažení na http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/DE5DDD20-894E-4789-AA7E-399E878F7BD3/0/investice_prejezdy.pdf.

17. 02. 2014 Z nádraží v Nové Bystřici bude muzeum úzkokolejné dráhy

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/z-nadrazi-v-nove-bystrici-bude-muzeum-uzkokolejne-drahy-p2t-jihlava-zpravy.aspx?c=A140217_2035148_jihlava-zpravy_mkk)

Jindřichohradecké místní dráhy, které provozují unikátní úzkorozchodné tratě na pomezí jižních Čech a Vysočiny, budují nové železniční muzeum. Prostor najde v nevyužívané části nádraží v Nové Bystřici, která je jednou z konečných tratí JHMD. "Chceme, aby vedle Jindřichova Hradce vzniklo na trase úzkokolejky další centrum turistického ruchu, které návštěvníkům přiblíží historii jindřichohradeckých úzkokolejek a drážní dopravy," přiblížil záměry dopravce člen představenstva JHMD Jiří Pavel. Návštěvníci muzea se mohou těšit na historické exponáty, které se vážou k úzkokolejné dopravě nejen v Čechách, ale i na rakouské straně. "Exponáty budeme průběžně doplňovat a obměňovat," slibuje Pavel.

Na letní sezonu by mohlo být vše hotovo

Muzeum by se mohlo otevřít už před letní turistickou sezonou. Momentálně stavebníci předělávají nevyužívané přizemí nádražní budovy a výtopnu. Práce za necelé čtyři miliony korun by měli dokončit v dubnu. Jindřichohradecké místní dráhy jsou prvním soukromým dopravcem na českých železnicích. Už od konce devadesátých let provozují dvě tratě o rozchodu 760 milimetrů a celkové délce 79 kilometrů na pomezí Vysočiny a jižních Čech. A v posledních letech do obou tratí – z Jindřichova Hradce do Obrataně a z Jindřichova Hradce do Nové Bystřice – masivně investují. Za více než 60 milionů korun modernizují čtyři motorové vozy. Zároveň nově zabezpečují železniční přejezdy, na některé instalují inovativní výstražná osvětlení. Nádraží v Kamenici nad Lipou se navíc dvakrát stalo druhým nejkrásnějším v republice.

18. 02. 2014 Dráhy se snaží vyřadit Jančuru, jednájí o smlouvě s Deutsche Bahn (Praha – Hamburg)

Zdroj: iDNES.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-se-snazi-vysachovat-jancuru-jednaji-o-smlouve-s-deutsche-bahn-1061607>)

Státní železniční dopravce je podle všeho na dobré cestě k obnovení své někdejší prestiže v mezinárodní dopravě. Tu jim přede dvěma lety narušil majitel konkurenční společnosti Student Agency Radim Jančura, když získal exkluzivitu pro jednání s Deutsche Bahn o lince z Prahy do Hamburku. Jančura však má problémy s financováním a po několika odkladech o exkluzivitu přišel. Nyní k jednacímu stolu zasedly týmy Českých drah a Deutsche Bahn. „Vedli jsme v Německu zajímavá a úspěšná jednání na pozvání pana doktora Grubeho (šéf DB Rüdiger Grube – pozn. red.),“ uvedl ředitel drah Dalibor Zelený. Pro linku do Hamburku počítá český dopravce s vagony, které jako ojeté kupuje z Rakouska. Vozy pro rychlost až 200 kilometrů v hodině projdou obnovou, aby splňovaly podmínky DB například na přepravu vozíčkářů, měly jednotný design a zásuvky u každé sedačky. „Do konce příštího roku budou upraveny tak, abychom smlouvu, pokud ji získáme, mohli naplnit,“ doplnil Zelený. Tahat by je měly nové lokomotivy řady 380 od plzeňské Škody. V Německu jde přitom o desetiletou smlouvu, která by měla začít platit v prosinci 2015. To je rozdíl oproti dosavadnímu modelu, kdy se spolupráce domlouvá z roku na rok a funguje na takzvaném vyrovnávání výkonů. Ačkoli podrobnosti nové smlouvy nejsou známy, Němci budou zřejmě Čechům platit za zapůjčení souprav a podle ujetých kilometrů na německém území.

Zcela mimo hru však nezůstává ani Jančura, který už pro linku do Hamburku zadal v Rumunsku výrobu prvních deseti vagonů. Potřebné tři miliardy na financování projektu ale zatím nesehnal, a spolupráce s Deutsche Bahn byla proto už dvakrát odložena. První vlaky RegioJetu měly vyrazit do Německa už loni v prosinci. Příčinu neochoty bank k půjčkám spatřuje podnikatel ve stále ztrátovém provozu na trati Praha – Ostrava – Žilina. Ztrátu podle něj způsobují České dráhy údajně podnákladovými cenami. Kauzou se už tři roky zabývá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Na rozjezd linky do Hamburku by prý přitom stačilo jen jeho rychlé rozhodnutí. „Pokud úřad velmi brzy, řekněme do konce března, nerozhodne o Ostravě a nebude hlídat dominanty, aby svého postavení nezneužívaly, tak nebude nikdy Berlín a Hamburk,“ řekl koncem ledna deníku E15 Jančura.

20. 02. 2014 Dozorčí rada ČD odvolala představenstvo včetně ředitele Zeleného

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dozorci-rada-cd-odvolala-predstavenstvo-vcetne-reditele-zeleneho/1046029>)

Dozorčí rada Českých drah (ČD) odvolala představenstvo firmy včetně dosavadního ředitele Dalibora Zeleného a zvolila nové. Novinářům to řekl ministr dopravy Antonín Prachař (ANO). Předsedou představenstva se stal dosavadní náměstek ředitele ČD pro ekonomiku a techniku Daniel Kurucz, který zřejmě bude také Zeleného nástupcem. Generálního ředitele Českých drah musí zvolit nově ustavené představenstvo, které poprvé zasedne v pátek ráno. Očekává se, že se jím stane Kurucz, někdejší šéf jedné z firem koncernu Agrofert. V pravomoci představenstva a následně i šéfa ČD jsou pak další personální změny ve firmě.

Do představenstva Českých drah byli s účinností od 21. února jmenováni vedle Kurucze ještě současný náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán a Pavel Krtek. V představenstvu tak vedle Zeleného skončil také Karel Otava. Pětačtyřicetiletý Kurucz byl už členem odvolaného představenstva. Ministr Prachař řekl, že úkolem pro celý management drah bude posílit ekonomiku firmy a podporovat osobní dopravu. "Chceme posílit kontrolní činnost ČD a chceme se jednoznačně soustředit na ekonomiku a kontrolu. Chceme posílit diskusi s kraji a rozvíjet dále osobní

dopravu," uvedl. Ministerstvo podle něho předloží vládě návrh na složení nového řídicího výboru, který by měl následně popřípadě obměnit dozorčí radu.

Šestapadesátiletý Zelený je generálním ředitelem Českých drah od loňského července. Na konci ledna mu dozorčí rada společnosti prodloužila manažerskou smlouvu do konce února. Do čela drah Zelený nastoupil po rozsáhlé personální výměně původního managementu, kterou krátce po svém nástupu prosadil ministr dopravy v úřednické vládě Zdeněk Žák. Kurucz se stal členem představenstva zároveň se Žákem loni v červenci. Do Českých drah nastoupil jako výkonný ředitel pro provoz a techniku loni v květnu. Předtím působil dva roky jako šéf pardubické firmy Synthesia, která je součástí koncernu Agrofert nynějšího ministra financí a předsedy hnutí ANO Andreje Babiše. Právě hnutí ANO nominovalo do vlády nynějšího ministra dopravy Prachaře.

Vizitka Dalibora Zeleného (56):

Datum a místo narození: 2. června 1957 v Jihlavě

Vzdělání: Vysoká škola dopravy a spojů v Žilině

Dosavadní funkce: generální ředitel a předseda představenstva Českých drah (obojí od července 2013), předseda dozorčí rady ČD Cargo (od září 2013).

Kariéra: po vysoké škole začal pracovat na železnici, mimo jiné jako výpravčí; v 90. letech vedl obchodně-převážní ředitelství Českých drah v České Třebové; od října 1995 do února 1997 byl náměstkem ministra dopravy pro železnice, později působil jako poradce generálního inspektora ČD; ředitelem ČD již byl od září 1998 do března 2003; od října 2006 do dubna 2008 vedl společnost Železnice SR, která má na Slovensku na starosti správu železniční infrastruktury; před návratem do ČD působil jako konzultant evropských projektů.

Členství v politických stranách: v letech 1993 až 1997 byl členem ODS; na podzim 2010 byl zvolen jako nezanímaný kandidát ČSSD do zastupitelstva České Třebové.

Ostatní:

- Jako šéf Českých drah v letech 1998 až 2003 prožil mj. transformaci firmy ze státní organizace na akciovou společnost, podepsal i dodatek smlouvy na nákup Pendolin, což později prošetřovala policie. Zelený jakákoli podezření odmítl a policie na jaře 2007 vyšetřování odložila s tím, že nebyl spáchán žádný trestný čin.

