

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2014

## OBSAH

01. 06. 2014	HLADOVKA STAVBAŘŮ KONČÍ. ŽELEZNICE JIM POŠLE NA ZAKÁZKÁCH MILIARDY .....	3
02. 06. 2014	ŽELEZNIČNÍ PRŮMYSL ZVYŠUJE SVÉ TRŽBY DÍKY EXPORTU.....	4
02. 06. 2014	OD LÉTA BUDOU DALŠÍ RYCHLÍKY ČD V KVALITĚ VLAKŮ EC / IC .....	4
02. 06. 2014	LEO EXPRESSU O VÍKENDU ZKOLABOVAL REZERVAČNÍ SYSTÉM .....	5
02. 06. 2014	NOVÁ STUDIE MÁ PROVĚŘIT VÝHODNOST BUDOVÁNÍ RYCHLODRAH (VRT) ..	5
02. 06. 2014	MD: ŽELEZNICE MÁ DOST PROJEKTŮ PRO VYČERPÁNÍ EVROPSKÝCH DOTACÍ .....	6
03. 06. 2014	ČEZ POKRAČUJE V BITVĚ O MILIARDY SE SŽDC.....	6
03. 06. 2014	ČLOVĚK VS. VLAK: NEROVNÝ SOUBOJ S PŘEDVÍDATELNÝM KONCEM!.....	7
04. 06. 2014	VLAKEM Z PRAHY DO OSTRAVY ZA 79 KORUN. KONKURENCE DOPRAVCŮ SRÁŽÍ CENY (LEO EXPRESS).....	8
04. 06. 2014	NĚMECKÉ VLAKY NIČÍ ZASTARALÁ TRAŤ, VÝROBCE NECHCE UZNAT ZÁRUKU (ŘADA 840).....	9
04. 06. 2014	SPORY O PENÍZE NA KRAJSKOU ŽELEZNICI NESKONČILY .....	9
07. 06. 2014	NECHTĚNOU TRAŤ DO JEMNICE ZAČNE BRÁZDIT PESTROBAREVNÝ VLAK BEZ STŘECHY .....	10
07. 06. 2014	LIBEŇSKÝM NEDÁ HLUK Z NÁDRAŽÍ SPÁT (PRAHA-LIBEŇ) .....	10
08. 06. 2014	NÁDRAŽÍ CHÁTRAJÍ, OBCE JE CHTĚJÍ OPRAVIT. PŘEVÉST JE VŠAK NELZE	11
09. 06. 2014	VRAŤTE STÁTU SEDM MILIARD ZA PŘEVOD KOLEJÍ, VYZÝVÁ ČESKÉ DRÁHY JANČURA.....	11
09. 06. 2014	NA OBNOVENOU TRAŤ AŠ – SELB PLÖSSBERG VYJEDOU VLAKY V PROSINCI PŘÍŠTÍHO ROKU .....	12
09. 06. 2014	PLZEŇSKÝ KRAJ OMEZÍ O 9 % ŽELEZNIČNÍ SPOJE, UŠETŘÍ 37 MILIONŮ KČ.	12
10. 06. 2014	DOPRAVCE ČSAD JIHOTRANS KOUPIV VLAKOVÉHO DOPRAVCE GW TRAIN REGIO.....	13
11. 06. 2014	PAŘÍŽ OCHROMILA STÁVKA ŽELEZNIČÁŘŮ – DÁLNICE PRASKAJÍ VE ŠVECH .	13
11. 06. 2014	ŽELEZNIČNÍ CARGO V ČESKU CHŘADNE, ZA DVĚ DEKÁDY ZTRATILO ČTVRTINU .....	13
11. 06. 2014	ARCHITEKTI ZNOVU NAVRHUJÍ PROHLÁSIT HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ PAMÁTKOU.....	14
12. 06. 2014	ČD RAILJETEM Z PRAHY DO OSTRAVY (15. ČERVNA 2014) .....	14
12. 06. 2014	POVODŇOVÁ VÝLUKA NA JESENICKU KONČÍ, VLAKY SE VRÁTÍ O VÍKENDU (MIKULOVICE – ZLATÉ HORY).....	15
13. 06. 2014	ZE ŠLUKNOVSKA ZMIZELA PAMÁTKA NA SLAVNOU ÉRU LÁZNÍ, OPUŠTĚNÁ ZASTÁVKA (ŠLUKNOV ÚDOLÍ).....	16
13. 06. 2014	Z NÁDRAŽÍ ZACHRÁNĚNÉHO TISÍCI AKTIVISTŮ BUDE ARCHIV SPRÁVCŮ ŽELEZNICE (ÚSTÍ NAD ORLICÍ).....	16
13. 06. 2014	SLOVÁCI VZDALI SPOLUPRÁCI S LEO EXPRESS, LINKA DO KOŠIC V OHROŽENÍ .....	17
16. 06. 2014	HLAVNÍ NÁDRAŽÍ ITALŮM VYNESLO 48 MILIONŮ (PRAHA HL. N.).....	17
18. 06. 2014	POSLANCI ASI O PĚT LET ODLOŽÍ VYPLÁCENÍ NÁHRAD ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ .....	18

18. 06. 2014	PROVOZNÍ PARNÍ LOKOMOTIVY ZAMÍŘÍ DO LUŽNÉ U RAKOVNÍKA NA MEZINÁRODNÍ SETKÁNÍ (21. A 22. ČERVNA 2014) .....	18
18. 06. 2014	JÍZDA ELEKTRICKÉHO MOTOROVÉHO VOZU „ELINKA“ PŘIPOMENE 111 LET TRATĚ TÁBOR – BECHYNĚ (21. ČERVNA 2014).....	19
18. 06. 2014	ARIVA CHCE ČD PŘIPRAVIT O TRATĚ LIBEREC – PARDUBICE A PLZEŇ – MOST (R16 A R14) .....	20
18. 06. 2014	U SATALIC JELY PROTI SOBĚ DVA VLAKY, OD SRÁŽKY JE DĚLILO 200 METRŮ (ODB. SKÁLY).....	20
18. 06. 2014	ZA TÝDEN SE ROZJEDOU VLAKY NA ŠVESTKOVÉ, KOZÍ I DOUPOVSKÉ DRÁZE .....	21
18. 06. 2014	ČD CHTĚJÍ OD KRAJŮ PŘÍPLATKY ZA INFLACI. MILIONY ALE MÁ PLATIT STÁT, TVRDÍ HEJTMANSTVÍ.....	21
20. 06. 2014	BÝVALÝ ŠÉF ČD SE DOMÁHÁ ZLATÉHO PADÁKU. DRÁHY HO ODMÍTLY VYPLATIT .....	22
20. 06. 2014	JIŽNÍ MORAVA SE MÁ DO ROKU 2020 DOČKAT TŘÍ ŽELEZNIČNÍCH STAVEB. 22	
20. 06. 2014	NA JIŽNÍ MORAVU ZAMÍŘIL PRVNÍ REGIOPANTER .....	23
20. 06. 2014	ČD CARGO VYŘEŠILO ZAKÁZKOVÝ PROBLÉM. NEMUSÍ UŽ SOUTĚŽIT PODLE ZÁKONA.....	24
20. 06. 2014	ZMIZÍ HAVÍŘOVSKÁ NÁDRAŽNÍ BUDOVA, ČI NE? DŮLEŽITÉ SLOVO MÁ MINISTERSTVO.....	24
20. 06. 2014	MEZI NÝRSKEM A ALŽBĚTÍNEM NEPOJEDOU VLAKY, NA TRATI SE SESUNULA PŮDA.....	25
20. 06. 2014	ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ MEZI PRAHOU A MNICHOVEM JE PRIORITY .....	25
20. 06. 2014	POSLANCI O PĚT LET ODLOŽILI VYPLÁCENÍ NÁHRAD ZA ZPOŽDĚNÍ VLAKŮ 26	
22. 06. 2014	DEŠÍTKY LIDÍ ZTRATILY PRÁCI, VELENICKÉ ŽELEZNIČNÍ OPRAVNY SVÍRÁ NEJISTOTA .....	26
22. 06. 2014	STÁT LETOS ODKOUPÍ NÁDRAŽÍ I VYPÍŠE TENDRY NA RYCHLÍKY, SLIBUJE PRACHAŘ .....	26
22. 06. 2014	POTKAT NA TRATI STROJVEDOUCÍ – ŽENU – UŽ NENÍ RARITA .....	27
23. 06. 2014	ÚOHS: ČESKÉ DRÁHY CHYBOVALY PŘI PRONÁJMU LOKOMOTIV TAURUS .. 28	
25. 06. 2014	TRAŤ DOLNÍ POUSTEVNA – SEBNITZ SE ZNOVU OTEVŘE, NOVÁ LINKA U28 ZKRÁTÍ CESTOVNÍ ČAS AŽ O POLOVINU.....	28
25. 06. 2014	OBNOVENÍ PROVOZU VLAKŮ NA TRATI PEČKY – KOUŘIM OD 28. ČERVNA .. 29	
25. 06. 2014	DO SOUBOJE S KONKURENCÍ PŮJDOU DRÁHY S VLAKY OD ŠKODOVKY..... 29	
26. 06. 2014	ČD PODALY ROZKLAD PROTI ZÁKAZU POUŽÍVAT LOKOMOTIVY TAURUS.... 30	
26. 06. 2014	MINISTR PRACHAŘ PLNÍ SLIB, JEHO ÚŘAD VYKONAL KONTROLU ZNEUŽÍVÁNÍ STÁTEM NAŘÍZENÝCH SLEV.....	31
26. 06. 2014	MINISTR PRACHAŘ NAVŠTÍVIL SASKO, JEDNAL S MINISTREM MORLOKEM A SPOLEČNĚ PODEPSALI MEMORANDUM O VYBUDOVÁNÍ RYCHLÉHO SPOJENÍ NA TRASE PRAHA – DRÁŽDANY .....	31
30. 06. 2014	ČESKÉ DRÁHY: AUTOVLAKY JSOU EKONOMICKY ZAJÍMAVÉ. PŘEPRAVA ROSTE V TISÍCÍCH.....	32
30. 06. 2014	RYCHLÍK NEDOVOLENĚ VYJEL V OPAVĚ PROTI SPĚŠNÉMU VLAKU (OPAVA VÝCHOD) .....	33

## 01. 06. 2014 Hladovka stavbařů končí. Železnice jim pošle na zakázkách miliardy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stavebni-zakazky-na-zeleznici-de1-ekonomika.aspx?c=A140529\\_2068841\\_ekonomika\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/stavebni-zakazky-na-zeleznici-de1-ekonomika.aspx?c=A140529_2068841_ekonomika_spi))

Stavbaři si pochvalují přívál zakázek od Správy železniční dopravní cesty. Správa od začátku dubna uzavřela smlouvy na stavební práce v hodnotě 5,4 miliardy korun, současně vyhlásila i další nové zakázky v řádech miliard korun. Stavbaři se tak po letech stížností na málo práce radují. Železniční stavitelé přitom mají navíc šanci, že peněz na stavby na dráze přibude, a to kvůli nedostatečnému počtu vysoutěžených zakázek na Ředitelství silnic a dálnic. "Na železnici soutěže běží bez větších problémů, navíc se zvolna i lepší ceny, kterých se daří při soutěžích dosáhnout," říká šéf Skansky Dan Ťok. Podle mluvčí Eurovie Ivety Štočkové je vyšší objem zakázek na železnici pozitivním jevem. "Železniční kapacity máme poměrně slušně využité, určitě jsme ale schopni další zakázky tohoto typu přijmout a kvalitně zabezpečit. Částečně v tuto chvíli uvažujeme o přesunu kapacit ze silničního stavitelství do železničního," dodala Štočková.

Za růstem zakázek na železnici stojí dva důvody – stavby jsou připravenější než na silnicích, a navíc dobíhají dotace z Operačního programu doprava. Řada zakázek také nevyžaduje dlouhou přípravu, například zabezpečení přejezdů nebo zlepšování napájení na některých elektrifikovaných tratích. Na druhou stranu však obří investice proudí i do nepříliš využívaných tratí. Podle Jiřího Vacka z analytické společnosti CEEC Research, která pravidelně analyzuje stav českého stavebnictví, si stavební firmy skutečně pochvalují, že na železnici zadávání zakázek běží lépe než u jiných obdobných organizací. "Není to sice ideální, ale rozhodně je na železnici lepší stav než u zakázek na stavby silnic," řekl Vacek. Podle něj je aktuálně na železnici práce podstatně více než v minulém roce. "Pokud srovnáme nárůst objemu zadaných zakázek SŽDC za první čtyři měsíce 2014 se stejným obdobím roku 2013, došlo k růstu investovaných peněz až o 128 procent," dodal Vacek. Hodnota výběrových řízení za leden až duben 2014 vzrostla ve srovnání s loňským rokem o 65 procent.

