

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2014

OBSAH

01. 04. 2014	ČESKÉ DRÁHY ZKRÁTÍ VLAKY MEZI PRAHOU A OSTRAVOU. ZLEPŠÍ DALŠÍ RYCHLÍKY	3
01. 04. 2014	PRVNÍ NESTÁTNÍ ŽELEZNIČNÍ TRATĚ ZÍSKÁ DOTACE (ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU, ELEKTRIZACE).....	3
01. 04. 2014	LEPŠÍ ŽELEZNICI Z CHEBU DO NĚMECKA CHTĚJÍ ČESKÉ I BAVORSKÉ OBCE (CHEB – MARKTREDWITZ)	4
01. 04. 2014	REGIOJET PŘEPRAVIL ZA PRVNÍ ČTVRTLETÍ O 37 % VÍCE CESTUJÍCÍCH	4
01. 04. 2014	MULTIFUNKČNÍ, BEZBARIÉROVÉ VOZY ZLEPŠÍ CESTOVÁNÍ V DALŠÍCH RYCHLÍČÍCH, ZAMÍŘÍ I NA VYSOČINU (ABPEE).....	5
02. 04. 2014	ODVOLANÝ ŠÉF DRAH ZELENÝ DOSTAL ZLATÝ PADÁK.....	5
02. 04. 2014	AGENTURA MOODY'S ZVÁŽÍ ZHORŠENÍ RATINGŮ ČESKÝCH DRAH	6
02. 04. 2014	ČEŠI JSOU BLÍZKO MILIARDOVÉMU BYZNYSU V SRBSKU (NIŠ – DIMITROVGRAD).....	6
03. 04. 2014	ZELENÝ JE NEJLÉPE PLACENÝM ŠÉFEM ČD, ZA SEDM MĚSÍCŮ VYDĚLAL 9 MILIONŮ	7
03. 04. 2014	O PRODEJI ČESKÝCH NÁDRAŽÍ ROZHODNE BRUSEL	7
03. 04. 2014	OHL ŽS MODERNIZUJE ZA PŮL MILIARDY KORUN SLOVINSKOU ŽELEZNICI.....	7
04. 04. 2014	DRÁHY ROZŠÍŘÍ VLAKY S INTERNETEM, SIGNÁL BUDE I NA SLOVENSKU	8
04. 04. 2014	LOKÁLKA MEZI OPAVOU A JAKARTOVICEMI POVEZE POSLEDNÍ CESTUJÍCÍ (DO 6. DUBNA 2014).....	8
04. 04. 2014	DRÁHY NETUŠÍ, KOLIK MILIÓŇŮ MUSÍ VYPLATIT ODVOLANÉMU ZELENÉMU	9
05. 04. 2014	O POLOZE BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ BUDE KRAJ JEDNAT VEŘEJNĚ. ZATÍM NEVÍ KDY.....	9
09. 04. 2014	DVORNÍ OPRAVÁŘ VAGONŮ ČD PŘIŠEL O VELKOU ZAKÁZKU (JANOZA CZ).....	9
09. 04. 2014	SPRÁVA ŽELEZNIC PŘEDPOKLÁDÁ KROMĚ NÁDRAŽÍ I PŘEVOD POZEMKŮ Z ČD	10
10. 04. 2014	HAŠIŠBEDNA NEBO NAUTILUS. NA ÚZKOKOLEJKU VYJELY NETRADIČNÍ MOTORÁKY (M 27).....	11
10. 04. 2014	ČD CARGO CHCE ZRYCHLIT NÁKUPY, PŘESTANE VYPISOVAT ZDLOUHAVÉ TENDRY.....	11
10. 04. 2014	ČTYŘIKRÁT TAM A ZPĚT. VLAKY VYJEDOU Z HORNÍHO SLAVKOVA O VELIKONOCÍCH (OD 19. DUBNA 2014)	12
10. 04. 2014	V ÚSTÍ SKONČIL PROVOZ AKUMULAČNÍ PARNÍ LOKOMOTIVY (998.200, 998.201).....	13
10. 04. 2014	NATIONAL EXPRESS CHYSTÁ MILIARDOVÉ TENDRY NA VLAKY	13
11. 04. 2014	NIKDY JSME NÁDRAŽÍ BOURAT NECHTĚLI, TVRDÍ HAVÍŘOV O DEMOLIČNÍM PROJEKTU.....	14
11. 04. 2014	ÚSTECKÁ NÁDRAŽNÍ BUDOVA DOŽILA, NOVÉ VYUŽITÍ STÁLE NEMÁ (ÚSTÍ NAD ORLICÍ).....	14
12. 04. 2014	OBŘÍ ODHODNĚ ŠÉFA ČD ZELENÉHO ZKOUMÁ MINISTERSTVO, ZA ŽALUDY TO BYLO JINAK.....	15
14. 04. 2014	REGIOJET SE CHYSTÁ OD PROSINCE JEZDIT Z BRATISLAVY DO KOŠIC.....	15
14. 04. 2014	FINSKO I POBALTÍ CHCE RYCHLOVLAK. OBCE NA VYSOČINĚ HO VŠAK ODMÍTÁJÍ (VRT PRAHA – BRNO)	16
14. 04. 2014	DO ŽELEZNICE V ZÓNĚ SOLNICE, KDE PODNIKÁ ŠKODA, DÁ STÁT 750 MILIONŮ (TÝNIŠTĚ NAD ORLICÍ – SOLNICE).....	17
15. 04. 2014	UŽ I LEO EXPRESS PRONIKÁ NA SLOVENSKO. CHCE VOZIT PASAŽÉRY DO KOŠIC	17

15. 04. 2014	ŽIŽKOVSKÉ NÁDRAŽÍ SE STANE KULTURNÍM CENTREM (PRAHA-ŽIŽKOV)	18
16. 04. 2014	ČESKOU ŽELEZNICÍ HÝBE SPOR O LIKVIDACI DŘEVIN	19
16. 04. 2014	VLAKY MEZI BĚCHOVICEMI A ÚVALY POJEDOU 160KILOMETROVOU RYCHLOSTÍ (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY)	19
16. 04. 2014	JIHOČESKÁ TURISTICKÁ CYKLOSEZÓNA ZAČÍNÁ JÍZDOU ZVLÁŠTNÍHO VLAKU DO JADERNÉ ELEKTRÁRNY TEMELÍN (19. DUBNA 2014)	20
16. 04. 2014	VAGONKA JANOZA CZ JE V INSOLVENČNÍM ŘÍZENÍ.....	20
17. 04. 2014	PLZEŇSKÝ KRAJ BUDE ŠKRTAT VLAKY, CHCE ZRUŠIT TŘI DESÍTKY A UŠETŘIT 40 MILIONŮ (OD 14. PROSINCE 2014).....	21
18. 04. 2014	ČESKÉ DRÁHY ŘEŠÍ PROBLÉM, JEJICH ŠÉF MĚL V KANCELÁŘI ŠTĚNICI	22
18. 04. 2014	VLAKŮ MEZI PRAHOU A OSTRAVOU UBUDE. REGIOJET A ČD RUŠÍ NĚKTERÉ SPOJE	22
18. 04. 2014	DO JAKARTOVIC SE VRÁTÍ VLAKY, OBCE ZAJISTÍ SEZÓNŇNÍ VÍKENDOVÝ PROVOZ.	23
21. 04. 2014	DVOUSETKILOMETROVOU RYCHLOSTÍ VLAK V ČESKU JEŠTĚ DLOUHO NEPOJEDE.....	23
23. 04. 2014	REGIOJET CHCE JEZDIT Z BRATISLAVY DO KOŠIC ZA MĚNĚ NEŽ DESET EUR	24
24. 04. 2014	SIGNALIZACE NA PŘEJEZDU SE PO NEHODĚ VYPNE A ZNOVU SPUSTÍ, UKÁZAL TEST	24
24. 04. 2014	TRAŤ MEZI LIBERCEM A TANVALDEM ZREKONSTRUUJE VIAMONT	25
24. 04. 2014	DRÁHY NAŠLY FINTU, JAK VZÍT ZELENĚMU ZLATÝ PADÁK	25
24. 04. 2014	PRVNÍ RAILJET JE V ČESKU, V KVĚTNU ZAČNE JEZDIT MEZI PRAHOU A BRNEM	26
25. 04. 2014	DRÁHY CHTĚJÍ MÍT CESTUJÍCÍ POD DOHLEDEM, USILUJÍ O KAMERY V KUPÉ	26
25. 04. 2014	NEHCEME CENOVOU VÁLKU, ŘEKL REGIOJET. A ZLEVNIL O TŘETINU (PRAHA – ŽILINA).....	27
26. 04. 2014	ČESKÁ ŽELEZNIČNÍ AVANTGARDA SLAVÍ 50 (ŘADA 451)	28
27. 04. 2014	LOKÁLKY: STOLETÉ DĚDICTVÍ CHTĚNÉ I NECHTĚNÉ. MÍSTY OŽÍVAJÍ, JINDE ZANIKAJÍ.....	30
28. 04. 2014	SŇATEK RYCHLOVLAKŮ? SIEMENS NABÍZÍ ALSTOMU VLAKY VÝMĚNOU ZA TURBÍNY.....	32
28. 04. 2014	POCHOD PRAHA – PRČICE (17. KVĚTNA 2014, JÍZDENKA REGION STŘEDOČESKÝ/PRČICE ZA 149 KČ)	33
28. 04. 2014	DRÁHY KOUPILY V RAKOUSKU DALŠÍ OJETÉ VAGONY ZA ČTVRT MILIARDY (25 BMZ, 9 LEHÁTKOVÝCH VOZŮ).....	33
28. 04. 2014	SKONČILA REKONSTRUKCE DŮLEŽITÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU PŘEROV (1. STAVBA, SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ STAVBY)	34
29. 04. 2014	MINISTERSTVO CHCE ZPŘÍSNIT KONTROLU POSKYTOVÁNÍ SLEV NA JÍZDNĚM	34
29. 04. 2014	KRÁLOVSTVÍ ŽELEZNIC SE ROZROSTLO AŽ K JEŠTĚDU. MÁ VŠAK FINANČNÍ POTÍŽE	35
29. 04. 2014	ČD PŘEVZALY VŠECHNY REGIOPANTERY V JIHOČESKÉM KRAJI, NABÍZEJÍ KOMFORTNÍ CESTOVÁNÍ NA ČTYŘECH TRATÍCH (ŘADA 650)	36
30. 04. 2014	SKUPINA ČESKÉ DRÁHY SNÍŽILA PROVOZNÍ ZTRÁTU O 363 MILIONŮ	37
30. 04. 2014	ČESKÉ DRÁHY VLONI PROHLOUBILY ZTRÁTU NA TĚMĚŘ DVĚ MILIARDY KORUN	38
30. 04. 2014	VE SPRÁVĚ ŽELEZNIC SKONČIL PRVNÍ NÁMĚSTEK BLECHA	39

01. 04. 2014 České dráhy zkrátí vlaky mezi Prahou a Ostravou. Zlepší další rychlíky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zkrati-vlak-y-zlepsi-dalsi-rychliky-f1o-eko-doprava.aspx?c=A140331_223644_eko-doprava_zt)

Dlouholeté pravidlo Českých drah, že své nejlepší vozy nasazují hlavně na konkurenční linku mezi Prahou a Ostravou a jinde mají cestující smůlu, bylo prolomeno. Dráhy výrazně mění složení svých vlaků EC/IC na této trase. Část vozů přesunou na jiné tratě a některé vlaky pojedou jen se čtyřmi vozy. V praxi to znamená, že v některé dny budou jezdit jen čtyřvozové soupravy a uvolněné vozy vyrazí na jiných rychlíkových tratích s výrazně horší kvalitou vagonů.

Dosud dráhy jezdily mezi Prahou a Ostravou nejméně se šestivozovými soupravami. Dráhy oficiálně nevysvětlují, proč vozy zkracují, jeden důvod je však zřejmý – vytíženost. "Vizuálně tak sice dojde u některých spojů ke zkrácení souprav až o dva vozy, ale rozsah služeb bude v podstatě zachován, naopak se rozšiřuje o připojení na internet," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Internet však bude pouze v jednom voze, mizí také částečně klasické jídelní vozy a nahrazují je bistrovozy. Podobné změny nastaly i na linkách přes Vsetín na Slovensko, kde by měl být internet ve vybraných vosech v průběhu dubna.

Dráhy z trasy vyjmou část multifunkčních vozů například pro vozíčkáře, nahradí je velkoprostorovými, díky tomu zůstane kapacita prakticky stejná. Současně přidají i jeden ze spojů vlaků SC Pendolino na čtvrtek s odjezdem v 16.36 z Prahy. Uvolněné vozy z linky Praha – Ostrava nasadí dopravce na jiné rychlíkové tratě. Jde hlavně o multifunkční vůz, který prošel nedávno modernizací a nabízí například přepravu vozíčkářů či zásuvky pro dobíjení nebo klimatizaci. Podobný standard stále na řadě rychlíkových tratích platí za pouhý sen cestujících. Výrazně přibude také míst, kam mohou invalidé vyrazit bezbariérovými rychlíky. Půjde o linky Praha – Ústí nad Labem – Cheb nebo Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň. Od poloviny června vylepší dráhy ještě kvalitu vozů na trasách Brno – Přerov – Bohumín a Brno – Havlíčkův Brod – Praha. K dalšímu přesunu lepších vozů na jiné rychlíky dojde po postupném nasazování nových railjetů na trasu z Prahy do Vídně.

Dráhy kdysi kritizovaly soukromý RegioJet, že zbytečně zabírá prostor na hlavním koridoru krátkými soupravami, po dvou a půl letech se tak karta obrací. RegioJet už jezdí minimálně každý spoj se šesti vozy. "Nejkratší soupravy máme o šesti vagoních, podle potřeby nasazujeme až devět vagonů, aby zůstala volná kapacita i pro klienty bez rezervací," řekl majitel RegioJetu Radim Jančura. Firma za první čtvrtletí zvýšila počet cestujících o třetinu.

01. 04. 2014 První nestátní železniční trať získá dotace (Šumperk – Kouty nad Desnou, elektrizace)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prvni-destatni-zeleznicni-trat-ziska-dotace-1074079>)

Starostové obcí v údolí říčky Desné mohou slavit. Jejich plán na elektrifikaci místní tratě se po mnoha letech letos naplní. Stavbu trolejí a povznesení lokálky na vyšší úroveň zaplatí z drtivé většiny dotace z evropského operačního programu Doprava. Zbytkem přispěje Státní fond dopravní infrastruktury. Celkem jde o více než 420 milionů korun. Příběh jesenické lokálky ještě nedávno určené ke zrušení se přitom stává precedentem. „Zcela určitě by šlo u nás o první projekt podpory veřejné železniční infrastruktury, která nepatří státu ani kraji,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Trať ze Šumperka do Koutů nad Desnou vlastní od roku 2002 Svazek obcí údolí Desné. I proto ministerstvo dopravy s definitivním razítkem na její elektrifikaci čeká na vyjádření Evropské komise. Češi se chtějí ujistit, že nepůjde o nedovolenou státní podporu. Podle informací deníku E15 komise už plán schválila, i když oficiální souhlas zatím do Česka nedorazil.

Modernizovaná trať bude impulzem pro turismus, věří místní

Místní samospráva si od modernizace hodně slibuje. Doba jízdy mezi Šumperkem a Kouty se sníží až na polovinu, vedle lokálek by si do konečné v Koutech měly najít cestu i rychlíky. Počítá se například s přímými vlaky z Olomouce, případně z Brna. „V našich plánech už jsou zpracované konkrétní grafikony,“ uvedl místopředseda svazku obcí a starosta Velkých Losin Norbert Pfeffer. Od nově elektrifikované železnice se očekává i další impulz pro cestovní ruch v okolním regionu. Kolem trati se nachází řada lyžařských středisek. Podle předpokladů projekt odstartuje letos ve druhém čtvrtletí, hotovo bude za rok. Tím se elektrifikace tratě pohodlně stihne – na rozdíl od jiných železničních staveb – před koncem rozpočtového období Evropské unie, tedy Silvestrem 2015. Důležitější ovšem je, že trať může sloužit jako příklad ostatním.

Ministerstvo hledá způsoby, jak utratit peníze

Na správě železnic stále leží plány na odprodej některých nepotřebných tratí. A nyní se ukazuje, že by stát přes počáteční odmítavé stanovisko mohl na obecní tratě finančně přispívat. Jesenickým horalům navíc nahrála situace. Dopravní projekt předložili v době časové tísně ministerstva dopravy, které hledá každou příležitost, jak utratit peníze, které formou dotací nabízí Evropská unie. Ochota České republiky dotovat nestátní tratě takto nadstandardními sumami se však s příchodem nového rozpočtového období EU může rychle vytratit.

01. 04. 2014 Lepší železnici z Chebu do Německa chtějí české i bavorské obce (Cheb – Marktredwitz)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/268175-lepsi-zeleznici-z-chebu-do-nemecka-chteji-ceske-i-bavorske-obce/>)

Podpora pro vylepšení železničního spojení z Chebu do Bavorska sílí na obou stranách hranice. K elektrizaci trati Cheb – Ředvice (Marktredwitz) vyzvala chebská radnice i obce z okolí hornofranckého hlavního města Baroutu (Bayreuth). Vytvoří zájmové sdružení, které bude propagovat, aby elektrizace trati proběhla v rámci obdobných prací na hlavním tahu z Norimberku na Drážďany. Když Bavoři na přelomu 70. a 80. let 19. století postupně postavili trať z Norimberku na severovýchod, její konečná byla v Chebu. Postupně ale úsek Ředvice – Cheb získal charakter pouhé odbočky z významné vnitrostátní německé trati Norimberk – Hof – Drážďany. A tak zatímco elektrizaci této sasko-francké magistrály správce německých kolejí společnost DB Netz připravuje, u chebské trati s ničím takovým nepočítá. To se ale nelíbí obcím ani na jedné straně hranic. "Už v roce 1995 byla uzavřena dohoda mezi Českou republikou a Německem o elektrifikaci této trati. Zájmové sdružení chce připravit argumenty pro její napojení přes Cheb. Chceme zdůraznit přeshraniční spolupráci," poukázal Günter Finzel z baroutské radnice.

Již dříve podpořil modernizaci tratě, která vede přes hraniční přechod Cheb/Schirnding, Karlovarský kraj. V představách krajského vedení by potom mohly z Prahy do Norimberku jezdit přímé spoje Pendolino, ale význam Chebu by vzrostl také díky silnější nákladní dopravě. "Pro karlovarský region je důležité, aby bylo napojení pro těžkou dálkovou nákladní dopravu," zdůraznil náměstek hejtmána Petr Navrátil (ČSSD). Chebský starosta Pavel Vanoušek (ČSSD) upozornil, že se rozhodnout musí především německá strana, v Česku by elektrizace trati na hranice znamenala pouze drobné prodloužení stávající sítě. "V české straně je trať elektrifikovaná až do Chebu a chybí jen malý úsek na hranice. I ten je ale naprojektovaný, ale byl odložen kvůli tomu, jak bude elektrifikace postupovat na německé straně," podotkl starosta. Podle Vanouška Cheb připravuje spolupráci s metropolitním regionem Norimberk. Chystá se studie, která má shrnout oblasti možné spolupráce. Rychlé osobní i nákladní spojení po železnici by spolupráci velmi pomohlo.

Mezistátní dálková doprava v Chebu oslaví právě letos smutné výročí. Koncem roku 2004 tudy projel poslední přímý denní vlak Praha – Cheb – Norimberk, který ukončil dlouhou železniční historii, která se k této trase vázala. I za nejtuzšího komunismu tudy jezdil Západní expres, který spojoval Prahu a Paříž a pro mnoho Čechoslováků představoval závan svobody. Po roce 1993 jezdil tento vlak jako EC Karlštejn do Dortmundu, později už jenom do Norimberku. Po zrušení denního vlaku do Norimberku ještě dva roky jezdil přes Cheb noční rychlík Praha – Frankfurt, ten však později začal jezdit přes Drážďany. Ukončení provozu denních a posléze i nočních dálkových mezistátních vlaků přes Cheb zdůvodnily ČD tehdy počínající rekonstrukcí trati z Plzně. Ta sice už skončila, ale přesto všechny vlaky od Prahy jezdí jen do Chebu, popř. Františkových Lázní. Přímé spojení Prahy a Plzně s Bavorskem zajišťují denně čtyři páry expresů, které ale jezdí přes Domažlice do Mnichova. Přes Domažlice jezdily do roku 2012 i vlaky Praha – Norimberk, ty však již nadobro zanikly.

01. 04. 2014 RegioJet přepravil za první čtvrtletí o 37 % více cestujících

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-prepravil-za-prvni-ctvrtleti-o-37-vice-cestujicich/1062234>)

Železniční dopravce RegioJet přepravil ve svých vlacích mezi Prahou a Ostravskem v prvním čtvrtletí přes 475.000 cestujících, což je o 37 procent více než loni. Pomohl mu k tomu lednový nákup 45 vagónů od rakouských drah, díky nimž mohl zvýšit kapacitu vlaků ve špičce. Dosud jezdily žluté vlaky patřící do skupiny Student Agency nejvýše sedmivozové, uvedl v tiskové zprávě mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. Některé soupravy tak začaly v březnu jezdit ve špičce až devítivozové, protože nyní se v exponovaných časech stávalo, že cestující, kteří si nerezervovali místo

v dostatečném předstihu, se do vlaku nedostali. "Nyní dokážeme uspokojit všechny cestující včetně těch, kteří si přijdou koupit jízdenku až těsně před odjezdem," uvedl majitel Radim Jančura. Jeho cílem je stát se největším dopravcem na uvedené trati, kde doposud soutěží s Českými drahami a Leo Expressem. RegioJet chce soupravy postupně rozšířit až na deset vozů a za letošní rok přepravit 2,1 milionu cestujících, což by bylo o třetinu více než loni. Meziroční nárůst počtu cestujících hlásí i druhý soukromý dopravce na trati – Leo Express. Proti stejnému období vloni se počet cestujících v prvním letošním čtvrtletí zvýšil o 30 procent, řekl ČTK majitel společnosti Leoš Novotný. Ještě větší 53procentní nárůst společnost zaznamenala v byznys třídě. Dopravce nárůst cestujících připisuje jednak většímu povědomí značky mezi cestujícími a rovněž i březnové marketingové akci, kdy cestující dostávali stokorunovou slevu na další nákup jízdenek.

Řazení u některých vlaků mění na této trase i České dráhy. "Souvisí to se zaváděním WiFi připojení k internetu. Vůz první třídy a restaurační vůz nahradí jeden vůz, v němž je bistro a oddíl první třídy a zároveň zařízení pro WiFi," vysvětlil ČTK mluvčí Petr Šťáhlavský. Z některých vlaků také zmizí modernizované vozy se služebním oddílem a oddílem druhé třídy a přesunou se na rychlíky na jiných tratích. "Přeprava kol je možná v jiných vagónech. Všechny ostatní služby a také kapacita zůstanou zachovány, i když počet vozů bude menší," doplnil Šťáhlavský. Soupeření státního dopravce s RegioJetem stále pokračuje i soudu, který dosud nerozhodl o žalobě Jančurovy společnosti. Ta tvrdí, že České dráhy zde po jeho nástupu v roce 2011 jezdily za podnákladové jízdné.

01. 04. 2014 Multifunkční, bezbariérové vozy zlepšují cestování v dalších rychlících, zamíří i na Vysočinu (ABpee)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-20148/>)

Od dubna do června zavedou České dráhy modernizované, multifunkční, klimatizované vozy do dalších rychlíků... Nejprve od dubna to budou spoje na lince R5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb, následně na lince R11 z Brna přes Jihlavu do Českých Budějovic a Plzně a přibližně od poloviny června začnou jezdit také na linkách R8 a R9 z Prahy do Brna přes Vysočinu a dále z Brna do Ostravy. Multifunkční vozy mají nejen bezbariérové prostory pro vozíčkáře včetně prostorného WC, ale všem cestujícím nabízejí komfortní klimatizované prostory, elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících a místa pro 12 jízdních kol.

Multifunkční, bezbariérové a klimatizované vozy pro rychlíky hned na 4 linkách získají ČD jednak z výroby, jednak nahrazením současných souprav Praha – Wien jednotkami railjet, ale také jejich přesunutím z expresní linky Praha – Ostrava – Žilina. Na této lince využívají vozíčkáři hlavně jednotky Pendolino a dále do Českého Těšína, Karviné, Havířova, Třince a dalších míst mohou cestovat bezbariérovými, dokonce nízkopodlažními, soupravami CityElefant. Díky této úpravě řazení souprav provedené během příštích tří měsíců podstatně ČD rozšíří možnosti cestování vozíčkářů, a to ve zcela nové kvalitě klimatizovaného moderního interiéru. ČD tímto vycházejí vstříc přáním vozíčkářů a jejich organizací na rozšíření tras, na kterých mohou pohodlně cestovat v bezbariérových vozech. Změna se totiž dotkne především linek, na kterých zatím tyto vozy nejezdily. Další cestující využívající tyto spoje jistě ocení zařazení prvních klimatizovaných vozů s elektrickými zásuvkami pro napájení jejich drobných elektrospotřebičů, například mobilních telefonů nebo notebooků.