- Koncem roku 2002 se v tisku objevila informace, že Zelený získal luxusní byt od společnosti Step, které dráhy předtím prodaly lukrativní pozemky v Libni. Podezření z korupčního jednání Zelený odmítl.

- Podruhé nastoupil do čela Českých drah loni v létě po rozsáhlé personální výměně původního managementu, kterou po svém nástupu prosadil tehdejší ministr dopravy Zdeněk Žák (SPOZ). Z vedení ČD tehdy musel odejít dlouholetý šéf firmy Petr Žaluda, kterému Žák vyčítal přílišné zadlužení společnosti.

- Po loňském nástupu do čela ČD loni Zelený řekl, že dráhy musí především zastavit své zadlužování a současně musí zajistit obnovu zastaralého vozidlového parku, zejména na méně vytížených rychlíkových tratích v osobní dopravě. V nákladní dopravě žádal posílit obchodní oddělení ČD Carga a prověřit možnost spojení s jeho slovenským protějškem ZSSK Cargo.

- Krátce poté, co se loni ujal řízení ČD, zrušil plánovaný nákup osmi vlakových souprav Railjet od společnosti Siemens za 2,8 miliardy korun. Ty měly doplnit sedm týchž souprav, jež objednalo předchozí vedení drah.

- V polovině prosince 2013 konstatovala dozorčí rada ČD, že je se Zeleného prací spokojena a za předchozích pět měsíců mu přiznala odměny tři čtvrtě milionu korun. Zároveň mu však odmítla prodloužit manažerskou smlouvu. Od začátku letošního roku má proto Zelený pouze překlenovací kontrakt.

Vizitka Daniela Kurucze (45):

Datum narození: 3. března 1968

Vzdělání: Vysoká škola ekonomická v Praze, obor zahraniční obchod; v roce 2008 absolvoval studium MBA na ČVUT Praha a Sheffield Hallam University.

Současné funkce: výkonný ředitel pro provoz a techniku ČD (od května 2013), člen představenstva ČD (od července 2013)

Kariéra: V 90. letech začínal v logistické divizi spediční firmy Lagermax. Mezi roky 1997 a 1999 pracoval ve společnosti Fujifilm, zabýval se obchodováním na Balkáně, poté byl ředitelem logistiky a výrobním a provozním ředitelem firmy Carborundum. V roce 2003 přešel do švédské strojírenské

společnosti Sandvik, kde mimo jiné osm let vedl chomutovskou továrnu na výrobu hutních polotovarů. Od července 2011 do března 2013 byl ředitelem pardubické chemičky Synthesia (součást skupiny Agrofert). Od února 2011 do března 2013 zasedal v představenstvu společnosti Agrofert Holding.

Ostatní:

- Z čela pardubické chemičky Synthesia byl překvapivě odvolán loni v březnu. Podnik přitom pod jeho vedením vytvořil v roce 2012 čistý zisk 251 milionů korun, což byl nejlepší hospodářský výsledek Synthesie za dlouhé období. Podle Kuruczova vyjádření byla důvodem jeho odvolání změna řídicí struktury mateřské společnosti Agrofert.

- Členem představenstva ČD se stal loni v létě při rozsáhlé personální obměně vedení firmy, při které padl dlouholetý šéf drah Petr Žaluda. O možnosti, že se Kurucz stane novým ředitelem ČD se v médiích spekuluje již od ledna.

- Je absolventem trenérské školy na Fakultě tělesné výchovy a sportu Univerzity Karlovy v Praze. Trénuje ženský basketbalový klub DSK Basketball.

21. 02. 2014 Slovensko nalije peníze do Carga před privatizací

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovensko-nalije-penize-do-carga-pred-privatizaci-1062884>)

Slovenská státní železniční společnost Cargo spustila nákup služeb, jež se mohou vyšplhat až k 22 milionům eur. Toto prosté konstatování zaujme více, když si uvědomíme, že se tak děje jen pár týdnů před definitivním nalezením strategického partnera pro jednu z dceřiných společností, Cargo Wagon. Tuto sumu chce přitom firma zaplatit za revizi a obnovu tisícovky vozů. Podle odborníků se stát chystá investovat peníze, na kterých by se měl podílet už také nový akcionář. Peněženky daňových poplatníků tak ztenčí o miliony eur. Cargo však toto tvrzení odmítá a za svým rozhodnutím si stojí. Tvrdí totiž, že by jinak kvůli chybějící revizi hrozilo odstavení vagonů. Možný výpadek tisícovky vozů však podle šéfa Institutu dopravy a hospodářství Ondreje Mateje nemůže Cargo položit, protože má k dispozici dostatečný počet vagonů s revizí. „Chtějí ještě rychle vytáhnout peníze ze společnosti,“ řekl deníku E15 Matej, který byl poradcem bývalé premiérky Ivety Radičové. Na to, že tímto krokem státní firmy budoucí investor ušetří, upozorňuje opoziční strana Svoboda a Solidarita. Té se nezamlouvá celý proces privatizace, kterou premiér Robert Fico nazývá vstupem strategického partnera. O odprodeji části firmy vláda rozhodla v létě minulého roku i navzdory předchozím Ficovým tvrzením o nesprávnosti privatizace strategických státních firem. Byla to právě jeho první vláda, která v roce 2006 zastavila už rozběhnutý prodej sta procent akcií Carga. Dnes však už plánuje vytvořit tři dceřiné společnosti, do každé vložit část majetku dopravce a část každé společnosti prodat. Nejvíce by přitom měla získat právě z Cargo Wagon, do kterého vloží více než dvanáct tisíc vozů. V této dceři si vláda chce nechat kontrolu nad 34 procenty akcií a zbytek převést za odhadovaných 180 milionů eur na vítěze soutěže, jehož jméno by mělo být známo už v dubnu. Do firmy by měl vstoupit ve druhé půli roku. Nejvážnějším kandidátem je podle medializovaných informací švýcarská firma AAE Ahaus-Alstatter Eisenbahn. Kdokoli však akcie koupí, má podle Mateje vyhráno. Získá totiž vozy, z nichž drtivou většinu – 8 200 kusů – bude zpětně pronajímat Cargo minimálně osm let, a tak jí stát možná sám zaplatí celou investici do firmy. Roční pronájem by měl Cargo vyjít přibližně na 35 milionů eur.

Trnitá cesta k odstátnění

Železniční společnost Cargo vznikla v roce 2005, kdy chtěl stát oddělit nákladní dopravu od osobní. Tehdejší druhá vláda Mikuláše Dzurindy plánovala Cargo zprivatizovat, ale zastavily ji předčasné volby. Celý proces potom zrušila první vláda Roberta Fica v roce 2006. Ta se snažila firmu udržet ve státních rukou a pomocí jí dotací téměř 170 milionů eur. Nakonec se však rozhodla k jejímu postupnému odprodeji. Otázkou zůstává cena. Podle odborníků bude určitě nižší než 520 milionů eur, které mělo Cargo přinést do státní kasy v roce 2006. Firma se dlouhodobě nachází ve ztrátě desítek milionů eur.

21. 02. 2014 Novým šéfem Českých drah představenstvo zvolilo Kurucze

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/novym-sefem-ceskych-drah-predstavenstvo-zvolilo-kurucze/1046222>)

Novým šéfem Českých drah (ČD) se stal dosavadní náměstek ředitele ČD pro ekonomiku a techniku Daniel Kurucz. Na prvním zasedání ho zvolilo nové představenstvo firmy, které ustavila dozorčí rada

drah ve čtvrtek. ČD to oznámily na dnešní tiskové konferenci. Jmenování Kurucze se očekávalo. Novým náměstkem pro ekonomiku je Pavel Krtek, který byl ve čtvrtek dozorčí radou jmenován členem představenstva. Nový šéf drah avizoval, že plánuje snížit náklady zhruba o 200 milionů korun. "Máme připravený i plán propouštění v rámci úprav nového grafikonu, ale nejde určitě o stovky lidí," řekl novinářům.

Krátkodobou prioritou ČD je podle nového šefa příprava prodeje železničních stanic a nádraží Správě železniční a dopravní cesty (SŽDC). K tomu je třeba souhlasu ministerstva dopravy, který ještě dráhy nezískaly. "Postupujeme tak, aby veškeré záležitosti byly hotovy do poloviny roku 2014," uvedl Kurucz. Krátkodobým úkolem je podle něj také dořešit arbitráže a právní spory s konkurencí i některými dodavateli. Střednědobě je podle ředitele ČD třeba vytvořit strategii celé skupiny ČD, tedy i pro ČD Cargo, zajistit stabilitu financování a učinit strategické rozhodnutí, jaká bude budoucnost jednotlivých firem ČD. "Je třeba vytvořit strategii opravárenství a vytvořit obchodní plán pro všechny firmy. Je také potřeba zvýšit konkurenceschopnost ČD," uvedl. V souvislosti s ČD Cargo Kurucz uvedl, že neplánuje změnu managementu. Upozornil, že firma má k 20. červnu splatné dluhopisy za miliardu korun. "Předpokládám, že dluhopisy budeme revolvovat. Pokud se to nezdaří, tak máme již dohodnuté financování z jiných zdrojů," uvedl Kurucz.