## Kde se staví koleje

	Odhadní cena	Vysoutěžená cena	Změna (v %)	Vítěz	Počet soutěžících
Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim (1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stěblová – Opatovice nad Labem)	795,2	769,4	-3,2	Skanska	5
Zvýšení kapacity tratě Týniště n. O. – Častolovice – Solnice (1. část rekonstrukce nástupišť žst. Týniště n. O.)	166	164,7	-0,8	Chládek a Tintěra Pardubice	6
Zvýšení trakčního výkonu TNS Kerhartice (Ústí nad Orlicí)	203,7	183	-10,2	Elektrizace železnic	3
DOZ Jaroměř (mimo) – Stará Paka (mimo)	406	404	-0,5	Starmon	2
Zvýšení trakčního výkonu TNS Valašské Meziříčí	196	178	-9,2	Sdr. TNS V. Mez.-SPEZ Praha, Elektr. železnic Praha a.s.	3
Zvýšení trakčního výkonu TNS Ústí u Vsetína	197	181	-8,1	Sdružení SPEZ + EŽ	3
Zvýšení trakčního výkonu TNS Ostrov nad Oslavou	215	202	-6,0	OHL ŽS	3
Zvýšení trakčního výkonu TNS Havlíčkův Brod	252	240	-4,8	OHL ŽS	3
Výstavba trakční napájecí stanice Albrechtice	120	112	-6,7	Viamont DSP	3
DOZ trati Veselí nad Moravou (mimo) – Újezdec u Luhačovic (mimo)	69,8	66,3	-5,0	AK Signal	3
Zvýšení trakčního výkonu TNS Říkovice	280	265	-5,4	Signalbau	3
Zvýšení trakčního výkonu TNS Střelná	266	253	-4,9	Signalbau	3
Zvýšení trakčního výkonu TNS Golčův Jeníkov	158	150	-5,1	OHL ŽS	2
Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 Plzeň – Žatec (Třemošná)	144	88	-38,9	SMP	11
Instalace traťové části AVV – železniční síť TEN-T	153	146	-4,6	AŽD Praha	2
Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald	740	684	-7,6	Viamont DSP	6
Modernizace trati Ševětín – Veselí nad Lužnicí, 1. část, Ševětín – Horusice	820	622	-24,1	Viamont DSP	6
CDP Praha	387	283	-26,9	Metrostav	10
Rekonstrukce staničních kolejí a výhybek v ŽST Strakonice	622	456	-26,7	Chládek a Tintěra Pardubice	12

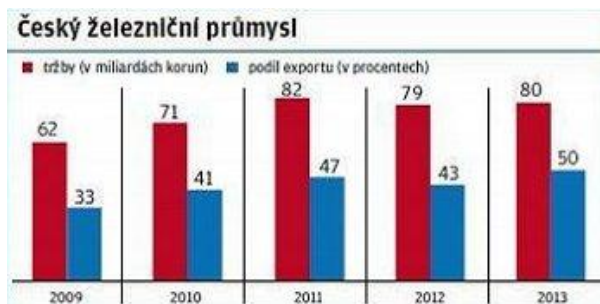
## Boj o zakázky je snazší, do drážních tendrů chodí méně firem

Výsledky soutěží na SŽDC přitom připomínají místy "doby hojnosti" před rokem 2010. Stále častěji se tendrů účastní jen dva nebo tři soutěžící, zatímco běžně o stavební zakázku i podstatně menší soupeří i více než deset firem. Odcházející generální ředitel SŽDC Jiří Kolář se nedávno pochlubil tím, že aktuálně nemá ani jednu zakázku zaseklou u antimonopolního úřadu. Skanska například vážně zvažovala, že napadne soutěž na modernizaci nádraží ve Strakonici, kde byla vyloučena, i když nabídla nejnižší cenu. Porušila však podmínky tendru, když nabídla, že nádraží opraví rychleji. "Nakonec jsme usoudili, že nechceme soutěž blokovat. Myslíme si, že je lepší, když se staví, a na železnici jsou i další příležitosti," vysvětlil Ťok. Mírumilovnějším vztahům mezi firmami na železnici odpovídají i ceny – čím dál častěji se soutěží i téměř za 100 procent projekční ceny. Podle šéfa Svazu podnikatelů ve stavebnictví Václava Matyáše mají železnice výhodu, že příprava staveb není tak zdlouhavá kvůli povolování. "Většinou jde o modernizace stávajících úseků, povolování netrvá roky jako u nových silnic," řekl Matyáš.

**02. 06. 2014 Železniční průmysl zvyšuje své tržby díky exportu**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-prumysl-zvysuje-sve-trzby-diky-exportu-1089531>)

Firmy z železničního průmyslu uplatňují stále častěji své výrobky a služby na zahraničních trzích. Jejich obrat loni dosáhl osmdesáti miliard korun, meziročně zhruba o miliardu více. Podíl exportu se přitom významně zvýšil, když se z předloňských 43 procent vyšplhal téměř na polovinu. „Na tržbách se projevil propad stavebních zakázek a nečerpání fondů EU. Jen díky rostoucímu exportu se podařilo udržet objem výroby,“ stojí v ročence Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI). Přesto patřil loňský rok k těm nejlepším. V celkovém obratu jej překonává jen rok 2011 s 82 miliardami. Horší je to však se zaměstnaností. Dodavatelé výrobků a služeb pro kolejovou dopravu zaměstnávají devatenáct tisíc lidí, ještě předloni přitom toto číslo přesahovalo dvacet tisíc a v roce 2007 činilo 22 tisíc. Dlouhodobě klesající zaměstnanost vysvětluje ACRI zvyšující se efektivitou výroby a její restrukturalizací. Obor si v uplynulých pěti letech prošel stejně jako celá ekonomika krizí, v roce 2009 jeho tržby klesly na pouhých 62 miliard.



ACRI sdružuje pět desítek producentů. Patří do něho například výrobci vozidel Siemens, Škoda Transportation a CZ Loko, výrobce kol Bonatrans, Hanácké železárny a pérovny, dodavatel zabezpečovacích systémů AŽD Praha nebo Výzkumný ústav železniční se svým unikátním zkušebním okruhem u Velimi. Například bohumínská firma Bonatrans se od loňska snaží proniknout prostřednictvím nové dceřiné firmy do Indie, učinila rovněž významnou akvizici v Německu.

**02. 06. 2014 Od léta budou další rychlíky ČD v kvalitě vlaků EC / IC**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20756/>)

České dráhy nabídnou od léta cestujícím v rychlících z Prahy přes Plzeň do Chebu kvalitu vlaků EuroCity a InterCity. Na tuto linku se postupně přesunou uvolněné klimatizované vagóny z mezistátních vlaků EuroCity do Rakouska. Modernizované klimatizované a navíc bezbariérové vagóny doplní od druhé poloviny června také přibližně polovinu spojů na lince R 8 Bohumín – Ostrava – Přerov – Brno a R 9 Brno – Havlíčkův Brod – Praha. Komfortní klimatizované soupravy již vypravují České dráhy také na rychlících Praha – Plzeň – Domažlice – Mnichov nebo Praha – Tábor – České Budějovice – Linec. V dalších rychlíkových spojích zařazují jednotlivé modernizované vozy.

Postupně od 15. června začnou České dráhy nahrazovat dosavadní starší vozy na rychlíkové lince R6 Praha – Plzeň – Cheb modernizovanými vagóny, které dosud jezdily především ve vlacích EuroCity z Prahy do Vídně. Generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz k této novince řekl: „Linka Praha – Cheb přes Plzeň bude první rychlíkovou trasou, kde během léta nahradíme u všech spojů celou kmenovou soupravu starších vozů novými vagóny. Vlaky tak nabídnou cestujícím klimatizaci, ve vzozech budou elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, jako jsou notebooky, tablety nebo mobilní telefony, cestující ve 2. třídě si budou moci vybrat mezi oddílovým vozem se 6 místy v kupé s textílem čalouněnými sedačkami nebo velkoprostorovým vozem, kde jsou u vybraných míst také větší stolky vhodné pro práci na počítači. V těchto vlacích bude i nadále zařazen multifunkční vůz upravený pro pohodlné cestování vozíčkářů včetně bezbariérového WC a s místy pro přepravu jízdních kol. České dráhy v těchto běžných rychlících nabídnou stejný komfort, jako mají cestující v mezistátních vlacích EuroCity.“ Po obnově kmenových souprav zůstanou starší vozy na této lince už jen jako posilové vozy v období zvýšené přepravy např. na začátku a konci víkendů.

Od poloviny června se rozšíří také provoz multifunkčních vozů typu Bbdgme. Nově obslouží přibližně polovinu běžných rychlíků na linkách R 8 Bohumín – Ostrava – Přerov – Brno a R 9 Brno – Havlíčkův Brod – Praha. Tyto vozy 2. třídy nabízejí cestujícím klimatizovaný interiér s několika oddíly o 6 místech s čalouněnými sedačkami, většími stolky vhodnými pro práci např. na notebooku a jsou vybaveny elektrickými zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících. Vozy jsou upraveny pro pohodlné cestování vozíčkářů včetně bezbariérového WC a vybaveny háky pro uložení až 12 jízdních kol.

České dráhy již nasadily modernizované klimatizované soupravy kvality EuroCity / InterCity na rychlíky Praha – Plzeň – Domažlice – Mnichov a Praha – Tábor – České Budějovice – Linec. V dalších spojích

jsou zařazeny jednotlivé modernizované vozy, např. multifunkční vagóny typu Bbdgmee nebo řídicí vozy typu Bfhpvee, které nabízejí přepravu také vozíčkářům a jsou vybaveny el. zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících. Tyto dva typy vozů jsou již zařazeny např. do běžných rychlíkových vlaků na linkách R 5 Praha – Ústí nad Labem – Karlovy Vary – Cheb, R7 Praha – Tábor – České Budějovice, R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň, R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Přerov – Olomouc nebo R23 Kolín – Mělník – Ústí nad Labem. Další modernizované vozy budou nasazeny do běžných rychlíkových spojů v průběhu druhé poloviny letošního roku. Předpokládá se např. dodávka vozů řady ABpee z PESA nebo vozů typu Bdtee z KOS Krnov.

České dráhy letos oslavují 175 let drážní dopravy. První trať byla otevřena z Vídně do Břeclavi 6. června 1839 a 7. července 1839 byl slavnostně zahájen provoz vlaků z Vídně až do Brna. České dráhy, a.s., jsou pokračovatelem již 175leté železniční tradice na území Čech a Moravy.

## 02. 06. 2014 Leo Expressu o víkendu zkolaboval rezervační systém

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/leo-expressu-o-vikendu-zkolaboval-rezervacni-system/1086442>)

Soukromému železničnímu dopravci Leo Express o víkendu zkolaboval rezervační systém. Podle reakcí na facebookovém profilu společnosti se lidem nedařilo zadávat rezervace, zmizely jim body ve věrnostním programu a z účtu jim zmizely již zakoupené jízdenky. Důvodem výpadku byl přechod na nový systém, ke kterému společnost přecházela v noci ze soboty na neděli, řekla ČTK mluvčí dopravce Petra Lipovská. Poškozené cestující firma ubezpečila, že o zakoupené jízdní doklady nepřijdou. Ztráta jízdních dokladů na účtech cestujících byla podle Lipovské nejčastější poruchou, která postihla prakticky všechny účty zákazníků. "Když se někdo chtěl do účtu podívat na přehled místenek, tak tam bohužel žádné neviděl," uvedla s tím, že tyto nejzávažnější nedostatky byly odstraněny během několika hodin. Nyní se prý v systému vyskytují "drobné kosmetické problémy", a ty jsou postupně odstraňovány. Rezervační systém společnosti pracuje s velkým množstvím dat a je velmi obtížné všechno vyzkoušet předem, reagovala Lipovská na častý dotaz zákazníků, proč společnost nový systém nejprve neotestovala, než jej v ostrém provozu začala používat. Na přechod na nový systém nicméně společnost cestující předem neupozornila, na což si řada z nich rovněž v internetové diskusi stěžovala.

Leo Express začal provozovat osobní dopravu mezi Prahou a Ostravou koncem roku 2012. Loni společnost hospodařila se ztrátou 159 milionů korun, kterou způsobily zejména úroky z vysokých úvěrů. Tržby firmy dosáhly 193 milionů korun.