České dráhy tak letos pokračují ve zvyšování kvality poskytovaných služeb především v běžných rychlíkových spojkách. Od nového jízdního řádu zařadily větší počet klimatizovaných vozů 1. a 2. třídy na rychlíky Praha – České Budějovice – Linz. Tento trend bude pokračovat nasazením modernizovaných klimatizovaných vozů 1. a 2. třídy do rychlíků Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc (linka R13) nebo Ústí nad Labem – Mělník – Kolín (linka R23). Pro tyto spoje se připravují také modernizované osobní vozy 2. třídy.

02. 04. 2014 Odvolaný šéf drah Zelený dostal zlatý padák

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dalibor-zeleny-dostane-zlaty-padak-dtv-eko-doprava.aspx?c=A140401_205525_eko-doprava_cen)

Éra zlatých padáků na drahách pokračuje. Dalibor Zelený byl ve funkci šéfa Českých drah sedm měsíců. Teď dostane dva platy jako odstupné a 250 tisíc korun měsíčně po dobu jednoho roku, aby nenastoupil ke konkurenci. Nový generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz v únoru na dotaz MF DNES uvedl, že jeho předchůdce dostane jen dva platy odstupného. Jenže, jak teď zjistila MF DNES, se ukazuje, že to tak není. Dalibor Zelený, odvolaný z funkce po sedmiměsíčním působení, bude kromě dvou platů na rozloučenou celý další rok dostávat každý měsíc 250 tisíc korun, aby

neodešel ke konkurenci. Kritizované zlaté padáky na Českých drahách tedy pokračují, i když jsou už menší než v éře, kdy z Českých drah odcházel ředitel Petr Žaluda. Ten společně s dalšími manažery dostal "konkurenční doložku" na dva roky. Po tuto dobu má také od Českých drah zajištěný příjem – 500 tisíc korun měsíčně. To, že Zelenému budou dráhy kromě dvouměsíčního odstupného vyplácet ještě další peníze, vyšlo najevo až při posledním zasedání dozorčí rady. "Byl jsem překvapen, že se České dráhy této možnosti konkurenční doložky nevzdaly," říká ministr dopravy Antonín Prachař. Konkurenční doložky ve smlouvách se mu nelíbí a odmítá je. Vedení drah je však hájí. "Je to ochranné opatření, aby manažer nepřešel ke konkurenci," uvedl personální ředitel Ivo Veselý. "Je to zcela běžné," říká i nový generální ředitel Kurucz. Podle něj je konkurenční doložka ve smlouvě se Zeleným už od 30. července loňského roku, kdy ji údajně schválila dozorčí rada.

Bývalý předseda dozorčí rady Zdeněk Žemlička ani její člen a šéf železničních odborů Jaroslav Pejša si ovšem nevzpomínají, že by o něčem takovém hlasovali. "Ve smlouvě do konce loňského roku konkurenční doložka nebyla," tvrdí Žemlička, ale považuje ji za správnou. MF DNES zjišťovala, zda je obava z přestupu ke konkurenci u Zeleného reálná. Zeptala se největších českých soukromých železničních dopravců, zda by o jeho služby měli zájem. Ani jedna z firem neodpověděla, že by ho zaměstnat chtěla. Zeleného reakci se nepodařilo získat, nezvedal telefon ani neodpovídal na textové zprávy.

02. 04. 2014 Agentura Moody's zváží zhoršení ratingů Českých drah

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/agentura-moody-s-zvazi-zhorseni-ratingu-ceskych-drah/1062778>)

Mezinárodní ratingová agentura Moody's Investors Service dnes umístila ratingy Českých drah do režimu přehodnocení kvůli jejich možnému zhoršení. Agentura předpokládá, že provozní výkon společnosti za uplynulý rok bude slabší, než se původně předpokládalo, a odrazí se v nečekaně horším finančním profilu podniku. Moody's to uvedla v prohlášení. Pro vedení společnosti bude důležité současný rating obhájit, řekl ČTK mluvčí drah Radek Joklík. Období přehodnocování ratingu společnosti bude trvat několik měsíců a do té doby dráhy zveřejní kromě hospodářských výsledků za loňský rok i aktualizované strategie střednědobého obchodního plánu. Na základě těchto údajů dopravce předpokládá, že se podaří hrozbu zhoršení ratingu odvrátit a obhájí současný stupeň hodnocení. Moody's v současnosti hodnotí úvěrové závazky Českých drah stupněm Baa2. Úvěrovou známku na tuto úroveň snížila loni v červnu. Konstatovala tehdy, že výhled je stabilní, což naznačovalo, že změnu ratingu v brzké době nepředpokládá. Moody's v dnešním prohlášení mimo jiné podotýká, že České dráhy dosud nedokončily jednání o prodeji některých nádraží, který se měl uskutečnit v průběhu minulého roku.

České dráhy v prvním pololetí minulého roku vykázaly ztrátu 510 milionů korun. Meziročně to bylo zhoršení hospodářského výsledku celé skupiny o 16 milionů korun. Výsledek tehdy ovlivnily především vyšší náklady spojené s obnovou vozového parku firmy. Výsledky skupiny za celý uplynulý rok podnik zveřejní 30. dubna, píše České dráhy na své internetové stránce.

02. 04. 2014 Češi jsou blízko miliardovému byznysu v Srbsku (Niš – Dimitrovgrad)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cesi-jsou-blizko-miliardovemu-byznysu-v-srbsku/1062860>)

Češi jsou blízko miliardovému byznysu v Srbsku. Společnosti OHL ŽS, Inekon, AŽD Praha a EŽ Praha připravily projekt modernizace úseku železnice mezi městy Niš a Dimitrovgrad. Podle předsedy představenstva OHL ŽS Michala Štefla bude brzy podepsána smlouva, v jejímž rámci společnosti inkasují ve dvou fázích pokaždé 60 milionů eur (celkem zhruba 3,2 miliardy korun). "Myslím si, že to je zajímavý projekt modernizace železničního koridoru mezi Bělehradem a Sofií," řekl ČTK v srbské metropoli Štefl. Podle něj podobná zakázka přispěje k zaměstnanosti v Česku, protože se do dílčích částí kromě hlavních účastníků zapojí řada dalších firem.

Sdružení OHL ŽS, Inekonu, AŽD a EŽ má pro svůj modernizační projekt podporu České exportní banky a Exportní garanční a pojišťovací společnost (EGAP), stejně jako ministerstva průmyslu a obchodu, uvedl Štefl. Šéf představenstva OHL ŽS je v Srbsku na pracovní cestě jako součást podnikatelského doprovodu prezidenta Miloše Zemana. Společnost má přitom na Balkáně řadu zakázek, na srbský trh ale zatím výrazněji nepronikla. OHL ŽS projekty realizuje ve Slovinsku, Chorvatsku, Bosně, Makedonii i v Bulharsku. Ve Slovinsku se společnost podílí na čištění odpadních

vod, na území Bosny a Hercegoviny zase zvítězila v soutěži na stavbu nového vězení. "Srbsko je poslední zemí, kde bychom rádi trvale působili, protože je škoda tady nebýt," řekl ČTK Štefl.

03. 04. 2014 Zelený je nejlépe placeným šéfem ČD, za sedm měsíců vydělal 9 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sef-ceskych-drah-dalibora-zeleneho-a-odstupne-fnh-ekonomika.aspx?c=A140402_223935_ekonomika_ert)

Z Dalibora Zeleného se díky kombinaci konkurenční doložky a krátké doby působení stal v přepočtu na měsíc nejlépe placeným šéfem v historii Českých drah. Zelený celkově za své sedmiměsíční působení na drahách vydělal devět milionů korun, tedy 1,285 milionu korun měsíčně. Jeho celkový příjem za sedm měsíců tak bude nakonec výrazně vyšší, než se původně zdálo. Konkurenční doložka se mu totiž nevypočítala ze základního platu 250 tisíc korun, ale z průměru za poslední tři měsíce roku. V praxi to znamená, že za roční zákaz práce pro konkurenci může dostat až šest milionů korun.

Průměrný výdělek se počítá za poslední čtvrtletí, v prosinci mu dozorčí rada k jeho platu 250 tisíc korun přiznala ještě celkovou odměnu 750 tisíc korun. V praxi tak Zelenému průměrný měsíční plat za poslední kvartál stoupl na půl milionu. Od této částky se následně odvíjí výše doložky. Zelený už druhý den neodpovídá na dotazy zaslané textovou zprávou ani nezvedá telefony. Na otázky MF DNES neodpověděl ani exministr dopravy Zdeněk Žák, který Zeleného na dráhy přivedl. Žák přitom už dříve tvrdil, že konkurenční doložky jsou zbytečné. "Jistě uznáte, že mít konkurenční doložky u firmy, která téměř nemá konkurenta, je docela směšné, a hlavně ty částky jsou úplně nepřiměřené," prohlásil loni v České televizi Žák.

03. 04. 2014 O prodeji českých nádraží rozhodne Brusel

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/o-prodeji-ceskych-nadrazi-rozhodne-brusel-1074768>)

Horký brambor v podobě miliardových přesunů drážního majetku se čeští politici rozhodli přehodit do Bruselu. Evropská komise má posoudit, zda prodej nádraží Českých drah státní Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) nebude nedovolená veřejná podpora. Nevynucená bruselská odbočka může celý plán zpozdit, na druhé straně případné unijní posvěcení vyrazí klacek z rukou kritikům obří transakce. Konzultace s Bruselům prosazuje ministr dopravy Antonín Prachař. „Proto také oslovil obě organizace, aby vypracovaly podrobné informace o uvažovaném převodu,“ uvedl mluvčí MD Martin Novák. Jedna z obav tkví například v tom, že SŽDC zaplatí za majetek více, než kolik by dal jiný zájemce na trhu. Háček znamená i skutečnost, že dráhy dostaly v roce 2002 nádraží a pozemky zdarma.

První konzultace zřejmě přerostou v takzvanou notifikaci, což je proces, který se může protáhnout na dlouhé měsíce. „Předpokládáme, že k prodeji by mohlo reálně dojít na přelomu roku nebo příští rok. Na získání vyjádření z Bruselu je tak ještě prostor,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. To je zásadní posun, předchozí generální ředitel drah Dalibor Zelený věřil, že k převodu postačí souhlas vlády a dojde k němu k letošnímu 1. červenci. Zelený přitom hovořil o částce 6,5 až sedm miliard korun. Ty by dráhy mohly využít při splácení dvou miliard za nové vlaky Railjet. Jenže to se už nestihne, na Railjety si dráhy musejí půjčit, teprve úvěry zřejmě umožní z peněz za nádraží. Současný šéf drah Daniel Kurucz je opatrnější a trvá na tom, že žádná suma nebyla stanovena. ČD ale na mimořádnou injekci spoléhají. Pokud by ji nedostaly, zřejmě by jim spadl rating, což by zvedlo náklady na cizí zdroje. Ostatně právě včera agentura Moody's umístila ratingy ČD do režimu přehodnocení. Zadluženost drah přesahuje třicet miliard korun. „Znamenalo by to, že zastavíme všechny investice do dalšího rozvoje na pět a více let,“ varoval Kurucz.

03. 04. 2014 OHL ŽS modernizuje za půl miliardy korun slovinskou železnici

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ohl-zs-modernizuje-za-pul-miliardy-korun-slovinskou-zeleznici/1063344>)

Společnost OHL ŽS podepsala ve Slovinsku kontrakt na modernizaci přibližně dvacetikilometrového úseku železnice za zhruba půl miliardy korun. ČTK to dnes v Lublani řekl předseda představenstva firmy Michal Štefl. Blízko podobnému kontraktu je firma v Srbsku. Štefl je spolu s dalšími byznysmeny na Balkáně s delegací prezidenta Miloše Zemana. Zakázka je podle šéfa české společnosti financována z kohezních fondů Evropské unie. Kromě OHL ŽS přinese zisk i jejím subdodavatelům,

například firmě AŽD Praha nebo Třineckým železárnám. "Bude se jednat o rehabilitaci spodní části stavby a modernizaci signalizačního zařízení," popsal zakázku Štefl. Rozsah kontraktu podle něj odpovídá přibližně 25 milionům eur, což je více než půl miliardy korun. "Zřízení naší filiálky tady v Lublani se nám, zdá se, vyplatilo," uvedl Štefl. Podle něj se jedná o pátou zakázku, kterou jeho firma ve Slovinsku realizuje. Dvě z dosavadních staveb jsou silniční, další dva projekty se týkají čistíren odpadních vod. Štefl ve středu v Bělehradu ČTK řekl, že se Češi blíží dalšímu velkému byznysu. Společnosti OHL ŽS, Inekon, AŽD Praha a EŽ Praha připravily projekt modernizace úseku železnice mezi městy Niš a Dimitrovgrad. Podle Štefla bude brzy podepsána smlouva, v jejímž rámci společnosti inkasují ve dvou fázích pokaždé 60 milionů eur (celkem zhruba 3,2 miliardy korun). OHL ŽS projekty realizuje ve Slovinsku, Chorvatsku, Bosně, Makedonii i v Bulharsku. Na území Bosny a Hercegoviny zvítězila v soutěži na stavbu nového vězení.

04. 04. 2014 Dráhy rozšíří vlaky s internetem, signál bude i na Slovensku

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-rozsiri-vlaky-s-internetem-dql/eko-doprava.aspx?c=A140404_112312_eko-doprava_fih)

České dráhy přidají další desítky dálkových spojů, na kterých se cestující mohou připojit během jízdy zdarma k internetu. Nebude ale v celém vlaku, zvýhodní především cestující v první třídě. Do čtyř let chtějí pokrýt internetem většinu dálkových vlaků. Zatím největší rozšíření pocítili cestující mezi Prahou a Ostravou, kde se po pendolincech dostalo nebo v příštích týdnech dostane wifi připojení i do většiny vlaků EC/IC. Dopravce přitom nemusel nově zasíťovat jiné vozy, než má: dráhy na trasu nasadily vozy používané původně pro D1 Expressy, především pak kombinované vagóny s bistroem a první třídou. Ve vlacích tak nebude signál ve všech vozech, ale vždy jen v jednom. "To, že bude v první třídě, není náhoda, je to i způsob, jak do ní lidi přitáhnout a nabídnout jim ještě lepší služby," vysvětlil mluvčí drah Petr Štáhlavský. Během jara budou mít dráhy už wifi v celkem 38 dálkových vlacích, v regionální dopravě jde o stovky vlaků denně.

Dráhy měly kdysi plány na velkou soutěž na zasíťování všech dálkových vozů, ta nakonec ale kvůli nedostatku financí padla. Bezdrátové připojení mají i cestující na regionálních tratích, signál je ve všech nových jednotkách RegioPanter a RegioShark. "České dráhy v současnosti disponují celkem 170 vozy nebo články motorových a elektrických jednotek, ve kterých je k dispozici WiFi připojení k internetu," dodal Štáhlavský. Dalších více než padesát vozů s internetem získají dráhy po nasazení jednotek railjet. Internet je i ve dvou vlacích z Prahy do Mnichova, ale jen na českém území. Nově budou moci cestující využívat internet zdarma i ve vlacích Českých drah na Slovensko. Ve spolupráci se slovenským dopravcem ZSSK budou vagóny připojené na tamější operátory. Během dubna se má navíc počet vlaků s internetem rozšířit i na vlaky na Slovensko přes Vsetín. Tam bude k dispozici také ve vybraných vozech 2. třídy.

04. 04. 2014 Lokálka mezi Opavou a Jakartovicemi poveze poslední cestující (do 6. dubna 2014)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/268636-lokalka-mezi-opavou-a-jakartovicemi-poveze-posledni-cestujici/>)

Na malebnou železniční trať mezi Opavou východem a Jakartovicemi, která funguje více než sto dvacet let, vyjedou o víkendu poslední osobní vlaky. Trať je ztrátová a kraj ji nechce dál dotovat. Železnici pravidelně využívali lidé z osmi obcí, o víkendech lokálku plnili turisté a trampové. Starostové se s tím nechtějí smířit, shánějí peníze na soukromého dopravce. S tratí se loučili pravidelní cestující i strojvedoucí Petr Kaštovský, který tam jezdil pět let. "Bude se mi stýskat. Je to krásná trať, pěkná krajina, milí lidé tady jezdili," řekl strojvedoucí, který včera vyjel do Jakartovic naposledy. V poslední době zaznamenal, že jezdí více lidí. "Minulý víkend bylo tolik lidí, že jsme museli posilovat soupravy," řekl. Na verdiktu kraje to nic nezmění.

Místo vlaku autobusy nebo auto

Málo pasažérů byl hlavní argument k ukončení osobní dopravy mezi Opavou a Jakartovicemi. Podle hejtmanství jezdilo většinu roku v jednom vlaku maximálně dvanáct lidí. Kraj doplácel na provoz osm a půl milionu ročně. Veřejnou dopravu zajistí autobusy, které jsou o třetinu levnější. Všude ale zajíždět nebudou. Například Alena Procházková, která bydlí na samotě ve Štáblovicích, teď bude muset chodit kus pěšky. Poslední jízdu motorákem oplakala. Podobně je na tom dalších třináct obyvatel z okolí. Hejtmanství už přišlo s řešením. "Dohodli jsme se starostou Štáblovic, že v tom úseku nahradíme autobus autem," řekl náměstek hejtmana Daniel Havlík z ČSSD.

Starostové chtějí zaplatit soukromníka

Starostové dotčených obcí se s rušením trati nechtějí smířit. "Oslovil jsem soukromou společnost, která provozuje vlakovou dopravu, udělala nabídku. Teď bude záležet na všech obcích na trati, jestli se dohodneme a dáme peníze na provoz dohromady," řekl starosta Štáblovic Jiří Hoblík. Trať Opava východ – Svobodné Heřmanice číslo 314 měří dvacet pět kilometrů a je to pozůstatek delší trati, která tam fungovala od roku 1892. Postavila ji Severní dráha císaře Ferdinanda. Železnice původně končila až v Horním Benešově. Kvůli poddolování a poklesům půdy byla roku 1970 zkrácena do Svobodných Heřmanic. Od roku 2007 se konečná posunula ještě o jednu zastávku blíž k Opavě – do Jakartovic, délka trati se zkrátila na dvacet jedna kilometrů.

04. 04. 2014 Dráhy netuší, kolik miliónů musí vyplatit odvolanému Zelenému

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/domaci/332452-drahy-netusi-kolik-milionu-musi-vyplatit-odvolanemu-zelenemu.html>)

České dráhy (ČD) ještě nemají spočítáno, kolik miliónů korun svému bývalému šéfovi Daliboru Zelenému, jenž byl odvolán letos 20. února, nakonec vyplatí. Právu to ve čtvrtek sdělil mluvčí ČD Radek Joklík. Na dotaz Práva, zda skutečně půjde o celkem devět miliónů, jak napsala MF Dnes, odpověděl Joklík, že je to přehnaná částka: „Spíše se skutečnosti přiblíží odhad Práva, které psalo o dvouměsíčním odchodem 750 tisíc Kč a třech miliónech korun za tzv. konkurenční doložku.“ Konkurenční doložka byla součástí smlouvy, kterou ČD se Zeleným uzavřely loni 30. července. Za to, že nebude rok pracovat pro konkurenci a zachová mlčenlivost o interních záležitostech ČD, tak má nyní Zelený až do února 2015 dostávat měsíčně statisíce korun.

Zelený se prodražil

Manažer, který dráhám šéfoval jen necelých sedm měsíců, se jim tedy pořádně prodražil. Podobné maléry navíc ČD čekají i v příštích letech, vždyť konkurenční doložky jsou součástí smluv i některých nynějších členů vedení včetně nového generálního ředitele Daniela Kurucze. Uzavírání konkurenčních doložek jednoznačně neodsuzuje ministr dopravy Antonín Prachař (hnutí ANO). Za správné pouze nepovažuje, že se doložka u Zeleného uplatnila automaticky. Podle Prachaře se má vycházet vždy z konkrétního případu. Tím si lze zřejmě vysvětlit, proč teď ČD zlatý padák pro Zeleného přepočítávají a mlží o jeho definitivní výši.

05. 04. 2014 O poloze brněnského nádraží bude kraj jednat veřejně. Zatím neví kdy

Zdroj: iDNES.cz (http://brno.idnes.cz/verejne-jednani-kraje-o-brnenskem-nadrazi-f1v-/brno-zpravy.aspx?c=A140404_2053240_brno-zpravy_kol)

Stát nechal před několika týdny soukromou firmu zpracovat první srovnávací analýzu obou variant polohy brněnského nádraží. Dosud se přitom všichni oficiálně zabývali jen odsunutou variantou železničního uzlu. Do diskuse o poloze nádraží tak přibyl nový argument. Novou studii nyní čeká série projednávání. A přinejmenším jednání Jihomoravského kraje o této důležité dopravní stavbě bude veřejné. Jihomoravští radní se totiž ohradili proti požadavku autorů studie, kteří dali kraji jen dva týdny na vydání stanoviska k tomuto materiálu. "To jsme odmítli. Tak důležité téma si zaslouží důkladnější projednání," rozhodl ve čtvrtek hejtman Michal Hašek (ČSSD). Kraj podle něj svolá veřejné jednání autorů studie se členy krajského výboru pro dopravu. Vyslechnout si argumenty pro obě varianty polohy nádraží by mělo být možné pro kohokoliv. Kdy se toto jednání uskuteční, však zatím jasné není.

09. 04. 2014 Dvorní opravář vagonů ČD přišel o velkou zakázku (Janoza CZ)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dvorni-opravar-vagonu-cd-prisel-o-velkou-zakazku-1076220>)

Sedmiletá symbióza Českých drah a jejich dvorní opravárenské firmy Janoza CZ dostala povážlivé trhliny. Dráhy vypověděly Janoze rok starou smlouvu na opravu 32 rakouských vagonů za 70 miliónů korun. Obě strany jsou sice skoupé na slovo, podle informací deníku E15 však zakázka nabrala výrazný skluz a dráhy nebyly spokojeny s kvalitou provedených prací. „Vzhledem k tomu, že se smluvním partnerem vedeme jednání ohledně způsobu předání a převzetí vozů zpět, nebudeme další podrobnosti v tuto chvíli zveřejňovat,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Lze se tak dohadovat, že dráhy mají obavu z možného „uvíznutí“ vagonů v areálu Janozy CZ na pražském Zličíně. „Náš názor

je, že práce je odváděna kvalitně. Nicméně v rámci dlouholetých dobrých obchodních vztahů jsme požádali soudní znalce o vyjádření k provedené kvalitě práce, abychom předešli všem nesrovnalostem,“ uvedl za Janozu finanční ředitel Ondřej Sedláček.

Janoza CZ podnikatele Marcela Javorského vyrostla na vlně takzvané humanizace. To je pojem, který dráhy razí pro více či méně kosmetické vylepšení starých vagonů. Patří sem například nahrazení koženky na sedadlech plyšem, přetěsnění oken, nové nátěry nebo záchody. České dráhy jsou pro opravárenskou firmu klíčový zákazník. Rozkol by mohl výrazně pokazit téměř pohádkový příběh jejího vzestupu. Podle Sedláčka jsou z vypovězeného kontraktu hotovy čtyři vagony, dalších šestnáct je rozpracováno. Drážní zdroje přitom tvrdí, že vše už mělo být dávno hotovo. Ve sporu jde také o to, jak velkou částku dráhy za nedodělky zaplatí. Jaký bude další osud vagonů, zatím není jasné. Opravny Janoza CZ mají navíc s Českými drahami ještě smlouvu na další čtyři vozy, které mají být dodány do konce dubna. Sedláček odmítá, že by firma měla finanční potíže, naopak je prý v optimální kondici. Úplný odchod největšího klienta by se ale beze ztrát neobešel. „Po případném ukončení spolupráce budeme muset přistoupit k radikálnějším řešením a k úsporám financí. To se samozřejmě promítne v první řadě do politiky zaměstnanosti,“ doplnil.

Janoza CZ loni dvakrát čelila insolvenčním návrhům pro neplacení faktur dodavatelům. Řízení byla ale po zaplacení na popud věřitelů zrušena. Janoza CZ vznikla v roce 2007 v drážním depu v Praze v Michli, kde si pronajímala prostory od ČD. Dráhy celkem v rámci humanizace vypsaly vedle menších sérií tři velké zakázky za více než 200 milionů korun. Všechny tři získala Janoza CZ, v rámci své expanze posléze obsadila tovární areál na Zličíně, který opustil Siemens.

09. 04. 2014 Správa železnic předpokládá kromě nádraží i převod pozemků z ČD

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-predpoklada-krome-nadrazi-i-prevod-pozemku-z-cd/1065659>)

Kromě nádražních budov by se v nejbližší době měly na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) převádět i pozemky pod kolejemi, které na rozdíl od samotných kolejí stále patří Českým drahám. Pracovní datum pro prodej staničních budov je stanoveno na začátek října a převod pozemků pod kolejemi na září příštího roku. Na dnešním setkání s novináři to řekl generální ředitel SŽDC Jiří Kolář s tím, že se za poslední měsíce podle něho postoj ministerstva dopravy k prodeji nádraží Českých drah za zhruba šest miliard korun výrazně změnil.