Pětačtyřicetiletý Kurucz se stal členem představenstva loni v červenci. Do Českých drah nastoupil jako výkonný ředitel pro provoz a techniku loni v květnu. Předtím pracoval dva roky jako šéf pardubické firmy Synthesia, která je součástí koncernu Agrofert nynějšího ministra financí a předsedy hnutí ANO Andreje Babiše. Právě hnutí ANO nominovalo do vlády nynějšího ministra dopravy Antonína Prachaře. Odvolaný šéf Českých drah Dalibor Zelený podle Kurucze uvedl, že si nedokáže představit další působení ve skupině Českých drah. Dnes byl také podle šefa ČD znovu jmenován ředitelem odboru kolejových vozidel Rostislav Novák. Ten byl v polovině února podle informací z médií odvolán. Jeho odborem protéká na drahách nejvíce peněz. Třiačtyřicetiletý Krtek dříve působil mimo jiné v představenstvu Unipetrolu. Zkušenosti se železniční dopravou získal díky angažmá ve společnostech Unipetrol doprava a AWT. Do představenstva Českých drah byl ve čtvrtek s účinností od dneška jmenován vedle Kurucze a Krtka současný náměstek generálního ředitele pro osobní dopravu Michal Štěpán. V představenstvu vedle dosavadního ředitele ČD Zeleného skončil Karel Otava. Kurucz byl už členem odvolaného představenstva.

Státní firma České dráhy je dominantním osobním železničním přepravcem v Česku. Prostřednictvím dceřiné společnosti ČD Cargo podniká v nákladní dopravě. Předloni skupina vykázala ztrátu 1,6 miliardy korun po zisku 491 milionů v roce 2011, což bylo způsobeno hlavně dvoumiliardovou ztrátou ČD Cargo. Za loňský rok firma hospodářské výsledky nezveřejnila. Uvedla jen, že počet cestujících jí vzrostl o půl milionu na 169,3 milionu lidí.

Vizitka akciové společnosti České dráhy:

Název: České dráhy, a.s.

Vznik: 1. ledna 2003 rozdělením státní organizace České dráhy na státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (správce infrastruktury) a České dráhy (železniční doprava)

Hlavní předmět podnikání: poskytování služeb v osobní, a prostřednictvím dceřiné společnosti ČD Cargo i nákladní železniční dopravě

Postavení na trhu: v roce 2013 přepravily 169,3 milionu cestujících, nejvíc ze všech železničních dopravců v Česku; dceřiná společnost ČD Cargo v roce 2012 přepravila 73,35 milionu tun nákladu

Počet zaměstnanců: 15.679 osob

Vlastník: jediným akcionářem ČD je Česká republika

Hospodářské výsledky Skupiny ČD za rok 2012:

- ztráta 1,594 miliardy korun

- provozní zisk před započtením odpisů a daní 5,562 miliardy korun

Ostatní:

- Do Skupiny ČD patří kromě mateřské společnosti České dráhy například dceřiné společnosti ČD Cargo (přeprava nákladu), Výzkumný ústav železniční, ČD Reality, společnost DPOV (opravy a modernizace železničních vozidel) nebo ČD-Telematika (služby v oblasti telekomunikací a informatiky).

- ČD se v posledních letech výrazně zadlužily, mimo jiné kvůli modernizaci svého vozového parku. Výše dluhu ČD dosahuje přibližně 26 miliard korun.

- Pod vedením generálního ředitele Petra Žaludy, odvolaného loni v létě, byly ČD terčem kritiky kvůli statistickým platům členů vedení a takzvaným zlatým padákům pro vrcholové manažery firmy.
- Konkurenční soukromý železniční dopravce Leo Express si loni na ČD stěžoval u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže kvůli údajně nepřiměřeně nízké ceně jízdenek na některých tratích. Podle Leo Expressu ČD zneužily svého postavení na trhu. Na ČD si u antimonopolního úřadu stěžovala rovněž soukromá železniční společnost RegioJet. Podle ní nasadily ČD na trase Praha – Ostrava podnákladové ceny ve snaze omezit konkurenci. ČD podezření ze zneužití dominantního postavení odmítly.
- Dceřiná společnost ČD Cargo se v poslední době potýká s poklesem přeprav a prohlubováním ztrát v segmentu jednotlivých vozových zakázek. Loni v pololetí Cargo skončilo se ziskem 208 milionů korun, byly v něm ale započítány prodeje dlouhodobého majetku i právě nejisté slevy za použití dopravní cesty. V roce 2012 se nákladní dopravce propadl do ztráty dvou miliard korun. Cargo zaměstnává zhruba 7400 lidí.
- Průměrné stáří vozového parku ČD bylo k začátku letošního roku 21,7 roku. Lokomotivy jsou v průměru staré téměř 18 let, průměrné stáří vagonů je téměř 25 let. (Jako nová vozidla jsou v těchto údajích započítány i stroje, které prošly větší modernizací.)

21. 02. 2014 Průvan na drahách pokračuje. Skončila tajemnice i šéf marketingu (ČD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/nove-vedeni-drah-meni-klicove-manazery-dh6/-eko-doprava.aspx?c=A140221_211210_eko-doprava_suj)

Nově zvolené představenstvo Českých drah hned na svém prvním zasedání začalo vyhazovat některé manažery příliš spojené s érou bývalého ředitele Dalibora Zeleného. Po třech dnech navíc do funkce vrátilo šéfa odboru kolejových vozidel, kterého Zelený odvolal v úterý. Podle zjištění MF DNES skončila tajemnice Českých drah Alena Bartoňová, jedna z nejbližších spolupracovnic Dalibora Zeleného. Výpověď dostal i šéf marketingu Martin Valkovič. Informace potvrdily MF DNES tři zdroje z Českých drah, firma oficiálně výměny na úrovni ředitelů odborů nekomentuje. "Není důvod vysvětlovat důvody ke změnám na úrovni středního managementu," reagoval na tiskové konferenci na dotaz MF DNES šéf drah Daniel Kurucz. Valkovič i Bartoňová nastoupili na dráhy loni v létě po jmenování Dalibora Zeleného. Kurucz už dříve uvedl, že chce letos znovu výrazně seškrtnat náklady na marketing. Na místo Bartoňové nebyl zatím nikdo povolán. Marketing dočasně povede Zdeněk Větrovec, dosavadní zaměstnanec drah, který v minulosti vedl marketing ČD Cargo v dobách, kdy státní firmu vedl Josef Bazala a utrácela za reklamu stamilionové částky. Představenstvo navíc vrátilo do funkce šéfa odboru kolejových vozidel Rostislava Nováka. Toho odvolalo minulé představenstvo v úterý. Důvody nechce Kurucz rozebírat. Novák vede odbor, přes který ročně protékají miliardy korun do nových vozidel, několik let a podílel se i na obřích investicích, které dráhy v minulých letech provedly. Většina zakázek skončila u Škody Transportation.

23. 02. 2014 V Nymburku vykolejily tři vagony nákladního vlaku, škoda je 1,5 milionu (Nymburk seř. n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/vykolejene-vagony-v-nymburku-d2q/-praha-zpravy.aspx?c=A140223_094320_praha-zpravy_maq)

V železniční stanici Nymburk v sobotu odpoledne vykolejily tři poslední vozy nákladního vlaku a zkomplikovaly tak provoz na trati. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Škoda se odhaduje na 1,5 milionu korun. Provoz na trati bude plně obnovený pravděpodobně až v pondělí. "Nehoda se stala krátce po 14. hodině na seřaďovacím nádraží a nikoliv na hlavním, osobních vlaků se proto vůbec nedotkla," řekl iDNES.cz náměstek generálního inspektora Drážní inspekce Jan Kučera. "Při nehodě nebyl nikdo zraněn a škoda byla odhadnuta na 750 tisíc korun u vlaku, 500 tisíc na koleji a 300 tisíc na zabezpečovacím zařízení," doplnil Kučera. Provoz směrem na Odbočku Babín a dále na Poděbrady je i nadále omezený, plně obnovený bude až během pondělí. "Provoz nákladních vlaků to nicméně nepřerušilo, pouze zkomplikovalo," upřesnil náměstek. Příčina vykolejení vlaku dosud není známá. "Na místě nehody byl přeměřen stav železničního svršku a budou provedeny komisionální prohlídky vykolejených vozů," uvedl v sobotu záhy po nehodě mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.



23. 02. 2014 Málo laviček, zato herna. Žádný komfort, říkají cestující na "Masaryčce" (Praha Masarykovo n.)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/na-opravene-masarycce-je-herna-dks-praha-zpravy.aspx?c=A140220_2036487_praha-zpravy_bur)

Místo čekárny kasino, v odjezdové hale jen čtyři lavičky. Přestože dvorana Masarykova nádraží v Praze prošla nákladnou opravou, cestující se tu příliš komfortně necítí. Českým drahám to však nevadí. Ačkoliv je teprve půl jedenácté dopoledne, před Masarykovým nádražím posedává skupinka na první pohled opilých mužů. Většinou vypadají jako bezdomovci, i když jeden z nich připomíná spíše úředníka. Všichni jsou nicméně tak opilí, že i mluvit jim jde ztěžka. Ten serióznější přitom teprve před chvílí vyšel z kasina, které je v nádražní hale. "Kde máte fanoušky?!" láme ze sebe nesmyslně. "To je otrěsné," stěžuje si postarší muž, který postává v odjezdové hale. Jeho manželka pokyvuje hlavou. "Není kde si tady sednout, žádná čekárna. Jen tahle kavárna, která je ale hodně maličká," ukazuje za sebe. To je právě problém, na který redakci MF DNES upozornili i jiní cestující.