## 02. 06. 2014 Nová studie má prověřit výhodnost budování rychlodrah (VRT)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nova-studie-ma-proverit-vyhodnost-budovani-rychlodrah/1086648>)

Problematikou budování vysokorychlostních tratí se má zabývat studie příležitostí, na jejíž zpracování vyhlásil správce tuzemské železniční sítě - Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) veřejnou soutěž. Materiál má sloužit jako předpoklad pro budoucí přípravu železničních tratí pro rychlosti 250 až 350 kilometrů v hodině, řekl ČTK mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. První úseky takovýchto rychlostních tratí by se v Česku mohly objevit nejdříve kolem roku 2030. Studie příležitostí má vybrat nejvhodnější řešení s ohledem na množství finančních prostředků, které by bylo možné na vybudování rychlých spojení použít a zároveň i zhodnotit společenský zájem na jejich vybudování, uvedla SŽDC. Má tak předcházet dalším studiím, jako jsou studie proveditelnosti a konkrétní projektové záměry. Samotná studie příležitostí, na kterou správa železnic plánuje podle předběžného odhadu utratit 20 milionů korun, by měla být hotová do dvou let po podepsání smlouvy. Spolu s touto zakázkou plánuje SŽDC v nejbližších dnech vypsat druhý tendr na vypracování technicko – provozní studie. Ta se bude zabývat problematikou zapojení uvažované výstavby rychlostních spojení do tuzemské legislativy a dalších předpisů, jako jsou normy a předpisy SŽDC. K ní má dále ve druhé polovině letošního roku přibýt třetí studie zabývající se organizací a řízením budoucích rychlých spojení.

Příprava konkrétních projektů na stavbu rychlostních železnic pak bude následovat po případném souhlasu vlády, doplnil Ptačinský. Zprovoznění prvních vysokorychlostních tratí v takovém případě lze podle něj očekávat do roku 2030. Celý úsek vysokorychlostní tratě mezi oběma největšími tuzemskými městy Prahou a Brnem může být zprovozněn v rozmezí roků 2035 až 2040.

## 02. 06. 2014 MD: Železnice má dost projektů pro vyčerpání evropských dotací

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/md-zeleznice-ma-dost-projektu-pro-vycerpani-evropskych-dotaci/1086653>)

Železnice má dost projektů pro vyčerpání dotací z Evropské unie, uvedlo v reakci na kontrolní závěr Nejvyššího kontrolního úřadu ministerstvo dopravy. S reakcí úřadu na kritiku NKÚ seznámí kabinet na středečním zasedání vlády ministr dopravy Antonín Prachař. Podle NKÚ hrozí, že resort nestihne včas vyčerpat všechny dotace a kritizoval praxi zpětného zadávání víceprací. Rizika nedočerpání evropských dotací vyplývající z údajů platných ke konci roku 2012 (které NKÚ zkoumal) si je ministerstvo dopravy vědomo. V současnosti je ale podle ministerstva díky zesílené přípravě projektů v minulých letech vytvořen dostatečně široký zásobník staveb, které by měly pomoci všechny prostředky určené pro modernizaci železničních tratí nezahrnutých mezi hlavní evropské dopravní tahy (TEN-T) prostavět.

Ke konci roku 2012 poukázal NKÚ na skutečnost, že ze 393,5 milionů eur (10,84 miliardy korun) určených pro modernizaci této části dopravní sítě, bylo ze strany EU schváleno a zpětně proplaceno pouze 10,3 procenta peněz. Tento údaj se k březnu 2014 zvýšil na 33 procent reagovalo v materiálu pro vládu ministerstvo dopravy s tím, že celková hodnota 32 projektů, které resort předložil, umožňuje vyčerpat 8,5 miliardy korun. Dopravní resort přitom dotace z Operačního programu doprava I. může čerpat do konce příštího roku na ty stavební projekty, které se ještě během roku 2015 podaří dokončit.

Kromě pomalé přípravy staveb kritizovali kontroloři i praxi zadávání zakázek za vícepráce u již rozestavěných železničních staveb. Řadu stavebních prací nad rámec původního projektu totiž státní investor podle NKÚ zadal pouze na základě pokynů správce stavby, a to bez řádného výběrového řízení. Vícepráce byly navíc zadány stavební firmě velmi často až poté, co byly ve skutečnosti dávno provedeny, doplnil kontrolní úřad. Podle ministerstva dopravy je ale nutné vzít v úvahu potřebu dokončit železniční stavby včas a neprodužovat tak výluky na železnici. Argumentuje rovněž vyjádřením Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) podle kterého není nutné položky víceprací zadávat samostatně a až po uzavření smlouvy začít se skutečnými pracemi, což by stavbu prodlužovalo.

## 03. 06. 2014 ČEZ pokračuje v bitvě o miliardy se SŽDC

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/cez-pokracuje-v-bitve-o-miliardy-se-szdc-1089985>)

Polostátní energetická skupina ČEZ pokračuje v právní bitvě se státní Správou železniční dopravní cesty, v níž jde celkem o 1,66 miliardy korun. ČEZ Prodej zažaloval ve dvou sporech SŽDC o náhradu škody o 805 a 857 milionů korun. Nyní se ČEZ Prodej snaží zvrátit verdikt Městského soudu v Praze v rozepří o 805 milionů korun, který zní ve prospěch SŽDC. „Společnost ČEZ Prodej se proti rozsudku soudu prvního stupně již odvolala,“ uvedl Jan Pavlů z ČEZ. Právní tahanice tak budou pokračovat.

Důvodem sporů je uzavření smlouvy mezi ČEZ Prodej a SŽDC na dodávku elektřiny pro dopravce na dráze, přičemž dopravní společnosti musely podle platné legislativy energii odebírat od správce kolejí. V roce 2009 ale došlo ke změně zákona, který dopravcům umožnil zvolit si dodavatele elektřiny, čehož firmy včetně Českých drah a ČD Cargo využily. „Zařídíme se podle toho, s jakými argumenty přijdou,“ říká k odvolání Jakub Ptačinský z odboru komunikace SŽDC s tím, že nejde o žádné překvapení vzhledem k částce, o níž ve sporu jde. Výsledkem bylo, že SŽDC neodebrala v letech 2010 a 2011 od společnosti ČEZ Prodej elektřinu v objemu přes dvě terawatthodiny. ČEZ Prodej proto dal celou záležitost k soudu, který první spor v dubnu rozhodl ve prospěch dopravců. Soud totiž uznal, že změna zákona umožnila dopravním společnostem odebírat elektrický proud za výhodnějších podmínek. „SŽDC je toho názoru, že z její strany k žádnému porušení povinnosti ani k žádnému pochybení nedošlo, přičemž jsou zde i další okolnosti vylučující případnou odpovědnost SŽDC,“ dodává Ptačinský.

Smlouvy s ČEZ Prodej uzavřel tehdejší šéf SŽDC Jan Komárek na konci roku 2008 za fixní ceny okolo dvou tisíc korun za megawatthodinu pro následující tři roky. V té době přitom už zuřila naplno finanční krize, jejímž důsledkem byl prudký propad cen energií. Komárek ovšem popíral, že by o klesajících cenách věděl. Policie nicméně začala Komárka stíhat kvůli škodě přesahující 400 milionů korun. V březnu ale soud rozhodl, že se Komárek trestného činu nedopustil. „Pochybení spáchal, ale je kryto hrubou nedbalostí,“ uvedl podle médií soudce Luboš Vlasák s tím, že se státnímu zástupci nepodařilo prokázat úmysl.

### 03. 06. 2014 Člověk vs. vlak: nerovný souboj s předvídatelným koncem!

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/ilcad-2014.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se již tradičně připojuje k celosvětové kampani ILCAD – Mezinárodního dne bezpečnosti na železničních přejezdech. Letošní ročník je věnován střetům s osobami v kolejišti. ILCAD (International Level Crossing Awareness Day) vznikl v roce 2009 z iniciativy Mezinárodní železniční unie UIC nejprve jako evropská akce. O rok později se rozšířila na celý svět. Cílem je upozorňovat širokou veřejnost na železniční přejezdy a apelovat na dodržování pravidel a bezpečného chování s cílem minimalizovat nehody s fatálními důsledky. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se této iniciativy účastní od samého počátku. Do kampaně je dnes zapojeno přes 45 železničních společností z celého světa. „K největším bezpečnostním rizikům, kterými se musí každodenně železniční společnosti zabývat, patří střetnutí účastníků silničního provozu nebo chodců s vlakem. I přesto, že železnice věnují značné úsilí na snižování rizika, stále příliš mnoho lidí denně umírá,“ uvedl generální ředitel UIC Jean-Pierre Loubinoux. „Správa železniční dopravní cesty si uvědomuje, že počet těchto nehod je stále zbytečně vysoký. V naprosté většině jde však bohužel o jednoznačné porušení zákona ze strany řidičů silničních vozidel nebo chodců. A právě pohyb osob v kolejišti se stal i tématem letošního ročníku ILCAD,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Srážka s vlakem má totiž v drtivé většině fatální následky. „Souboj rychle jedoucího mnohatunového kolosu s člověkem má bohužel snadno předvídatelného vítěze,“ dodal Surý.

#### Tab. usmrcené a zraněné osoby 2003 – 5. 2014

roku	celkové počty osob na dráze			z toho na přejezdech		
	zraněno celkem	usmrceno celkem	usmrcení sebevražda	usmrceno mimo sebevrahů	usmrcení na přejezdech celkem	sebevrazi na přejezdech
2003	280	226	146	80	67	*
2004	281	235	159	76	56	*
2005	248	250	180	70	52	*
2006	270	251	209	42	45	20
2007	267	202	173	29	31	7
2008	341	224	178	46	44	19
2009	264	211	185	26	35	14
2010	262	241	194	47	49	15
2011	265	260	231	29	34	17
2012	208	224	198	26	26	8
2013	148	223	199	24	23	10
2014	70	109	98	11	16	7
celkem	2 094	2 656	2 150	506	478	117

\* do roku 2005 se sebevrazi nijak od ostatních usmrcených osob nerozlišovali

Jen za prvních pět měsíců letošního roku zemřelo pod koly vlaků 109 lidí. Další 70 bylo zraněno. Loňský rok 2013 se pak do statistik zapsal celkem 223 usmrcenými a 148 zraněnými. Tato smutná čísla jsou bohužel již delší dobu téměř neměnná. Ročně zemře pod koly vlaků přes 200 lidí. Z dlouhodobých statistik lze vyčíst i fakt, že více než 80 % obětí tvoří sebevrazi. Pozitivním signálem je pro správce dráhy naopak výrazný pokles usmrcených chodců, kteří jsou srazeni přímo na železničních přejezdech. Ten od roku 2003 klesl až na třetinu!

Pod koly vlakových souprav nekončí lidé jen dobrovolně. Více než 85 % všech srážek s chodci se odehraje mimo železniční přejezd. Svou roli v tomto hraje kromě zbytečného hazardu při krácení si cesty i řada jinak malicherných věcí. Velkým nebezpečím, na který poukazuje UIC i SŽDC, mohou být například i obyčejná audio sluchátka nebo mobilní telefon. Se sluchátky na uších totiž chodec neslyší blížící se nebezpečí. Stačí se pak už jen špatně rozhlédnout nebo se neopatrně přiblížit ke kolejím. Přes puštěnou muziku či probíhající telefonický hovor člověk neslyší blížící se vlak, ani jeho houkání. „Na potřebnou reakci, která by zabránila neštěstí, už potom není čas. Ze zkratky přes koleje se pak stane rázem cesta nejdelší...“ dodává ředitel Surý. Zatímco osobní automobil dokáže

ze stokilometrové rychlosti zastavit během 50 – 80 metrů, vlaku to samé trvá 1 200 – 1 500 metrů. Pokud tak například někdo uklouzne při přebíhání trati před jedoucím vlakem, strojvedoucí nemá možnost zastavit před blížícím se nebezpečím a odvrátit srážku.

Vraťme se ale zpět k poklesu sražených přímo na železničních přejezdech. Těch je v ČR přes 8 000. Zatímco v roce 2003 na nich zemřelo 67 lidí, v roce 2013 to byla už jen třetina. Je to kromě účinné prevence i důsledek postupného zvyšování bezpečnosti na železničních přejezdech. SŽDC do ní vkládá ročně stovky milionů korun. Částečně se daří rušit i nevyužívané přejezdy na účelových, polních a lesních komunikacích; v rámci velkých investičních akcí na hlavních tratích se namísto železničních přejezdů budují nová a nejvíce bezpečná mimoúrovňová křížení. Výstavba takového bezpečného nadjezdu či podjezdu však v mnoha případech vyjde až na 100 milionů korun. Řešením však zůstává především prevence. V rámci připojení SŽDC k mezinárodnímu dni ILCAD provozujeme také speciální tematický web, zaměřený právě na železniční přejezdy. Přímý odkaz na něj lze nalézt na hlavní straně našeho webu [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz). Kromě veškerých informací, vztahujících se k této problematice, je zde ke stažení i speciální výukový film.