Ministr dopravy Antonín Prachař (ANO) oslovil obě organizace, aby vypracovaly podrobné informace o uvažovaném převodu, uvedl pro ČTK mluvčí ministerstva Martin Novák. ČD a SŽDC mají úřadu sdělit přesný objem převáděného majetku, způsob jeho nabytí a informaci o kupní ceně, která bude stanovena znaleckým posudkem. Podrobnosti převodu poté chce resort dopravy konzultovat s Evropskou komisí, aby se vyvaroval podezření z nedovolené podpory. Ještě v únoru přitom ministerstvo o dlouhodobě plánovaném převodu hovořilo jako o soupisu budov a pozemků vypracovaném oběma organizacemi, který podporu dopravního resortu nemá. Spolu s nemovitým majetkem by ke Správě železnic mělo přejít na 450 stávajících zaměstnanců Českých drah, pracujících u regionálních správ majetku.

V první fázi SŽDC předpokládá převod nádražních budov, u kterých jsou jediným majitelem ČD. O rok později spolu s převodem pozemků pod kolejemi by se měly převádět budovy, u kterých jsou ČD pouze spolujednatel a podíl na budovách mají i různé developerské společnosti. Jednoduchá situace je podle Koláře například u Hlavního nádraží v Praze, které má v dlouhodobém nájmu společnost Grandi Stazioni. Tento nájemní vztah se převede na nového vlastníka. Mezi problematická nádraží uvedl pražské Smíchovské nádraží, nádraží v Holešovicích, v Brně nebo Masarykovo nádraží v Praze.

Převodem staničních budov a pozemků pod železniční infrastrukturou se zabývá dopravní resort už delší dobu. Zatímco České dráhy trvají na prodeji majetku, konkurenční dopravci takovéto jednání označují za nedovolenou podporu státnímu dopravci, který tento majetek získal bezplatně a nyní by jej chtěl prodat další státní organizaci za odhadní cenu. Ta se v případě nádražních budov pohybuje mezi šesti a sedmi miliardami korun, cenu pozemků pod kolejemi ČD v minulosti odhadovaly na dalších osm až 12 miliard korun. Hodnotu pozemků pod kolejemi ale zpochybňují majitel Student Agency Radim Jančura i Kolář. Podle šéfa správy železnic jde o majetek, který prakticky nelze komerčně využívat a navíc je po desítkách let provozu železnice znehodnocený ekologickou zátěží.

Prostředky na nákup pozemků a budov, jejichž přesnou hodnotu ještě musí stanovit znalecký odhad, SŽDC k dispozici nemá. V úvahu tak přichází možnosti, jako je převod příslušné sumy ze státního rozpočtu, půjčka od Evropské investiční banky, nebo klasický úvěr od některé z komerčních bank. Objem převáděného majetku podle Koláře představuje zhruba třetinu nemovitého majetku ČD.

Pozemky v okolí nádraží, které je možné komerčně využít, nebo například nádražní ubytovny a další majetek, se uvažovaného převodu týkat nemá.

10. 04. 2014 Hašišbedna nebo Nautilus. Na úzkokolejku vyjely netradiční motoráky (M 27)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/uzkokolejka-hasisbedna-nebo-nautilus-d8m-eko-doprava.aspx?c=A140409_154418_eko-doprava_suj)

Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) spustily na svých úzkokolejných tratích zkušební provoz prvních modernizovaných motorových vozů. Motoráky s netradičním designem už teď budí velké emoce u železničních nadšenců. Firma na ně má získat evropské dotace, jejich přidělení je ale nejisté. Stejně tak i schválení u drážního úřadu. Poprvé v historii například na české koleje míří vozy s kulatými okny. Jde o návrh liberecké architektonické kanceláře Mjölku. Její vlaky už získaly netradiční přezdívky jako Hašišbedna nebo Nautilus. "Netušili jsme, že někteří fanoušci železnice jsou tak konzervativní," říká Jan Mach z Mjölku. Inspiraci prý našli v kresbách z Kamenice nad Lipou při zahájení provozu. Lidé podle něj tehdy kreslili, jak bude vypadat vlak za sto let a měl i kulatá okna. Podle svých slov nechtěli navrhnout další "eurovlak", ale netradiční vozidlo, které přiláká na úzkokolejku další cestující. Původní verze podle něj spočívala ve využití dílů od různých výrobců a chyběl jednotný koncept. "Lidé na úzkokolejku jezdí za zážitky, proto by byla škoda nevyužít tuto příležitost a nenavrhnout něco odlišného od jiných vlaků," dodal Mach. Jejich ateliér se po této zkušenosti chce věnovat více i designu dopravních prostředků. Architekti si stojí například i za netradičními kulatými okny, které na první pohled omezují výhled. "Je to navrženo tak, aby každý z okna viděl," tvrdí Mach. Část sedaček je však uspořádána zády k oknům, takže přinejmenším výhled komplikuje.



JHMD nyní modernizují čtveřici motorových vozů, které si dovezly z Polska, vyrobené byly v Rumunsku. Zůstal z nich jen rám a podvozek, zbytek je nový. Motoráky s 32 místy mají netradiční nejen exteriér, ale i vnitřek. Architekti do něj například nasadili pruhované sedačky s molitanovou výplní bez opěrek hlavy, původně vyřazené z trolejbusů. Zakázku na modernizaci získala společnost 4Rail. Na dotazy ohledně přezdívek nových vlaků a nasazení do provozu JHMD neodpověděly.

Peníze na motoráky i souhlas úřadu s provozem zatím chybí

Nové vozy přijdou na 62 milionů korun, výrazně na ně má přispět přes regionální operační programy Evropská unie. Jenže dotace není zdaleka jistá: zakázka má zpoždění, a tak regionální rada dala JHMD ultimátum, že musí mít schválení k provozu do konce září letošního roku, aby dotace získaly. Zda povolení získá, není zatím jasné. JHMD zatím požádaly jen o zkušební provoz loni v říjnu. "Od té doby od nich nemáme jediný materiál ke schválení," říká David Philipp z Drážního úřadu. Podle zdrojů MF DNES mohou mít navíc motoráky problém se schválením kvůli vysoké hlučnosti a vibracím. Modernizované vozy mají postupně nahradit současné motorové lokomotivy s jednotlivými vozy. Vozy rumunské výroby naposledy jezdily v Polsku. Vítěznou firmu na modernizaci hledaly JHMD třikrát, dva tendry byly zrušeny.

10. 04. 2014 ČD Cargo chce zrychlit nákupy, přestane vypisovat zdlouhavé tendry

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-chce-zrychlit-nakupy-prestane-vypisovat-zdlouhave-tendry-1076609>)

Nákladní železniční dopravce ČD Cargo se nadále zřejmě nebude řídit zákonem o veřejných zakázkách, který mu znemožňuje rychlou reakci na trhu. Firma totiž dosud na každou zakázku vypisuje často zdlouhavé tendry, což ji znevýhodňuje oproti konkurenci. To s květnem nejspíš skončí. Management si totiž nechal zpracovat dvě právní analýzy, podle kterých není tato státní společnost takzvaným sektorovým zadavatelem. Bez této koule na noze může zrychlit například akvizici vagonů v případě, že se dostane k novým zakázkám. „Snažíme se přesvědčit okolí, že sektorové zadavatelství cargo ohrožuje. V tom, že mu brání reagovat stejně pružně jako soukromá konkurence,“ řekl šéf představenstva Oldřich Mazánek. Podle něj hrozí, že v případě dalšího uplatňování zákona

o veřejných zakázkách Cargo ztratí řadu zakázek. „Konkurence si může během týdne pronajmout desítky vagonů po celé Evropě, u nás to trvá řadu měsíců. Pokud nebudeme mít stejné podmínky jako konkurence, tak nám trh jednoduše uteče,“ doplnil Mazánek.

Firma podle analýz nenaplnuje definici sektorového zadavatele mimo jiné proto, že se už řadu let pohybuje na vysoce konkurenčním trhu a nebere žádné dotace od státu. Podle Mazánka přitom nehrozí, že by se nově objevený status zneužíval k předražování zakázek. „Naše interní pravidla to znemožňují, povinnost chovat se jako řádný hospodář platit nepřestává,“ řekl železničář. Podporu našel u ministerstva dopravy i rezortu pro místní rozvoj, plány může zhatit pouze antimonopolní úřad. Jeho reakce se ukáže ihned poté, co se Cargo začne chovat jinak. Mezi první prubířské kameny může patřit doprava uhlí do elektrárny Chvaletice, o kterou Cargo loni přišlo ve prospěch AWT a letos by ji rádo získalo zpět. Situace firmy je podle Mazánka stabilizovaná, tržby za první čtvrtletí prý mírně předčily plán, který za celý letošní rok počítá s mírným provozním ziskem. Nadstandardně se vozí například produkty automobilového průmyslu nebo dřevo.

Vagony do šrotu

Hotovost ČD Cargo posílí letos sešrotování 4 800 odepsaných vagonů a sta lokomotiv. Akci provedou ve svých dílnách mateřské České dráhy, nákladní dopravce by z ní mohl vytěžit zhruba 360 milionů korun. Přesná suma bude záležet na tom, jak velké množství šrotu si firma ponechá v podobě náhradních dílů. Cargo má nyní asi 27 tisíc vagonů, reálná potřeba činí zhruba 17 tisíc.

10. 04. 2014 Čtyřikrát tam a zpět. Vlaky vyjedou z Horního Slavkova o Velikonocích (od 19. dubna 2014)

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/vlaky-do-horniho-slavkova-09a-/vary-zpravy.aspx?c=A140410_2054909_vary-zpravy_mav)

Po osmiměsíční přestávce znovu vyjede na trať z Horního Slavkova vlak. Od 19. dubna, kdy startuje sezónní provoz, si tak místní obyvatelé i turisté mohou plánovat výlety. Loni obnovená železnice je za tři hodiny zaveze až do Rakovníka. Trať ožije znovu jen o sobotách, nedělích a svátcích. Ale zato už od dubna (loni to bylo pouze o prázdninách) a místo tří párů vlaků pojedou denně čtyři. Tři z nich ve směru do Slavkova, a jeden ze Slavkova dokonce spojí město přímou linkou s Rakovníkem vzdáleným 99 kilometrů. A to přes Lubenec, Chyše, Žlutice, Toužim. Mnoha romanticky naladěným výletníkům asi ani nebude vadit, že celou trasu vlak ujede za více než tři hodiny. "Prodloužili jsme některé spoje až do Rakovníka, některé do bližších Žlutic. Chtěli jsme provázat turisticky zajímavé oblasti Slavkovska, Žluticka a Toužimska. Vlaky jsou vhodnou dopravou pro cykloturisty. Ze Slavkova se mohou vydat na Kladskou nebo téměř bez jediného šlápnutí z kopce do Lokte," řekl ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah Vladimír Omelka.

Ve vozech na trati, otevřené po šestnácti letech, sedávalo loni 15 až 70 cestujících. Tak velký zájem nečekal ani Vladimír Omelka. "Vytíženost spojů by mohla být aspoň jako v loňském roce," přeje si. Letní provoz, který skončí v září, platí napůl Karlovarský kraj a město Horní Slavkov. Náklady se mohou podle odhadů pohybovat kolem 430 tisíc korun. "Zavedení víkendové osobní dopravy se setkalo s velkým ohlasem ze strany turistů, cyklistů i obyvatel Horního Slavkova a okolí. Vzhledem k tomu se Karlovarský kraj rozhodl osobní vlaky v místě opět objednat," uvedla mluvčí kraje Jana Pavlíková. Starosta města Martin Kasal věří, že zájem veřejnosti neopadne. "Je vidět, že trať má stále své kouzlo. Jsme rádi, že se podařilo domluvit rozšířený provoz."

Vedení radnice se nevzdává naděje, že Správa železniční dopravní cesty opraví další asi 1,6 kilometru dlouhý úsek kolejí ze zastávky Kounice až do centra Horního Slavkova. Staré koleje a pražce na tomto nepoužívaném úseku už železničáři v zimě vytrhali s vysvětlením, že jde o prevenci proti krádežím kovů. Někteří občané to pochopili jako předzvěst rekonstrukce. Tento týden ve středu se ve městě uskutečnila schůzka správců trati se zástupci kraje a města právě na téma další opravy železnice. "Budeme chtít zatlačit na SŽDC, aby vlaky mohly opět zajíždět až na slavkovské nádraží," poznamenal Kasal. To by podle některých odhadů stálo zhruba 20 milionů korun.

Jízdní řád slavkovské dráhy

soboty, neděle, svátky od 19. 4. do začátku září

- Rakovník – Horní Slavkov (Kounice): 6:34 – 9:48, 8:49 – 12:07, 14:45 – 17:52
- Krásný Jez – Horní Slavkov (Kounice): 13:26 – 13:41
- Horní Slavkov (Kounice) – Rakovník: 10:54 – 14:19
- Horní Slavkov (Kounice) – Krásný Jez: 13:05 – 13:20

- Horní Slavkov (Kounice) – Žlutice: 15:10 – 16:43, 17:55 – 19:22

(časy: odjezd - příjezd)

10. 04. 2014 V Ústí skončil provoz akumulční parní lokomotivy (998.200, 998.201)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/v-usti-skoncil-provoz-akumulacni-parni-lokomotivy/1065937>)

Ústí nad Labem přišlo o raritu v podobě akumulční parní lokomotivy, jejíž provoz v areálu bývalé Setuzy dnes skončil. Bylo to jediné místo v zemi a zřejmě i okolních státech, kde takový stroj jezdil v běžném provozu. Vlečku, po níž lokomotiva jezdila, začal obsluhovat nový dopravce, řekl ČTK Petr Špetlák, mluvčí společnosti AWT, která vlečku provozovala. Dvě akumulční lokomotivy 998.200 a 998.201 pro Setuzu vyrobila v roce 1988 východoněmecká lokomotivka RAW Meiningen. "Tato drážní vozidla byla provozována na vlečkové síti v Ústí nad Labem nepřetržitě od okamžiku dodání, jenž nastal v roce jejich výroby. Za dobu svého provozování až na zcela ojedinělé případy neopustily tyto stroje svou domovskou vlečku," doplnil Špetlák.

Průkopnické pokusy s bezohňovými parními lokomotivami se odehrávaly už v druhé polovině 19. století a v počátcích se využívaly hlavně při stavbě tunelů, aby nezamořovaly složité větratelná staveniště. "Také se osvědčily ve výbušných a potravinářských provozech. Schichtovy závody, později Setuza, začaly tento způsob přepravy vagonů uvnitř podniku využívat před druhou světovou válkou," řekl ČTK historik Muzea města Ústí nad Labem Martin Krsek. Jednu z původních akumulčních lokomotiv, která jezdila v Ústí nad Labem, mohou zájemci vidět ve sbírce železničních vozidel Zubnické muzeální železnice.

Ovládání stroje je téměř stejné jako u každé jiné parní lokomotivy, chybí ale topeniště a z komínu se řine jen běloučká vodní pára. Princip pohonu je založený na fyzikálním jevu – teplota varu vody se zvyšuje s tlakem. Tyto lokomotivy mají kotel naplněný ze dvou třetin vodou a zbytek je dotlakován párou. "Například při tlaku 16 barů stoupne bod varu vody na 200 stupňů Celsia a dokud neklesne tlak natolik, že bod varu dosáhne obvyklých 100 stupňů, vyrábí si lokomotiva páru sama z vody v kotli," popsal Krsek. Lokomotivy jsou závislé na speciální čerpací stanici a mají relativně malý dojezd, proto se využívají jen pro vnitropodnikovou dopravu. Krsek připomněl, že ta ústecká v roce 2003 vyjela i na normální trať. Při jízdě mimo areál Setuzy táhla vagonů osobního vlaku ze čtvrti Střekov do nedalekého Velkého Března. Testoval se tak její dojezd mezi tankováním páry. Cestu tam stroj zvládl, zpět už ne. Ujel asi 16 kilometrů. K dalšímu osudu ústecké akumulční parní lokomotivy lze podle Špetláka říci jen to, že bude odstavena jako nepotřebná. "Je to velká škoda, byly to vlastně nejmladší parní lokomotivy na českém území. Doufáme, že tato unikátní vozidla neskončí ve šrotu. Zasloužila by si osud muzejního exponátu," reagoval historik ústeckého muzea.

10. 04. 2014 National Express chystá miliardové tendry na vlaky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/national-express-chysta-miliardove-tendry-na-vlak-1076891>)

Liberalizace dotované železnice prozatím uvízla na mrtvém bodě, nejnovější přírůstek na českém trhu National Express přesto chystá mohutné zbrojení. V nejbližších týdnech vypíše dva obří tendry na nové vlaky pro český trh. Podle výkonného ředitele české pobočky National Expressu Jana Paroubka půjde v soutěžích řádově o miliardy korun, výrobci se utkají o dodávku motoráků i elektrických vlaků. Kvůli nejisté situaci na trhu bude výsledkem rámcová smlouva, kterou dopravce později může a nemusí využít. National Express se předběžnými tendry jistí, aby se v budoucnu nedostal do časového presu. Podle Paroubka se totiž musí firma, který působí v řadě zemí Evropské unie, chovat jako takzvaný sektorový zadavatel, což znamená postupovat podle zákona o veřejných zakázkách. Takové tendry se ale často protahují, což dopravce znevýhodňuje proti zákonem nsvázané konkurenci. Podobně jako National Express se zachovaly koncem loňského roku i České dráhy, když v soutěžích hledají dodavatele elektrických vlaků za až čtyři miliardy korun. I v tomto případě jde o přípravu na liberalizaci železnice a smlouva je pouze rámcová.

Soutěže o provoz dotovaných vlaků ovšem stát stále odkládá. Původně měli vítězové prvních tendrů začít jezdit už koncem letoška, klání o trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc ovšem skončilo jeho zrušením. Od té doby stát otevření trhu stále odkládá, nová vláda by ráda měla jasno v srpnu. Velkým kritikem liberalizace jsou mimo jiné drážní odbory. Celkem stát dotuje rychlíky osmi miliardami korun ročně, kraje platí za regionální spoje dalších 12 miliard. Kraje se zdají být k otvírání trhu vstřícnější než ministerstvo dopravy.

National Express

Ryze soukromá společnost bez majoritního akcionáře, provozuje drážní a autobusovou dopravu ve Velké Británii, USA, Kanadě, Španělsku, Německu, Portugalsku a Maroku. Od loňska má pobočku i v České republice. Zaměstnává více než 40 tisíc lidí, obrat činí v přepočtu více než 40 miliard korun.

11. 04. 2014 Nikdy jsme nádraží bourat nechtěli, tvrdí Havířov o demoličním projektu

Zdroj: iDNES.cz (http://ostrava.idnes.cz/bourani-nadrazi-v-havirove-d09/ostrava-zpravy.aspx?c=A140411_2055632_ostrava-zpravy_mav)

V Havířově je opět dusno kvůli plánované obnově nádraží. Od společného projektu demolice architektonicky cenné výpravní haly, na kterém spolupracuje s Českými drahami, totiž město dává ruce pryč. Dráhy s rozčarováním připomněly, že zastupitelé už dříve bourání schválili. Téma nádraží na jednání zastupitelstva otevřela Lucie Chytilová, šéfka sdružení Důl architektury, usilujícího o záchranu stavby. Svým jménem a jménem České komory architektů, ale i děkanů fakult architektury vyzvala radní, ať znovu zváží, zda chtějí uskutečnit projekt dopravního terminálu, jehož součástí je demolice haly. Zástupcům města taky předala podklady ukazující možnosti obnovy nádraží se zachováním haly. "Čekala jsem, že pan primátor bude rád, ale místo toho se rozčilil a zopakoval, že město pro bourání nikdy nebylo. Nevím tedy, proč nám nepomůže demolici zastavit," řekla Chytilová. Mluvčí Havířova Eva Wojnarová sdělila, že město o demolici nerozhodlo, mluvčí Drah Kateřina Šubová ale připomněla, že zastupitelé na návrh, jenž s ní počítá, kývli. Jednohlasně.

ČD: Zachovat budovu by vyšlo třikrát dráž

"Pokračování v připraveném projektu s výrazným využitím evropských dotací prosazuje v prvé řadě vedení města Havířova," sdělil MF DNES například i mluvčí ministerstva dopravy Ivan Rašák. Na konci února to zmínil v reakci na výtky typu, že ministr dopravy Antonín Prachař (ANO), prosazující demolici haly, se názorově rozchází s jinými členy hnutí, kteří dřív vystupovali proti bourání. Kritici demolice poukazují například i na to, že České dráhy nezveřejnily přesné částky dokladující, na kolik by vyšla proměna nádraží se zachováním, a naopak s odstraněním budovy. "Náklady na zachování stávající budovy by byly asi třikrát vyšší," uvedla Kateřina Šubová.

11. 04. 2014 Ústecká nádražní budova dožila, nové využití stále nemá (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/269440-ustecka-nadrazni-budova-dožila-nove-vyuziti-stale-nema/>)

Rekonstrukce nádraží v Ústí nad Orlicí je v plném proudu. Vlaky zde nezastavují, a tak jsou služební léta zdejší staré nádražní budovy sečtena. Bude stát i nadále, zbourat ji nelze, protože jde o kulturní památku. Nepodařilo se pro ni však najít nové využití, hrozí proto, že bude potemnělá budova z povzdálí zhlížet na vlaky a nakonec se rozpadne. Na nádraží v Ústí nad Orlicí dnes vlaky nezastavují. Kvůli rekonstrukci nádraží je výluka a ze spojů jedoucích po pražsko-třebovském koridoru se vystupuje až na nedaleké zastávce, zatímco osobní vlaky od Letohradu nejezdí vůbec. Až vlaky na nádraží v Ústí zase zastavovat začnou, budou k nim cestující chodit novými odbavovacími prostorami v oblasti Kerhartic. Stará nádražní budova ze 70. let 19. století bude provozu přihlížet potichu z druhé strany kolejiště. "Zůstane na ostrově mezi kolejemi a přístup k ní bude obtížný, téměř nemožný," poznamenal mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Ústeckým aktivistům se sice podařilo zabránit původně plánované demolici Staré dámy (jak budově místní přezdívali), ale hledání nového využití bylo marné. Českým drahám se do její opravy nechce a Správe železniční dopravní cesty, které zatím nádražní budovy nepatří, už vůbec ne. "SŽDC staví moderní výpravnu, moderní místnost na druhé straně kolejiště. To znamená, osud staré budovy je úplně mimo naše ruce," podotkl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Podle ústeckého starosty Petra Hájka je přístup vlastníka budovy a státu ke starému nádraží velkým zklamáním. Dodal ale, že se měli do záchranu nádraží zapojit také lidé, kteří dosáhli jejího vyhlášení kulturní památkou, a tím zabránili demolici – se kterou ovšem železničáři počítali, a tak neměli pro objekt žádné další využití. "Dávají dnes od Staré dámy ruce pryč a tváří se, že jejich mise byla skončena tím, že byla budova prohlášena za kulturní památku," upozornil starosta Hájek. Předseda sdružení Nádraží nedáme Martin Kadřman však upozornil, že se někdejší ochránci nádraží snaží státní orgány přimět k rekonstrukci čerstvě opuštěné nádražní budovy nebo aby od nich alespoň zaznělo jasné "ne". V minulosti sdružení navrhovalo například muzejní využití objektu či jeho opětovné zapojení do provozu, ale neúspěšně.

Výluka nádraží v Ústí nad Orlicí potrvá do konce srpna. Potom bude mít nádraží ostrovní perony, nové koleje a méně prudký bude oblouk u nádraží, kvůli kterému zatím musejí vlaky zpomalovat na 70 km/h.

12. 04. 2014 Obří odchodné šéfa ČD Zeleného zkoumá ministerstvo, za Žaludy to bylo jinak

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/podrobnosti-ke-zlatemu-padaku-dalibora-zeleneho-fuo-eko-doprava.aspx?c=A140411_220503_eko-doprava_neh)

České dráhy se stále více zamotávají do vysvětlování toho, jak to bylo s vyplacením šestimilionové konkurenční doložky pro exšéfa Dalibora Zeleného. Nejasnosti už vyšetřuje ministerstvo dopravy a mohou nakonec připravit o místo současného náměstka pro průřezové činnosti Iva Veselého. Toho si Zelený přivedl po svém nástupu ze státního nákladního dopravce ČD Cargo. Právě od něj pak získal Zelený smlouvu, která mu díky pro dráhy nevýhodné formulaci usnadnila získání celkem šesti milionů za dvanáctiměsíční stopku na práci pro konkurenci. Podle drah totiž nešlo konkurenční doložku jednostranně vypovědět. Veselý trvá na tom, že konkurenční doložka byla jednostranně nevypověditelná. MF DNES však zjistila, že v tomto bodě je Zeleného smlouva unikátní. Jeho předchůdce Petr Žaluda i další členové managementu odešli bez konkurenční doložky, protože je dráhy vypověděly. "Konkurenční doložku mi jednostranně vypověděli, taková možnost tam byla," řekl exšéf drah Petr Žaluda. Stejně mluví i další bývalí vysoce postavení manažeři drah, kteří byli vyhozeni po nástupu Dalibora Zeleného.