Skutečně, ve dvoraně napočítáte všeho všudy čtyři lavičky. "Navíc když si jdete sednout do herny, hned vám tam začnou nabízet všelijaké oblečení a podobné věci," dodává důchodkyně. Podobně mluví i žena ve středním věku. "Přitahuje to divné lidi, člověk se tu necítí moc dobře," říká. Samotné kasino není "zaplivaný" podnik, kde by nebylo kvůli kouři z cigaret vidět na krok, jak by si mohl člověk myslet. U zhruba desítky terminálů už takto dopoledne sedí s pivem čtyři muži a zkoušejí štěstí. Za hodinu do herny přišlo dalších sedm lidí včetně mladého páru. Českým drahám, kterým nádražní budova patří, nicméně přítomnost kasina nevadí. "Za posledních asi pět let jste první, kdo se na to ptá. Neevidujeme ani žádné stížnosti od lidí," podivuje se mluvčí dopravce Petr Šťáhlavský.

Dráhy: Je to jako zastávka MHD

Dodává, že herny na nádražích jsou dnes už spíše výjimkou. "Více kasin a míst s výherními automaty bylo na stanicích v minulosti, asi před deseti lety, a jejich počet byl postupně omezen a nabídka této služby utlumena ve prospěch služeb využívaných pravidelně cestujícími," říká. Že by lidé neměli kde čekat, dráhy nicméně odmítají. "Interval vlaků v občanském dni je na jednotlivých linkách 15 až 30 minut," brání se Šťáhlavský s tím, že nádraží má tím pádem podobný charakter jako zastávka městské hromadné dopravy. "Četnost spojení a obraty souprav umožňují vyčkat na odjezd spoje také v přistavené soupravě," podotýká. S kasinem přímo v odjezdové hale přesto dráhy do budoucna nepočítají. Nebo alespoň ne na místě, kde je nyní. Chystá se úplná oprava stanice. "Současné prostory bychom rádi využili pro jiné služby vyhledávané cestujícími," přibližuje mluvčí drah. Termín, kdy rekonstrukce začne, zatím dráhy nestanovily. Dílčí opravou už nádraží prošlo v roce 2011. Tehdy se rekonstruovala dvorana odjezdové haly. Práce za 60 milionů korun financovala společnost Masaryk Station Development, v níž mají podíl České dráhy a skupina Penta, která by se měla podílet i na dalších pracích. Potřebnou změnu územního plánu a zrušení stavební uzávěry odsouhlasili pražští zastupitelé loni v červnu. V rámci rozvoje lokality se má například propojit Opletalova a Pernerova ulice. Podél ulice Na Florenci má ale zůstat volný pozemek vyhrazený pro plánované napojení rychlodráhy na letiště.

23. 02. 2014 Dráhy změnil rozhodnutí: Nádraží v Havířově se má bourat

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/drahy-zmenily-rozhodnuti-nadrazi-v-havirove-se-ma-bourat/1047012>)

Dozorčí dráha Českých drah (ČD) změnila ve čtvrtek svůj prosincový verdikt a rozhodla o obnově zastaveného projektu výstavby nového dopravního terminálu v Havířově na Karvinsku. ČTK to dnes potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Kvůli terminálu má být zbourána nynější nádražní budova postavená v bruselském stylu, proti čemuž protestuje skupina architektů. O změně rozhodnutí ČD informovala Asociace sdružení pro ochranu a rozvoj kulturního dědictví ČR (ASORKD). "Dozorčí rada se na jednání shodla na tom, že vypovězení smlouvy s Havířovem by bylo velmi komplikované a způsobilo by finanční ztráty. Proto revokovala svůj předchozí postoj a rozhodla se pokračovat v jednání o projektu nového dopravního terminálu," řekl Neřold. Uvedl, že rozhodnutí je v souladu s názorem nového ministra dopravy Antonína Prachaře. Dráhy loni v prosinci sdělily, že od projektu odstoupily. Tehdejší ministr dopravy v demisi Zdeněk Žák, který byl proti bourání nádražní budovy, už v září uvedl, že dráhy na zbourání budovy a vybudování nového dopravního terminálu nyní nemají peníze. "Žádali o evropskou dotaci ve výši 70 procent, přičemž jim bylo schváleno pouze 40 procent," uvedl tehdy Žák. Mluvčí havířovského magistrátu Eva Wojnarová dnes ČTK řekla, že město o novém rozhodnutí zatím žádné informace nemá. Vedení Havířova už dříve poukazovalo na to, že se obává toho, že přijde o evropskou dotaci 85 milionů korun schválenou na výstavbu dopravního terminálu a také o více než tři miliony korun, které město investovalo do přípravy projektu. Náklady na stavbu

terminálu se odhadovaly na zhruba 200 milionů korun. Podle informací ČTK byla jedním z důvodů k prosincovému odstoupení od projektu i skutečnost, že havířovské nádraží by mělo být v dohledné době převedeno na Správu železniční dopravní cesty. "Peníze, které dráhy do přestavby nádraží vloží, stát v budoucnu zohlední při případném převodu majetku mimo vlastnictví Českých drah," řekl dnes Neřold.

Viceprezident památkové asociace ASORKD Martin J. Kadrman uvedl, že tento týden dva dny před hlasováním dozorčí rady České dráhy požádaly drážní úřad o vydání souhlasu s demolicí budovy. "Čtvrteční hlasování tak bylo jen formalitou," uvedl Kadrman v tiskové zprávě. Poslední dění podle něj připomíná tlak lobbistických skupin. "Po naší linii samozřejmě budeme pokračovat v dvouletém úsilí a věřím, že pana ministra i vedení ČD časem přesvědčíme o tom, že ekonomicky a společensky odpovědným řešením není demolice a stavba nového terminálu, ale rekonstrukce stávajícího objektu včetně snížení jeho energetické náročnosti a následného využití pro komerční a společensky přínosné účely," uvedla Lucie Chytilová, předsedkyně havířovského sdružení Důl architektury, které usiluje o záchranu vlakového nádraží.

Výstavba dopravního terminálu je společným projektem města a ČD. Podle informací radnice se dráhy měly postarat o přestavbu nádražní budovy a město mělo řešit úpravu prostoru před nádražím. Terminál má spojit vlakovou, autobusovou a osobní dopravu, na vlakové nádraží má navazovat prostor pro autobusové zastávky a velké parkoviště. Havířovští zastupitelé projekt schválili v červnu 2011. Podle původního plánu měla stavba terminálu začít v roce 2013 a hotova měla být letos.

23. 02. 2014 Skanska nabídla rychlejší a levnější opravu nádraží. SŽDC ji odmítla (Strakonice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/skanska-nabidla-rychlejsi-a-levnejsi-opravu-nadrazi-szdc-odmitla-phb-ekonomika.aspx?c=A140223_144514_ekonomika_zt)

Správa železniční dopravní cesty vyloučila z hodnocení nabídek od stavebních firem na modernizaci železniční stanice Strakonice za zhruba půl miliardy korun nejlevnější nabídku. Důvodem není podezřele nízká cena, ale zkrácení doby prací a výluk oproti projektu. Projekt tak zřejmě skončí u antimonopolního úřadu. Výběrové řízení na dodavatele stavby zatím není uzavřené, proto se k němu Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nechce vyjadřovat. "Až do uzavření řízení nebudeme dále věc komentovat," řekl Marek Illiaš z tiskového oddělení. Správce tuzemských železnic vyloučil z hodnocení společnost Skanska, která se nabídla, že opraví celé nádraží za 447 milionů korun. Druhá v pořadí skončila společnost Chládek a Tintěra s nabídkou o devět milionů korun vyšší. O zakázku bojuje celkem 12 firem, často v různých sdruženích. Skansku SŽDC vyloučila kvůli tomu, že nedodržela plán výluk a nabídla, že nádraží opraví rychleji, než požaduje projekt. "Naší úpravou došlo ke zkrácení celkových výlukových časů zhruba o polovinu," řekla mluvčí Skansky Lucie Laňková. SŽDC to však vzalo jako porušení podmínek soutěže a nedodržení projektu. Firma zatím čeká na výsledek podání námítky, kterou proti vyloučení dala. Obálky s nabídkami se otevíraly už v listopadu, tendr není dosud uzavřen.