Další praktické informace a výukové materiály zaměřené na prevenci a odstranění nebezpečného a nezodpovědného chování na železničních přejezdech najdete na webových stránkách projektu [www.levelcrossing.net](http://www.levelcrossing.net) a rovněž na [www.ilcad.org](http://www.ilcad.org).

#### 04. 06. 2014 Vlakem z Prahy do Ostravy za 79 korun. Konkurence dopravců sráží ceny (Leo Express)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceny-vlakovych-jizdenek-mezi-prahou-a-ostrovou-klesaji-pio-eko-doprava.aspx?c=A140603\\_215849\\_eko-doprava\\_zt](http://ekonomika.idnes.cz/ceny-vlakovych-jizdenek-mezi-prahou-a-ostrovou-klesaji-pio-eko-doprava.aspx?c=A140603_215849_eko-doprava_zt))

Ceny vlakových jízdenek mezi Prahou a Ostravou kvůli konkurenčnímu boji našly nové dno. Dopravci však na této trase prodělávají. S Leo Express lze trasu absolvovat za 79 korun. České dráhy a RegioJet další zlevňování neplánují. Za 356 kilometrů dlouhou trasu chce soukromý dopravce Leo Express u vybraných spojů jen 79 korun. I když je to podle firmy chyba, nová strategie počítá s tím, že bude běžně část sedaček za 99 korun za jednosměrnou cenu. Leo Express si přitom stěžuje na podnákladové ceny Českých drah. "Je to pro nás velmi racionální rozhodnutí, kterým chceme přilákat další cestující," řekl majitel a šéf Leo Expressu Leoš Novotný o své nové cenové politice. Podle něj je to model inspirovaný nízkonákladovými leteckými společnostmi, které také prodávají část sedaček za ceny neodpovídající nákladům a jejichž systém vytváří ceny podle toho, jaká je obsazenost letadla a jak se blíží čas odletu. "Nový systém jsme vyvíjeli s lidmi, kteří pracovali pro Air France, zapojili jsme studenty z matfyzu a jaderné fyziky," dodal Novotný. Podíl míst, která bude prodávat za nejnižší ceny, ale nechce uvést. Rezervační systém však ukázal, že při nákupu dva až tři týdny dopředu je možné za takovou cenu jet prakticky jakýmkoliv spojem. Start nového systému však firmě o víkendů způsobil i velké komplikace, den prakticky nešlo jízdenky rezervovat, firma se navíc zákazníkům omluvila až po téměř 24 hodinách.

Podmínkou jízdenky za 79 korun je vlastnictví věrnostní karty Leo Expressu, kterou firma vydává zdarma. Podle obchodního ředitele Alexandra Januska je cena 79 korun omyl a bude pro všechny postupně 99 korun. Na rozdíl od jiných jízdenek navíc nepůjde už jednou koupenou jízdenku stornovat nebo vyměnit za jiný termín. "Chceme naučit lidi, aby si kupovali jízdenky i více v předstihu," řekl Janusek. V praxi to znamená, že v jednom vlaku vedle sebe mohou sedět lidé za 79 korun nebo 499 korun, což je maximální cena u Leo Expressu. "Jsme po jednom dni provozu nového systému maximálně spokojeni, měli jsme nejsilnější objem rezervací v pondělí za celou naši historii," řekl Novotný, který díky tomuto kroku očekává zvýšení tržeb o pět až patnáct procent.

#### Další dopravci prý nechtějí kroky Leo Expressu následovat

"Zůstaneme u stejných cen, jako máme dosud, na tohle reagovat nebudeme," řekl Radim Jančura, majitel RegioJetu, který jezdí nejlevněji za 190 korun. I RegioJet změnil od června své podmínky, začal akceptovat i cestující bez místenky, které svezou na stání, ale za běžnou cenu. České dráhy kroky konkurence nechtějí komentovat. "Počty cestujících v pendolinech, se kterými se konkurenti srovnávají nejčastěji, nám od loňského léta kontinuálně rostou," řekl mluvčí Draha Radek Joklík. Dráhy také nepočítají s tím, že by ceníky měnily, podobně jako ostatní dopravci mají různé ceny pro trasu mezi Prahou a Ostravou, které se odvíjí podle toho, jak dlouho dopředu se jízdenky kupují. Nejnižší cenu 200 korun, kterou Dráhy na trase mají pro cestující bez věrnostních karet či jiných slev, mají k dispozici až na 12. července, dříve byla dostupná i na mnohem dřívější termíny. I když všichni dopravci tvrdí, že jim přibývají cestující, přesná čísla zveřejňují jen dva - Leo Express a RegioJet, České dráhy údaje o této trase dlouhodobě tají. Konkurence ceny na této trase výrazně srazila, bez slev stála jednosměrná jízdenka 450 korun, dopravci však prodělávají.



#### 04. 06. 2014 Německé vlaky ničí zastaralá trať, výrobce nechce uznat záruku (řada 840)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/275455-nemecke-vlaky-nici-zastarala-trat-vyrobce-nechce-uznat-zaruku/>)

Už dva roky jezdí na jizerskohorské trati z Liberce přes Tanvald a Kořenov do Harrachova šestnáct souprav za téměř 880 milionů korun. Všechny už ale bylo nutné opravovat a České dráhy (ČD) to stojí ročně zhruba 50 milionů korun. Výrobce navíc odmítá uznat část záručních oprav, které nárokují ČD. Za poruchy podle něj může špatný stav trati. Dráhy sice s výrobcem stále jednají, ale v případě nedohody se chtějí obrátit na soud. Správce trati připouští, že za část poruch prý skutečně může stav kolejí a ČD o tom prý věděly. České dráhy zvítězily v soutěži na provoz na Jizerskohorské železnici i díky tomu, že nabídly moderní nízkopodlažní soupravy. První z nich vyjely na trasu na podzim 2011, pak ale nastaly problémy, kvůli zpožděnému nasazení vlaků a závadám. "Často se porouchávají informační systémy, to je jedna z nepříjemných závad, ale asi nejdražší pro České dráhy je praskání gumových měchů, kterými je zajištěno odpružení," vysvětluje Jindřich Berounský, zástupce odborů Českých drah.

Trať je nejvytíženější v kraji, ale zastaralá, a i když se jí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) snaží obnovovat, soupravy se ničí. Zřejmě nejvíc mezi Libercem a Jabloncem. To je důvod, proč podle vyjádření drah firma některé opravy odmítla. "Argumentuje tím, že tyto závady vznikají v důsledku špatného stavu infrastruktury, my máme ale od správce infrastruktury informace, že železniční tratě jsou v pořádku," dodává mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. SŽDC se podle svého mluvčího snaží hledat nějaké řešení, aby se zabránilo dalšímu poškozování souprav. Jakub Ptačinský, mluvčí SŽDC: "SŽDC upozorňovala jak dopravce, tak kraj, že ta trať není vhodná pro tyto moderní soupravy, samozřejmě se snažíme po konzultaci modernizovat tyto úseky tak, aby nasazení těchto moderních strojů bylo možné a bezproblémové." S ohledem na vyjádření správce trati ale dráhy chtějí, aby výrobce reklamaci vyhověl. Česká televize jej oslovila, vyjádření firmy ale nezískala. Kraj do sporu nebude vstupovat, dokud budou vlaky nasazovány podle smlouvy. České dráhy s firmou Stadler o uznání garančních závad jednají. Pokud ale k dohodě nedojde, připouštějí, že spor skončí před soudem.

#### 04. 06. 2014 Spory o peníze na krajskou železnici neskončily

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/spory-o-penize-na-krajskou-zeleznici-neskoncily-1090289>)

Pět let staré memorandum mezi státem a kraji o financování regionálních vlaků nepřestává ani v nové vládě budit vášně. Podle informací deníku E15 na ministerstvu financí oprášili nápad na zrušení smluv. Díky memorandu do krajů plynou přes ministerstvo dopravy necelé tři miliardy korun ročně jako příspěvek na železniční spoje. Kraje by možná podobnou sumu dostaly jinou cestou, ovšem peníze by nebyly vázány na dopravu.

Podle šéfa asociace krajů a hejtmana Michala Haška (ČSSD) už je hrozba zrušení memoranda zažehnána. „Část úředníků asi nezaregistrovala, že jejich šéfem už není Miroslav Kalousek, a zkusili, zda hejtmani a nová vláda čtou podklady k rozpočtu 2015. Mají smůlu, přečetli jsme si jejich nápady a otázka zrušení memoranda není programem této vlády,“ uvedl Hašek. Někdejší ministr financí Kalousek byl velkým kritikem memoranda, dokonce zpochybňoval jeho právní závaznost. Rovněž podle mluvčího ministerstva financí Radka Ležatky se na příští rok nic měnit nebude. „Co se týče budoucnosti, jednání se nebráníme,“ doplnil Ležatka.

#### Nápad stále žije?

Úředníci z ministerstva dopravy nicméně neoficiálně tvrdí, že nápad stále není úplně u ledu. Netají se přitom obavou, že na případnou změnu by jako dominantní dopravce doplatily České dráhy. „Pokud by měly být peníze poskytovány skrze rozpočtové určení daní, mohlo by se stát, že některé kraje by nevyužily poskytnuté prostředky na dofinancování dopravy. Následně by mohlo dojít ke zhoršení regionální dopravy,“ uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Regionální vlaky stojí na dotacích osm miliard korun ročně. Protože ale kraje nemají celou tuto sumu, uzavřela úřednická vláda Jana Fischera v roce 2009 memorandum. Na jeho základě přispívá stát krajům zmíněnými třemi miliardami korun.

**07. 06. 2014 Nechtěnou trať do Jemnice začne brázdit pestrobarevný vlak bez střechy**

Zdroj: iDNES.cz ([http://jihlava.idnes.cz/vyletni-vlak-na-zeleznici-z-moravskych-budejovic-do-jemnice-plp-jihlava-zpravy.aspx?c=A140602\\_2070106\\_jihlava-zpravy\\_mv](http://jihlava.idnes.cz/vyletni-vlak-na-zeleznici-z-moravskych-budejovic-do-jemnice-plp-jihlava-zpravy.aspx?c=A140602_2070106_jihlava-zpravy_mv))

Výlet po kolejích malebnou krajinou s větrem ve vlasech. Takový by měl být zážitek z jízdy výletním vlakem mezi Moravskými Budějovicemi a Jemnicí. Chystá ho parta nadšenců ze Spolku pro veřejnou dopravu na jihozápadní Moravě. Vlášek bude jezdit pravidelně až příští léto, jednou však vyjede už letos. Dva vagony ze soupravy jsou zatím odstavené na moravskobudějovickém nádraží. Malá lokomotiva našla na přechodnou dobu své depo v nedalekém podniku, kam vede vlečka. "Finišujeme s rekonstrukcí vláčku. Lokomotiva polské výroby už má technickou, je to jediný pojízdný kus svého druhu u nás. Dovedli jsme ji z Českých Budějovic. Dva vagony jsou takzvané hytláky, určené původně jako služební vozy k nákladním vlakům. Jeden z nich bude po rekonstrukci z poloviny otevřený, druhý bude mít balkonek," vysvětlil člen spolku Martin Kouřil. Pomalá jízda maximálně třicítkou s přímým výhledem do kraje má výletníkům přinést to pravé potěšení. "Například na slovenské Oravě jezdí podobný vlášek celoročně. A lidé neváhají sednout si do otevřené části vagonu i v chladných dnech. Baví je ten kontakt s okolní krajinou," řekl Kouřil. Mezi vagony bude můstek se zábradlím pro přecházení. A jeden z vozů bude mít bufet s klobáskami, pivem, limonádou a sušenkami.

**Vnější nátěr bude schválně výrazný. Aby vlášek v krajině vynikl**

Zatím ale ještě členy spolku čeká dost práce na opravách vozů. Vše dělají ve svém volném čase. Celkové náklady na nákup a renovaci jsou vyčíslené na 550 tisíc korun. Zhruba polovinu pokryly sponzorské dary. Včetně toho od města Moravské Budějovice. Na zbytek se nadšenci skládají z vlastních zdrojů. Z výplat pořizují materiál. Třeba plechovky barev. Vnitřek vagonů je dřevěný. Některé staré součásti budou repasované. Například lavice. Rozvodná skříňka elektřiny je taky původní se starým logem ČSD. Zbytek interiéru se dodělává nově. Vnější nátěr je schválně výrazný. Původně zelené vagony z roku 1950 by v krajině zanikly. Výrazné červené a žluté prvky, charakteristické pro znak Moravy, budou z dálky dobře viditelné. "Na zkušební jízdu se vypravíme 1. srpna. A příští rok chceme pendlováním v sezoně propojit Jaroměřice s jejich krásným zámekem a historické centrum Jemnice," dodal Martin Kouřil.