Shodnout se musí obě strany

Dráhy však tvrdí, že Žaluda na odstoupení přistoupil. "V případě pana Žaludy šlo o oboustrannou dohodu, jak jsme říkali. Pokud není ve smlouvě explicitně uvedeno, že ji lze vypovědět, není možné ji jednostranně vypovědět. Musí se na tom obě strany shodnout," řekl mluvčí drah Radek Joklík. MF DNES má k dispozici jednu ze smluv, která přímo uvádí, že konkurenční doložku může zaměstnavatel vypovědět. Tak mluví i zákoník práce. A odvolání manažeři rozhodně nemluví o tom, že by se s novým vedením státního dopravce dohodli. "Prostě řekli, že konkurenční doložku nedostaneme," říká někdejší výkonný ředitel pro marketing a produkty Miroslav Šebeňa. Podobnou praxi drželi na drahách i dříve. "Neporovnávám, jak to bylo u jiných manažerů, jejich smlouvy neznám," reagoval na dotaz MF DNES Veselý. Jasně o viníkovi zlatého padáku, jak se konkurenční doložce také občas říká, by mělo vnést vyšetřování ministerstva dopravy. To však dosud smlouvu neprozkoumalo.

Další komsomolci a loupežníci?

Zelený zatím k případu mlčí, na dotazy MF DNES nereaguje, neodpovídá ani na textové zprávy. Neptají se ho ani jeho kolegové v radě České Třebové, kde je radním zvoleným jako nestraník na kandidátce sociální demokracie. "V pondělí na radě byl, nikdo se ho neptal," řekl starosta Jaroslav Zedník. Zelený pár dní před svým odchodem z drah uvedl, že firma "potřebuje vysoce odborné vedení a stabilitu, rozhodně ne další komsomolce a loupežníky". Zarytě mlčí i exministr dopravy Zdeněk Žák, který Zeleného na dráhy přivedl. I bez ohledu na výsledek zkoumání ministerstvem dopravy dojde nejspíše k 1. květnu k sesazení Veselého z postu náměstka pro průřezové činnosti. Návrh nové organizační struktury, který má MF DNES k dispozici, s takovým postem už nepočítá. Podle návrhu například zmizí i post tajemníka společnosti, počet náměstků se naopak rozšíří ze čtyř na pět. Zmizí sice náměstek pro průřezové činnosti, ale nově vznikne post náměstka pro regionální integraci a náměstek pro transformaci a korporátní projekty.

14. 04. 2014 RegioJet se chystá od prosince jezdit z Bratislavy do Košic

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-se-chysta-od-prosince-jezdit-z-bratislavy-do-kosic/1067426>)

Železniční dopravce RegioJet, který patří do holdingu Student Agency, chystá od prosince provozovat vlaky na lince Bratislava – Žilina – Košice. Uvažuje o čtyřech párech vlaků, což je stejný počet jako už jezdících spojů InterCity, které provozuje Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK). V tiskové zprávě to uvedl mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj. Chybějící lokomotivy si bude pronajímat. Majitel holdingu Radim Jančura se k tomuto kroku rozhodl poté, co nabízel českému ministerstvu dopravy převzetí provozování vlaků z Prahy na Slovensko bez dotací, avšak neuspěl. Jelikož disponuje 90 vozy, hledá pro ně využití, na linku z Prahy do Ostravy jich tolik nepotřebuje. Vzhledem k různým napájecím

systémům na trati však potřebuje dvousystémové lokomotivy, počítá tedy s jejich pronájmem. "Půjde o lokomotivy pro rychlost 160 kilometrů za hodinu," upřesnil Ondrůj.

Jančura chce na slovenské železnice přinést stejné služby, na něž jsou cestující zvyklí na trati Praha – Ostrava. "Věřím, že budeme pro cestující volbou číslo jedna," řekl. Současné vlaky InterCity však poskytují to nejlepší, co nyní na slovenských železnicích jezdí. Dopravce tam nasazuje téměř výlučně vozy vyrobené v letech 2007 až 2012, ve všech vlakových soupravách je restaurační vůz a všechny mají také služební vůz pro přepravu cestujících na vozíku, kočárků či kol. Podle denní doby mají soupravy šest až devět vozů.

Slovenské vlaky zvládnou trasu dlouhou 445 kilometrů za pět hodin, zastavují ještě v Trnavě, Trenčíně, Žilině, Liptovském Mikuláši, Popradě a Kysaku. Spojení doplňují rychlíky, které jezdí o téměř hodinu déle. V průměru tam cestující platí za jízdenku 22 eur (cca 600 korun). Za kolik budou jezdit Jančurovy žluté vlaky, není jasné, tarif se bude vytvářet až v dalších měsících. Vlaky vyšší kategorie přepraví na této trase 690.000 cestujících ročně, jejich provoz je ovšem pro společnost ztrátový. Podle šéfa nevládního Institutu pro dopravu a hospodářství Ondreje Mateje nebude ani RegioJet na této lince ziskový. "Náklady například na vagony či energii jsou tak vysoké, že by musel mít vždy plné vlaky," citovaly Mateje Hospodářské noviny. "Máme respekt před konkurencí, ale nemáme z ní strach. Dokážeme zvednout hozenou rukavici," reagoval na plány RegioJetu generální ředitel ZSSK Pavol Gábor. Dodal, že obsazenost vlaků IC mezi Bratislavou a Košicemi nyní dosahuje 75 procent. Na českých kolejích je RegioJet přítom ve ztrátě 90 milionů ročně kvůli cenové válce s Českými drahami a Leo Expressem. Na Slovensku plánuje Jančura provázat vlaky s linkou Praha – Ostrava – Žilina, spoj by chtěl nyní protáhnout až do Košic. RegioJet není na Slovensku nováčkem. Od roku 2012 zajišťuje státem dotovanou přepravu cestujících na regionální trati z Bratislavy do Komárna, kde nahradil vlaky ZSSK.

14. 04. 2014 Finsko i Pobaltí chce rychlovlak. Obce na Vysočině ho však odmítají (VRT Praha – Brno)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/rychlovlak-na-vysocine-0v1-jihlava-zpravy.aspx?c=A140412_2055916_jihlava-zpravy_mkk)

Na jedné straně jsou rychlovlaky evropským trendem a šancí pro rozvoj regionů. Na straně druhé ale stojí obce, které nechtějí mít koleje na svém území. Debaty o rychlovlaku přes Vysočinu pokračují. V republice není kompletní síť dálnic. "Na to se chceme ve vládě soustředit, hlavně ve směru na Vídeň a na úsek Hradec Králové – Olomouc," řekl na čtvrteční debatě s občany v Jihlavě ministr financí a šéf hnutí ANO Andrej Babiš. "Potřebovali bychom také rychlovlaky. Jinak nás budou tranzitní cesty obcházet," doplnil Babiš. V Jihlavě byl také bývalý eurokomisař, nyní kandidát na europoslance Pavel Telička. Ten je, mimo jiné, v Bruselu členem komise pro severomořský koridor vedoucí z Finska přes Pobaltí, Polsko a Německo do Nizozemí. "Je to projekt začínající v Helsinkách s vizí trajektu pro vlaky do Talinu, odtud by trať pokračovala do Rigy, Kaunasu s odnoží do Vilniusu. Potom to jde na Varšavu, Berlín a do Amsterdamu a Rotterdamu," vyjmenoval Telička.

Brno by bylo uzlovým bodem

Naše republika má ale podle něj na důležitou evropskou vlakovou trať také šanci. "Vedou tudy dva navrhované koridory a Brno se stane jejich uzlovým bodem. Jeden koridor jde ze severozápadu dolů na Balkán (mohl by procházet z Prahy na Brno Vysočinou – pozn. redakce), druhý míří z polského Gdaňsku přes Varšavu dolů na jih," řekl bývalý eurokomisař Telička. Vysočina je na trase koridoru Drážďany – Praha – Bratislava/Vídeň – Budapešť – Arad. "TEN-T koridory jsou absolutní evropské priority v dopravě, kde můžete mít zajištěno až z 85 procent financování z fondů EU," řekl MF DNES Telička. "Princip je kdo dřív přijde, ten dřív mele. Je tam konkurence," upozornil.

Jde o emotivní záležitost

O trasách koridoru přes Vysočinu se diskutuje. Zástupci mnohých obcí i obyvatelé nesouhlasí s takovou stavbou za humny. Příkladem je Vyskytná nad Jihlavou. "Pořád dokola slyšíme jak od ministerstva dopravy, tak i SŽDC, že čekají na výsledky studií proveditelnosti, a nevědí, kudy trať povede. Ve hře jsou varianty přes Jihlavu i Brod a také ta, že se může stát, že se to vůbec stavět nebude. Furt je ve hře všechno, furt jsou v tom emoce. Kdo ví, kdy bude nějaký závěr," řekl starosta Vyskytné Petr Böhm.

Nesouhlas s tratí přichází i ze Senožat na Pelhřimovsku. Tam se konalo fórum k rychlovlaku minulou středu – za účasti asi 160 lidí včetně zástupců obcí, kraje i expertů na dopravu. "Nikdo z přítomných starostů se tu nevyjádřil, že by o rychlodráhu stál. Do prázdnin chceme založit sdružení, abychom mohli vstupovat do jednání s ministerstvem dopravy a vyjádřili větší sílu a odpor," uvedl starosta

Senožat Zdeněk Vaněk. "Okolo nás jsou vedené tři varianty trasy. Dělá se průzkum proveditelnosti," dodal. "Měli by brát v potaz, že zde jsou evropské chráněné lokality. I nádrž Švihov, jako zdroj pitné vody, se svými přítoky. Dnes je tam plno věcí zakázaných a najednou by tam byla rychlodráha," diví se Vaněk.

14. 04. 2014 Do železnice v zóně Solnice, kde podniká Škoda, dá stát 750 milionů (Týniště nad Orlicí – Solnice)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/do-zeleznice-v-zone-solnice-kde-podnika-skoda-da-stat-750-milionu/1067648>)

Stát investuje asi 750 milionů korun do zlepšení železniční tratě z Týniště nad Orlicí do Solnice na Rychnovsku. V Kvasínách u Solnice je rozvíjející se závod automobilky Škoda Auto. Kapacita tratě z Týniště do Solnice, kde je nákladní terminál Škody Auto, by se měla zvýšit na dvojnásobek. Novinářům to dnes řekl Vladimír Filip z hradeckého ředitelství Správy železniční dopravní cesty. Závod Kvasiny čeká rozšíření výroby o čtvrtý model, patrně velký SUV.

Podle premiéra Bohuslava Sobotky (ČSSD), který dnes Solnici navštívil, by modernizací železnice investice do dopravní infrastruktury v regionu skončit neměly. Připomněl, že rozvoj Škody Auto přinese vedle nových pracovních míst i zvýšení dopravní zátěže. "Předpokládám, že ministerstvo průmyslu a kraj budou jednat o tom, jak by se stát měl dále věnovat rozvoji lokální infrastruktury. Je evidentní, že místní komunikace náporu nestačí, je potřeba pracovat na přípravě obchvatů obcí a měst," řekl Sobotka. Po obchvatu volají například lidé a radnice v Častolovicích. Podle premiéra by v souvislosti s investicí automobilky také mohly ministerstvo průmyslu, kraj a Škoda Auto uzavřít memorandum o další spolupráci. V memorandu by pak podle Sobotky měly být uvedeny prioritní infrastrukturní akce, které by stát následně podpořil. Sobotka doplnil, že investici do dalšího rozvoje kvasinského závodu Škoda Auto nepodmínila konkrétními přísliby ze strany státu.

Součástí nyní chystaného železničního projektu jsou například nová zabezpečovací zařízení ve stanicích, vybudování peronů pro pohodlné nastupování, nová kolejiště. Investice se dotknou stanic Týniště nad Orlicí, Lípa nad Orlicí, Častolovice a Rychnov nad Kněžnou. Například soupravy ze Solnice pojedou v budoucnu uceleně bez přepřahání v Častolovicích. "Velmi důležitá je přestavba nádraží v Týništi nad Orlicí, které je po Hradci Králové a Chocni třetí nejdůležitější stanicí v oblasti," uvedl Filip. Investice je podle něj rozdělena do čtyř etap, přičemž první tři jsou již finančně pokryty. První etapa by budováním nových peronů měla začít letos v květnu. Čtvrtá etapa by mohla přijít na řadu v roce 2018.

Závod Kvasiny nyní vyrábí modely Superb, Yeti a Roomster. Výroba nového modelu, údajně má jít o velký terénní vůz SUV s pracovním názvem Snowman, povede ke vzniku stovek pracovních míst, investice budou v řádu miliard korun. Podle některých zdrojů by výroba nového modelu mohla začít na konci příštího roku. Zatím ročně závod s 4500 zaměstnanci vyrobí přes 150.000 vozů. Veřejné peníze již rozvoj zóny Kvasiny-Solnice již významně podpořily v minulých letech. Stát spolu s krajem v letech 2005 až 2012 do zóny investoval asi 1,5 miliardy korun. Největší část peněz šla do oprav a výstavby silnic. Součástí byly například stavba požární stanice v Rychnově, čistírny odpadních vod v Solnici, opravy škol a výstavba jiné veřejné infrastruktury.

15. 04. 2014 Už i Leo Express proniká na Slovensko. Chce vozit pasažéry do Košic

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-expanduje-na-slovensko-chce-jezdit-do-kosic-pi9-eko-doprava.aspx?c=A140415_111204_eko-doprava_spi)

Soukromý železniční dopravce Leo Express následuje konkurenční RegioJet. Stejně jako on, chce expandovat na Slovensko. Zájem má o trasu do Košic, kam hodlá od prosince vozit cestující z Prahy. O přidělení kapacity požádal společně s Železniční společností Slovensko. "O trasu jsme zažádali společně se slovenskými partnery, respektujeme tak zvyklosti a konvence v evropské mezinárodní železniční dopravě," říká majitel a generální ředitel společnosti Leoš Novotný s tím, že pokud půjde vše hladce, mohly by černo-zlaté vozy spojit českou metropoli s východoslovenským městem od 14. prosince.

Leo Express nyní zvažuje, jaký obchodní model pro vstup na tuto trasu zvolí. Ve hře jsou zatím různé scénáře vstupu, od komerční spolupráce obou dopravců až po podnikání na vlastní komerční riziko Leo Expressu. "Respektujeme procesy, které musí ZSSK jako státní firma splnit, aby mohla navázat spolupráci s jakoukoli soukromou společností. Proto potvrzujeme, že probíhají jednání o možné spolupráci a jejich výhodách pro slovenskou stranu, a dále nebudeme podrobnosti probíhajícího

jednání komentovat," přiblížil Novotný současný stav jednání a dodal, že v případě neúspěchu jednání je připraven vstoupit na trasu na vlastní komerční riziko.

Dopravci soutěží o milion cestujících

Trasa Praha – Košice je logickým krokem v expanzi Leo Expressu, protože jde o prodloužení trasy Praha – Ostrava, na které dopravce v současnosti své vlaky provozuje. Novotný věří, že vstup Leo Expressu na slovenský trh bude atraktivní jak pro jeho společnost, tak pro cestující. "Dle našich průzkumů se na trase pohybuje více než půl milionu cestujících ročně a přitom nabídka vlakového spojení, jeho rychlost a především úroveň služeb je velmi slabá. V tomto se mají slovenští cestující určitě na co těšit," slibuje Novotný. Novotného vlaky by měly vozit cestující mezi Prahou a Košicemi podle současných plánů dvakrát denně oběma směry. "Konkrétní časy jsou předmětem jednání se správci infrastruktury v Česku i na Slovensku, dopravce má zájem vypravit vlaky z obou měst v ranních a odpoledních hodinách," dodal majitel nejmladšího českého železničního dopravce.

Konkurence na slovenské dráze zesílí v prosinci

Další expanzi na Slovensko oznámil v pondělí také RegioJet podnikatele Radima Jančury. Také tento dopravce požádal o další přidělení železniční trasy na slovenských kolejích. Pasažéry chce vozit mezi Bratislavou a Košicemi. Stejně jako Leo Express plánuje spustit provoz v prosinci. Leo Express vstoupil na trh na sklonku roku 2012. Firma skončí za loňský rok ve ztrátě. Podle Novotného se ale už ve druhém pololetí firma bez započítání nákladů na odpisy a úroky (EBITDA) dostala do plusu zhruba devět milionů korun. Ve ztrátě je i RegioJet, České dráhy výsledky za tuto trasu nezveřejňují.

15. 04. 2014 Žižkovské nádraží se stane kulturním centrem (Praha-Žižkov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/269812-zizkovske-nadrazi-se-stane-kulturnim-centrem/>)

Památkově chráněné Žižkovské nádraží se v budoucnu stane kulturním centrem. Mohl by tu sídlit Národní filmový archiv, nebo by ve funkcionalistické budově mohlo najít výstavní prostory Uměleckoprůmyslové či Národní technické muzeum, řekl při dnešním podpisu memoranda ministr kultury Daniel Hermann. Městská část Prahy 3 se dlouhodobě snaží o revitalizaci funkcionalistické stavby, například v červnu se tak areál nádraží zapojí do hudebního festivalu United Islands. Memorandum o spolupráci podepsal Herman spolu se zástupci Prahy, Českých drah a developera. Kolem osudu nádraží se vedou bouřlivé diskuse už několik let. Dohoda na tom, kdo zaplatí nákladnou rekonstrukci objemné stavby, ale stále není. "Žižkovské nádraží je mimořádný objekt, který si zaslouží mimořádnou ochranu," řekl ministr. "Jedině ve spolupráci s partnery bude možné jej realizovat," doplnil.

Společnost Žižkov station development, která vznikla spojením Českých drah a firmy Sekyra Group, původně plánovala rozsáhlou výstavbu, jíž mělo nádraží ustoupit. Proti demolici se ale postavila část odborné i laické veřejnosti. Ministerstvo kultury nakonec rozhodlo, že nádraží, které stojí na rozsáhlých nevyužívaných pozemcích, musí být zachováno. Původní plány na výstavbu nové městské čtvrti ale i nadále trvají. Nádraží se stane jejím centrem.

Otevřela se však otázka dalšího využití obrovské památkově chráněné budovy. Už v loňském roce se v areálu uskutečnilo několik kulturních a společenských akcí. Program bude pokračovat i v letošním roce. Nad dlouhodobým využitím a především nad tím, kdo případné převzetí a rekonstrukci budovy zaplatí, však stále visí otazníky. Konkrétní plány a další postup chce radnice spolu s majitelem a developerem představit v červnu, řekl místostarosta Matěj Stropnický (ŽnS). Na území nákladového nádraží Žižkov vzniká nová kulturní scéna. Areál loni nabyl statusu kulturní památky, což jeho budoucnost prozatím změnilo. Od jara do podzimu se zde bude hrát divadlo, pořádat výstavy i koncerty. Vloni se v prostorách nádraží konal Designblok a Bienále, letos se kulturní pásmo výstav, koncertů a divadelních vystoupení nezastaví od dubna do října.

Luděk Sekyra, vlastník Sekyra group, je zároveň klíčovým partnerem lidovců, jimž dal loni okolo 4 milionů korun. Hlavní město je z developerského hlediska Sekyrovým rajonem. "Podpořil jsem lidovce, protože si myslím, že KDU je tradiční politickou stranou s 30 tisíci členy. Lidová strana je ukotvena v tradiční evropské politické kultuře," vysvětluje Sekyra svoje sponzorství. Nutno dodat, že by se mu investice do lidovců na vládní a komunální úrovni mohla vyplatit. Developerské projekty na nákladovém nádraží Žižkov brzdí právě památková ochrana. Ministr kultury Herman by teoreticky památkovou ochranu mohl zrušit. Sekyra má dále rozjeté rozsáhlé projekty na Rohanském nábřeží či Smíchovském nádraží.

16. 04. 2014 Českou železnici hýbe spor o likvidaci dřevin

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceskou-zeleznici-hybe-spor-o-likvidaci-drevin-1078147>)

Všiml si toho letos každý, kdo jezdí vlakem. Rychleji než kdy dříve přibývá kolem kolejí pařezů a otevírají se netušené výhledy do krajiny. Správa železniční dopravní cesty se pod vlajkou vyšší bezpečnosti a plynulosti provozu vrhla na zásadní očistu tratí od dřevin. Což je činnost po desítky let více či méně zanedbávaná. „Já jsem s tím přišel jako s prioritou, neboť už jako zaměstnanec Českých drah jsem to vnímal jako zásadní problém. Jde především o bezpečnost a životy cestujících,“ řekl deníku E15 šéf SŽDC Jiří Kolář. Správa železnic se přitom na mohutné kácení vyzbrojila novým právním výkladem, podle kterého může v obvodu dráhy kácet bez omezení, neboť tam dřeviny jako závada stavby nemají co dělat. Podobně, i když ne tak striktně, se postupuje v až šedesát metrů širokém ochranném pásmu kolem kolejí. Jako chybná tak byla opuštěna dosavadní praxe, kdy o kácení rozhodovaly úřady z oblasti ochrany přírody a krajiny. Jenže to je trnem v oku České inspekci životního prostředí (ČIŽP). Ta se řídí zákonem o ochraně přírody, zatímco SŽDC považuje pro tyto případy za nadřazený zákon o dráze. Zelení inspektoři proto vyrazili do terénu a kácení kontrolují. „Budou-li vydána případná rozhodnutí o pokutách či nápravných opatřeních, budu moci být konkrétnější, až když naše případná rozhodnutí nabudou právní moci,“ uvedla mluvčí ČIŽP Simona Cigánková.

Spory lze čekat především v širším ochranném pásmu kolem kolejí. „Toto pásmo samozřejmě nechceme vykácet, jde jen o to, aby zmizely nemocné stromy, jejichž pád může ohrozit vlaky,“ doplnil mluvčí správy železnic Jakub Ptačinský. Za pravdu mu dává pondělní kalamita na čtvrtém koridoru, kde v pondělí popadané stromy zastavily provoz na dlouhé hodiny. V krajním případě může kompetenční spory rozlousknout až soud.

Drážní kácení

Kácení většinou provádí soukromá firma, vytěžené dřevo si ponechá a následně pak fakturu Správě železniční dopravní cesty poníží o jeho odhadnutou cenu. V případech rizikového kácení zasahují přímo drážní hasiči. Takto získané dřevo se pak následně využívá pro vytápění provozních prostor SŽDC. Jestliže je nebezpečný strom na soukromém pozemku a zároveň v ochranném pásmu dráhy, měl by jej majitel sám odstranit. Správa železnic strom ale může pokácet i bez souhlasu majitele. Pokácení provádí hasiči SŽDC, surovina zůstává majiteli.

16. 04. 2014 Vlaky mezi Běchovicemi a Úvaly pojedou 160kilometrovou rychlostí (slavnostní zahájení stavby)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-mez-bechovicemi-a-uvaly-pojedou-160kilometrovou-rychlosti/1068419>)

Vlaky mezi Běchovicemi a Úvaly u Prahy budou do poloviny roku 2016 jezdit stošedesátikilometrovou rychlostí. Odstraní se tím poslední nemodernizovaný železniční úsek prvního koridoru mezi Prahou a Pardubicemi. Stavba vyjde na 1,36 miliardy korun, z čehož více jak 80 procent bude financováno z prostředků Evropské unie. Na dnešním slavnostním zahájení modernizace železniční trati to uvedl náměstek ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Mojmír Nejezchleb. V současnosti mohou vlaky tříkolejným úsekem projíždět maximálně rychlostí 120 kilometrů v hodině s omezením na stokilometrovou rychlost u výhybek. Kromě tohoto úseku zbývá podle Nejezchleba zmodernizovat na prvním tranzitním koridoru ještě úsek Ústí nad Orlicí – Choceň a uzly v Pardubicích a v České Třebové.

Kvůli stavbě provizorních přemostění v místě budoucího podchodu pod tratí v Klánovicích budou od čtvrtka 17. 4. do pondělí 21. 4. jezdit v úseku vlaky pouze po jedné koleji, kvůli čemuž budou muset být upravené jízdní řády všech projíždějících osobních vlaků. Rychlíky budou odklány přes Lysou nad Labem a Nymburk. Výlukový jízdní řád bude pro cestující dostupný na internetových stránkách Českých drah www.cd.cz. Vlaky linky S7 během výluky pojedou pouze v úseku z Berouna do Prahy a mezi Běchovicemi a Úvaly budou odřeknuty. Autobusy bude v modernizovaném úseku rovněž nahrazen poslední půlnoční spoj do Kolína vyjíždějící z pražského hlavního nádraží čtrnáct minut po půlnoci.

Stavba je součástí tranzitního železničního koridoru spojujícího Prahu s Německem přes Děčín a s Rakouskem přes Brno a Břeclav. Rekonstrukce kolejíště zvýší kromě traťové rychlosti rovněž propustnost tratí pro kolejovou dopravu, čímž umožní průjezd vyššímu počtu spojů. Součástí rekonstrukce má být také vybudování podchodů v zastávkách Klánovice a Úvaly, obnovena budou nástupiště, modernizováno elektronické zabezpečovací zařízení a v celé trase budou rekonstruovány.