Odhadovaná cena v projektu byla 622 milionů korun, rekonstrukci kolejiště má přes Operační program Doprava z velké části zaplatit Evropská unie. Podle zadávací dokumentace se mají vyměnit kolejnice a výhybky prakticky na celém nádraží. Není to poprvé, kdy byla Skanska s nejnižší cenou vyřazena při modernizaci železnice. Například v roce 2011 ji SŽDC vyloučilo kvůli údajně nízkým cenám z tendru na modernizaci tratě z Vysočan do Lysé nad Labem. Nejlevnější nabídka Skansky by tehdy stála 144 milionů korun, vítězná nabídka společnosti AŽD Praha přišla s úctem za 197 milionů korun. Skanska se nakonec obrátila na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže a ten po rozkladu potvrdil, že SŽDC firmu vyřadila v rozporu se zákonem. SŽDC tak prodělala nejen přes 50 milionů korun za dražšího dodavatele, ale i téměř milion za pokutu. Skanska bojuje i o další zakázku, kde skončila první s nejnižší cenou, ale čelí tlakům na své vyřazení. Jde o dvě soutěže na úseky dálnice D3, ceny Skansky napadla Eurovia a Strabag. Antimonopolní úřad nakonec vrátil Ředitelství silnic a dálnic hodnocení nabídek znovu, nová komise však ještě není ustanovena.

24. 02. 2014 Cenová válka polevila: vlaky na trase Praha – Ostrava zdražily o třetinu

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cenova-valka-mez-leo-express-a-regiojet-fdi-eko-doprava.aspx?c=A140223_214447_eko-doprava_brm)

Oba soukromí dopravci na trase mezi Prahou a Ostravou, Leo Express a RegioJet, potichu zvedli ceny svých nejlevnějších jízdének za 137 korun o více než třetinu, zhruba na 190 korun. Dopravcům

to přesto zisk nepřinese, konkurenční boj drží ceny oproti zbytku Česka stále příliš nízko. Leo Express své jízdenky za 137 korun zrušil na podzim, teď se k tomuto kroku přidal i RegioJet. Firma to vysvětluje strategickým rozhodnutím. "137 korun byla reakce na ceny Leo Expressu," připustil majitel RegioJetu Radim Jančura. Nová nejlevnější jízdenka RegioJetu mezi oběma městy stojí 190 korun. "Je to cena, která má motivovat jezdit večerními posilovými vlaky, co jezdí jen mezi čtvrtkem a nedělí," dodal Jančura. Lístky za 137 korun nasazovali dopravci hlavně na málo obsazené vlaky, třeba na ty s odjezdy brzo ráno. Nabídka cílila hlavně na časově flexibilní zákazníky jdoucí po ceně.

Ted' už za 199 korun

Leo Express zrušil nejlevnější jízdenky poté, co zavedl své věrnostní karty Smile Card. S těmi dnes stojí nejlevnější jízdenka 199 korun. "Cenu 137 korun jsme vymysleli my, a jakmile jsme získali třicet procent relevantního trhu, tak jsme ji nahradili novou cenou," řekl majitel Leo Expressu Leoš Novotný. Podle něj se na cenu 199 korun dá dostat u 90 procent spojů, pokud se nakupuje dostatečně dopředu, většinou o týden. Podmínku týdenního nákupu dopředu pro získání nejlevnější ceny mají i České dráhy a RegioJet. V případě Českých drah je tak nejnižší cena 200 korun při nákupu tzv. Včasné jízdenky (pro cestující bez IN-karty). Na rozdíl od soukromých dopravců však tato cena neplatí jen na konkrétní spoj, ale pro kterýkoli spoj během dne. Dráhy podle mluvčího Radka Joklíka žádné změny v cenách na této trase v nejbližší době nechystají.

Cestování mezi Prahou a Ostravou je dnes nejlevnější v přepočtu na kilometr v celém Česku. Zatímco podle kilometrického tarifu Českých drah by jízdenka měla vyjít na 474 korun, cestující tu běžně platí polovinu i méně. Ještě levněji vychází cena v porovnání se sousedními zeměmi. Například stejně dlouhá cesta mezi Hannoverem a Hamburkem v Německu vyjde nejlevněji zhruba na 520 korun, na Slovensku mezi Bratislavou a Popradem na 400 korun. Konkurenční boj však dopravcům zároveň způsobuje velké ztráty, ze kterých se při současných cenách dostanou jen stěží. Oba soukromí dopravci se proto domáhají kompenzace u Českých drah. Podle soukromníků dráhy zneužily své dominantní postavení, což dráhy odmítají. Případ už tři roky řeší antimonopolní úřad. České dráhy totiž před vstupem RegioJetu na trasu dlouhodobě přiznávaly, že provoz pendolin i s dražšími jízdenkami je ztrátový. Podle českých zákonů přitom musí mít společnost v dominantním postavení takové ceny, aby její příjmy pokrývaly alespoň náklady. RegioJet si nechal zhotovit posudek, který tvrdí, že dráhy na lince Praha – Ostrava v roce 2012 prodělaly až 950 mil Kč. Podobný posudek si zhotovil Leo Express. Posudky mají sloužit k vyčíslení škody způsobené údajným zneužitím dominantního postavení.

Uznávání jízdenek se zatím odkládá

U ledu zůstávají zatím i plány na vzájemné uznávání jízdenek na této trase. O jednotné jízdence uvažoval po svém nástupu do čela drah Dalibor Zelený, nové vedení s tím však nepočítá. "Nebudeme nahrazovat roli státu, to je věc ministerstva dopravy," řekl člen představenstva drah Michal Štěpán. Nevyloučil však možnost dohody o provizním prodeji jízdenek u jiných dopravců, kdy by si tak například cestující v RegioJetu mohl koupit lístek na návazný spoj drah už ve vlaku. Zájem soukromníků se z trasy mezi Prahou a Ostravou začíná přesouvat i na další místa. Například Leo Express začal se všemi vlaky zajíždět do Přerova a jeden pár spojů zajíždí do Starého Města u Uherského Hradiště. A mají přibýt další.

24. 02. 2014 Obnova trati do Selbu, kudy projel Vlak svobody, nabírá další zpoždění (Aš – Selb)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/obnoveni-zeleznicni-dopravy-na-trati-z-ase-do-selbu-fx6/-vary-zpravy.aspx?c=A140224_130813_vary-zpravy_slv)

Zprovoznění trati z Aše do německého Selbu, po které v září 1951 projel Vlak svobody, se opět opozdí. Železniční doprava by nakonec měla obě města spojit až příští rok v prosinci. To je poslední a zřejmě i definitivní termín. Pokud by projekt nabral další zpoždění, česká strana, která trať buduje za evropské peníze, by musela vrátit dotaci. Ještě loni se hovořilo o tom, že trať začne sloužit letos v prosinci. Nyní je jasné, že taková představa je nereálná. Kromě nejrůznějších technických problémů se obnově železnice staví do cesty i další překážky. Němci například budou muset při rekonstrukci železničního svršku mezi hranicemi a Erkersreuthem, kde železnici vymazala z mapy nová silnice, využít přístup po kolejích z české strany. Jinak by se jen s velkými obtížemi dostávali k místu, kde je třeba kus trati znovu vybudovat. "Dá se říct, že po více než patnácti letech jednání se plán opět spojit obě města železnici chýlí ke konci. Projektová dokumentace obou partnerů je hotová, žádost o stavební povolení podaná," zhodnotil současný stav mluvčí ašské radnice Milan Vrbata po schůzce české a německé strany, která se uskutečnila v ašské knihovně.

Dráhy opraví nádraží v Aši

Po dokončení by na novou trať mělo vyjíždět osm vlakových souprav denně. Čtyři německé a čtyři české. Osm kilometrů staronové trati tak propojí nejen Aš a Selb, ale také významné železniční uzly Cheb a Hof. "Projekt je významný pro rozvoj cestovního ruchu celého ašského výběžku. Navíc výrazně usnadní a zrychlí cestu za prací," doplnil ašský starosta Dalibor Blažek. Obnovení železnice s sebou přinese i rekonstrukci hlavního nádraží v Aši, které chtějí České dráhy kvůli novému přeshraničnímu spojení zvelebit. Trať z Aše do Selbu patří k symbolům rozvoje vztahů mezi oběma městy, ale i mezi Českem a Německem. Navíc má i své místo v historii. Právě tudy v září roku 1951 prorazil ostře střeženou státní hranici vlak z Prahy do Aše, pro který se později vžil název Vlak svobody.

Příběh Vlaku svobody

Trať z Aše do Selbu je známá i díky Vlaku svobody. Toto pojmenování dostala souprava jedoucí z Prahy do Aše, která 11. září 1951 rychle projela ostře střeženou česko-německou státní hranici a zůstala v americké zóně v Bavorsku. Sto deset českých cestujících se náhle ocitlo za železnou oponou, většina z nich neplánovaně. Čtyřiatřicet lidí se nakonec rozhodlo zůstat za hranicemi, zbytek se o dva dny později vrátil do své komunistické vlasti za ostnatým drátem. Příběh vlaku číslo 3717 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.