Železniční trať přestala sloužit osobní přepravě na počátku roku 2011. Cestující tu České dráhy už přepravovat nechtějí, ekonomicky se jim to nevyplatilo. I přes to, že obě města mají na obnovení pravidelné přepravy velký zájem. Železnice do Jemnice fungovala od roku 1896. Podle údajů zveřejněných krajským úřadem na ní roční provoz stál přes 12 milionů korun, zatímco tržby se pohybovaly kolem milionu. Sedmadvacet kilometrů dlouhá trať byla prohlášena technickou památkou.

**Sen o vlastní parní lokomotivě**

Spolek má ještě jeden sen: chtěl by sehnat peníze na nákup a opravu vlastní malé parní lokomotivy. O jedné jeho členové vědí. Stojí na piedestalu kdesi v Čechách. To by stálo přes čtyři miliony korun. Zatím nereálná představa. Ale kdo ví, třeba jednou...

**07. 06. 2014 Libeňským nedá hluk z nádraží spát (Praha-Libeň)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/275911-libenskym-neda-hluk-z-nadrazi-spat/>)

Hluk kolem pražského libeňského nákladového nádraží bude možná řešit soud. Žalobu připravují místní, kteří v noci nemůžou spát kvůli hlasitému skřípění brzd. Hygienici jim dali za pravdu a správce kolejí slíbil protihluková opatření. Ta ale nebudou hotová dřív než příští rok. Dvaadvacátá hodina – pro někoho čas jít spát, pro řadu obyvatel Libně čas vsadit špunty do uší. "Je to strašné. Je to vysoký, pištivý, ječivý tón. Mě osobně to vzbudí minimálně třikrát čtyřikrát za noc," říká Ivo Slanina, obyvatel Libně. "Neexistuje snad žádná noc, kdy bych si šla lehnout a během půl hodiny se neozval skřípot a já nemusela s naštváním zavřít okno, což v létě je problém," dodává Jana Hájková. Příčinou je rozřaďování vlaků. Vagony jedou samospádem ze svážného pahorku. Dole při brzdění dochází k tření kovu o kov. Inspektoři naměřili hladinu hluku často dosahující téměř šedesátí decibelů. Povoleno zákonem je ale pouze čtyřicet, tedy úroveň tlumeného hovořování. "V této chvíli mají od hygienické stanice hl. m. Prahy zákaz takovéto činnosti," uvedl pražský místostarosta Marek Doležal.

SŽDC ale v tuto chvíli jedná s hygienickou stanicí o vydání nové výjimky, která by měla situaci řešit do té doby, než budou hotové stavební úpravy. To znamená zhruba do poloviny příštího roku. Například v Brně nebo pražských Hlubočepích od loňska testují speciální nízké protihlukové stěny. Ty se ale nehodí na všechna místa. "U normální protihlukové stěny by trvalo postavení minimálně dva až

tří měsíce, tuhle nízkou jsme postavili 300 metrů za 14 dní," uvedl stavbyvedoucí Jiří Říčanek. Libeňští si prý nedokážou představit další bezesné měsíce. A tak už železničářům poslali předžalobní výzvu.

## 08. 06. 2014 Nádraží chátrají, obce je chtějí opravit. Převést je však nelze

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/275556-nadrazi-chatraji-obce-je-chteji-opravit-prevest-je-vsak-nelze/>)

Řada obcí se léta snaží získat nádražní budovy ve stanicích, které jsou opuštěné – nezůstala v nich prodejna jízenek ani přednosta. České dráhy i Správa železniční dopravní cesty, kterým jednotlivé budovy patří, ale žádosti o převod odmítají. Protože se ale o nádražní objekty ani samy nestarají, kdysi výstavná nádraží chátrají a rozpadají se. Obce ubezpečují, že kdyby byly budovy jejich, nic takového by se nestalo. Zatímco některé železniční stanice tamní zaměstnanci SŽDC pečlivě zkrášlují a soupeří o prestižní titul nejkrásnějšího nádraží, jinde lidé jen čekají, kdy ruiny u kolejí spadnou. Rozdíl je především v tom, že chátrající budovy už železničáři nepotřebují, protože dopravu řídí dálkově z jiného místa a jízenky prodávají přímo ve vlaku. Chátrajících budov se přesto jejich vlastníci, kterými jsou většinou ČD, v některých případech SŽDC, nechtějí vzdát, ačkoli obce ubezpečují, že se o ně dobře postarají.

V Krouně plánovali podle starosty, že z opuštěné budovy na místní železniční zastávce vytvoří klub pro seniory nebo startovací byty. SŽDC ale oznámila, že za objekt chce půl milionu korun. Stejnou nabídku dostala obec od ČD, když se radnice zajímala o odkoupení nádražní budovy v místní části Čachnov. Mluvčí drah Petr Štáhlavský odkázal na posudek, který cenu stanovil. Krounský starosta Pavel Ondra přesto nad půlmilionovými nabídkami u chátrajících staveb kroučí hlavou: "Dělá to na mě dojem, že to ten někdo vůbec neviděl nebo to nějak bouchl od stolu." V případě Krouny je však případný prodej podle mluvčího Marka Illiaše komplikovaný tím, že je v budově součást zabezpečovacího zařízení.

### Nádraží v Cholticích po letech sporů nakonec vyhořelo

Krounská radnice doufá, že se podaří situaci vyřešit a budovy převést. Před očima má však mnoho jiných případů. O někdejší drážní majetek usilují například obce v Plzeňském kraji. SŽDC bezplatný převod odmítla s odkazem na zákon, který jí umožňuje pouze prodej za odhadní cenu. Převod může schválit vláda, která tak ale ještě nečinila. Prodlužování situace, kdy se železničáři o nádraží nestarají a obec se o ně starat nemůže, zhoršuje vyhlídky budov na záchranu. Špatně již skončila například budova nádraží v Cholticích na Pardubicku. Ta po letech sporů o případný převod nakonec vyhořela a nic z ní nezbylo.

## 09. 06. 2014 Vraťte státu sedm miliard za převod kolejí, vyzývá České dráhy Jančura

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/radim-jancura-hodla-zalovat-drahy-za-nedovolenou-podporu-od-szdc-ph2-/eko-doprava.aspx?c=A140609\\_2072082\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/radim-jancura-hodla-zalovat-drahy-za-nedovolenou-podporu-od-szdc-ph2-/eko-doprava.aspx?c=A140609_2072082_eko-doprava_spi))

Podnikatel Radim Jančura má připravenou žalobu na České dráhy, ve které od nich bude požadovat, aby státu vrátily 7,16 miliardy Kč. Důvodem je transakce mezi ČD a Správou železniční dopravní cesty z roku 2008. Tehdy Dráhy převedly na správu část kolejí, nemovitostí a pozemků, souhrnně označovaných jako mrtvá dopravní cesta. Podle RegioJetu to byla nepovolená veřejná podpora. Obchod už dříve kritizoval Nejvyšší kontrolní úřad. Jančura chce žalobu podat i kvůli další velké miliardové transakci ČD a SŽDC, která je na spadnutí: převod nádraží. "Celý problém chceme nejprve řešit s ministerstvem dopravy a ČD. Pokud zde ale nebude vůle ke smírnému řešení, podáme žalobu na vrácení poskytnuté nedovolené podpory k soudu," uvedl Jančura.

RegioJet kritizoval transakci od začátku, po šesti letech má v rukou čtyři znalecké posudky, které obchod popisují jako nedovolenou podporu. Peníze za majetek, ke kterému státem ovládaný dopravce přišel jen díky špatně provedenému rozdělení české železnice na ČD a SŽDC, dostaly ČD podle nové žaloby neoprávněné a většinu by měly vrátit. Hlavní obavy soukromých dopravců však jsou nyní o to, zda ČD nedostanou za nádraží příliš mnoho peněz, a budou tak ve výhodě při nákupu nových vlaků.

Posudky znalců najatých Jančurou totiž dospěly k závěru, že znalci při převodu v roce 2008 zvolili špatný způsob ocenění, který cenu převáděné části podniku nadhodnotil. "Právo veřejných podpor vyžaduje, aby posudek stanovil tržní hodnotu převáděné části podniku, tedy hodnotu, za niž by ji byl ochoten koupit i soukromý investor sledující návratnost své investice," vysvětlila Jančurova advokátka a manželka Markéta Jančurová.

**Převod nádraží ještě čeká na ocenění**

Na to již před rokem a půl upozornil i posudek, který si nechalo ministerstvo dopravy kvůli plánu na převod nádraží zpracovat. Pro soukromé investory však většina nádraží nebude mít velkou hodnotu kvůli specifickému využití. Poradenská firma PwC, která posudek na přesun mrtvé dopravní cesty tehdy prováděla, použila hodnotu majetku, za který by ho bylo možné znovu vybudovat. Podle Jančurou oslovených znalců je však pro ocenění části podniku nejvhodnější výnosová metoda, která ukazuje, jaký příjem z majetku by SŽDC mělo mít. PwC odmítlo případ komentovat. Jančura se obává, že teď stát použije stejnou metodu. "Chci, aby se ta nádraží převedla, ale aby to nebylo za nereálné ceny. Podle nás by to nemělo být za víc než tři miliardy korun. Mají stále velké oči, že dostanou mnohem více," dodal Jančura. Převodem nádraží na SŽDC má skončit nerovnoprávné postavení ČD vůči jiným dopravcům kvůli vysokým nákladům na správu těchto budov. Přesné ocenění dosud neproběhlo, na začátku transakce se mluvilo o šesti miliardách. "Posudek necháme udělat, až bude jasné, že lze pozemky a budovy převést," řekl generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz.

**Cena za koleje stoupla ze 400 milionů na 12 miliard**

Případ s převodem takzvané mrtvé dopravní cesty ukazuje, jak ČD dokázaly v roce 2008 zalobbovat za podstatně víc peněz, než bylo původně v plánu. Když vláda materiál schvalovala poprvé v létě roku 2007, mluvilo se o částce 400 milionů korun, které měly ČD dostat. Plány však nabraly postupně jiný směr při projednávání ve Sněmovně a po nástupu Petra Žaludy do čela ČD v únoru 2008. Už v dubnu schvaluje rozpočtový výbor přesun 12 miliard korun, které stát dostal jako dividendu z ČEZ, ze Státního fondu dopravní infrastruktury právě do státního rozpočtu na drážní dopravu. RegioJet tvrdí, že ocenění provedené PwC výrazně převyšuje tržní hodnotu převáděné části podniku. Podle RegioJetem zadaných posudků mohla dosáhnout hodnota maximálně 4,7 miliardy korun. V účetnictví SŽDC byl majetek koupený za 12 miliard zanesen jen v hodnotě 3,2 miliardy. Vláda tehdy uložila ministru dopravy zabezpečit, aby finanční prostředky, které ČD získá za převod majetku, byly použity výhradně na zajištění prioritních činností souvisejících s železniční osobní dopravou. Nejvyšší kontrolní úřad později celou transakci zkritizoval, navíc upozornil na fakt, že ČD na nové vozy použily jen dvě třetiny prostředků. "Tento majetek přitom akciová společnost ČD získala o pět let dříve bezplatně," konstatovali kontroloři. Většina peněz na nákup vlaků skončila ve Škodě Transportation, kterou tehdy ovládal Martin Roman, který tehdy kromě vedení ČEZ byl členem dozorčí rady ČD. Transakce z roku 2008 navíc neznamenal konec nepovedené transformace. O tři roky později prodaly dráhy SŽDC ještě takzvanou živou dopravní cestu, tedy například výpravčí, a další miliardová transakce je na spadnutí: již mnohokrát zmiňovaný převod nádraží.

**09. 06. 2014 Na obnovenou trať Aš – Selb Plössberg vyjedou vlaky v prosinci příštího roku**

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/az-selb-2014.html>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje společně s německým správcem infrastruktury DB Netz v přípravě obnovy trati Aš – Selb Plössberg. Se zahájením mezinárodního provozu se počítá v prosinci příštího roku. V současné době již je na české i německé straně dokončena projektová příprava potřebná pro zajištění obnovy trati. V průběhu letošního léta předpokládá SŽDC získání stavebního povolení, v případě našeho německého partnera by k tomu mělo dojít během podzimu. Práce na českém území budou zahrnovat rekonstrukci železniční stanice Aš a část trati ve směru ke státní hranici, včetně doplnění stávajícího technologického vybavení stanice. Na německé straně hranice dojde k přestavbě železniční stanice Selb Plössberg, obnově sdělovací a zabezpečovací techniky a úpravám zabezpečení přejezdů. Pro dodržení plánovaného termínu obnovení provozu však bude rozhodující dokončení výstavby železničního mostu přes obchvat obce Erkersreut v Německu. Po jeho vybudování již nebude nic bránit návratu vlaků na tuto přeshraniční trať. Celkové náklady na obnovení provozu na českém úseku dosáhnou 75 milionů korun.