16. 04. 2014 Jihočeská turistická cyklosezóna začíná jízdou zvláštního vlaku do Jaderné elektrárny Temelín (19. dubna 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20352/>)

V sobotu 19. dubna bude zahájena Jihočeská turistická sezóna. Jedním z míst, kde se sezóna slavnostně otevírá, je Jaderná elektrárna Temelín. České dráhy na akci pořádanou Jihočeským krajem a skupinou ČEZ vypraví zvláštní osobní vlak, který pojedje z Českých Budějovic na vlečku Jaderné elektrárny Temelín. Zvláštní osobní vlak vyjíždí z jihočeské metropole ve 12:15 a k temelínské elektrárně přijede ve 13:35. V areálu elektrárny se nachází rozsáhlé kolejiště s vlečkovým provozem a v rámci zahájení Jihočeské cykloturistické sezóny právě tato vlečka ožije příjezdem turistického vlaku. „Spoj pojedje přes Zliv a Dívčice. V Čičenicích lokomotiva přejede na druhou stranu vlaku a pokračuje se po trati směr Týn nad Vltavou. Ve stanici Temelín vlak odbočí na vlečku elektrárny a jízda skončí na předávacím kolejišti Křtěnov, které se nachází cca 7 minut chůze od informačního střediska elektrárny,“ upřesnil Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích.

Sportovně-zábavní odpoledne s podtitulem „Srdce plné energie“ se uskuteční od 13 do 16:30 hodin. Na programu je bike trial show, k dispozici bude horolezecká stěna. V areálu u zámečku se představí i složky IZS Jihočeského kraje, které mimo jiné připraví řadu soutěží pro děti. Přítomni budou i zástupci ČČK, kynologů či vodních záchranářů. Vše vyvrcholí slosováním kartiček, které dostanou účastníci na startu, a šlapáním na „oranžovém kole“. Na závěr akce se od 16:30 u zámečku uskuteční koncert kapely Divokej Bill.

Jízdní řád zvláštního vlaku v sobotu 19. dubna 2014

tam		stanice	zpět	
přij.	odj.		přij.	odj.
	12:15	České Budějovice	19:23	
12:24	12:24	Hluboká nad Vltavou	19:11	19:11
12:29	12:33	Zliv	19:05	19:05
12:40	12:40	Dívčice	18:58	18:58
12:47	13:00	Čičenice	18:35	18:48
13:07	13:07	Záboří u Čičenic	18:28	18:28
13:18	13:25	Temelín	18:10	18:17
13:35		Temelín elektrárna		18:00

16. 04. 2014 Vagonka Janoza CZ je v insolvenčním řízení

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vagonka-janoza-cz-je-v-insolvencnim-rizeni-1078404>)

Opravná vagonů a dalších drážních vozidel Janoza CZ má problém. Na popud věřitele s ní soud zahájil insolvenční řízení. Nejde přitom o první případ, už loni firma čelila dvěma návrhům, věřitelé je ale vždy vzali zpět. Tentokrát se v dokumentech doručených soudu hovoří o dlužích vůči dodavatelům z řad živnostníků v řádech desítek až stovek tisíc korun. Sama firma považuje celý případ za šikanu. „Je to vykonstruované, účelové a zavádějící, tvrzení věřitelů se nezakládá na pravdě,“ řekl deníku E15 právní zástupce firmy Stanislav Bradna. Janoza CZ neuznává výši pohledávky, navíc prý řádně posílala splátky, insolvenční řízení tak podle Bradny skončí před rozhodnutím o úpadku. Řízení ovšem mimo jiné znemožňuje firmě účast v tendrech.

Nejde přitom o jediný aktuální problém společnosti, která pohádkově vyrostla na zakázkách od Českých drah. Jak informoval deník E15, právě dráhy před dvěma týdny vypověděly firmě velký kontrakt na opravu 32 vagonů z Rakouska za 70 milionů korun. Dráhy kauzu oficiálně nekomentují, podle některých informací ale zakázka nabrala zpoždění a dopravce nebyl spokojen s kvalitou. Janoza ale vinu odmítá. Vagony byly podle Bradny před přistavením do továrny vyrabovány zloději a neodpovídaly tak dohodnutému stavu. To opatrně připouští i na dráze. Objem prací, časová náročnost i finanční náklady tím vzrostly a vše nyní řeší soudní znalci.

Humanizace drah

Janoza CZ podnikatele Marcela Javorského vznikla v roce 2007 a vyrostla na vlně takzvané humanizace. To je pojem, který dráhy razí pro více či méně kosmetické vylepšení starých vagonů. Patří sem například nahrazení koženky na sedadlech plyšem, přetěsnění oken, nové nátěry nebo záchody. České dráhy jsou pro opravárenskou firmu klíčový zákazník. V rámci humanizace vypsal vedle menších sérií tři velké zakázky za více než 200 milionů korun. Všechny tři získala Janoza CZ, v rámci své expanze posléze obsadila tovární areál na Zličíně, který opustil Siemens. Po vyřízení insolvenčního řízení se chce Janoza i nadále účastnit dalších drážních tendrů. Ty určitě přijdou, neboť dráhy hodlají kvůli nedostatku peněz na nové vozy v humanizaci pokračovat. Poslední veřejná účetní uzávěrka Janozy je za rok 2011, kdy firma vykázala při výkonech téměř 180 milionů korun hrubý zisk přes sedm milionů.

17. 04. 2014 Plzeňský kraj bude škrtnat vlaky, chce zrušit tři desítky a ušetřit 40 milionů (od 14. prosince 2014)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/270065-plzensky-kraj-bude-skrtnat-vlak-ychce-zrusit-tri-desitky-a-usetrit-40-milionu/>)

Rozsáhlé škrty v železniční dopravě chystá na příští rok Plzeňský kraj. Zruší ranní a večerní vlaky na nepomucké a železnorudské trati, dalším spojům zkrátí trasu nebo omezí jejich jízdu pouze na víkendy. Rozsáhlé omezení chystá kraj pro trať do Boru na Tachovsku, kam bude nadále posílat vlaky pouze od čtvrtka do neděle. Zatímco v minulosti patřil Plzeňský kraj k těm, které železniční dopravu podporovaly a rozvíjely, loni začal vlaky naopak omezovat a bude v tom i nadále pokračovat. Pro příští rok chce krajský koordinátor dopravy Poved omezit vlaky na trasách z Plzně na Nepomuk, Železnou Rudu a Žihli a také na některých lokálkách. Podle deníku Právo tak chce kraj snížit náklady na osobní a spěšné vlaky zhruba o 40 milionů korun. Připravovaná omezení oznámila ředitelka Povedu Zdeňka Kmochová v dopisu starostům. Přehled změn potom organizátor dopravy zveřejnil na webu. Obce, případně i nespokojení cestující mohou až do 28. července posílat připomínky.

Kromě škrtnutí jednotlivých spojů nebo omezení jejich jízdy například jen na víkendy chystá Plzeňský kraj větší změny na čtyřech konkrétních tratích. Na lokalce mezi Svojsínem a Borem, kde dnes jezdí denně tři páry vlaků a další dva páry v pracovní dny, má od příštího roku, resp. letošního prosince zůstat provoz vlaků pouze od čtvrtka do neděle vždy s pouhými dvěma páry spojů. Drastické omezení chystá kraj také na trati Staňkov – Poběžovice. Bude výrazněji rozdělena v Horšovském Týně, mezi Staňkovem a Horšovským Týnem budou vlaky jezdit pouze o víkendech, ve zbytku trasy zůstane rozsah provozu podobný současnému. Obdobná, i když mírnější změna nastane také mezi Domažlicemi a Planou. S jednou výjimkou na ní nemají zůstat žádné přímé vlaky, bude třeba přestupovat v Tachově. Rozsah dopravy by ale v obou částech trati zůstal podobný jako v současnosti. Změna konceptu potom čeká trať z Plzně na Mariánské Lázně, po které již nebudou v celé délce jezdit osobní vlaky. Místo nich objedná kraj přímé spoje z Plzně do Bezdruzic a spěšné vlaky z Plzně do Plané.

Nový jízdní řád vlaků začne platit 14. prosince. Většina krajů zveřejní jeho navrhovanou podobu v červnu, oproti Plzeňskému kraji tak ponechají pro připomínky podstatně méně času – zhruba měsíc. Konečná podoba grafikonu by potom měla být hotová v září.

Omezení vlaků na jednotlivých tratích:

- 160 (Plzeň – Žatec): 4 spoje v části trasy zrušeny
- 170 (Beroun – Cheb): 1 spoj pojedje jen ve vybrané dny, osobní vlaky Plzeň – Planá odkloněny do Bezdruzic, zavedeny nové spěšné vlaky
- 175 (Rokycany – Nezvěstice): 5 spojů v části trasy zrušeno
- 178 (Svojsín – Bor): od pondělí do středy bez dopravy, po zbytek týdne jen 4 spoje
- 182 (Staňkov – Poběžovice): ze Staňkova do Horšovského Týna provoz jen o víkendech
- 183 (Plzeň – Železná Ruda): 9 spojů zrušeno, 1 pojedje jen o víkendech
- 185 (Klatovy – Horažďovice): 1 spoj zrušen, 3 spoje jen ve vybrané dny
- 190 (Plzeň – České Budějovice): 7 spojů zrušeno (ale 1 nově zaveden)
- 191 (Nepomuk – Blatná): 2 spoje zrušeny

18. 04. 2014 České dráhy řeší problém, jejich šéf měl v kanceláři štěnice

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/ceske-drahy-resi-problem-jejich-sef-mel-v-kancelari-stenici-1078930>)

Nejvyšší vedení Českých drah řeší citlivý problém. Vyšetřuje nález odposlouchávacího zařízení v kanceláři generálního ředitele společnosti Daniela Kurucz. Zatím se neví, kdy byla štěnice nainstalována, ani kdo odposlechy mohl využívat. Důvodů může být několik. Jak napsal server novinky.cz a deník Právo, s nálezem odposlouchávací techniky v kanceláři generálního ředitele, který nastoupil do funkce letos v únoru, může souviset nedávné bleskové odvolání bezpečnostního ředitele Českých drah a bývalého elitního detektiva protikorupční policie Petra Vincenze. Sám Vincenz se ke svému odvolání nechtěl vyjadřovat, odmítl nicméně, že by na kontroly rezignoval. „Za mého působení se prováděly pravidelné kontroly oficiální cestou přes policii, a to vždy s negativním výsledkem,“ zdůraznil Vincenz. V zákulisí Českých drah se spekuluje, zda v celé věci nešlo o akci protikorupční policie, která se o státního železničního dopravce a některé jeho zakázky delší dobu zajímá. Zdroje z této složky ale něco takového vyloučily. Každopádně prý štěnice v Kuruczově kanceláři byly nainstalovány vysoce profesionálně.

Motivů je více

„Důvodů, proč by někdo chtěl odposlouchávat nejužší vedení Českých drah, může být více, v úvahu připadá i konkurenční boj,“ řekl k tomu Právu vysoce postavený úředník z resortu dopravy. Pětačtyřicetiletý Kurucz totiž má bohatý profesní životopis. V nejvyšší funkci Českých drah vystřídal Dalibora Zeleného. Do Českých drah nastoupil v květnu 2013 na post náměstka pro provoz a techniku. Předtím působil dva roky v čele pardubické firmy Synthesia, která je součástí koncernu Agrofert současného ministra financí Andreje Babiše (ANO). Toto hnutí přitom do vlády nominovalo nynějšího šéfa resortu dopravy a tedy i Kuruczova nadřízeného Antonína Prachaře. I ten se k nálezu odposlouchávacího zařízení v kanceláři generálního ředitele drah odmítl vyjádřit.

Daniel Kurucz (45) – Babišův a Žaludův muž

Daniel Kurucz je známý svým blízkým vztahem k šéfovi hnutí ANO Andreji Babišovi, u něhož byl v poslední době několikrát na konzultacích. Až do jara loňského roku seděl v představenstvu Babišova Agrofertu a řídil dceřinou chemičku Synthesii. Pak ale musel úspěšný manažer znenadání a narychlo odejít, dodnes se přitom spekuluje, proč se tak stalo. S Babišem se totiž rozešli zjevně v dobrém, už proto, že Synthesia pod Kuruczovým vedením prosperovala a dosáhla do té doby nejvyššího zisku. Zlé jazyky tvrdí, že důvody náhlého odchodu byly mimopracovní. Ještě za vedení bývalého generálního ředitele Českých drah Petra Žaludy nastoupil Kurucz do managementu národního dopravce a jako jediný ze žaludovců přežil následnou čistku prohradního ministra dopravy Zdeňka Žáka. Ta vynesla do čela drah Dalibora Zeleného. Po necelém roce na dráze se Kurucz dostává do čela podniku.

Kurucz vystudoval zahraniční obchod na Vysoké škole ekonomické, před šesti lety si doplnil vzdělání studiem MBA na ČVUT a Sheffield Hallam University. Kariéru začal v roce 1991 v logistice firmy Lagermax. Před Agrofertem si vyzkoušel vysoké manažerské posty například ve společnostech Fujifilm, Carborundum nebo Sandvik.

18. 04. 2014 Vlaků mezi Prahou a Ostravou ubude. RegioJet a ČD ruší některé spoje

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-a-cd-rusi-nektere-spoje-do-ostravy-fk3-/ekonomika.aspx?c=A140418_102925_ekonomika_spi)

Souboj tří dopravců na trati mezi Prahou a Ostravou přinesl sice cestujícím více spojů, nižší ceny a lepší kvalitu, od června však i horší příležitosti k cestování mimo špičku. Končí například legendární expres Ostravan Českých drah, jeden pár vlaků ruší i RegioJet. Leo Express chce poslední vlak z Prahy vypravovat dřív. Ztrátové hospodaření začínají dopravci řešit škrtáním nejméně vytižených spojů. RegioJet od 15. června zruší své poslední vlaky, které vyrážely z Prahy a Ostravy před devátou večer. "I když na nich máme velmi levné jízdenky, tak jezdí poloprázdné. Není to už příliš atraktivní čas," vysvětluje konec spojů Radim Jančura, šéf RegioJetu. Vlaky IC1018/1019 jezdily od čtvrtka do neděle. Podle něj navíc získáním dalších vagonů a prodloužením souprav ubyla nutnost jezdit právě tyto noční spoje. Leo Express (LE) požádal o dvě změny ve stávajícím jízdním řádu. Zprv chce posunout spoj 1367, který jezdí jako poslední spoj z Prahy v 21:36, zhruba o hodinu dříve. Druhá změna je zavedení nové pravidelné stanice Suchdol nad Odrou do všech stávajících spojů LE. "V tuto chvíli čekáme na povolení Správy železniční dopravní cesty, nicméně nepředpokládáme, že by to měl být problém, protože vše bylo předem konzultováno," řekla mluvčí LE Petra Lipovská.

Veterán Ostravan končí, nahradí ho Moravan

S červnovou změnou zmizí z kolejí i jeden z vlaků, který vozí lidi s menšími přestávkami od padesátých let minulého století. České dráhy zruší vlak InterCity Ostravan, který dosud vyráží po osmé večer z Prahy a ve čtyři ráno z Ostravy. Nově se bude Ostravan jmenovat Moravan a bude jezdit jen mezi Prahou a Olomoucí. Dráhy jeho konec vysvětlují velmi malou obsazeností v úseku mezi Ostravou a Olomoucí. "Není to nová situace vycházející z konkurenčního prostředí, ale jde o dlouhodobější skutečnost," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Podle něj není o v posledních letech zavedené pozdní vlaky do Ostravy takový zájem. V roce 2009 odjížděl poslední vlak z Prahy do Ostravy v 18:09. Vlaky mezi Prahou a Ostravou provozují dopravci na své riziko, stát je přestal po nástupu konkurence objednávat u Českých drah. I když počet spojů výrazně stoupl, omezila se nabídka vlaků právě v nepříliš vytižených časech. České dráhy například už dříve zrušily ranní expres Beskyd z Prahy.

18. 04. 2014 Do Jakartovic se vrátí vlaky, obce zajistí sezónní víkendový provoz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/270191-do-jakartovic-se-vrati-vlak-ubce-zajisti-sezonnii-vikendovii-provoz/>)

Sentimentální vztah lidí k nedávno uzavřené historické železniční trati mezi Opavou a Jakartovicemi povzbudil starosty okolních obcí k objednání víkendové turistické dopravy. Nyní budou vybírat dopravce, který obstará spoje placené obcemi. Přispěje i krajský úřad. Přitom právě na popud kraje vlaky do Jakartovic od 7. dubna nejezdí. Když krajský úřad oznámil, že nebude dál objednávat osobní železniční dopravu mezi Opavou a Jakartovicemi, vlaky se zaplnily. Dopravce musel o závěrečném víkendu dokonce přidat vagony. Na poslední cestu malebnou tratí mezi lesy a lukami se vydalo mnoho turistů.

Starosty přiměla k činu nostalgie

"Nostalgické jízdy během posledního měsíce a půl přivedly do našeho regionu spoustu lidí. Uvědomili jsme si, že nejsme mrtvým regionem. A řekli jsme si, že zkusíme osobní dopravu v omezené míře zachovat," řekl starosta Dolních Životic Jaroslav Vaněk. Osobní vlaky se na lokálku zřejmě vrátí už za dva měsíce. Opava a další obce podél trati připravují výběrové řízení na sezónní víkendové spoje. "Chtěli bychom zachovat provoz o víkendech od poloviny června po půlky září. Uvažujeme o třech nebo čtyřech vlacích denně," uvedl náměstek primátora Opavy Dalibor Halátek.

Kraj zaplatí nejméně polovinu

Každá obec zaplatí maximálně několik desítek tisíc korun, zbytek bude dotovat krajský úřad. "Zaplatíme zhruba polovinu nebo dvě třetiny nákladů, podle toho, jak upravíme autobusové spoje, které nahrazují každodenní vlakovou dopravu," uvedl náměstek moravskoslezského hejtmána Daniel Havlík. Dodal, že půjde o částku v řádu statisíců korun. Cena jízdného by měla být kolem čtyřiceti korun. O provoz turistických vlaků projevil zájem tři dopravní společnosti. Během několika týdnů by mělo být jasno, kdo bude osobní dopravu mezi Opavou a Jakartovicemi provozovat.

Konečná se vrátí do Svobodných Heřmanic

I když spojů bude daleko méně než do 6. dubna, kdy tratí projel poslední "krajský" vlak, starostové i krajský úřad se shodli na jejím rozšíření. Konečná už nebude v Jakartovicích jako posledních devět let, ale vrátí se až do Svobodných Heřmanic. Trať, kterou roku 1892 zprovoznila Severní dráha císaře Ferdinanda, původně byla delší, končila až v Horním Benešově. Kvůli poddolování a poklesům půdy ji však provozovatel roku 1970 zkrátil do Svobodných Heřmanic. Později kraj přestal objednávat vlaky na posledních čtyřech kilometrech – konečnou stanicí byly Jakartovice.

21. 04. 2014 Dvouseťkilometrovou rychlostí vlak v Česku ještě dlouho nepojede

Zdroj: FinančníNoviny.cz

(<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/dvouseťkilometrovou-rychlosti-vlak-v-cesku-jeste-dlouho-nepojede/1070144>)

Rychlostí 200 kilometrů v hodině se cestující na tuzemské železnici hned tak nedočkají. Náklady na přestavbu vhodných koridorových úseků, kterými je dnes možné jezdit stošedesátikilometrovou rychlostí, jsou neúměrně relativně nízkým přírůstkem. Uvedl to generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jiří Kolář. Zrychlení dosavadní maximální rychlosti tak může přijít až se stavbou nových vysokorychlostních tratí. S těmi se ale počítá nejdříve mezi lety 2030 až 2050. "Je

snadnější připravovat traťový úsek na vyšší rychlost od počátku, než zvyšovat rychlost na již dříve zmodernizovaném úseku," uvedl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Na současných koridorech by bylo třeba zrušit přejezdy a všechny je nahradit mimoúrovňovým křížením a navíc kompletně vyměnit zabezpečovací zařízení.

O zvýšení traťové rychlosti na některých vybraných úsecích železnice začal vážně uvažovat resort před rokem, kdy nechal zpracovat vyhlášku stanovující dopravní řád drah. Projekt na zvýšení traťové rychlosti mezi Blažejovicemi a Nezamyslicemi na trati mezi Brnem a Přerovem se dostal do ministerského koncepčního materiálu sektorových strategií. Úprava současného bezmála 40kilometrového jednokolejného úseku na dvoukolejnou trať měla vyjít na 24 miliard korun. Nyní už ale správa železnic podobné projekty nepodporuje. Pokud by se totiž na dvousetkilometrovou rychlost upravily všechny vhodné úseky trati mezi Prahou a Brnem, celková doba jízdy vlaku by se tím zkrátila o pouhé čtyři a půl minuty, upozornil Ptačinský. Blízko stavbě nejsou v Česku ani nové vysokorychlostní tratě s rychlostí nad 250 kilometrů v hodině, které by vznikly na zelené louce. Na přesné určení kudy by mohly vést a na ukončení diskusí zda jsou v Česku vůbec potřeba, si SŽDC stanovilo termín do roku 2017. Přesto už správce kolejí zahájil jednání se starosty obcí, jejichž katastry leží v blízkosti uvažovaných vysokorychlostních tahů.

23. 04. 2014 RegioJet chce jezdit z Bratislavy do Košic za méně než deset eur

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-chce-jezdit-z-bratislavy-do-kosic-za-mene-nez-deset-eur/1070924>)

Soukromý železniční dopravce RegioJet, který plánuje od prosince jezdit se svými žlutými vlaky na slovenském hlavním tahu mezi Bratislavou a Košicemi, tvrdí, že jízdenka může stát i méně než deset eur (270 korun). V tiskové zprávě to dnes uvedl majitel holdingu Student Agency Radim Jančura. Nyní cestující platí na vlacích InterCity dvojnásobek. Novou aktivitu na slovenských kolejích oznámil dopravce teprve v polovině tohoto měsíce a chce konkurovat státnímu dopravci ZSSK na trati dlouhé 445 kilometrů. Ten zde jezdí se čtyřmi páry vlaků InterCity, stejný počet chce mít i RegioJet. Jančura chce také prodloužit až do Košic současný jeden pár vlaků na trati Praha – Žilina.

RegioJet chce i na Slovensku, kde už jezdí na státěm objednané lince Bratislava – Komárno, udržet služby, které poskytuje na české trati z Prahy na Ostravsko. Současné vlaky ZSSK však patří k tomu nejlepšímu, co je na slovenských železnicích k dispozici. Národní dopravce zde nasazuje vagonů vyrobené v letech 2007 až 2012 a na každém spoji je restaurační vůz, všechny mají také služební vůz pro přepravu cestujících na vozíku, kočárků či kol. Podle denní doby mají soupravy šest až devět vozů. Vlaky stihnou trasu ujet za pět hodin a zastavují v Trnavě, Trenčíně, Žilině, Liptovském Mikuláši, Popradě a Kysaku. Spojení doplňují rychlíky, které jezdí o téměř hodinu déle.

Jančura plánuje nasadit vozy, které zakoupil od rakouských drah, lokomotivy si chce pronajímat. Vlaky InterCity přepraví na této trase 690.000 cestujících ročně, jejich provoz je pro ZSSK ztrátový. Podle šéfa nevládního Institutu pro dopravu a hospodářství Ondřeje Mateje nebude ani RegioJet na této lince ziskový. Na českých kolejích je RegioJet ve ztrátě 90 milionů ročně kvůli cenové válce s Českými drahami a Leo Expressem.

24. 04. 2014 Signalizace na přejezdu se po nehodě vypne a znovu spustí, ukázal test

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/test-svetelni-signalizace-na-zeleznicnim-prejezdu-kde-se-stala-smrtelna-nehoda-gc6-jihlava-zpravy.aspx?c=A140423_143034_jihlava-zpravy_mkk)

Pokud dojde k dopravní nehodě na železničním přejezdu, může signalizace zmást případné svědky. Toto tvrzení expertů potvrdil pokus, který Drážní inspekce uspořádala v Chotěboři. Okamžitě po opuštění přejezdu světla zhasnou a rozblíkají se až po pár minutách, když vlak v jeho blízkosti zůstane stát. Ve středu před polednem pracovníci Drážní inspekce a Správy železniční dopravní cesty simulovali na okraji Chotěboře mimořádnou událost. Zkoumali při tom funkčnost signálního zařízení na přejezdu. Přes něj od Havlíčkova Brodu projela drážní drezína. Zastavila se zhruba po 250 metrech tak, jako v případě skutečné nehody. Když souprava přijížděla k přejezdu, signalizace blikala a cinkala. Ale ihned poté, co vozidlo přejezd opustilo, se vypnula. Zapnula se až zhruba po čtyřech minutách. To automatický systém zjistil, že vlak včas neopustil daný kolejový úsek a vyhodnotil to jako možný problém. "Po třech minutách a padesáti vteřinách se přejezd opět přepnul do výstrahy. To je správná funkce přejezdu. Zachoval se tak, jak má," uvedl Václav Mrťka, přednosta správy sdělovací techniky z Jihlavy. Podle inspektorů právě tato funkce signalizačního zařízení často máte svědky nehod na přejezdech. "Lidé světelné a zvukové znamení před samotnou srážkou příliš

nevnímají. Po střetu ale zbystří a neslyší nic. Až pak si všimnou, že se signalizace uvede do chodu se zpožděním," vysvětluje mluvčí inspekce Martin Drápal.