24. 02. 2014 Skončila přestavba železnice mezi Bystřicí a hranicemi Slovenska

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoncila-prestavba-zeleznice-mezi-bystrici-a-hranicemi-slovenska/1047338>)

Po více než šesti letech skončila modernizace železničního koridoru mezi Bystřicí na Frýdecko-Místecku a státní hranicí se Slovenskem. Přestavba devatenáctikilometrového úseku stála více než 5,7 miliardy korun. Její součástí byla přestavba dvou tunelů. Jeden tunel se přitom propadl, a stavba se tak o necelý rok prodloužila. Rekonstruovanou trať dnes v Mostech u Jablunkova slavnostně otevřeli zástupci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která byla investorem stavby, Českých drah (ČD) a obcí podél trati.

Smyslem rekonstrukce bylo zvýšit rychlost vlaků, bezpečnost i pohodlí cestujících, ale také zefektivnit nákladní železniční dopravu. Stavbaři kompletně vyměnili železniční svršek i spodek, opravili nebo nově postavili 29 mostů, 38 propustků, sedm lávek pro pěší, devět přejezdů a další objekty. Rekonstrukce trati začala v říjnu 2007. Více než 4,2 miliardy korun na ni přispěje dotace z Evropské unie, zbylou částku platí Státní fond dopravní infrastruktury. "Díky této modernizaci jsme mohli zvýšit rychlost z 80 na 140 kilometrů za hodinu. To je možná ta největší deviza těchto staveb pro cestující," řekl zástupce ředitele odboru obchodu osobní dopravy ČD Ivo Toman. Doba jízdy v úseku mezi Ostravou a slovenskými hranicemi by se podle něj mohla zkrátit o pět až deset minut. "Kompletní rekonstrukcí prošly železniční stanice Mosty u Jablunkova, Návsí a Bystřice nad Olší a zastávky v Mostech u Jablunkova, Bocanovicích a Hrádku ve Slezsku. Samozřejmě jsou bezbariérové přístupy až na nástupiště. Bylo postaveno sedm protihlukových stěn v celkové délce 11,2 kilometru a součástí projektu byla i výstavba mostního objektu pro migraci velkých savců," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Tesař.

Oblastní ředitel SŽDC v Ostravě Jaroslav Adamec řekl, že důležité bylo nahrazení starších staveb, které už dožily. "Byly na hranici životnosti a musely se složitě a nákladně udržovat v provozu," řekl Adamec. U Mostů u Jablunkova byly původně dva souběžné jednokolejné tunely z let 1870 a 1917. "Již nesplňovaly požárně-bezpečnostní předpisy. V rámci modernizace byl jeden tunel přestavěn na 612 metrů dlouhý dvoukolejný a druhý upraven na únikovou štolu pro složky integrovaného záchranného systému. Nevyužitá část starého tunelu byla zasypana," uvedl Tesař. Právě přestavba tunelu projekt zkomplikovala. V listopadu 2009 se totiž budovaný tunel propadl. Ředitel Stavební správy východ SŽDC Václav John řekl, že to prodloužilo stavbu řádově v měsících. "Problém, který tady byl s prosakováním, problém, který byl s horninou v obou tunelech, se neustále odkládal. Myslím, že nejdůležitější je, že se vyřešilo právě toto úzké místo na trati," řekl John. Toman řekl, že dráhy očekávají, že cestujících na této trati bude dál přibývat. "Obecně v posledních letech vidíme nárůst cestujících, pokud jde o příměstskou dopravu a dálkovou, a úbytek je na těch menších regionálních tratích. Ale na tomto tahu jednoznačně ten nárůst je a bude. To se ukazuje jako trend už posledních několik let," řekl Toman. Důvodem je podle něj komplikované cestování po ucpaných silnicích v regionu. Silnice I/11 směřující na Slovensko patří k nejvytíženějším v celé České republice. Bývají tam často zácpy a kritické situace. Už v roce 2006 se vláda v usnesení zavázala, že výstavba přeložky

silnice I/11 začne v roce 2009 a hotova bude v roce 2012, nic se ale stavět nezačalo. Obchvat Třince se má začít stavět letos.

24. 02. 2014 Stavební povolení: DOZ Břeclav – Brno

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2014/140224vyhlaska.pdf>)

Předmětem stavby je vybudování dálkového ovládání zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a dalších navazujících technologií (dále jen „DOZ“). Stavba je navržena v traťovém úseku Lanžhot – Břeclav (mimo) – Brno (mimo). V jednotlivých stanicích a zastávkách budou pro možnost dálkového ovládání upravena vnitřní technologická zařízení. V rámci stavby budou realizovány nové kamerové systémy, nová informační zařízení a dále budou doplněny přenosové zařízení a upraveny nebo doplněny elektrické ohřevy výhybek. V souvislosti s tím bude provedena lokální úprava kabeláže. Současně bude v traťovém úseku Velké Pavlovice – Zaječí a Hustopeče u Brna – Šakvice provedena výměna zemního kabelového vedení za nové a současně budou provedeny úpravy na stávajícím zabezpečovacím zařízení. Nová kabeláž bude v převážné míře vedena ve stávajících trasách. Součástí stavby jsou mimo jiné stavební objekty a provozní soubory nevyžadující stavební povolení ani ohlášení, a to v rozsahu PS 101 CDP Břeclav – Brno – (Česká Třebová), PS 203 Centralizace pevných dopravních okruhů, PS 213 Úpravy a doplnění CDP Přerov, SO 301 Stavební úpravy CDP Přerov, SO 302 Stavební úpravy v ŽST na trati Břeclav – Brno. Jedná se zejména o stavební úpravy budov a úpravu nebo doplnění sítí elektronických komunikací.

24. 02. 2014 Stavební povolení: Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem

Zdroj: Drážní úřad (http://ducr.cz/drurad/2014/0566-S-13-Opatovice_vyhlasaka.pdf)

Předmětem stavby je modernizace a zdvoukolejnění traťového úseku Stěblová – Opatovice nad Labem v žkm 8,160 – 16,334 železniční tratě Pardubice – Hradec Králové. Stavba zahrnuje novostavbu druhé traťové koleje v úseku Stěblová (včetně) – Opatovice nad Labem (mimo), kompletní rekonstrukci stávající traťové koleje, kompletní rekonstrukci železniční stanice Stěblová a výstavbu nové železniční zastávky v Opatovicích nad Labem. Mimo uvedený traťový úsek bude provedena rekonstrukce traťového zabezpečovacího zařízení do železniční stanice Pardubice-Rosice nad Labem a na vlečce společnosti Elektrárny Opatovice, a. s. a el. přípojka nn v železniční stanici Pardubice hl. n. Součástí stavby jsou rovněž opatření k omezení účinků hluku z železniční dopravy, rekonstrukce zabezpečovacího zařízení železničních přejezdů a vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítí technické infrastruktury. Účelem stavby je zejména zvýšení kapacity železniční tratě Pardubice – Hradec Králové, pozvednutí kvality a atraktivity železniční dopravy a zvýšení bezpečnosti drážního a silničního provozu na uvedeném místě.

25. 02. 2014 Železnice v Rusku má nápad: spojí letenku a jízdenku na vlak

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznice-v-rusku-ma-napad-spoj-letenku-a-jizdenku-na-vlak-1064018>)

Ruské dráhy (RŽD) připravují novou službu v podobě jednotné vstupenky na vlak a letadlo, která se bude prodávat přes železniční web. První by měla být v prodeji v roce 2018. Experti ale míní, že železniční kolos narazí na mnoho překážek, a jsou proto k projektu skeptičtí. Model spojené letenky Rusové odkoukali od německého dopravce Deutsche Bahn, který nabízí jízdenku na vlak do jakéhokoli německého města při registraci letenky. Podle Dmitrije Gorina, generálního ředitele holdingu Vipservis, který prodává vlakové jízdenky i letenky, bude ale RŽD potřebovat čtyři roky na překonání administrativních bariér. K zavedení služby musí totiž dosáhnout legislativních změn. Plány RŽD zahrnují využití nové magistraly Moskva – Kazaň, která by měla do roku 2020 přepravovat až deset milionů lidí ročně. Drahám ale šlapou na paty nízkonákladové aerolinky. Nejreálněji vypadá projekt Aeroflotu Dobrolet, který by při nízkých cenách mohl železnicím vzít část trhu. Zůstává tak otázkou, zda je rozšíření palety služeb na dráze dostatečnou odpovědí na tlak levných aerolinek. Záměr RŽD vypadá velíkášsky také z technického hlediska. Odborníci míní, že by se dráhy měly v první řadě soustředit na on-line prodej, který by potřeboval řadu zlepšení. Problémy nastávají například s identifikací online jízdenek ve vlaku. Ukazuje se přitom, že stále více Rusů dává přednost nákupu lístků přes internet. Kasový prodej loni poklesl o osmnáct procent, zatímco on-line prodeje vzrostly o 53 procent.