**09. 06. 2014 Plzeňský kraj omezí o 9 % železniční spoje, ušetří 37 milionů Kč**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-omezi-o-9-zeleznicni-spoje-usetri-37-milionu-kc/1089193>)

Plzeňský kraj v příštím roce sníží o víc než devět procent objem dotované vlakové dopravy. Zatímco letos hejtmanství dotuje železniční dopravní obslužnost v rozsahu 5,26 milionu kilometrů, příští rok by to mělo být 4,8 milionu kilometrů. Důvodem jsou úspory. Kraj tím ušetří zhruba 37 milionů korun, řekl dnes při jednání zastupitelstva hejtmánův náměstek pro dopravu Jaroslav Bauer (ČSSD). "Kraj

se musí chovat jako dobrý hospodář a nemůžeme si dovolit v současné době při současných rozpočtových příjmech prázdné vlaky," uvedl. Škrty se dotknou především páteřních tratí, ale i regionálních. "Musíme si uvědomit, že dnes téměř každou třičtvrtěhodinu jezdí na páteřních tratích spěšný vlak, rychlík nebo osobní vlak," řekl Bauer. Čísla redukovaných kilometrů podle něj nejsou ještě konečná, po debatách se starosty se mohou objemy dotovaných kilometrů ještě o pět procent změnit. Kraj ruší především dopolední spoje, které jsou málo frekventované. Ohled bere na to, kolik lidí ve spoji jezdí i to, zda zároveň nejedí autobus, řekl Bauer. Pokud se překrývá vlakový a autobusový spoj, dá kraj přednost levnější autobusové dopravě.

Návrh se nelíbí řadě starostů. Vytýkají kraji, že rozhodl plošně o rušení spojů, aniž by to důkladněji probral s obcemi. Například starosta Horšovského Týna na Domažlicku a opoziční krajský zastupitel ODS Josef Holeček doufá, že připomínky obcí vezme kraj ještě v potaz a přehodnotí, které spoje zruší. V Horšovském Týně by se podle něj například redukce dotkla spoje, kterým jezdí ráno do města žáci speciální základní školy i středoškoláci a odpoledne se vracejí domů. Letos kraj dotuje železniční dopravu celkem 590 milionů korun, z toho je téměř 136 milionů korun od státu.

## 10. 06. 2014 Dopravce ČSAD Jihotrans koupil vlakového dopravce GW Train Regio

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dopravce-csad-jihotrans-koupil-vlakoveho-dopravce-gw-train-regio-1091818>)

Jeden z největších silničních dopravců v Česku ČSAD Jihotrans koupil od společnosti IDS sto procent akcií provozovatele regionálních vlaků GW Train Regio. Spolumajitel Jihotransu Robert Krigar prý nebude měnit název ani management koupené firmy. GW Train Regio se v minulosti jmenovala Viamont Regio a vlastnil ji také dřívější ministr dopravy Aleš Řebíček. Je to největší český soukromý železniční dopravce, od kterého si spoje objednávají kraje a doplácí mu ztrátu. Vlaky provozuje na šesti regionálních tratích, zajíždí také do Německa a Polska. Vlaková doprava je logickým doplňkem autobusové, řekl deníku Dnes Krigar. ČSAD Jihotrans provozuje více než 500 autobusů a kamionů. Se společností GW Train Regio se nehodlá účastnit tendrů na rychlíkovou dopravu, chce zůstat u regionálních tratí. Usilovat chce například o provozování šumavských lokálek, na které plánuje vypsat soutěž Jihočeský kraj. ČSAD Jihotrans předloni vykázala tržby 2,6 miliardy korun, zaměstnává tisíc lidí. GW Train Regio předloni utržila 692 milionů korun a skončila zhruba v milionové ztrátě.

## 11. 06. 2014 Paříž ochromila stávka železničářů – dálnice praskají ve švech

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/276286-pariz-ochromila-stavka-zeleznicaru-dalnice-praskaji-ve-svech/>)

Ve Francii pokračuje stávka strojvedoucích. Podle státních drah vážně narušuje železniční dopravu v zemi. Největší chaos je v Paříži, kde navíc stávkují i taxikáři. Na železnice má vyjet jen zhruba polovina rychlovlaků a třetina regionálních či příměstských spojů. Noční vlaky mají být zcela zrušeny. Zaměstnancům se nelíbí plán vlády, která chce projednat reformu železniční dopravy v zemi. Stávka na francouzské železnici začala již v úterý večer, naplno se ale projevila až dnes ráno, když chtěli lidé využít vlaků při cestě do práce. Stávka je podle zpravodaje ČT Petra Zavadila, který situaci monitoruje přímo na místě, skutečně velká a výrazně ovlivňuje dopravu nejen v Paříži, ale i v jiných částech země. Vlakových spojů jezdí v lepším případě 50 procent. Situace je dost dramatická, na silnicích v okolí Paříže jsou dlouhé zácpy – celkově kolem 300 kilometrů. Řidiči začínají být dost rozčilení. Rychlovlaky Eurostar mezi Londýnem a Paříží zatím fungují normálně, stejně jako vlaky do Německa, narušen byl provoz spojů do Španělska. Stávkující tvrdí, že vinu nese vláda, která předložila reformu železnic – chce sloučit do jedné společnosti provozovatele vlaků a tratí, aby zefektivnila jejich nakládání s financemi. Obě společnosti mají totiž astronomické dluhy. Odbory proti sloučení nejsou, ale zdá se jim, že návrh je pouze kosmetický a že na něj doplatí pouze zaměstnanci. Pokud vláda neustoupí, bude stávka pokračovat.

## 11. 06. 2014 Železniční cargo v Česku chřadne, za dvě dekady ztratilo čtvrtinu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-cargo-v-cesku-chradne-za-dve-dekady-ztratilo-ctvrtinu-1092204>)

Česká nákladní železniční doprava zdaleka nevyužívá svůj potenciál. Naopak za posledních 20 let objem přepravovaného zboží neekologičtější formou dopravy poklesl o čtvrtinu. Nejvíce

se na nežádoucím trendu podílí propad vnitrostátních transferů i exportu. Jedinou dobrou zprávou, kterou analýza společnosti Gefco přinesla je, že od roku 1994 se téměř nezměnil mezinárodní import zboží po železnici. Naopak výrazně poklesl mezinárodní export prostřednictvím železnice, a to o 30 procent za posledních 20 let. „Právě pokles exportu prostřednictvím železniční sítě je nejviditelnějším špatným indikátorem – na dlouhé vzdálenosti dosahuje totiž tato forma přepravy optimálních výsledků ve vztahu k ceně, rychlosti dopraveného zboží a spolehlivosti,“ okomentoval trend obchodní ředitel společnosti Gefco Petr Zaoral.

### Ubývají tuny i kilometry

Výrazně poklesla také vnitrozemská přeprava po železnici – v současné době dosahuje jen 60 procent objemu z roku 1994 (23 milionů tun), tedy necelých 14 milionů tun. „Malé procento zboží přepravovaného prostřednictvím železniční sítě na území ČR je chybou českého státu. Právě on by měl primárně transport po železnici podporovat. Již od roku 1990 se diskutuje o větším uvolnění železniční sítě pro soukromé dopravce, zatím se to ale nestalo,“ poukázal Zaoral na jeden z možných důvodů poklesu v železniční přepravě. V roce 2013 přepravila železnice necelých 84 milionů tun zboží, v roce 1994 to bylo 112 tun. Kromě zmenšujících se objemů klesá také průměrná přepravní vzdálenost zboží přepraveného prostřednictvím železnice – za posledních 20 let poklesla o pětinu z 208 kilometrů na ložských 166 kilometrů.

## 11. 06. 2014 Architekti znovu navrhuji prohlásit havířovské nádraží památkou

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/architekti-znovu-navrhuj-prohlasi-havirovske-nadrazi-pamatkou/1090169>)

Česká komora architektů (ČKA) dnes znovu podala návrh na prohlášení nádraží Havířov kulturní památkou. Informovala o tom její mluvčí Zuzana Hošková. První návrh ČKA podala v únoru, ale stáhla ho, protože do něj chtěla zahrnout nové informace. Nádraží ze 60. let patří Českým drahám, které ho chtějí zbourat a postavit na jeho místě nový terminál. Nová studie upozorňuje například na výlučnost bruselského stylu, mimořádně cennou mozaiku v interiéru nádraží nebo na důležitou roli objektu v dopravně-urbanistické struktuře města Havířov.

Komora se domnívá, že má podání rozšířené o nové skutečnosti velkou šanci na ministerstvu kultury uspět. Nejpádnejším důvodem je prý rozměrná mozaika s námětem letící holubice z roku 1963. Její návrh vytvořil přední sklářský výtvarník Vladimír Kopecký. Jeho díla jsou zastoupena ve světových galeriích a je držitelem několika prestižních ocenění. Vznikla prý unikátní metodou ručně štípaného skla, které se speciálně pro mozaiky vyrábělo v českých sklárnách. O architektonických kvalitách budovy pak podle ČKA svědčí její reprezentativní charakter, použití ušlechtilých materiálů a četnost výtvarných detailů, které z ní činí "zářného reprezentanta" takzvaného bruselského stylu. "Komora podává podnět k prohlášení havířovského nádraží za kulturní památku, protože se domníváme, že to je aktuálně jediná možnost upozornit na význam této stavby a na důležitost ochrany i poměrně nedávného historického architektonického dědictví, jež však představuje již nepominutelnou součást organismu našich měst," uvedl předseda ČKA Ivan Plicka. Ministerstvo již dříve podobný návrh posuzovalo, ale nádraží se památkou nestalo.

Vlakové nádraží v Havířově je dílem architekta Josefa Hrejsemnu a vzniklo v letech 1964 až 1969. Budova má ustoupit výstavbě nového dopravního terminálu. Jde o společný projekt města a ČD. Podle informací radnice se dráhy měly postarat o přestavbu nádražní budovy a město mělo řešit úpravu prostoru před nádražím. Terminál za zhruba 200 milionů korun má spojit vlakovou, autobusovou a osobní dopravu, na vlakové nádraží má navazovat prostor pro autobusové zastávky a velké parkoviště. Případnou rekonstrukci nádraží ČD odhadly na 300 milionů korun. Podle sdružení je cena nadsazená a spočítaná odhadem podle objemu budovy. Lucie Chytilová ze sdružení již dříve řekla, že průzkum studentů architektury zjistil, že opravit je třeba zejména střechu a prosklenou čelní fasádu, čímž by se energetická náročnost budovy dostala na pětinu současného stavu. Rekonstrukce by podle ní přišla na 30 až 100 milionů korun.

## 12. 06. 2014 ČD railjetem z Prahy do Ostravy (15. června 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20865/>)

V neděli 15. června České dráhy mimořádně vypraví vlak IC 503 z Prahy do Ostravy. Oproti běžnému provozu v pracovní dny a v sobotu bude na tomto zvláštním nedělním spoji nasazena souprava ČD railjet, která míří na 15. ročník veletrhu Czech Raildays 2014. České dráhy budou na nadcházejícím veletrhu drážní techniky Czech Raildays 2014 v Ostravě prezentovat široké

veřejnosti nejnovější jednotku Siemens Viaggio Comfort, známější více pod názvem ČD railjet. „Přesun jednotky z Prahy do Ostravy je ideální možností, jak ukázat nový vlak cestujícím přímo v provozu. Rozhodli jsme se proto vypravit mimořádně nedělní ranní spoj z Prahy v 7:36. Vlak zastaví také v Pardubicích a Olomouci podle pravidelného jízdního řádu vlaku 503. Jízda railjetem je bez povinné rezervace a platí v něm běžný tarif Českých drah. Business třídu nabízíme za cenu 1. třídy, každý cestující dostane v rámci zvláštní prezentační jízdy i malý dárek,“ uvádí Jiří Jeřeta, ředitel odboru obchodu osobní dopravy ČD a současně doplňuje: „Na ostravské hlavní nádraží přijede spoj IC 503 v 10:43, návštěvníci Ostravy tak mají dostatek času na prohlídku zajímavých míst moravskoslezské metropole, například Dolních Vítkovic nebo Landek Parku. Nejvhodnější pro cestu zpět je některý z našich spojů SC Pendolino, poslední odjíždí z ostravského hlavního nádraží v 19:19. V neděli je tradičně o odpolední a večerní spoje do Prahy velký zájem, proto určitě doporučuji včasnou rezervaci.“

Po skončení veletrhu Czech Raildays ve čtvrtek 19. června se bude souprava railjet vracet zpět do Prahy. Mimořádně pojedí v čase nedělního spoje Ex 140, odjíždět bude ve 20:14 z ostravského hlavního nádraží, do Prahy přijede krátce před půlnocí, ve 23:53. Zastaví ve stanicích Ostrava-Svinov, Hranice na Moravě, Olomouc hl. n., Zábřeh na Moravě, Česká Třebová, Pardubice hl. n., Kolín, Praha-Libeň. Stejně jako při nedělní jízdě platí ve spoji ČD railjet běžný tarif Českých drah bez povinné místenky.