Na stejném přejezdu zabil vlak otce, který v autě vezl syna

Pro ověřovací pokus si Drážní inspekce nevybrala přejezd na okraji Chotěboře náhodou. Právě na něm se totiž před měsícem střetl osobní vůz s vlakem. Při nehodě zahynul sedmatřicetiletý řidič, jeho desetiletý syn byl zraněn. Médii se hned druhý den přihlásil svědek Libor Vodička, který tvrdil, že v době střetu nebyla signalizace na přejezdu v chodu. Červená světla se podle něho rozsvítila a zvonek začal cinkat až pár minut po nehodě. "Přijížděl jsem od přehrady podél kolejí k přejezdu. Byl jsem od něho asi deset metrů, když vlak nabral auto přede mnou. Ani já si přitom vlaku nevšímám, signalizační zařízení nefungovalo," tvrdil Vodička, který se na střeďeční ověřovací pokus přišel podívat. "Až na počasí, protože tenkrát sněžilo, jsme nasimulovali naprosto stejný stav věcí. Drážní souprava jede ze stejného směru, stejnou rychlostí a zastaví od přejezdu stejně daleko, jako v době oné tragické nehody," popsal pokus vrchní inspektor Drážní inspekce Josef Dvořák. Poté inspektoři a pracovníci SŽDC stáhli data ze zabezpečovacího zařízení a porovnali s daty z doby nehody. Ve všem se oba grafy shodovaly. "Přejezd byl v době nehody plně funkční. Odpovědnost za nehodu je tak mimo železnici," zdůraznil generální inspektor Drážní inspekce Roman Šigut. Ani poté ale svědek Libor Vodička své tvrzení nezměnil. "Viděl jsem, co jsem viděl. Trvám na tom, že když se tenkrát vlak blížil k přejezdu, signalizace neblinkala a necinkala," tvrdil. "Pán vyjížděl z chatové oblasti podél kolejí. Jel ze strany, tak nemohl výstražník vidět. A neslyšel ho kvůli hluku vlaku, který jel prakticky vedle něj," vysvětlil Mrčka. Navíc podle něho v protisměru před přejezdem stála další dvě auta.

Zatímco Drážní inspekce už tragickou nehodu uzavřela s jasnými závěry, policie její okolnosti stále prověřuje. "Vyšetřování dosud ukončeno nebylo, stále probíhá," informovala mluvčí policie na Vysočině Dana Čírtková. Podle Vodičky s tím policie nikterak nespěchá. "Ani měsíc po nehodě nebyl vyslechnut můj kolega, který jel v té době v autě se mnou a který se mnou zraněným pomáhal," poznamenal.

24. 04. 2014 Trať mezi Libercem a Tanvaldem zrekonstruuje Viamont

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/trat-mez-libercem-a-tanvaldem-zrekonstruuje-viamont/1071351>)

Železniční trať mezi Libercem a Tanvaldem zrekonstruuje za téměř 685 milionů korun firma Viamont DSP. Vítězná nabídka je zhruba o 55 milionů korun nižší, než kolik předpokládal projekt Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), vyplývá z oznámení ve věstníku veřejných zakázek. Stavět by se mělo od poloviny letošního roku. Trať je součástí takzvané Jizerskohorské železnice, na níž už dva roky jezdí moderní regionální vlaky švýcarské firmy Stadler. Právě ty mají ale na zastaralé trati velké problémy. Podle Českých drah má trať příliš ostré zatáčky, což moderní vozidla při průjezdu poškozují a zvyšují i hlučnost provozu. Po rekonstrukci by měl být průjezd celou trasou stejně tichý a bezproblémový jako v úseku mezi Smržovkou a Tanvaldem, který už modernizovaný je.

Projekt počítá s modernizací trati z liberecké zastávky Vesec přes Jablonec do Smržovky, kde se napojí na zrekonstruovaný úsek. Zmizet by měly některé nevyužívané budovy, úpravy čekají i nástupiště ve stanicích a zastávkách. Rekonstrukce čeká rovněž některé přejezdy, na dalších bude nové zabezpečení. V traťových úsecích Liberec – Tanvald, Smržovka – Josefův Důl a Tanvald – Velké Hamry budou položeny i kabely, které umožní dálkové ovládání zabezpečení a komunikaci. A protože je trať v oblasti, kde hodně sněží, budou ve stanicích ve Vesci, Jablonci, Smržovce a Tanvaldu elektricky vyhřívané výhybky.

Viamont DSP je bývalou dceřinou společností zkrachovalé Viamont a.s., kterou založil pozdější exministr dopravy Aleš Řebíček. V roce 2001 koupily polovinu ve stavební divizi Viamontu Dálniční stavby Praha. Od roku 2010 firmu stoprocentně vlastní rakouská stavební firma Strabag.

24. 04. 2014 Dráhy našly fintu, jak vzít Zelenému zlatý padák

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zlaty-padak-pro-exsefa-ceskych-drah-dalibora-zeleneho-je-v-ohrozeni-1f2-/ekonomika.aspx?c=A140424_2058947_ekonomika_spi)

Roční konkurenční doložka pro bývalého generálního ředitele Českých drah Dalibora Zeleného patrně neprošla dozorčí radou. Podle stanov drah tak není platná. Dráhy mohou nevyplacením zlatého padáku ušetřit šest milionů. Zápisy z dozorčích rad drah od srpna loňského roku budou hlavním klíčem k tomu, zda státní dopravce přijde o zhruba šest milionů korun na zaplacení konkurenční

doložky pro bývalého generálního ředitele Zeleného. Právníci našli ve smlouvě se Zeleným skulinku, díky které může o peníze vyplácené každý měsíc přijít. Podle stanov musí být všechny náležitosti smlouvy s vedením schváleny dozorčí radou firmy. To se však s největší pravděpodobností nestalo, a proto není roční konkurenční doložka platná. "Předseda dozorčí rady dostal úkol, aby prověřil, zda byla konkurenční doložka sjednána řádně podle všech pravidel," řekl ministr dopravy Antonín Prachař. Už při zjištění výplaty dvanácti měsíčních platů za necelých sedm měsíců práce přitom členové dozorčí rady uváděli, že nic takového nikdy neschvalovali, je tedy velmi pravděpodobné, že konkurenční doložka skutečně dozorčí radou neprošla. Definitivně jasno by mělo být do konce dubna. "Na takovém řešení se shodli jednoznačně všichni členové dozorčí rady," dodal Prachař.

Výplata konkurenční doložky visí zatím ve vzduchu

Konkurenční doložku zatím dráhy nevyplatily, k první výplatě mělo dojít právě na přelomu dubna a května. Dosud Zelenému dobíhají dva měsíce odchodného, pak mělo přijít dvanáct měsíčních platů jako kompenzace za to, že nepůjde pracovat ke konkurenci. Zelený na dotazy vůbec nereaguje. Generální ředitel ČD Daniel Kurucz uvedl, že ho ještě jednou vyzval, aby se konkurenční doložky vzdal, reakce se však nedočkal. Ministr Prachař přitom připouští, že při nevyplacení je možné od Zeleného očekávat i soudní vymáhání. "Jsme si vědomi hrozby žaloby, ale musíme postupovat s péčí řádného hospodáře," řekl Prachař. Pro České dráhy by nebyl soudní spor se Zeleným novinkou. Už při jeho prvním odvolání v roce 2003 se s firmou soudil o neplatnost výpovědi. Dráhy se s ním nakonec mimosoudně dohodly a část peněz mu vyplatily.

Dráhy jsou na soudy s manažery zvyklé

Dosud běží i jiný soudní spor s jiným manažerem drah. Někdejší personální šéf drah Jiří Ruttner se soudí o deset milionů za nevyplacení odstupného. Soudy však dosud pravomocně nerozhodly a spor se táhne už přes čtyři roky. Dráhy u soudu argumentují, že odchodné je v rozporu s dobrými mravy. Podle informací MF DNES navíc prověřování smlouvy ministerstvem ukázalo, že konkurenční doložku šlo vypovědět i zaměstnavatelem. Současný náměstek pro průřezové činnosti drah zodpovědný i za personalistiku Ivo Veselý však odmítá, že by ji šlo vypovědět jednostranně, ačkoliv u jiných manažerů dráhy tuto možnost v minulosti měly. Kurucz podle svých slov s Veselým dál počítá, i když chystaná organizační změna ho posune o jeden stupeň níže. Jeho post náměstka bude zrušen, má se stát ředitelem personálního odboru.

24. 04. 2014 První railjet je v Česku, v květnu začne jezdit mezi Prahou a Brnem

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/prvni-railjet-je-v-cesku-v-kvetnu-zacne-jezdit-mezi-prahou-a-brnem-pyy-eko-doprava.aspx?c=A140424_173102_eko-doprava_vem)

České dráhy ve čtvrtek převezmou první ze sedmi jednotek railjet vyrobené rakouským závodem Siemens. Podle informací MF DNES dráhy soupravu nasadí už 6. května na vnitrostátní vlaky mezi Prahou a Brnem. "Můžeme potvrdit, že dnes mezi 13. a 14. hodinou přijela do České republiky první jednotka ČD railjet od společnosti Siemens," uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský. Souprava směřovala do Prahy, kde jí dráhy oficiálně přeberou od výrobce. "V pražském depu bude následovat přejímka vlaku, zácvik personálu a uskuteční se další nezbytné kroky pro zahájení zkušebního provozu s cestujícími," řekl Šťáhlavský. V létě by měl podle něj začít zkušební provoz mezi Prahou a Vídní na vybraných spojích EuroCity. Od 14. prosince budou soupravy railjet jezdit na trati Praha, Brno, Vídeň a Graz. Na trase mezi Prahou a Vídní nasadí stejné vlaky i rakouské státní dráhy ÖBB. Česká verze railjetů se od nich mírně liší. Mají více míst k sezení (442) díky omezení počtu míst v první třídě, šest držáků pro přepravu kol, součástí je například i dětské kino. Vlak je bezbariérový, což je dobrá zpráva především pro vozíčkáře.

Dráhy zaplatí za soupravy, které objednalo ještě bývalé vedení ČD, zhruba 100 milionů eur. Kvůli oslabení koruny je však nyní nákup vyjde o 130 milionů korun draž než se předpokládalo. Jisté zatím není jejich financování: dráhy počítají s tím, že je zaplatí z výnosu prodeje nádraží státní Správě železniční dopravní cesty. Další variantou je, že je dopravce zaplatí z vlastních zdrojů.

25. 04. 2014 Dráhy chtějí mít cestující pod dohledem, usilují o kamery v kupé

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/drahy-chteji-vlakly-vybvavit-kamerami-db7-/domaci.aspx?c=A140424_170115_domaci_ip)

České dráhy chtějí sledovat cestující ve vlacích kamerami, i když už jim je jednou zakázal Úřad na ochranu osobních údajů. Předešly by tím vandalismu i útokům. Novým trendem ve sledování lidí

se tak po ulicích stávají kamery v dopravních prostředcích. S kamerami se už setkáte při cestách tramvajemi v Brně, snímají prostor před autobusy Student Agency a na Slovensku jsou i ve vlacích. Na téma narazil iDNES.cz při přípravě článku o tom, jaká data sbírají úřady o lidech. "Například jednotky CityElefant jezdí v Česku bez kamerového systému, ale například na Slovensku stejný typ vlaku kamerový systém má. I nadále hledáme řešení, aby bylo možné bezpečnostní kamerové systémy do vlaků instalovat," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Podle mluvčího už vagony s kamerami dodává škoda Transportation, takže technické řešení by pro železnici nebylo nijak komplikované.

Ochránci dat železničářům kamery zamítli z prostého důvodu. "Povolili jsme kamerový systém v brněnské městské hromadné dopravě, protože má k záznamům přístup jen policie. Zatímco České dráhy k nim chtěly mít přístup samy," vysvětluje mluvčí ochránců dat Hana Štěpánková. Šťáhlavský oponuje, že železničáři přístup k záznamům mít musejí, protože vlak zajíždí do depa třeba až po několika dnech. Policie by se po incidentu nemusela k záznamu dostat včas, pokud by ji neměl možnost vyzvednout i pracovník drah, než se záznam zase přemaže.

Bezpečnost v Brně

V Brně už jezdí pod kamerami 29 tramvajů dodaných rovněž plzeňskou škodovkou mezi roky 2009 a 2011. Záznam se uchovává dva dny. "V každém voze jsou čtyři kamery," uvedla mluvčí tamního dopravního podniku Linda Hailichová. Dopravní podnik dostal povolení uchovávat záznamy loni v říjnu a mažou se vždy po dvou pracovních dnech. Do října kamery předávaly pouze on-line přenos do kabiny řidiče. Další v řadě je brněnská společnost Student Agency, která chce snímat kamerou přední část interiéru autobusu, kde sedí řidič a stevardka. Ochránci dat to však nepovolili, protože by tím firma sledovala své zaměstnance. Podle Štěpánkové firma Radima Jančury dostala jen povolení na snímání prostoru před autobusem a zavazadlového prostoru tak, aby se například předešlo krádeži cizího kufru při vystupování. V části žlutých autobusů taková kamera opravdu funguje. Firma se s tím však nespokojila a s Úřadem na ochranu osobních údajů se soudí. "Nám přijde důležitější ochránit cestující. Chceme předejít tomu, aby řidiči za jízdy telefonovali či si s někým povídali a nedávali pozor. Záznam může posloužit jako důkaz po případné stížnosti," vysvětluje majitel Student Agency Radim Jančura. Pro vlaky RegioJet kamery nechce. "Na rozdíl od Českých drah máme v každém vagonu stevardku," dodává Jančura.

25. 04. 2014 Nechceme cenovou válku, řekl RegioJet. A zlevnil o třetinu (Praha – Žilina)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zlevnil-do-ziliny-o-tretinu-ds9/eko-doprava.aspx?c=A140425_085148_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce RegioJet si sice často stěžuje, že státní konkurence zbytečně snižuje ceny a vede celý trh do cenové války, sám však provádí to samé. Zatím posledním důkazem je jeho zlevnění na trase mezi Prahou a Žilinou. RegioJet tento týden nečekaně srazil ceny až na 243 korun, čímž se výrazně odlišil od společných cen Českých drah a Železniční společnosti Slovenska (ŽSSK). Zlevnění přišlo týden poté, co firma ohlásila svůj vstup na trasu Bratislava – Košice a uvedla, že si nepřeje ostravský scénář na Slovensku, tedy cenovou válku. Až dosud stály nejlevnější jízdenky mezi Prahou a Žilinou u RegioJetu kolem 14 euro, tedy kolem 380 korun. Týden poté však RegioJet na Slovensku otočil. "Budeme se aktivně vymezovat jako konkurence vůči státům vlastněnému dopravci," řekl šéf RegioJetu Radim Jančura. Ještě před týdnem přitom tvrdil, že nové klienty na Slovensku chtějí získat hlavně lepšími službami.

Měli stáhnout ztrátové vlaky, čekal Jančura

Jančura totiž očekával, že státní dopravce nebude chtít navyšovat ztrátu a počet spojů sníží. "Nikdo si cenovou válku nepřeje. Ale čekali jsme, že po našem vstupu ŽSSK oznámí, že se stáhne z trhu, když sami přiznávají mezi Bratislavou a Košicemi vysokou ztrátu. Zjevně se tak nestane. Dominant nesmí být dle zákona podnákladový, neboť blokuje vstup ostatním soutěžitelům," dodal Jančura. Přiznává současně, že jde částečně o mediální hru, jak přitáhnout více pozornosti. "Nově vstupující soutěžitel, který chce rozbít monopol, má zákonné právo na podnákladové ceny, aby na sebe upozornil, monopolista takové právo nemá," tvrdí Jančura. RegioJet očekává, že po vstupu na trh s cestujícími mezi Košicemi a Bratislavou klesnou ceny pod deset euro, tedy zhruba o polovinu. Dá se tak očekávat, že se bude opakovat situace z provozu mezi Prahou a Ostravou, kde soupeří tři dopravci a všichni prodělávají. Soukromníci obviňují České dráhy ze zneužití dominantního postavení, neboť jako dominant nesmí být pod svými náklady. Antimonopolní úřad v této záležitosti dosud nerozhodl.

Zlevnění na Slovensko přináší zajímavé rozdíly v cenách jízdenek RegioJetu. Například jízdenka do stejného vlaku z Třince do Prahy teď cestující vyjde draž než ze Žiliny. Podobné rozdíly byly dosud specialitou Českých drah, kde například cestující z Prahy do Ostravy platí méně než z Kolína do Ostravy. To vše kvůli konkurenčnímu boji, který se ale Kolínu vyhnul a žádný soukromý dopravce v něm nezastavuje.

26. 04. 2014 Česká železniční avantgarda slaví 50 (řada 451)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/270694-ceska-zeleznicni-avantgarda-slavi-50/>)

Na trati mezi Prahou, Lysou nad Labem a Milovicemi se budou celý den prohánět vlaky, které zde ještě před několika lety byly k vidění dennodenně, ale dnes již představují vzácnost. Elektrické jednotky známé například pod přezdívkami "Pantograf" (popř. "Panták"), "Žabí tlama" (popř. "Žabotlama") či "Lochneska" přesto stále dožívají v běžném provozu na posilových spojích v okolí Prahy v pracovní dny. Letos ale mají podle plánů Českých drah nadobro dojezdit – stane se tak tedy jen těsně po jejich 50. narozeninách. Právě ty nyní "Žabotlamy" slaví mimořádnými jízdami mezi Prahou a Milovicemi.



Elektrické jednotky, které jsou dnes označovány jako řady 451 a 452 – původně šlo o EM475.1 a EM475.2 – i po půlstoletí provozu splňují řadu nároků pro moderní železniční vozidlo. Ve své době šlo takřka o zjevení a rozhodně lze hovořit o železniční avantgardě. Už samotný fakt, že jde o elektrické jednotky, byl – zejména pro Československo 60. let, ale nejenom pro něj – přelomový. Navíc byly vlaky nízkopodlažní s velkými automatickými vstupními dveřmi a jejich jízdní vlastnosti odpovídaly přesně tomu, co potřebují příměstské vlaky pro co nejhbitější jízdu. Jen s trochou nadsázky lze říci, že kdyby vývoj plynule pokračoval a jednotlivé části se modernizovaly, mohly by se "Žabotlamy" vyrábět dodnes.



Nástupkyně zapomenutého prototypu

Nové elektrické jednotky EM475.1 začaly jezdit v roce 1964, ovšem jejich konstrukce vycházela z prototypu EM475.0, který v té době křižoval elektrizované tratě v okolí Prahy již pět let. Pozapomenutý prototyp vznikl ve dvou kusech, šlo o jednotky se dvěma řídicími a dvěma vloženými vozy. Všechny čtyři články jednotky nesly elektrickou výzbroj. Provoz obou souprav ukázal na konstrukční nedostatky, které výrobce Vagonka Tatra Studénka s dodavatelem elektrické výzbroje (tím byla Škoda, resp. Závody V. I. Lenina, jak se tehdy plzeňský podnik jmenoval) postupně vyřešili. Patrně nejobsáhlejší text věnovaný EM475.0 na webu Prototypy.cz uvádí například nevhodné umístění strojoven na vnitřních koncích hnacích vozů, což znamenalo, že do nich vstupovali cestující při procházení mezi vozy. Problémy byly i s osvětlením, ovládním dveří nebo větráním stanoviště strojvedoucího. Zprvu obě jednotky jezdily mezi Prahou a Kolínem, později z Kolína do Pardubic a nakonec z Poříčian do Nymburka, zatímco hlavní trať již začaly ovládat jejich sériově vyráběné nástupkyně. K tomu, že jsou prototypy slavných "Pantografů" pozapomenuté, přispěl především jejich neslavný osud. Již koncem 60. let je ČSD vyřadily z provozu, v roce 1970 úředně zrušily a následně je čekal už jenom autogen.



EM475.1 na kolejích

Od původní jednotky EM475.0 se novější EM475.1 liší. Na první pohled jsou patrné dva velké rozdíly. Ten první je designový. Zatímco dva prototypy elektrických jednotek byly poněkud "krabicovité" s výrazným čelem, do kterého byla zasazena dvě rovná čelní skla a jednoduché kulaté reflektory, nová jednotka měla čelo více plastické, stanoviště strojvedoucího bylo více prosvětlené a poskytovalo lepší rozhled díky čtyřdílnému čelnímu sklu, reflektory potom byly "ukryté" v charakteristických rámech. Druhý zásadní rozdíl spočíval v uspořádání jednotky. Opět byla v základní verzi čtyřdílná, ovšem motorová část se soustředila pouze do krajních vozů, zatímco vložené byly zcela bez výzbroje. Strojovny se přesunuly ke stanovištím strojvedoucího, kde však tím pádem již nebyl velký služební oddíl jako v původní jednotce. Zbytek vlaku ale zůstal takřka stejný – nízko položené střední části vozů s podlahou 0,58 metru nad temenem kolejnice, zvýšená podlaha nad podvozky, salón pro cestující přístupný z nástupních plošin, do nichž se z nástupiště vstupovalo samočinnými dvoudílnými dveřmi.

Zatímco nízkopodlažní uspořádání a vnější design dnes již padesátileté elektrické jednotky by bezpochyby obstály i dnes u nově vyráběných souprav, řada součástí je poplatná době vzniku. Právě kvůli nim jsou také dosluhující "Žabotlamy" dnes považovány za nepohodlné – jsou hlučné, na kolejích "skáčou", v zimě profukují okna, sedačky jsou nepohodlné a interiér navíc vypadá značně archaicky. Je to dáno dobou vzniku v první polovině 60. let. Významnou roli v nepohodlí hrají rozsochové pensylvánské podvozky, které na dnešní poměry příliš účinně netlumí pohyby podvozku, a odporová elektrická výzbroj, kterou však již nevyráběla Škoda, nýbrž MEZ Vsetín a Postřelmov. Motory nejsou příliš odhlučněné, proto cestující při jízdě v motorových vozech poslouchají hukot i cvakání odporníku.

Podle Václava Haase, který se jednotkám věnuje v publikaci 20 let v Pražské integrované dopravě, byla původní objednávka na 180 jednotek EM475.1. Tak se ovšem nestalo, nakonec v letech 1964 (výroba začala o dva roky dříve) až 1968 vzniklo pouze 51 čtyřčlánkových souprav. Konstrukce jednotek EM475.1 sice vycházela ze zkušeností s prototypy, ale rozhodně nešlo o bezchybné stroje. Zbyněk Zlinský v článku o jednotkách na webu vlaky.net uvádí, že v záruční době proběhlo přes 800 dodatečných konstrukčních změn. Problémy z počátku byly hlavně s trakčními motory a mechanickými částmi. Postupně se ale podařilo "dětské nemoci" odstranit a jednotky se naopak zařadily mezi nejspolehlivější, co na českých kolejích jezdilo. Nečekaný záprah na ně například čekal "na stará kolena" v zimě 2010, kdy kvůli silným mrazům musely zaskakovat za své mnohem modernější nástupce City Elefanty – ti v mrazivém počasí hromadně selhávali.

Symbol Prahy

Jednotky EM475.1 se nadlouho staly symbolem pražské příměstské dopravy. Několik desetiletí takřka automaticky platilo, že příměstský vlak z Prahy do Berouna, Benešova, Kolína, Nymburku nebo Kralup rovná se "Žabotlam". S Prahou a jejím okolím byly jednotky skutečně spjaty od počátku, ale původně jezdily i jinde. Provoz byl samozřejmě limitován tím, že byla jednotka postavena pouze pro stejnosměrný trakční systém, proto se nedostala západně od Berouna ani jižně od Benešova, resp. Kutné Hory. Rok po příjezdu prvních jednotek do pražského depa ale jednotky obohatily vozový park dalších dep. Podle Malého atlasu lokomotiv pobývaly jednotky historicky ve čtyřech depech – Praha-střed, Ústí nad Labem, Nový Bohumín a Košice. S výjimkou Ústí nad Labem, odkud jezdily "Žabotlamy" do Lysé a po roce provozu se přestěhovaly do Prahy, zůstaly ve všech třech depech dlouho. Díky tomu se vytvořila téměř nepřerušovaná šňůra spojení, které umožňovalo dostat se výhradně tímto vozidlem z Olomouce až do Černé nad Tisou.

Změna nastala v polovině 70. let. Po rozšíření počtu elektrizovaných tratí v okolí Prahy byla potřeba soustředit do hlavního města co nejvíce jednotek. Tomu pomohla dodatečná série inovovaných "Žabotlamů" označených jako EM475.2 na počátku desetiletí. V letech 1972 a 1973 jich vzniklo celkem jedenáct, od svých předchůdkyň se liší jiným kompresorem či brzdiči, cestující rozdíl poznají díky červeně potaženým sedačkám a jiným zavazadlovým policím. Jedenáct nových jednotek ale nestačilo, a tak se zhruba deset let staré jednotky EM475.1 začaly z Bohumína a Košic přesouvat právě do Prahy a jako náhrada za ně přicházely soupravy řady EM488.0. Ty vycházely z jednotek SM488.0 postavených pro dopravu v okolí Brna a oproti "Žabotlamům" měly několik zásadních nevýhod – především nebyly nízkopodlažní, nastupovalo se po příkrých schodech. Na druhé straně dostaly jednotky modernější podvozek a také pohodlnější sedadla. Přesto byly zpočátku považovány za provizorní řešení, dokud nevznikne zcela nová konstrukce příměstských vlaků.