25. 02. 2014 Informace k jednání o stavbě dopravního terminálu v Havířově

Zdroj: Ministerstvo dopravy

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

Stavba dopravního terminálu v Havířově je připravována od roku 2011 jako společný projekt Města Havířov a společnosti České dráhy, a.s. Zvažovány a ideovou studií posouzeny byly čtyři varianty rekonstrukce nádraží a přednádražního prostoru. Od začátku přípravy projektu se předpokládalo využití dotačních prostředků z fondů EU. Nejvhodnější varianta byla konsensuálně vybrána oběma partnery. V roce 2012 byla zpracována projektová dokumentace a v následujícím roce pak oba spolupracující subjekty podaly žádost o dotaci z Regionálního operačního programu Moravskoslezsko. Obě žádosti byly schváleny. Na základě iniciativy části odborné veřejnosti byl bývalým ministrem dopravy Zdeňkem Žákem zřízen krizový štáb, který prověřoval možnosti přestavby. Opětovně tedy byly prověřeny investiční náklady všech v úvahu přicházejících variant řešení přestupního terminálu v Havířově. A opět bylo potvrzeno, že varianta se zachováním výpravní budovy halové části by byla výrazně vyšší, než je rozpočet schválené varianty. Příprava by si navíc vyžádala další čas, čímž by ztratilo Město i ČD možnost čerpat finance z EU. Dozorčí rada ČD rozhodla v prosinci 2013 o zrušení svého souhlasu s realizací projektu revitalizace lokality nádraží Havířov. Hlavním důvodem byl neuzavřený investiční plán na rok 2014 s ohledem na plánovaný převod výpravní budovy pod SŽDC.

Město Havířov s ohledem na možnost čerpání finanční podpory ROP neustávalo ve svém dlouhodobém úsilí o realizaci přestavby nádražní lokality. Iniciovalo v průběhu několika minulých měsíců řadu jednání o budoucnosti nádražní lokality. České dráhy s ohledem na vzniklou situaci, komplikace s odstoupením od smlouvy o spolupráci s městem a nemalé finanční ztráty související se změnou projektu, připravily podklady pro čtvrtěční zasedání Dozorčí rady. Zároveň podaly žádost o stavební povolení na Drážním úřadě (v případě jiného rozhodnutí DR by byla žádost pochopitelně stažena). Dozorčí rada ČD na základě výše uvedených důvodů a skutečnosti, že investice ČD do přestavby havířovského nádraží bude v souladu s dotačními pravidly zohledněna při případném převodu mimo vlastnictví ČD, na svém čtvrtěčním zasedání revokovala své prosincové rozhodnutí a dala svůj souhlas s realizací původně schváleného projektu.

26. 02. 2014 Vláda dnes kompletně vyměnila řídicí výbor Českých drah

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-dnes-kompletne-vymenila-ridici-vybor-ceskych-drah/1048223>)

Vláda na dnešním zasedání kompletně vyměnila řídicí výbor Českých drah. Nově jej povede náměstek ministra dopravy Karel Dobeš, do funkce místopředsedy kabinet jmenoval druhého z náměstků šéfa dopravního resortu Kamila Rudoleckého. ČTK to řekl zdroj obeznámený s jednáním vlády. Kromě Rudoleckého a Dobeše zasedne za ministerstvo dopravy ve výboru ředitel odboru drah, železniční a kombinované dopravy Jindřich Kušnír. Z ostatních resortů budou vládu v kontrolním orgánu Českých drah zastupovat první náměstek ministra financí Lukáš Wagenknecht, náměstek ministra průmyslu a obchodu Jiří Havlíček, náměstek ministra obrany Jakub Kulhánek a Vladislav Koval z odboru kabinetu ministryně pro místní rozvoj. Řídicí výbor v Českých drahách zastává funkci valné hromady a rozhoduje o personálním obsazení dozorčí rady. Tři místa ve výboru připadají na zástupce ministerstva dopravy, po jednom z ministerstva financí, ministerstva obrany, ministerstva průmyslu a obchodu a ministerstva pro místní rozvoj. V minulém týdnu prošlo vedení Českých drah zásadní proměnou. Odvolán byl generální ředitel Dalibor Zelený, kterého do funkce před půl rokem dosadil exministr dopravy Zdeněk Žák. Jeho místo obsadil dosavadní náměstek pro ekonomiku Daniel Kurucz. Kromě něj byli do do představenstva společnosti zvoleni Michal Štěpán a Pavel Krtek.

27. 02. 2014 Stát zablokoval jindřichohradeckou úzkokolejku kvůli pozdním platbám daní

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-zablokoval-uzkokolejku-dib-ekonomika.aspx?c=A140226_204728_ekonomika_zt)

Jednu z největších turistických atrakcí Jihočeského kraje zablokoval finanční úřad. Podle výpisu z katastru nemovitostí si vzal úřad do zástavy většinu nemovitostí, které vlastní společnost

Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD). Té úzkokolejka patří a provozuje ji. Finanční úřad nechce kvůli zákonem stanovené mlčenlivosti blíže vysvětlit důvody, v katastru figuruje jako zástavní věřitel. Předseda představenstva Boris Čajánek plombu na majetek potvrdil. "Důvodem je zajištění daně z příjmu právnických osob, jsme dohodnuti na splátkovém kalendáři," uvedl Čajánek. Podle něj jde o zhruba 2,5 milionu korun, které vznikly rozpuštěním rezerv. Vinu dává bývalému vedení, které to odmítá. V JHMD se před dvěma lety rozhádali akcionáři, vedení se ujala jedna skupina vlastníků, která nebyla spokojena s tím, jak firmu vedou hlavně železniční nadšenci. Současné vedení podalo na bývalé šéfy i trestní oznámení, k obvinění se policisté dosud nedostali.

Závazky vůči finančnímu úřadu mohou znamenat problém pro firmu i kvůli Drážnímu úřadu. Zákon totiž požaduje pravidelné dokazování finanční způsobilosti včetně například nulových závazků vůči státu. V případě, že firma nedodá potvrzení, hrozí jí odebrání licence a prakticky zastavení provozu. Přitom suplují standardní spojení obcí Jindřichův Hradec, Nová Bystřice a Obrataň. Jihočeský kraj má podle mluvčího Petra Šedivého připravené pro případ zastavení provozu alternativní řešení. Úzkokolejka bude muset neočekávaně hledat peníze navíc i na své nové motorové vozy, na které výrazně přispívá Regionální operační program Jihovýchod. "Dojde ke čtvrtinové korekci kvůli nedostatkům ve výběrovém řízení," řekla mluvčí ROP Jihovýchod Kateřina Dobešová.

27. 02. 2014 Do Jakartovic přestanou jezdit vlaky, podle kraje jsou prázdné (odb. Moravice – Jakartovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/264547-do-jakartovic-prestanou-jezdit-vlak-y-podle-kraje-jsou-prazdne/>)

Do moravskoslezských Jakartovic přestanou 7. dubna jezdit vlaky. Kraj se rozhodl nahradit provoz motoráků na trati Opava – Jakartovice levnějšími autobusy. Náhrada by měla být úplná, navzdory protestům starostů obcí na trase mezi Opavou a Jakartovicemi nezůstanou ani spoje, kterými jezdí studenti, či víkendové turistické vlaky. Podle kraje jezdí vlaky na jakartovické trati příliš málo vytižené. Na zasedání moravskoslezského krajského zastupitelstva přišli starostové Dolních Životic Jaroslav Vaněk (ODS) a Otíc Vladimír Tancík (Bezpečné a zdravé Otice), aby se za "svoji" trať bili. Rozhodnutí zrušit na ní pravidelnou osobní dopravu kritizovali, protože vlaky využívají studenti a také jimi do oblasti jihozápadně od Opavy přijíždějí turisté. Starostové se obávají, že po zrušení vlaků již nebude možné rozhodnutí přehodnotit, protože trať zničí vandalové.

Zastupitelé však k námitkám obcí nepřihlédli a zrušení všech vlaků z Opavy do Jakartovic schválili. Pro bylo 49 zastupitelů, jeden se vyslovil proti a pět se jich zdrželo. Podle hejtmanského náměstka Daniela Havlíka (ČSSD) to bylo ekonomicky rozumné, protože vlaky využívalo minimum cestujících. "Efektivita spojení mezi Opavou a Jakartovicemi je v současné době pouze desetiprocentní. Ve vlacích většinou nesedí ani desítka cestujících a kraj tak hradí roční ztrátu přes osm milionů korun," vysvětlil Havlík. Náhradou tak budou autobusy, jejichž provoz bude podle náměstka o šest milionů korun ročně levnější. Havlík upozornil, že kraj čekal, zda o provoz na trati nebude mít zájem některý alternativní železniční dopravce, který by kraji nabídl výhodnější podmínky, ale žádná firma se neozvala.

Železniční trať, kterou teď pravděpodobně čeká neslavný osud mnoha dalších opuštěných lokálek, které zarůstají, zloději je rozkrádají a silničáři zalévají přejezdy asfaltem, už několik omezení postihlo. Severní dráha císaře Ferdinanda ji v roce 1892 postavila až do Horního Benešova. V době jedné z prvních vln rušení lokálek v 70. letech minulého století však byla trať zkrácena do Svobodných Heřmanic. Úsek do Horního Benešova byl snesen. Zbylá část trati sice přežila rozsáhlé škrtky roku 1997, ale v roce 2005 kraj zkrátil spojení pouze do Jakartovic. Nyní, po dalších devíti letech, končí osobní doprava i na posledních 21 kilometrech.