### České dráhy na Czech Raildays 2014

České dráhy jsou spolu s dceřinými společnostmi DPOV, VÚŽ, ČD Telematika, ČD IS a ČD Cargo pravidelným vystavovatelem mezinárodního veletrhu Czech Raildays. Největším lákadlem jsou samotná vozidla. Vedle jednotky ČD railjet, v pořadí už třetí, se návštěvníkům veletrhu představí také dvouvozová jednotka RegioPanter od společnosti Škoda Vagonka nebo modernizovaný osobní vůz 2. třídy. České dráhy zakoupily od rakouského národního dopravce 25 použitých vozů Bmz. Vagóny vznikly v letech 1977–78 ve strojírenském podniku Simmering-Graz-Paukner na podvozcích dodaných firmou Fiat Torino. Většina vozů projde před uvedením do provozu na spojích ČD zásadní modernizací. Vystavený omlazený oddílový vůz má nový interiér, polohovatelné čalouněné sedačky, je vybaven klimatizací a má elektrické přípojky 230 V.

Veletrh je široké veřejnosti otevřen v úterý 17. června od 9:30 do 18:00, ve středu 18. června od 9:00 do 18:00, poslední den veletrhu ve čtvrtek 19. června od 9:00 do 16:00.

## 12. 06. 2014 Povodňová výluka na Jesenicku končí, vlaky se vrátí o víkendu (Mikulovice – Zlaté Hory)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/276442-povodnova-vyluka-na-jesenicku-konci-vlaky-se-vrati-o-vikendu/>)

Na železniční trať z Mikulovic do Zlatých Hor v severní části Hrubého Jeseníku se vrátí vlaky. Nejezdí po ní od května, kdy trať poničila záplava. Správa železniční dopravní cesty nyní oznámila, že opravy budou hotové tak, aby mohly vlaky vyjet o nadcházejícím víkendu. Zatímco po loňských povodních zůstávají mimo provoz dvě železniční trati dodnes, z letošních záplav, které však měly pouze lokální charakter, se dráhy vzpamatoval podstatně rychleji. Zatímco na Mladoboleslavsku by mohla výluka skončit v příštím týdnu, poslední vyloučená trať na Jesenicku se vrací do provozu již nyní. "Trať plánujeme zprovoznit v pátek odpoledne," upřesnil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Iliaš. Protože vlaky do Zlatých Hor jezdí pouze o víkendu, vrátí se trať až v sobotu. Velká voda z květnových dešťů nanasla na trať bahno a zeminu a poškodila železniční spodek. "V místech, kde voda snesla část šterkového lože, jsme museli materiál za pomoci těžké mechanizace dosypat tak, aby trať měla stabilní podloží. Předběžný odhad škody je pět milionů korun," uvedl Marek Iliaš.

Kromě zlatohorské lokálky poškodila voda i hlavní trať z Mikulovic do Jeseníku, která je součástí spojnice Jesenicka s Krnovem. Ta je ale v provozu již od 1. června. "Museli jsme počkat, až voda opadne, a poté odstranit nánosy bahna, zeminy a kamenů. Na některých místech se také dosypával pod pražce šterk, který voda odnesla," popsal mluvčí Iliaš. Kromě Jesenicka a Mladoboleslavska, kde vlaky nejezdí kvůli letošním květnovým deštům a záplavám, zůstávají mimo provoz části tratí z Peček do Kouřimi a z Lovosic do Teplic. Poškodily je deště a záplavy loni v červnu. Zatímco na kouřimské lokálce pokračují opravy, trať na Lovosicku na rekonstrukci stále čeká. Poškodil ji stejný sesuv podmáčeného svahu jako téměř dokončený úsek dálnice D8.

### 13. 06. 2014 Ze Šluknovska zmizela památka na slavnou éru lázní, opuštěná zastávka (Šluknov údolí)

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/bourani-zastavky-sluknov-udoli-dnl-/usti-zpravy.aspx?c=A140610\\_2072496\\_usti-zpravy\\_alh](http://usti.idnes.cz/bourani-zastavky-sluknov-udoli-dnl-/usti-zpravy.aspx?c=A140610_2072496_usti-zpravy_alh))

Jedna z posledních upomínek na někdejší slavnou éru lázeňského letoviska v Karlově údolí u Šluknova je minulostí. Správce drah rozhodl o zbourání železniční stanice Šluknov údolí, která z té doby zbyla. Zastávku stojící v lese už nikdo nevyužíval a vlaky kolem ní jen projížděly. Drobnou zděnou budovu s dřevěným přístřeškem strhl bagr a sutiny odvezla těžká technika. Po železniční zastávce tak nezbyla ani památka. Podle šluknovského místostarosty Jiřího Beneše se něco podobného dalo očekávat. "Samospráva vždy bojuje za to, aby se nic nezavíralo a nerušilo, především tady v pohraničí. Ale tato stanice nebyla využívána a úplně ztratila smysl. Možná jen v houbařské sezoně v ní vystoupilo pár houbařů," řekl Beneš. Podobný názor má i starostka Šluknova Eva Džumanová. "Vím, že úředníci z městského úřadu proti tomu podali nesouhlasné stanovisko, ale patřilo to drahám a ty rozhodly o zbourání," prohlásila Džumanová. Zastávku stojící na trati mezi Šluknovem a Rumburkem zrušila Správa železniční dopravní cesty. Důvodem byl mimo jiné špatný technický stav. "Již delší dobu zde všechny vlaky pouze projížděly a zastávka nebyla uvedena ani v novém jízdním řádu," uvedl za správu Marek Illiaš s tím, že demolice státní organizaci přišla na 200 tisíc korun.



#### Zaniklo i rekreační středisko

S koncem existence stanice se přetrhla i poslední vazba na kdysi oblíbené lázně Karlthal (Karlovo údolí), které v blízkosti stály. Původně zde byla ubytovna pro dělníky, kteří železnici mezi Rumburkem a Šluknovem v druhé půli 19. století budovali. Posléze v místě vyrostla restaurace, četné altánky s promenádou, park s jezírkem, na němž se jezdilo na lodičkách. Fungovalo zde dokonce i lesní divadlo. Turistická destinace vzkvétala i za první republiky, za druhé světové války se v ní léčili se svými zraněními němečtí vojáci. "Později se to přebudovalo na rekreační středisko. Ještě chvilku po revoluci to fungovalo, ale dnes je to v dezolátním stavu," popsal Beneš. Kdysi v Karlově údolí panoval čilý společenský ruch, nyní po něm téměř není stopy. "Konaly se tam i dětské tábory, ale ty také padly. V těchto místech teď není živé duše," uzavřel Beneš.

### 13. 06. 2014 Z nádraží zachráněného tisíci aktivistů bude archiv správců železnice (Ústí nad Orlicí)

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/zachranene-nadrazi-v-usti-nad-orlici-bude-slouzit-jako-archiv-szdc-10f-/pardubice-zpravy.aspx?c=A140613\\_091100\\_pardubice-zpravy\\_jah](http://pardubice.idnes.cz/zachranene-nadrazi-v-usti-nad-orlici-bude-slouzit-jako-archiv-szdc-10f-/pardubice-zpravy.aspx?c=A140613_091100_pardubice-zpravy_jah))

V Ústí nad Orlicí stojí od roku 1874. V minulých letech mělo být zbouráno, nehodilo se do plánu modernizace železničního koridoru. Nakonec nádraží zachránil hlasitý protest aktivistů a 17 tisíc podpisů petice proti demolicí. A teď se našlo využití. Z nádraží udělají správci železnice svůj archiv. Historická nádražní budova v Ústí nad Orlicí by se snad už konečně měla dočkat rekonstrukce. Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty Pavel Suchý to přislíbil při své návštěvě na stavbě modernizace železničního uzlu v Ústí. Dosavadní majitel – České dráhy - nemá pro objekt, který je kulturní památkou, žádné využití. "Byl dán příslib nebo garance toho, že historická budova musí být minimálně v rámci realizace této stavby a údržovacích prací opravena, alespoň pokud jde o vnější plášť. Bylo také řečeno, že v dalších letech by měla následovat celková rekonstrukce budovy," uvedl ústecký starosta Petr Hájek.

V budově by mohl být umístěn celý archiv Správy železniční dopravní cesty. Petr Hájek by také rád v objektu viděl čekárnu a restauraci, aby bylo zajištěno zázemí pro cestující. S vlastním návrhem přišli také železniční modeláři, prostory by jim mohly sloužit pro klubovou činnost i stálou expozici modelů a kolejišť. Nádraží stojí uprostřed kolejí a není k němu přístup autem, pouze podchodem, proto není vhodné pro komerční účely. Pro odbavení cestujících bude sloužit nová výpravní budova na kerhartické straně.

#### Hodlají převod nádraží urychlit

"České dráhy připravují prodej všech nádražních budov včetně pozemků Správě železniční dopravní cesty. Měl by se uskutečnit do konce roku," řekl Radek Joklík z tiskového oddělení Českých drah. Podle starosty Petra Hájka hledají dráhy i správci železnice způsob, jak převod nádraží v Ústí vyjmout z celkového balíku nemovitostí a převod urychlit. České dráhy původně chtěly nádraží zbourat. Proti



tomu se postavila část veřejnosti a dosáhla toho, že objekt byl v roce 2010 prohlášen kulturní památkou. Od té doby vlastník do budovy neinvestoval, i když není v havarijním stavu.

Nádraží v Ústí nad Orlicí z roku 1874 patří k nejstarším staničním budovám v Česku. Vzniklo podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Budova na půdorysu H s kamennými římsami je postavená z režného zdiva, horní podlaží jsou z méně obvyklého hrázděného zdiva. Je zajímavá mimo jiné tím, že je průchozí, aby mohli výpravčí i cestující procházet na obě strany kolejíště.

### 13. 06. 2014 Slováci vzdali spolupráci s Leo Express, linka do Košic v ohrožení

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zssk-nebude-spolupracovat-s-leo-express-ffc-eko-doprava.aspx?c=A140613\\_112937\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/zssk-nebude-spolupracovat-s-leo-express-ffc-eko-doprava.aspx?c=A140613_112937_eko-doprava_suj))

Plány soukromého železničního dopravce Leo Express na to, že bude vozit pasažéry na Slovensko s tamním partnerem, padly. Železniční společnost Slovensko (ZSSK) s ním nebude od začátku příštího jízdního řádu oproti původním plánům spolupracovat na lince mezi Prahou a Košicemi. "Minulý týden jsme zastavili práce na projektu společného vlaku," řekl MF DNES Pavol Gábor, předseda představenstva ZSSK. Blíže se k důvodům nechtěl vyjadřovat, potvrdil ale, že návrh na konec spolupráce vzešel z jejich strany. Pro Leo Express jde v jejich plánech o komplikaci: na slovenském partnerovi nechala zajištění dopravní cesty na Slovensku pro společný projekt, odstoupením ZSSK tak přišla firma o jistotu, že se v jízdním řádu najde pro jejich vlaky místo. Během pátku pak šéf ZSSK podmínky dohody s českou firmou upřesnil. "Máme džentlmenskou dohodu, že jestliže nedojde na trase Praha – Košice ke společnému projektu ZSSK a Leo Express, o kterém jsme s našimi českými partnery několik měsíců intenzivně jednali, zřekneme se tras na slovenském území ve prospěch společnosti Leo Express. Jde o trasy, o které jsme požádali našim jménem na ŽSR v rámci společné žádosti o celou trasu Praha – Košice v rámci přípravy projektu," vysvětlil Gábor.