EM488.0 zajížděly i do Prahy, protože byly deponovány mj. v Ústí nad Labem, ale běžným obrázkem od konce 70. až do konce 90. let bylo Masarykovo nádraží plné právě "Žabotlamů", které odtud vyjížděly na Kolín i Kralupy nad Vltavou (linka na Lysou nad Labem dlouho začínala až ve Vysočanech). Zadrhl se totiž vývoj jejich nástupce. Nová příměstská jednotka měla být k dispozici již počátkem 70. let, kdy ji nakonec nahradila dodatečná série "Žabotlamů", počítalo se s ní i později, kdy nakonec vznikly koncepčně zastaralé soupravy EM488.0 a počítalo se s ní i dalších dvacet let. Hmatatelný výsledek onoho "počítání" se sice na kolejích objevil na počátku 90. let, ale pouze ve dvou kusech. Šlo o tzv. "Krakeny" – pětivozové jednotky s dvoupodlažními vloženými vozy, které by snad i bývaly byly schopny stát se novým jádrem příměstské dopravy, kdyby dokončení náročného vývoje ve Studénce nespadlo do porevoluční doby. Ta železnici nepřála, státní dráhy měly náhle mnohem méně peněz a nemohly si dovolit nákupy, situace tehdy zašla až tak daleko, že ČSD nepřebraly poslední sérii stejnosměrných lokomotiv Škoda (dnes jezdí u RegioJetu). Zastavení investic – a rovněž hromadné krachy tradičních dodavatelů – znamenalo, že jednotky EM475.1 (potažmo EM475.2), které se tehdy již blížily důchodovému věku kolejových vozidel (bývá kolem 30 až 40 let), neměly naději na odpočinek. Naopak rozvoj pražské příměstské dopravy a její zařazení do integrovaného dopravního systému na ně kladl stále větší nároky.

Labutí píseň

První nová elektrická jednotka začala v okolí Prahy po tříletém testování jezdit v roce 2000. Ve srovnání se "Žabotlamy" působila jednotka řady 471, které se dostalo přezdívky "Ešus", jako zjevení. Byla pouze tříčlanková, ale dvoupodlažní, uvnitř na cestující čekal příjemný světlý interiér s pohodlnými sedačkami a v neposlední řadě klimatizace. České dráhy jich postupně zakoupily 83, tedy více než kdy bylo "Žabotlamů". Dodávky ale nešly závratnou rychlostí, navíc část "Ešusů" (později dostaly marketingový název City Elefant) nešla jako náhrada "Žabotlamů" do Prahy, ale jako náhrada nevyhovujících "provizorních" jednotek do Bohumína. Pražské jednotky se musely vypořádat s tím, že i nadále stoupaly požadavky na pražskou příměstskou dopravu, a také s tím, že o nové jednotky měly zájem i jiné kraje, a tak soupravy z pražského depa začaly zajíždět až do Ústí nad Labem, České Třebové, resp. Letohradu.

Díky tomu byl ústup "Žabotlamů" pomalý. Jako první je jejich nástupci vytlačili z trasy Praha – Kolín. Naopak ještě v roce 2009 jezdily v pracovní dny výhradně staré jednotky do Berouna ("Ešusy" jezdily jen na posilových spojích ukončených v Řevnicích) a celotýdenně do Benešova. Potom ale nastaly rázné změny a v posledních třech letech provozu již "Žabotlamy" nejezdily vůbec o víkendech a v pracovní dny byly k vidění téměř výhradně na trati na Kralupy – jednak na lince S41 (Praha-Libeň – Roztoky u Prahy), kde stále nejezdí nic jiného, jednak jako posilové vlaky ve špičkách mezi Masarykovým nádražím a Kralupy. Všude jinde už vládnou "Ešusy". I to se zřejmě koncem roku změní, ačkoli nepředbíhejme. Konec provozu jednotek, které po změně systému značení hnacích vozidel koncem 80. let známe jako řady 451 a 452, již ČD v minulosti ohlásily, aby se nakonec ukázalo, že jsou ještě potřeba. I kdyby nebyly, nejstarší jednotky dojezdí až po svých padesátinách. To je i na kolejová vozidla výjimečné.

Modré? Zelené? Šedé?

Mimořádně dlouhá historie jednotek EM475.1 a EM475.2 je také přehledkou barevných schémat, která používaly ČSD a ČD ve své historii. Poprvé se jednotky představily v modré barvě s podélným červeným, bíle lemovaným pruhem. Již během výroby ale došlo ke změně nátěru a "Žabotlamy" se představily v kombinaci šedé a modré, v níž nakonec strávily nejdelší dobu. V 80. letech začaly dosud unikátně zbarvené soupravy dostávat jednotný lak vozidel stejnosměrné trakce, tzv. "polomáčené" schéma v zeleno-krémové kombinaci. Koncem desetiletí se jednotné zbarvení vozidel ČSD změnilo, a tak jednotky dostaly celozelený lak se žlutým podélným pruhem. V 90. letech ale přišla další změna a vrátil se lak kombinující modrou a šedou, rozdíl oproti verzi ze 60. let představovaly červené dveře. Unikátní nátěr měla několik let jednotka 452.003/004 známá tehdy jako "kraslice", neboť jezdila v kombinaci bílé, modré, fialové a oranžové. V závěru provozu po roce 2009 dostalo několik jednotek tehdy čerstvě zaváděné barevné schéma "Najbrt". Po kolejích se také pohybuje několik jednotek v historických barvách. Již v 90. letech dostala jednotka 451.045/046 původní modrou barvu s červeným pruhem, později ji následovaly také soupravy 451.001/002 a 451.025/026. Muzejní jednotka 045/046 posléze přišla o nejstarší verzi laku (v níž ostatně původně ani nejezdila) a dostala pozdější modro-šedé schéma, od dosud provozovaných jednotek se tak odlišuje především zbarvením dveří.

Oslavy 50 let řady EM475.1/451

Zvláštní vlaky Praha Masarykovo n. – Milovice:

- odjezdy z Prahy Masarykova n.: 8:25, 9:25, 10:25, 11:25, 12:25, 13:25, 14:25, 15:25, 16:25
- odjezdy z Milovic: 9:48, 10:48, 11:48, 12:48, 13:48, 14:48, 15:48, 16:48, 17:48

Další akce:

- výstava o historii jednotek na Masarykově nádraží
- prohlídka historické jednotky
- jízdy historických autobusů na lince 432 v Milovicích (Milovice, žel. st. – Milovice, Topolová)
- ukázky vyprošťovací techniky SŽDC na nádraží v Milovicích

27. 04. 2014 Lokálky: Stoleté dědictví chtěné i nechtěné. Místy ožívají, jinde zanikají

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/270695-lokalky-stolete-dedictvi-chtene-i-nechtene-misty-ozivaji-jinde-zanikaji/>)

O Velikonocích se rozjely vlaky na jedné místní trati, kde obvykle nejezdí, a v následujících měsících jich bude přibývat. Tzv. lokálky představují podivuhodné dědictví bohaté české dopravní a průmyslové

historie, ale ne pro každého je to dědictví vítané. Správa železniční dopravní cesty, která se stará o státní trati, se chce části z nich zbavit, k tomu přispívají i kraje, které na lokálkách ruší osobní dopravu. Jsou ale i opačné tendence. O obnovu dávno opuštěných tratí usilují například v západních Čechách či na jižní Moravě a SŽDC alespoň zčásti takovým přáním vyhová.

Židlochovice, Kounice, Telnice, Jakartovice, Jemnice – na první pohled nesouvisející obce a městečka ležící napříč Českem mají jedno společné – v minulosti přišly o vlaky. Všechny leží na tzv. lokálkách, tratích, které vznikaly po roce 1880 podle zákona o místních drahách. Ten podporoval výstavbu tratí a jejich provozování za výhodných podmínek, ztrátu z provozu stát dopravcům hradil podobným způsobem jako dnes. Během sta let od rozsáhlé výstavby kolejí i do nejmenších vesniček se ale leccos změnilo – především do oněch vesniček vedou i asfaltové silnice, po kterých mnoho lidí jezdí autem a také autobusem. Silnice znamenaly pro mnoho místních drah záhubu. Ačkoli Česko ve srovnání se sousedními státy zůstává lokálkovou velmocí, takřka každý rok se některá zavírá, protože se kraji nevyplatí objednávat na nich dopravu. Současně ale existují snahy, které míří opačným směrem – staré lokálky obnovovat, vesměs jako turistickou atrakci.

Oživující trati většinou slouží turistům, jen výjimečně i místním

Obnova osobní dopravy na obnovených – nebo zachovalých – lokálkách není samo sebou. Většinou musí vlaky někdo "přilákat" penězi. Většinou jsou to obce, ale někdy i samotné kraje. Většinou ale vlaky na polozapomenuté trati vyjíždějí jen o víkendech, aby do obcí přivezly turisty. Je tomu tak například na trati z Krásného Jesu do Horního Slavkova-Kounic, kde původní provoz skončil ještě v době, kdy měly hlavní slovo v tom, kde se bude jezdit, tehdejší státní České dráhy. Dnes kraj objednává vlaky na obnovené trati, ale jen o víkendech, kdy přijíždějí turisté do Slavkovského lesa a za místními památkami. Obce chtějí také vzkřísit lokálku z Opavy do Jakartovic. Ta je nyní poslední, která o vlaky přišla, Moravskoslezský kraj dopravu zrušil až letos počátkem dubna. Starostové obratem přišli s tím, že sami zaplatí alespoň víkendové výletní vlaky.

Vzorem ke komunálnímu provozování turistické železniční dopravy může být Ústecký kraj, kde díky obecním příspěvkům jezdí tzv. Švestková, Doupovská i Kozí dráha. Na té zatím turistickou dopravu objednává Děčín, letos na ní vlaky jezdily již v zimě a vozily lyžaře do Telnice. Motorák opět vyjel o Velikonočích a bude jezdit také o prázdninách. O velikonočním víkendu se podle Karla Mikoláška z Koordinační dopravní společnosti, která dopravu na lokálce zajišťuje, přišlo svězt 1 500 lidí. Vzhledem k bohaté nabídce spojení to znamená, že každým vlakem jelo v průměru 30 cestujících. Samotný krajský úřad ale uvažuje přinejmenším v případě Kozí dráhy (Děčín – Oldřichov) o tom, že objednávku převezme. Peníze na provoz vlaků na Kozí dráze a zřejmě i některých dalších lokálkách chce kraj použít z úspor na autobusech, které letos vysoutěžil levněji. "Zakomponujeme do dopravní obslužnosti turistické trati, které tam nejsou," slíbil krajský radní Jaroslav Komínek (KSČM). Provoz na trati, která lemují Krušné hory, přitom nechal zastavit sám kraj v roce 2007 – tehdy o tom, kam se bude jezdit, již rozhodovaly právě kraje.

Další znovuzrození trati by mohla zažít jižní Morava. SŽDC oznámila, že rekonstruuje lokálku z Hrušovan do Židlochovic. Zájem o ni má především krajská společnost Kordis JMK, která objednává veřejnou dopravu. Podle studie ČVUT, kterou Kordis objednal, by to bylo výhodné. Dnes jezdí přímé autobusy z Židlochovic do Brna 32 minut a končí na Zvonaře. "Vlakem by to trvalo 25 minut do centra Brna," řekl autor studie Martin Jacura. Podle náměstka ředitele SŽDC Mojžíra Nejezchleba by mohla židlochovická lokálka ožít do roku 2020.

Vlaky z lokálek zmizely, jen někde zůstaly koleje pro jejich návrat

V Československu a Česku se železniční doprava na vedlejších tratích omezovala několikrát, nejvíce v 70. letech minulého století a po roce 1997. V posledních deseti letech potom vlaky z tratí mizí nenápadně. Osud a dnešní podoba tratí, po kterých přestaly jezdit osobní vlaky, se podle jednotlivých období liší. Po těch, které zanikly v 70. letech, nezbylo téměř nic, koleje jsou dávno vytrhané a jen zarostlé náspy připomínají slavnou minulost. Trati opuštěné v 90. letech jsou povětšinou zarostlé a jejich infrastruktura částečně rozkradená, ještě však je možné zprovoznit je alespoň s dílčím využitím původního materiálu. Trati, kde osobní doprava ustala v posledních letech, jsou většinou v poměrně dobrém stavu a občas na ně i vyrážejí turistické vlaky.

S tím, kdy vlaky po jednotlivých lokálkách přestaly jezdit, souvisí také složitost jejich návratu. Možné je vše, sdružení železničních nadšenců před časem obnovila části lokálek do Zubrnice a Kamenického Šenova zaniklé v 70. letech a sama na nich provozují turistickou dopravu. Státní Správa železniční dopravní cesty loni zprovoznila úsek trati do Horního Slavkova-Kounic, kde doprava ustala v 90. letech. Stalo se tak kvůli zájmu slavkovské firmy vyrábějící nákladní vagony, kraj ale vzápětí objednal také víkendovou osobní dopravu a projevil zájem o prodloužení provozovaného úseku až do slavkovského centra (tam ale mezitím SŽDC koleje vytrhala). Například na tzv. Kozí dráze z Děčína do Oldřichova u Duchcova, kde pravidelné vlaky nejezdí od roku 2007, se objevují výletní

vlaky často, zprvu jezdily po celé trati, později se kvůli zlodějům kovů provozovaný úsek zkrátil do Telnice. Obnovení dopravy na slezské lokálce do Jakartovic by potom mělo být zcela bezproblémové, několik měsíců po zastavení krajské dopravy by měla být trať zcela v pořádku.

Budou obce vlastnit tratě?

Kdysi fungovala železniční doprava takřka stejně jako dnes. V mezidobí (většina 20. století), které přitom lze označit za zlatou éru železnic, přitom byla situace opačná. Původně po kolejích jezdili různí dopravci, kteří na ztrátových trasách dostávali od státu příspěvek. Brzy se to ale změnilo, stát začal železnice vykupovat, až nakonec ve 20. letech minulého století vznikly jednotné státní dráhy, které fungovaly zprvu jako organizační složka státu, později jako státní podnik téměř 80 let. Nyní jde vývoj jiným směrem, státní dráhy se proměnily v akciovou společnost a objevili se také soukromí dopravci. ČD i další firmy, které jezdí na ztrátových trasách, opět dostávají od státu příspěvky, které pokrývají provozní ztrátu, a navíc se stát chystá k prodeji některých tratí, které kdysi vykoupil.

Před několika lety oznámila Správa železniční dopravní cesty, že tratě, které jsou pro ni výrazně prodělečné – tzn. jezdí po nich málo vlaků, za které by dopravci platili poplatek za užití dopravní cesty – zruší. Zvedl se ale velký odpor obcí a železniční veřejnosti a ministerstvo dopravy nakonec návrhy na rušení tratí zamítlo. Loni ale železniční správa přišla s jiným nápadem. Chce tratě prodat – do určité míry tytéž, které kdysi chtěla rušit. Proti tomu se tak velký odpor nezvedl, ačkoli se obcím nelíbí, že samy dostanou návrh k odkoupení tratí, až když o ně nikdo nebude mít zájem za tržní cenu. Podle mluvčího SŽDC by ale vzhledem k podmínkám prodeje nemusely být místní trati pro různé spekulanty, jimž o provozování železnice nejde, zajímavé. "Chceme, aby ten, kdo dráhu koupí, dráhu ještě minimálně pět let provozoval jako činnou," upozornil mluvčí Jakub Ptačinský. Návrh na prodej prvních pěti tratí už odeslala SŽDC na ministerstvo dopravy a čeká na podpis ministra Antonína Prachaře (ANO). Ten uvedl, že by prodej mohl posvětit během příštího čtvrtletí.

Jaká je budoucnost lokálek? Některé jistě budou naplno fungovat dál a zůstanou státu – třeba Posázavský pacifik z Prahy do Čerčan nebo šumavské lokálky rozhodně netrpí nezájmem cestujících. Obce mají zájem o některé další, mezi které patří i zmíněná Kozí dráha nebo trať do Jemnice. Jsou ale i tratě, o něž nejspíše nebude mít zájem vůbec nikdo – hlavně proto, že jsou už z velké části rozkradené, přejezdy zalité asfaltem a zbytek zarostlý. Jak se ale ukazuje, alespoň místy se pro tratě daří nalézt nové využití. Jediná otázka je, zda bude role lokálek opět sílit, nebo je rostoucí počet výletních vlaků či obnova některých poničených úseků pouhým posledním vzepětím, které nebude trvalé a nakonec skončí Česko tak jako třeba Chorvatsko nebo do jisté míry i Slovensko nebo Rakousko – provoz pouze na hlavních tratích a všude jinde autobusy.

28. 04. 2014 Sňatek rychlovlaků? Siemens nabízí Alstomu vlaky výměnou za turbíny

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/271112-snatek-rychlovlak-u-siemens-nabizi-alstomu-vlak-y-vymenou-za-turbiny/>)

Dva největší výrobci rychlovlaků francouzský Alstom a německý Siemens jednájí o výměně částí svých divizí. Alstom, kterému ubývají zakázky, se chce zbavit divize pro výrobu turbín a dalších energetických zařízení. Zájem má americká General Electric (GE) a Siemens, uvedl francouzský ministr hospodářství Arnaud Montebourg. Siemens výměnou za energetickou divizi Alstomu nabízí část své výroby vlaků a blíže nespecifikovanou částku v hotovosti. GE nabídla 13 miliard dolarů. Alstom se po úbytku zakázek poohlížel po kupci energetické divize a zprvu se zdálo, že ho nalezne v Americe v podobě GE, pro niž odkoupení části Alstomu znamená příležitost pohlit konkurenci. Se svou nabídkou však přišel tradiční rival francouzského koncernu, německý Siemens. Jeho zástupci oznámili, že mají zájem o jednání a že jí napsali dopis, aby "signalizovali svou ochotu diskutovat o budoucích strategických příležitostech".

Siemens nabídl Alstomu výměnu divizí, jejímž výsledkem by mohlo být ukončení německo-francouzské rivality, neboť by se každý koncern soustředil na jiné odvětví. Alstom by za energetiku dostal kromě peněz také polovinu dopravní divize Siemensu. Deník Le Figaro uvedl, že by se mělo jednat o část, která vyrábí rychlovlaky a lokomotivy. "Vznikli by dva evropští a světoví šampioni v energetice a dopravě – jedním by byl Siemens, druhým Alstom," přiblížil myšlenku francouzský ministr Montebourg. Vedení Alstomu poté, co se německý koncern ozval, odložila jednání s druhým zájemcem. Podle zdroje agentury Reuters ale i nadále platí, že hlavním zájemcem o odkoupení části Alstomu je General Electric: "Alstom dostal pevnou nabídku od GE a Siemens projevil zájem. Není to na stejné úrovni."

Prodej části Alstomu velice zajímá francouzskou vládu. V neděli o plánech firmy jednali ministři, podle úřadu prezidenta Françoise Hollanda se zabývali možnými dopady prodeje energetické divize na francouzskou energetickou bezpečnost. Stát je podle prezidentova úřadu pro Alstom důležitý

především jako vlastník jeho největších zákazníků – státních železnic SNCF a polostátní elektrárenské společnosti EDF. V minulosti také stát firmu, která se dostala do hospodářských problémů, zachránil a zajistil její restrukturalizaci. Již tehdy o ni Siemens měl zájem, což se ale nezamlouvalo řediteli Alstomu Patricku Kronovi ani tehdejšímu prezidentovi Nicolasi Sarkozymu.

Alstom patří k významným železničním výrobcům a v mnoha ohledech průkopníkům. Z jeho dílny pochází rychlovlaky jezdící ve Francii, Španělsku či Itálii. Pozice firmy ještě stoupla v minulém desetiletí poté, co od Fiatu převzala i výrobu vlaků s naklápací skříní systému Pendolino. Případný zisk části Siemensu, která vyrábí vysokorychlostní vlaky, by znamenal, že se pod křídla Alstomu dostanou i soupravy ICE (resp. Velaro), s nimiž Siemens v posledních letech slavil úspěchy a kromě Německa jezdí například v Rusku, Číně či Španělsku. Alstom by také mohl získat výrobu lokomotiv Taurus, resp. jejich nástupců Vectron. Siemens si ale v případě, že by své rychlovlaky skutečně vyměnil za energetickou divizi Alstomu, chce ponechat výrobu regionálních vlaků. Těmi by tak francouzské strojírně nadále konkuroval.

28. 04. 2014 Pochod Praha – Prčice (17. května 2014, jízdenka region Středočeský/Prčice za 149 Kč)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/jizdenka/jizdne-a-slevy/-20412/>)

Celodenní jízdenka region Středočeský / Prčice platí za těchto podmínek: platí od 17. května 2014 do 02:00 hod. dne 18. května 2014 ve 2. třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu

Vymezený obvod platnosti

010 Kolín – Přelouč, 011, 012, 014, 020 Velký Osek – Chlumec n. C., 060, 061 Nymburk hl. n. – Kopidlno, 062, 063, 064 Mladá Boleslav hl. n. – Dolní Bousov, 070, 071, 072 Lysá n. L. – Štětí, 074, 076, 080 Bakov nad Jizerou – Doksy, 090 Kralupy n. V. – Roudnice n. L., 091, 092, 093, 094, 095 Vraňany – Straškov, 096, 110 Kralupy n. V. – Louny, 111, 114 Louny – Postoloprty, 120 Praha – Rakovník, 121, 122, 123 Žatec – Postoloprty, 124 Lužná u Rakovníka - Žatec, 126 Rakovník - Louny, 161 Rakovník – Blatno u Jesenice, 162 Rakovník – Čistá, 170 Beroun – Kařez, 171, 172, 173, 174, 200 Zdice – Písek, 203 Břežnice – Blatná, 204, 210, 212, 220 Benešov u Prahy – Tábor, 221, 222, 223, 230 Kolín – Světlá n. S., 231, 232, 235, 236 a autobusové spoje dle čl. 13 a) tarifu TR 10.

- cena jízdenky je 149 Kč

- platí pro 1 osobu

Prodej jízdenek bude ukončen ve 12:00 hod. dne 17. května 2014.

28. 04. 2014 Dráhy koupily v Rakousku další ojeté vagony za čtvrt miliardy (25 Bmz, 9 lehátkových vozů)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-koupily-v-rakousku-dalsi-vagony-za-ctvrt-miliardy-koron-pb9-/eko-doprava.aspx?c=A140428_140001_eko-doprava_suj)

České dráhy zlepšily opět kvalitu svého vozového parku nákupem ojetých vozů z majetku rakouských státních drah ÖBB. S dopravcem už podepsal dohodu na nákup 25 vozů pro mezinárodní vlaky a devět lehátkových vozů. Celkem za ně utratí zhruba čtvrt miliardy korun. Dráhy kupují sice ojeté a desítky let staré vozy, které však prošly před pár lety rozsáhlou modernizací a dodnes je rakouský dopravce nasazuje na mezinárodní spoje. Postupně je však nahrazuje novými jednotkami railjet. "Předpokládáme, že v Česku budou během několika týdnů. Projdou jen úpravou laku do našich barev, jinak se na nich nic měnit nebude," řekl mluvčí drah Petr Štáhlavský. O konkrétním nasazení ještě nechtěl mluvit, ale objeví se podle něj hlavně na mezinárodních spojích. Vozy mohou jezdit rychlostí až 200 km/h.

Dráhy celkem z Rakouska získají 74 vozů. Třicet dva vozů koupily dráhy už před dvěma lety, jezdí ale jen zhruba polovina vozů. Zbytek ČD poslaly na opravy a modernizaci do společnosti Janoza, ta je ale dosud nedodala a firma se mezitím ocitla v insolvenčním řízení. Další šest koupily loni na podzim, ty jsou už nasazené v provozu. K tomu koupily loni další dva autovozy. Poslední kontrakt počítá s 25 vozy řady Bmz a devíti lehátkovými vozy. Právě u lehátkových vozů se cestující dočkají největších změn. Dráhy dosud mají v provozu vagony z roku 1984 a bez klimatizace. "Nahradí naše starší, kvalitativně již neodpovídající vozy," potvrdil Štáhlavský. Nové vozy budou určeny pro mezinárodní spoje z Prahy do Budapešti, Krakova, na linky na Slovensko a případně na další sezónní výkony. "Nabídnou cestujícím komfortnější cestování, jsou totiž vybaveny klimatizací

a kotoučovou brzdou," dodal Štáhlavský. V Rakousku nakupoval i RegioJet, rakouské vagony tvoří většinu jeho flotily.

28. 04. 2014 Skončila rekonstrukce důležitého železničního uzlu Přerov (1. stavba, slavnostní ukončení stavby)

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

Nákladní a osobní vlaky na 2. tranzitním koridoru již mohou v plné míře využívat zlepšené parametry důležitého železničního uzlu v Přerově. Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila první etapu jeho rekonstrukce za více než 4 miliardy korun. V rámci stavby došlo k úpravám zemního tělesa a kolejí za účelem zvýšení rychlosti a bezpečnosti provozu. Práce začaly v září 2009 na přednádraží v úseku od zastávky Horní Moštěnice po tzv. Mádrův podjezd, jejich dokončení umožnilo zvýšit rychlost až na 160 km/h. Následovala rekonstrukce hlavních a předjízdových kolejí a budování dvoukolejného průtahu tranzitních vlaků v osobním nádraží mimo nástupištní hrany, a to pro rychlost 80 km/h. Zásadní proměnou proto prošla nástupiště č. 2, 3 a 4, která změnila svou polohu. Pro plánovaný jízdní řád osobní dopravy bylo třeba vybudovat devět nástupištních hran. Bezbariérový přístup cestujících k nástupišťům zajistil nový jižní podchod s výtahy, zrekonstruoval se rovněž současný podchod. Repasí prošlo historické zastřešení nástupišť.