27. 02. 2014 ČD Cargo se loni dostalo z miliardových ztrát do zisku

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-cargo-se-loni-dostalo-z-miliardovych-ztrat-do-zisku/1048901>)

Nákladní dopravce ČD Cargo se po předloňské dvoumiliardové ztrátě dostal loni do zisku v řádu stamilionů korun. Nový šéf Českých drah Daniel Kurucz to dnes řekl v rozhovoru pro Českou televizi. Celá skupina České dráhy podle něj bude opět ve ztrátě, která bude zhruba stejně vysoká jako v roce 2012, kdy činila 1,6 miliardy. Dceřiná společnost drah ČD Cargo se předloni propadla do ztráty přesahující 1,9 miliardy korun. V minusu byla i v roce 2011, a to 34 milionů korun. "ČD Cargo dosáhne v roce 2013 zisku. Účetní zisk bude v hodnotě několika set milionů korun," řekl televizi šéf drah.

"I v roce 2014, byť to bude rok velmi těžký, plánuje ČD Cargo zisk," dodal. Ztráta celé skupiny bude zřejmě za loňský rok přibližně stejná jako předloni. Provozní ztráta drah bude podle Kurucze pravděpodobně menší než půl miliardy korun, předloni činila 537 milionů. "Pokud půjde o provozní ztrátu, bude to určitě do půl miliardy a méně," uvedl. Výsledky hospodaření ale ještě nejsou auditované, proto je Kurucz nechtěl blíže upřesnit. Na celkovém loňském výsledku se podle Kurucze podepisuje zadluženost skupiny, ale také například intervence České národní banky proti kurzu koruny. Úroky plynoucí z dluhů drah přijdou firmu asi na 630 milionů korun a další stamiliony činí ztráty související s kurzem české měny. "České dráhy a.s., teď nemyslím skupinu České dráhy, bohužel trpěly kurzovými ztrátami. Stálo nás to zhruba 350 milionů korun, poněvadž máme úvěry v eurech," řekl.

Kurucz převzal vedení drah před týdnem, původně působil jako náměstek ředitele ČD pro ekonomiku a techniku. Po nástupu do čela drah řekl, že chce snížit náklady zhruba o 200 milionů korun a je připraveno i propouštění zaměstnanců. "Momentálně jednáme s odbory o propuštění 42 lidí," upřesnil dnes v ČT. České dráhy mají téměř 15.700 zaměstnanců. Kurucz také řekl, že podrobí auditu část smluv. "Některé smlouvy je velmi složité vypovědět," uvedl. Podle něj je možné, že za ztížením možnosti vypovězení smluv byl i nekalý úmysl. "Pokud by se to ukázalo, budeme samozřejmě jednat podle zákona," doplnil. Problematické podmínky jsou podle něj například u smluv s firmou Grandi Stazioni, která má na starosti rekonstrukci Hlavního nádraží Praha, nebo se společností ČD Restaurant, v níž mají dráhy menšinový podíl.

28. 02. 2014 Tratě Liberec a Most zůstanou Českým drahám, stát nestíhá tendr (linky R14 a R16)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/trate-liberec-a-most-zustanou-ceskym-draham-stat-nestiha-tendr-1065101>)

Provoz na tratích Liberec – Pardubice a Plzeň – Most zůstane i po letošním prosinci v režii Českých drah. Podle informací deníku E15 se ministerstvo dopravy a dráhy dohodly a nyní se řeší finanční stránka věci. „Můžeme potvrdit, že jsme oslovili České dráhy a ony mají zájem,“ vyjádřil se mluvčí ministerstva Martin Novák. Jiný dopravce osloven nebyl, i když předchozí ministr Zdeněk Žák mluvil o rozeslání více dopisů. Podle mluvčího drah Radka Joklíka podnik definitivně předloží nabídku, až si obě strany doladí například sílu souprav nebo zastavování vlaků. Zmíněné tratě jsou v tuzemské železniční síti kuriozitou. Dráhy na nich jezdí na základě smluv z roku 2006, které vzešly z vůbec prvních (a jediných dokončených) tendrů na dotované rychlíky. Dráhy tehdy soutěže vyhrály, čelily ale podezření, že takřkajíc podkoply ceny. Smlouvy definitivně vyprší letos v prosinci.

Stát se svou nečinností dostal do časové tísně, neboť řádný tendr na další období už se nestíhá vypsat. Jak se nyní ukazuje, tak náhradní poptávkové řízení se týkalo pouze národního dopravce. Zatím je ve hře roční smlouva. Letošní dotace státu na liberecké trati činí 56 korun na vlakový kilometr, na mostecké trati 28 korun. To je hluboce pod průměrem, který přesahuje 120 korun na kilometr. Nejztrátovější tuzemskou tratí je podle tabulek za rok 2010 relace Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, kde stát na každý kilometr doplácel 225 korun. Je tedy pravděpodobné, že ministerstvo bude od prosince platit Českým drahám výrazně více i na tratích liberecko-pardubické a plzeňsko-mostecké. Přímé zadání už dříve kritizovala konkurence, stát ale takovou možnost má.

28. 02. 2014 Česká komora architektů: Nádraží v Havířově má být památkou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceska-komora-architektu-nadrazi-v-havirove-ma-byt-pamatkou/1049011>)

Česká komora architektů (ČKA) požaduje po ministerstvu kultury, aby vlakové nádraží v Havířově na Karvinsku bylo prohlášeno za kulturní památku. Komora se zároveň obrátila na ministra dopravy Antonína Prachaře a chce po něm, aby se zasadil o zachování a rekonstrukci stávající nádražní budovy, ČTK to dnes sdělil místopředseda ČKA Josef Smutný. Nádražní budově postavené v takzvaném bruselském stylu opět hrozí demolice. Dozorčí rada Českých drah totiž minulý čtvrtek změnila svůj prosincový verdikt a rozhodla o obnově zastaveného projektu výstavby nového dopravního terminálu v Havířově, který je spojen s demolicí budovy. "Dozorčí rada se na jednání shodla na tom, že vypovězení smlouvy s Havířovem by bylo velmi komplikované a způsobilo by finanční ztráty. Proto revokovala svůj předchozí postoj a rozhodla se pokračovat v jednání o projektu nového dopravního terminálu," vysvětlil v minulém týdnu změnu postoje mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

Zbourání nynější nádražní budovy se snaží zabránit skupina architektů. Právě odpůrci bourání ze sdružení Důl architektury už v minulosti usilovali o to, aby nádraží bylo prohlášeno za kulturní památku. Jejich iniciativa ale nakonec nebyla úspěšná. "Vlakové nádraží v Havířově je dílem Josefa Hřejskemnou a vzniklo v letech 1964 až 1969. Je jednou z kvalitních ukázek architektury 60. let a jeho historická i kulturní hodnota pro region je zcela nezpochybnitelná," uvedl v podání na prohlášení nádraží za kulturní památku Smutný. Podle něj havířovské nádraží patří ke světově uznávanému vkladu českých architektů v oblasti industriálního dědictví.

Výstavba nového dopravního terminálu je společným projektem města a ČD. Podle informací radnice se dráhy měly postarat o přestavbu nádražní budovy a město mělo řešit úpravu prostoru před nádražím. Terminál za zhruba 200 milionů korun má spojit vlakovou, autobusovou a osobní dopravu, na vlakové nádraží má navazovat prostor pro autobusové zastávky a velké parkoviště. Havířovští zastupitelé projekt schválili v červnu 2011. Podle původního plánu měla stavba terminálu začít v roce 2013 a hotova měla být letos.

28. 02. 2014 Dráhy rozšíří servis na dálkových vlacích, seškrtnají externí vlakušky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-omezi-sluzby-vlakusek-dgi-/eko-doprava.aspx?c=A140228_105145_eko-doprava_suj)

Vodu a noviny dostane od víkendu cestující v první třídě v každém dálkovém vlaku kategorie EuroCity a InterCity. České dráhy zečtyřnásobí počet spojů, kde tyto služby budou nabízet. Současně výrazně omezí využívání takzvaných vlakušek a namísto toho využijí vlastní vlakový personál. Podle mluvčího drah Petra Štáhlavského se prémiové služby rozšíří z vlaků mezi Prahou a Ostravou i na další trasy, tedy například na spoje mezi Děčínem a Břeclaví nebo z Břeclavi do Ostravy. "Postupně zajištění této služby přejde z externích vlakušek na náš personál," potvrdil Štáhlavský. Podle něj souvisí změny s plánovanými úsporami firmy. Dosud mají doplňkové služby pouze zhruba ve dvaceti vlacích, servis se rozšíří celkem do osmdesáti spojů. Dráhy provozují celkem 64 vlaků kategorie EuroCity a 16 vlaků InterCity. Vlakušky zavedly České dráhy do vlaků v roce 2011. Čtyřletý kontrakt s firmou Tess promotion má hodnotu 38 milionů korun. Na rozdíl od průvodčích nemusí mít takovou kvalifikaci pro drážní předpisy. Dráhy zavedly službu vlakušek pár měsíců před startem konkurenčního RegioJetu, ten má personál nosící zdarma kávu, vodu či denní tisk v každém voze bez ohledu na třídu.