Součástí projektu byla celková rekonstrukce železničního svršku a spodku i čtyř mostních objektů. Nejvýznamnějším z nich byl pětikolejný most přes řeku Bečvu. Dále se přebudovalo trakční vedení, zabezpečovací a sdělovací zařízení, podél celého kolejiště byly položeny nové kabely, které propojily systém zabezpečení jízd vlaků a řízení provozu. Součástí stavby bylo i zřízení protihlukové stěny v Lověšicích a realizace individuálních protihlukových opatření. Na právě dokončenou akci naváže v budoucnu druhá etapa, která bude řešit trojúhelník tratí mezi již hotovými stavbami ve směru na Olomouc, Hranice na Moravě a právě na přerovské nádraží. Rekonstrukcí tak mimo jiné projde doprava Dluhonice.

Zhotovitelem prací bylo Sdružení Přerov s vedoucím účastníkem OHL ŽS, a.s. Projekt byl z více než 80 procent spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava. Maximální výše podpory dosáhla 2,935 miliardy korun. Finanční prostředky z národních zdrojů poskytl Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Rekonstrukce žst. Přerov – 1. stavba
Investor	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zhotovitel	Sdružení Přerov (vedoucí sdružení: OHL ŽS, a.s.; účastníci sdružení: EUROVIA CS, a.s., a AŽD Praha s.r.o.)
Termín zahájení	9/2009
Termín ukončení	1/2014
Začátek a konec stavby	km 179,880 – km 184,436
Traťová rychlost	min. 80 km/h, max. 160 km/h
Rekonstruované mosty	4
Nové výhybky	88
Elektrický ohřev výhybek	98
Délka protihlukových stěn	1 031 m
Náklady na realizaci stavby (bez DPH)	4 108 104 000 Kč

29. 04. 2014 Ministerstvo chce zpřísnit kontrolu poskytování slev na jízdném

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ministerstvo-chce-zprisnit-kontrolu-poskytovani-slev-na-jizdnem/1073400>)

Ministerstvo dopravy chce zpřísnit kontrolu nad poskytováním studentských a dalších slev na jízdném. Po dopravcích, kteří od státu požadují kompenzace za státem nařízené slevy, bude úřad požadovat uzavření příslušných smluv do 30. června. Na jejich základě bude ministerstvo provádět v dopravních prostředcích kontroly. Vloni část dopravců smlouvy se státem uzavřela až na sklonku roku. Z velkých

společností zatím s podpisem otálí soukromí dopravci RegioJet a Leo Express, řekl na dnešním setkání s novináři ministr dopravy Antonín Prachař. Uzavření smluv umožní během roku kontrolovat, zdali dopravci nerozdávají slevy i lidem, kteří na ně nemají nárok, a ušlý zisk si pak nenárokují od státu. To při kontrole ex post už není možné, dodal šéf dopravního resortu, podle kterého se dosud jakékoliv kontroly neprováděly vůbec, nebo jen zcela výjimečně.

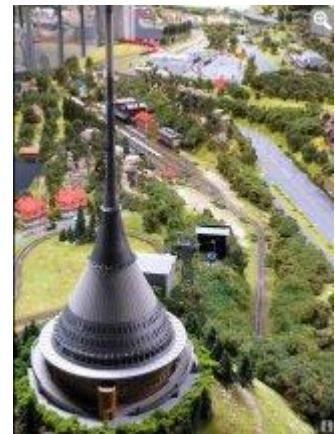
V současnosti dopravci mohou od státu dotace za povinné slevy čerpat čtvrtletně, v reálu ale dopravci žádají kompenzace zpětně za celý rok. Nárok na čtvrtinovou slevu v dálkové dopravě mají například studenti, děti do šesti let jezdí zadarmo a 75procentní slevu mají zdravotně postižení držitelé průkazu ZTP. Nově budou mít podle Prachaře nárok na kompenzaci za slevy pouze ti dopravci, kteří dohodu o podmínkách čerpání dotací podepíší do poloviny roku. Částky, které stát dopravcům vyplácí, přitom nejsou nízké. Jen největším dopravcům, Českým drahám, Leo Expressu, Student Agency a RegioJetu vyplatil stát vloni 128,8 milionu korun, uvedl Prachař. To představuje zhruba polovinu celkové částky, kterou stát doplácí jako dorovnání všem dopravcům včetně autobusových.

V loňském roce prošel systém kompenzací slev dílčí úpravou, když se výše náhrady přestala vypočítávat z takzvaného obyčejného jízdného a začala se jako základ pro výpočet dotace používat skutečná tržní cena. Velký rozdíl mezi tabulkovou a skutečnou cenou jízdních dokladů se ukázal zejména na trase Praha - Ostrava, kde spolu soupeří více společností a cestujícím velmi často poskytují významné akční slevy. Podle odhadů ministerstva se tím vloni podařilo ušetřit zhruba 20 milionů korun.

29. 04. 2014 Království železnic se rozrostlo až k Ještědu. Má však finanční potíže

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/kralovstvi-zeleznic-predstavilo-expozici-libereckeho-kraje-p50-praha-zpravy.aspx?c=A140429_090253_praha-zpravy_bur)

Na jedné straně radost z nové expozice, modelu Libereckého kraje. Na straně druhé přiznání ekonomických problémů a obava o existenci. Největší modelová železnice ve střední Evropě – Království železnic na pražském Smíchově – hospodaří v červených číslech. Kvůli tomu je nucena zvednout ceny vstupenek. Holedbá se tím, že po hamburském Miniatur Wunderlandu je se svými zatím 574 metry čtverečními zastavěné expozice a více než 3 500 metry čtverečními užité plochy ve dvou patrech budovy na pražském Andělu druhou největší modelovou železnici na světě. Pokud ale nezabere záchranný plán, může v budoucnosti zmizet z mapy tipů na výlety nejen pro rodiny s dětmi. "Máme velké ekonomické potíže. Na vině je nejen devalvace koruny, nájem totiž platíme v eurech, ale i rostoucí cena všech vstupů," přiznal PR manažer a mluvčí Království železnic Rudolf Pospíšil. Řekl to jen chvíli poté, co nadšeně oznamoval dokončení nové expozice, již je Liberecký kraj. Ten aktuální zastavěnou plochu rozšířil o 24 metrů čtverečních a navazuje na předchozích pět již hotových krajů (zatím posledními byly Praha a Středočeský kraj). Slavnostně bude otevřen v úterý odpoledne. Podle Pospíšila Království železnic hospodaří v záporných číslech. I přesto, že rok od roku se návštěvnost expozic, jejichž součástí je také model Prahy, zvyšuje. Jen v loňském roce prošlo turnikety na 200 tisíc návštěvníků. "Je to o 16 procent více než v roce 2012. Je třeba ale dodat, že asi pětina z toho tvoří volné vstupenky či různé slevové akce. S návštěvností problémy nemáme, ale náklady rostou rychleji. To je něco, co jsme nepředpokládali," dodal Pospíšil.



Pokles má zastavit zvýšení cen vstupného

Proto společnost přistupuje od 1. května k nepopulárnímu kroku – zdražuje vstupenky. A to o 30 procent. Firma doufá, že jí to může zachránit. "Chápeme, že pro lidi ze střední třídy to může být zásadní problém. Že si spíše rozmyslí, zda k nám přijdou. Ale nezdražovali jsme tři roky, navíc za tu dobu se výstavní prostor rozšířil o 200 metrů čtverečních, tedy téměř na dvojnásobek," připomněl Pospíšil. "I s novými cenami při průměrné době návštěvy dvě až čtyři hodiny budeme stále levnější než některé jiné atrakce," dodal mluvčí.

Cena vstupenky pro dospělého se upraví ze současných dvou stovek na 260 korun, rodinná (2+2) pak ze 470 na 600. Pospíšil doufá, že hodně rodin si zakoupí zvýhodněnou rodinnou vstupenku na pět vstupů během jednoho roku – díky ní místo tří tisíc korun zaplatí pouze polovinu. "Řežeme si pod sebou větev, ale pokud si hodně rodin zvolí tuhle variantu za okouzlující cenu, může nás to vytáhnout z toho nejhoršího," dodal Pospíšil. O nejhorší variantě, tedy že by smíchovský miniaturní svět s vláčky zanikl, se zatím v Království železnic nemluví. "Zavírání není na pořadu dne. Je to opravdu krajní případ, majitelé jsou schopni to tu ještě nějakou dobu dotovat. Stále však věříme, že

se nám to podaří udržet. Ale pokud nebudeme schopni vydělávat na nájem, může to vést až k tomuto konci.," uzavřel mluvčí.

Liberecko

Expozice Libereckého kraje se nachází na 24 metrech čtverečních (je ze šesti zatím hotových českých krajů nejmenší). Tvoří ji 65 metrů kolejí, 850 stromů, 250 figurek obyvatel, 232 nádražních a pouličních lamp a 87 stavebnic budov. K vidění je dominanta kraje – hotel a vysílač Ještěd, k němuž vede funkční lanovka. Mezi Jabloncem a Libercem pendluje tramvajová linka. Dalším zmenšeným objektem je velký model pivovaru ve Svijanech, dnes už neexistující podnik Textilany či Česká mincovna, zástupcem průmyslu v kraji je i někdejší podnik Liberecké a automobilové závody – LIAZ. Významným krajinným prvkem jsou pískovcové útvary Českého ráje, naznačena je i přehrada Harcov. Budování expozice i s přípravou trvalo půl roku. Dalším v řadě by měl být Jihočeský kraj nebo Hradecko a Pardubicko.

29. 04. 2014 ČD převzaly všechny RegioPantery v Jihočeském kraji, nabízejí komfortní cestování na čtyřech tratích (řada 650)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20417/>)

Celkem čtyři moderní železniční vozidla, elektrické jednotky RegioPanter, nasazují do provozu České dráhy v Jihočeském kraji. První nízkopodlažní elektrická jednotka řady 650 začala cestující vozit na podzim 2012. Všechna čtyři objednaná vozidla má dopravce k dispozici od února 2014 a České dráhy je postupně nasazovaly do provozu. „Moderní jednotky nahrazují běžné vagony, cestující si změnu pochvalují. Nová vozidla jim nabízejí komfort srovnatelný s dálkovými vlaky, zejména vítají bezbariérovost vlaku, pohodlné sedačky, dostatečný prostor po kočárky, kola, audiovizuální informační systém, v letních měsících ocenili i klimatizaci. Jako příjemný bonus vnímají Wi-Fi připojení,“ uvedl Jiří Kafka, ředitel Krajského centra osobní dopravy Českých drah v Českých Budějovicích. RegioPantery zajišťují téměř 100 % spojů na páteřní lince Strakonice – České Budějovice – České Velenice. Dále jezdí na spojích Veselí nad Lužnicí – Popelín a o nedělích na trati České Budějovice – Horní Dvořiště.

„Jihočeský kraj dostal moderní vozidla zkonstruovaná a vyrobená v České republice, která svými parametry plně uspokojí požadavky cestujících v regionální železniční dopravě. Proto jsme také jejich využití ve smlouvě s Českými drahami rozšířili nad rámec původního projektu a společně s Krajským centrem osobní dopravy připravujeme pro rok 2015 jejich nasazení i na rameni České Budějovice – Tábor. Protože podmínky dotační podpory z ROP Jihozápad neumožňovaly nasazení vozidel do Kraje Vysočina a my máme zájem na jejich provozu do stanice Počátky-Žirovnice, projednal Jihočeský kraj možnost úpravy dotační smlouvy tak, aby doprava přes hranice kraje byla umožněna rovněž od příštího jízdního řádu. Věříme, že ČD modernizují v příštích letech i vozový park motorové trakce, protože současná vozidla neumožňují plné využití parametrů jihočeských tratí,“ uvedl člen Rady Jihočeského kraje Antonín Krák.

České dráhy nová regionální vozidla pro Jihočeský kraj pořizují v rámci Regionálního operačního programu Jihozápad, a to v projektu Moderní železniční vozidla pro Jihočeský kraj. Cena elektrické jednotky činí 113 milionů Kč, podíl dotace na jednotku dosahuje výše až 35 %.

Nový komfort na regionálních tratích

Nové soupravy nabízejí v regionální dopravě zcela nový komfort, který je srovnatelný i s vlaky dálkové dopravy a soupravami soukromých dopravců. Nové vlaky nabídnou cestujícím:

- moderní interiér s oddíly 1. a 2. třídy;
- bezbariérové nástupní prostory umožňující snadný nástup seniorům, cestujícím s malými dětmi, maminkám s kočárky, vozíčkářům nebo cyklistům;
- snadný nástup zajistí také dvoukřídle tlačítka ovládané dveře, jejich zavírání je centrální a během jízdy jsou bezpečnostně blokovány;
- pro nástup v zastávkách bez vysokých nástupišť jsou nástupní prostory vybaveny výsuvným pomocným schůdkem pro snazší nástup cestujících;
- interiér je vybaven moderními ergonomickými sedačkami společnosti Borcad, která vybavuje sedačkami také další vlaky v ČR a v zahraničí;
- v interiéru jsou místa vyhrazená pro kočárky, invalidní vozíky, objemná zavazadla nebo jízdní kola;

- cestující jsou o průběhu cesty a následujících zastávkách informováni moderním audiovizuálním informačním systémem vybaveným LCD displeji;
- WC je vybaveno uzavřeným systémem, lze ho tedy využívat i ve stanicích, jedna toaleta je navíc bezbariérová vybavená sklopným pultem pro přebalování kojenců;
- souprava je vybavena zařízením Wi-Fi pro připojení k internetu, tato služba bude aktivována v průběhu nadcházejících měsíců;
- vlak je vybaven klimatizací, což přivítají cestující zejména v teplých letních dnech;
- všechna místa v 1. třídě a vybraná místa ve 2. třídě jsou vybavena elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobných elektronických zařízení cestujících, např. notebooků nebo mobilních telefonů.

Technické parametry souprav RegioPanter

- délka vlaku: 52,9 metru
- počet vozů: 2
- počet hnaných podvozků: 2
- počet běžných podvozků (bez pohonu): 2
- počet míst 1. třídy: 9
- počet míst 2. třídy: 138
- výkon: 1 360 kW
- maximální rychlost: 160 km/h
- 65 % podlahy je v tzv. nízkopodlažním provedení (v úrovni moderních nástupišť výšky 550 mm).

30. 04. 2014 Skupina České dráhy snížila provozní ztrátu o 363 milionů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20433/>)

Provozní ztráta (EBIT) Skupiny ČD se meziročně výrazně snížila, a to o celých 68 %. Dařilo se jak osobní, tak nákladní dopravě. Mateřským Českým drahám rostl přepravní výkon i tržby, ČD Cargo vykázalo zisk. Přesto, že České dráhy vytvářely rezervy a opravné položky v řádech stovek milionů korun a nepodařilo se jim naplnit plán prodeje zbytného majetku, hospodářský výsledek Skupiny ČD je podle mezinárodních účetních standardů (IFRS) lepší, než se ještě v polovině loňského roku předpokládalo. Restrukturalizační opatření na ČD Cargo, nahrazení ztracených přeprav novými a také růst tržeb v osobní dopravě dokázaly nepříznivý trend zvrátit. Provozní ztráta Skupiny se podle IFRS snížila z –537 milionů korun na –174 milionů korun. „Snížení provozní ztráty považuji za velmi dobrý signál. Znamená to totiž jediné, a to, že firma dokázala být hospodářsky efektivnější v tom, co je hlavním předmětem jejího podnikání. Tedy v nákladní dopravě a v přepravě cestujících,“ říká náměstek generálního ředitele ČD pro ekonomiku a techniku Pavel Krtek. „Z toho vychází i konstrukce podnikatelských plánů na tento rok, kdy jak ČD, tak ČD Cargo mají skončit v provozním zisku.“ Čistá ztráta Skupiny ČD za rok 2013 ve výši –1,95 miliardy korun je především důsledek kurzových ztrát a finančních nákladů na financování externích zdrojů nutných k pokrytí výdajů za investice do vozidlového parku. Ty loni ve Skupině dosáhly 8,5 miliard korun (6,7 mld. korun ČD, 1,8 mld. korun ČD Cargo).

Českým drahám přibylo cestujících, rostl přepravní výkon i tržby

„Dobrou zprávou je, že v segmentu osobní dopravy loni pokračoval růst přepravních výkonů. Našich služeb využilo o půl milionu cestujících více a přepravní výkon se meziročně zvýšil o 17 milionů osobokilometrů. Celkové tržby z hlavní činnosti tak v porovnání s rokem 2012 vzrostly o 407 milionů korun,“ okomentoval výsledek osobní dopravy předseda představenstva a generální ředitel ČD Daniel Kurucz. Ztráta 1,949 milionů korun, kterou akciová společnost České dráhy vykázala v segmentu osobní dopravy a správy majetku, je do značné míry ovlivněna nenaplněním plánu prodeje zbytného majetku, kurzovými rozdíly (–639 milionů korun) a v neposlední řadě také účetními operacemi, tedy vytvořením opravných položek na dlouhodobý majetek, k zásobám, pohledávkám a také vytvořením rezervy na probíhající soudní spory (–657 milionů korun). „Do hospodaření se výrazně promítají také celkové finanční náklady ve výši –741 milionů korun související s cizími zdroji použitými primárně na nákup vozidel. Jejich vliv očekáváme i v příštích letech. Zadlužení společnosti by se však mělo od roku 2016 postupně snižovat. Zároveň je ale potřeba říct, že abychom se dostali do stavu, kdy České dráhy budou generovat dostatek vlastních prostředků na průběžnou obnovu vozidlového parku,

je nutné, abychom byli efektivnější a aby byly ze strany objednatelů plně hrazeny všechny uznatelné náklady. Sanovat je například výnosy z prodeje majetku ČD, není možné," dodává Daniel Kurucz.

ČD Cargo vykázalo zisk ve výši stovek milionů korun

Největší dceřiná společnost ČD Cargo, která ve skupině představuje největšího zástupce segmentu nákladní dopravy, skončila loňské hospodaření se ziskem před zdaněním dle IFRS ve výši 917 mil. korun. „Tento výsledek by mohl být ještě lepší, a to o zisk z prodeje zbytného majetku a o kurzové zisky. Dohromady jde o 630 milionů korun. Ty jsme ale využili na vytvoření nových rezerv a opravných položek k majetku a pohledávkám v kumulované výši –652 mil. korun," vysvětluje předseda představenstva ČD Cargo Oldřich Mazánek. V segmentové analýze nákladní dopravy na úrovni konsolidačního celku Skupiny ČD Cargo, jenž zahrnuje výsledky hospodaření ČD Cargo a jeho dceřiných společností včetně konsolidačních úprav, byl dosažen čistý zisk 522 mil. Kč.

Z výše uvedeného vyplývá, že jde o znatelný pozitivní posun. „Restrukturalizační opatření nás stála přes tisíc pracovních míst, výsledek se ale dostavil. Firmu jsme stabilizovali a dokázali jsme i nahradit dříve ztracené přepravy novými. Meziročně jsme hospodaření zlepšili o téměř 2,5 miliardy korun," konstatuje Oldřich Mazánek a dodává: „Zatím ale nemáme vyhráno, protože bude nutné dořešit ztrátové jednotlivé vozové zásilky, které poskytuje pouze ČD Cargo. Pokud nedojde k nastavení systému trvale udržitelných podmínek provozování jednotlivých zásilek ze strany státem regulovaných parametrů, bude nutné nerentabilní přepravy jednotlivých zásilek do budoucna omezit. Pokud by naše společnost přestala službu přepravy jednotlivých vozových zásilek poskytovat úplně, zvýší sice zisk, ale 25 milionů tun nákladu skončí na silnicích.“

ČD Cargo si i přes silnou konkurenci v segmentu železniční nákladní dopravy dokázalo v loňském roce udržet přes 75 % domácího trhu. V roce 2013 přepravilo 70,2 milionu tun zboží. V roce 2014 se hodlá znovu ucházet o dříve ztracené zakázky, například dopravu uhlí do elektrárny ve Chvaleticích.

30. 04. 2014 České dráhy vloni prohloubily ztrátu na téměř dvě miliardy korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financnioviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-vloni-prohloubily-ztratu-na-temer-dve-miliardy-korun/1073834>)

Skupina České dráhy v roce 2013 prohloubila ztrátu na 1,95 miliardy korun. Rok předtím státní společnost prodělala zhruba 1,6 miliardy korun. Hospodářské výsledky dopravce zveřejnil na svých internetových stránkách. Důvodem jsou podle vedení kurzové ztráty, náklady na nákup vozidel a neuskutečnění převodu nádraží na správce kolejí, komentoval ve výroční zprávě výsledek generální ředitel ČD Daniel Kurucz. Se ziskem skončila dceřiná ČD Cargo, která se v minulém období potýkala s výraznou ztrátou. Přes celkovou ztrátu považuje vedení ČD hospodářskou situaci za lepší výsledek, než dopravce očekával v pololetí zejména kvůli snížení provozní ztráty (EBIT) o 363 milionů na 174 milionů korun. Podle náměstka pro ekonomiku Pavla Krtka to znamená, že firma dokáže být hospodářsky efektivnější v osobní a nákladní dopravě. Letos vedení Českých drah v nákladní i osobní dopravě provozní zisk.

Tržby skupiny se meziročně mírně snížily na necelých 33 miliard korun. Zhruba miliardovou ztrátu tržeb zaznamenala nákladní doprava, zatímco v osobní dopravě tržby podle vykázaných výsledků mírně vzrostly. Hlavní část propadu skupiny představuje ztráta v osobní dopravě, která vloni činila téměř 1,8 miliardy korun proti 517 milionům v roce 2012. Naproti tomu nákladní doprava představovaná společností ČD Cargo skončila se ziskem 522 milionů korun po téměř dvoumiliardové ztrátě rok předtím. Počet cestujících vzrostl o půl milionu na 169 milionů. Průměrná obsazenost vlaků zůstala na 25 procentech. Na 41 kilometrech rovněž zůstala průměrná vzdálenost, kterou cestující ve vlacích ČD ujeli.

Nákladní doprava byla zisková díky snížení nákladů spojených s propuštěním zhruba 1 300 zaměstnanců. Dopravci rovněž pomohla měnová intervence ČNB, protože většinu výplat dostává v eurech. "Společnost přepravuje zhruba stejný objem zboží s mnohem menšími náklady," řekl ČTK finanční ředitel ČD Cargo Petr May. Objem přeprav se proti předchozímu období snížil o tři miliony tun na 70 milionů tun zboží. V zisku nejsou rovněž podle Maye započteny výnosy z prodeje majetku, který dopravce vyčlenil do rezervy pro rok 2014. ČD Cargo, které se před loňskou restrukturalizací potýkalo s výraznou ztrátou, ale podle předsedy představenstva Oldřicha Mazánka ještě vyhráno nemá. Vyřešit se musí zejména přepravy jednotlivých vozových zásilek, které jsou stále ztrátové a které soukromá konkurence na železnici nepřepравuje. Dopravce dlouhodobě požaduje po státu, aby přepravu těchto nerentabilních zásilek, kdy jednotlivé vozy ve vlaku směřují do jiné cílové stanice, považoval za veřejnou službu a finančně ji podpořil.

Skupina Českých drah, do níž patří dále například Výzkumný ústav železniční nebo poskytovatel datových služeb ČD Telematika, v tuzemsku zaměstnává na 25.000 lidí. Mezinárodní ratingová agentura Moody's nedávno oznámila, že zvažuje snížení úvěrového stupně společnosti kvůli předpokladu horších finančních výsledků dopravce za loňský rok a neuskutečnění převodu nádražních budov z ČD na správce kolejí – Správu železniční dopravní cesty. V současnosti agentura hodnotí úvěrové závazky Českých drah stupněm Baa2.

30. 04. 2014 Ve správě železnic skončil první náměstek Blecha

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ve-sprave-zeleznic-skoncil-prvni-namestek-blecha/1074030>)

Ve Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) skončil první náměstek Jan Blecha. Z funkce jej dnes odvolala správní rada. ČTK to řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Personální změna je prvním krokem k připravované restrukturalizaci, kterou po správci železnic požaduje ministr dopravy Antonín Prachař (ANO). Blecha ve funkci skončil k dnešnímu dni. Odvolaný náměstek podle Ptačinského nesmí půl roku nastoupit k žádnému železničnímu dopravci s tím, že ale po tuto dobu mu nebude vyplácena žádná odměna. O jeho nástupci zatím rozhodnuto není.

První náměstek na SŽDC má podle současné struktury na starosti nákup a veřejné zakázky, informatiku a bezpečnost dráhy. Kromě obsazení pozice jinou osobou je podle informací ČTK i možnost, že správa železnic výše uvedené povinnosti rozdělí zbylým čtyřem náměstkům. Změnu organizační struktury připravují ze státních společností působících na železnici rovněž České dráhy. Ty podle záměru vedení společnosti připravují snížení organizačních útvarů na generálním ředitelství o čtyři na celkových 18. O jeden post by se ale měl zvýšit počet náměstků generálního ředitele.