#### Leoš Novotný s linkou do Košic dále počítá

Majitel Leo Express Leoš Novotný tvrdí, že o komplikaci nejde. "Počítáme s tím, že kapacitu objednanou ZSSK převezmeme. Plán jezdit na Slovensko trvá," řekl Novotný. Podle něj se změní jen to, že budou jezdit sami bez spolupráce se slovenským dopravcem. S vlaky mezi Prahou a Košicemi přitom počítá návrh jízdního řádu a objednaná kapacita na české straně. Podle návrhu má Leo Express od prosince jezdit mezi Prahou a Košicemi dvakrát denně. Dva páry vlaků nebudou na rozdíl od jiných spojů zastavovat v Přerově, nově ale do návrhu Leo Express po roční pauze přidává zastavování v Pardubicích. Počítá i s tím, že namísto současného jednoho vlaku denně na Slovácku bude jezdit dvakrát denně do Starého Města u Uherského Hradiště. Do Košic z Prahy dosud přes den jezdí pouze jeden vlak Košičan, od prosince má teoreticky jezdit až pět vlaků. Přímé vlaky chystá také RegioJet (dvakrát denně). Ubudou naopak noční spoje: ze tří nočních přímých vlaků budou dva.

### 16. 06. 2014 Hlavní nádraží Italům vyneslo 48 milionů (Praha hl. n.)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/hlavni-nadrazi-italum-vyneslo-48-milionu-1093205>)

České dceři italské firmy Grandi Stazioni se daří každým rokem lépe. Společnost, která se specializuje na obnovu a komerční využití nádražních budov, za loňský rok vydělala téměř 48 milionů korun, což je meziročně o 31 procent více. „Hlavní vliv na zlepšení výsledků mělo zvýšení obsazenosti, některé prázdné prostory se nám podařilo nově pronajmout. A také jsme snížili náklady,“ řekl jednatel Grandi Stazioni Česká republika Andrea Odoardi. Základem podnikání společnosti je pražské hlavní nádraží, kterému Italové dávají novou tvář postupně už od roku 2006. Prozatím investovali více než miliardu korun. „Návratnost je dlouhodobá, ze zisku splácíme úvěry a investici, společníkům jsme doposud nevyplatili dividendy. Myslíme třicet let dopředu,“ doplnil Odoardi. Jenže právě další investice mohou být problém. Italové by rádi změnili harmonogram prací na obnově historické Fantovy budovy, její úplné dokončení chtějí odložit na podzim 2019. S drahami proto diskutují o úpravě smlouvy. Národní dopravce ale trvá na dodržení původní smlouvy z roku 2003, tedy na rekonstrukci celé budovy do roku 2016. Grandi Stazioni se chtějí nejdříve soustředit na služby pro cestující a obnovit v termínu střechu, fasádu a přízemí včetně VIP salonku.

#### ČD: Opravit se musí i technické zázemí

„Trváme na tom, aby předmětem rekonstrukce bylo i technické zázemí. Z naší strany nepřichází v úvahu, že by se opravovala jenom půlka budovy,“ řekl náměstek ředitele ČD pro správu majetku

Martin Ďurina. Obě strany přitom věří, že se dohodnou. Teoreticky ovšem připadá v úvahu i možnost, že když na podzim 2016 nebude Fantova budova hotova, Grandi Stazioni se budou z projektu poroučet. A to o celých třicet let dříve, než plánovaly. V italské režii Grandi Stazioni podepsaly s ČD smlouvu v roce 2003. Kvůli úředním průtahům se začalo hlavní nádraží opravovat až v roce 2006. Teprve po zkolaudování všech etap získají Grandi Stazioni nádraží do pronájmu na dalších 30 let. Nyní probíhá rekonstrukce Fantovy budovy. Firma má v nájmu ještě nádraží v Mariánských Lázních.

### 18. 06. 2014 Poslanci asi o pět let odloží vyplácení náhrad za zpoždění vlaků

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/poslanci-asi-o-pet-let-odlozi-vyplaceni-nahrad-za-zpozdzeni-vlaku/1092778>)

Poslanecká sněmovna by mohla o pět let prodloužit výjimku pro železniční dopravce, která jim například umožňuje nevyplácet cestujícím náhrady při zpoždění vlaku delším než jednu hodinu. Prodloužení výjimky až do roku 2019 by železničním dopravcům ulevilo i od některých dalších povinností, které jim ukládá příslušné evropské nařízení. Výjimka má skončit letos v prosinci. Tento pozměňovací návrh ve Sněmovně vnesl poslanec Martin Kolovratník (ANO) při projednávání novely drážního zákona. Kolovratník návrh zdůvodnil například tím, že dopravci nemají šanci ovlivnit vznik zpoždění, a to především kvůli stavební činnosti na tuzemských tratích. Podle jeho informací z Českých drah prý už tento dopravce stejně v případě výrazných zpoždění v mezinárodní dopravě jízdné vrací. Upozornil, že výjimka a její odložení se týká nejen ČD, ale i všech dopravců na tuzemských tratích.

Nařízení Evropského parlamentu z roku 2007 ukládá dopravcům na železnici mimo jiné, aby v případě zpoždění nad 60 minut vraceli cestujícím 25 až 50 procent jízdného. Při zpoždění nad 60 minut už by železniční dopravce musel zdarma zajistit občerstvení, ubytování a náhradní dopravu. I toto opatření by návrh o pět let odsunul. Kolovratník v důvodové zprávě ke svému návrhu označil toto opatření za nepřiměřené. Mohlo by podle něj zdražit železniční dopravu a snížit její přitažlivost pro cestující. Výjimka se týká i poskytování informací o mezinárodních cestách, které by musel dopravce poskytovat ve všech prodejních místech. To by údajně znamenalo enormní proškolení personálu. Proti návrhu ale vystoupil exministr dopravy Zbyněk Stanjura (ODS). Řekl, že jde o návrh na úkor cestujících a poslanci by měli stát na jejich straně. Ministr dopravy Antonín Prachař (ANO) se návrhu zastal a poznamenal, že výjimku uplatňují i jiné země. O Kolovratníkovi návrhu i o celé novele zákona o drahách poslanci rozhodnou zřejmě v pátek. Novela se hlavně týká rozhodování Drážního úřadu a stanoví, že jeho rozhodnutí bude nově přezkoumávat soud, a nikoli ministerstvo dopravy.

### 18. 06. 2014 Provozní parní lokomotivy zamíří do Lužné u Rakovníka na mezinárodní setkání (21. a 22. června 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20931/>)

Železniční muzeum v Lužné u Rakovníka nabízí nadcházející víkend 21. a 22. června výjimečnou podívanou: mezinárodní setkání provozních parních lokomotiv. Po oba dny se představí na točně sedm českých a jedna slovenská lokomotiva. Na návštěvu můžou zájemci vyrazit parním vlakem, který jede v sobotu z pražského hlavního nádraží a v neděli z Masarykova nádraží. V Lužné se fanouškům předvedou lokomotivy 310.072, 354.195, 354.7152 KHKD, 464.008, 464.102 NTM, 477.043, 534.0323 a jako host 498.104 ze Slovenska. Muzeum je otevřené od 9 do 18 hodin, pro fotografy se parní stroje na točně představí po oba dny v 11:30. Navíc v sobotu muzeum nabízí od 21 do 23 možnost nočního fotografování. V sobotu i v neděli jsou připravené parní vyjížďky v okolí Lužné.

#### Jízdní řád parních vlaků Praha – Lužná u Rakovníka (sobota a neděle 21. a 22. června 2014)

tam	stanice	zpět
sobota	neděle	jen neděle
8:00	– Praha hl. n.	–
8:51	– Praha-Zličín	–
	8:08 Praha Masarykovo n.	17:34
	8:18 Praha-Bubny	
	8:26 Praha-Dejvice	

	8:39	Praha-Veleslavín	17:19
	8:53	Hostivice	17:06
9:17	9:17	Kladno	16:47
9:34	9:34	Stochov	
9:49	9:49	Nové Strašecí	
9:56	9:56	Řevničov	16:13
10:05	10:05	Lužná u Rakovníka	16:02

Do Lužné poveze vlak v sobotu lokomotiva 498.104, v neděli 464.102 a z Kladna na přípřeži 464.008. Z Lužné v neděli 464.102.

Jízdné

- Praha až Hostivice – Lužná 150 Kč
- Kladno, Stochov – Lužná 100 Kč
- Nové Strašecí, Řevničov – Lužná 40 Kč
- děti 6 – 15 poloviční jízdné

**Parní vyjížďky v Lužné u Rakovníka (sobota 21. června 2014)**

tam	stanice	zpět
12:30	12:40 Lužná u Rakovníka	13:15
12:43	12:53 Řevničov	13:05

Jízdné

- jednosměrné 40 Kč
- zpáteční 80 Kč
- děti 6 – 15 poloviční jízdné

**Parní vyjížďky v Lužné u Rakovníka (neděle 22. června 2014)**

tam	stanice	zpět
13:17	Lužná u Rakovníka	15:28
14:05	Žatec	14:38

Jízdné

- jednosměrné 60 Kč
- zpáteční 120 Kč
- děti 6 – 15 poloviční jízdné.

**18. 06. 2014 Jízda elektrického motorového vozu „Elinka“ připomene 111 let tratě Tábor – Bechyně (21. června 2014)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20933/>)

Na sobotu 21. června připravily České dráhy ve spolupráci se Spolkem přátel elektrické dráhy Tábor – Bechyně jízdu historického elektrického vozu 401 (EM 400.0) jako připomenutí 111 let existence trati Tábor – Bechyně. Spoj vyjíždí v sobotu 21. června v 10:24 z Tábora a do Bechyně přijede v 11:31. Zvláštní vlak kromě elektrického vozu tvoří dva historické přívěsné vozy. Zpáteční jízdné pro dospělého stojí 100 Kč, pro děti od 6 do 15 let 50 Kč. Kočárky a kola se přepravují zdarma. "Elinka" vyjela poprvé na trať Tábor – Bechyně v roce 1905. Tato trať byla slavnostně otevřena 21. června 1903, kdy byla i vysvěcena.

**Jízdní řád vlaku Elinka (21. června 2014)**

tam	stanice	zpět
10:24	Tábor	15:42
10:44	Slapy	15:28

10:55	Malšice	15:15
11:17	Sudoměřice u Bechyně	14:53
11:31	Bechyně	14:35

## 18. 06. 2014 Ariva chce ČD připravit o tratě Liberec – Pardubice a Plzeň – Most (R16 a R14)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ariva-chce-cd-pripavit-o-trate-liberec-pardubice-a-plzen-most/1092919>)

Společnost Arriva Transport chce připravit České dráhy o zakázku na provoz železniční dopravy na trasách mezi Libercem a Pardubicemi a mezi Plzní a Mostem. ČTK to dnes řekl generální ředitel tuzemské pobočky společnosti patřící do skupiny Německých drah (Deutsche Bahn) Daniel Adamka. Obě trati měly patřit do první skupiny tras, které ministerstvo dopravy (MD) plánovalo nabídnout do tendrů. Kvůli průtahům s vyhlášením tendrů a končícímu termínu dosavadních smluv ale ministerstvo chtělo drahám provoz na obou trasách prodloužit bez soutěže.

Dosavadní jednání MD a státního dopravce předpokládá prodloužení nynější smlouvy o rok poté, co na konci letošního roku kontrakt skončí. Zadat zakázku bez soutěže přímo vybranému uchazeči úřadu umožňuje zákon o veřejných službách v přepravě cestujících, uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Roční odklad má ministerstvu přinést čas na řádné výběrové řízení, které chce vypsát do konce letošního roku. Definitivní smlouva potvrzující Českým drahám další rok na obou trasách ale stále podepsaná není, argumentuje Adamka. Společnost chce proto využít roční lhůty, během které MD zveřejnilo záměr jednat s Českými drahami. Vlastní nabídku Arriva ministerstvu pošle během několika dní a věří, že úřad jednání rozšíří i na ni, dodal Adamka. Společnost plánuje na tratě nasadit vozidla Siemens Desiro, které si chce půjčit od Německých drah.

Podle ministerstva je škoda, že Arriva přichází s nabídkou až nyní, tedy rok poté, kdy ministerstvo záměr jednat s ČD oznámilo. "Ministerstvo je samozřejmě otevřené i dalším nabídkám, ovšem v tomto časovém období hrozí riziko, že by jednání nemusela být dokončena do uzávěrky jízdních řádů," uvedl Novák. Časový tlak může podle úřadu být omezující i pro samotného dopravce a MD se obává, že by nemusel včas zajistit vozidla, jejich dílenský servis a potřebný personál.

Arriva nyní provozuje železniční trať mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou. Loni krátce jezdila z pražského Masarykova nádraží do Kralup nad Vltavou. Do středočeského regionu by se ráda vrátila na trase Benešov – Praha – Čelákovice, pokud se jí podaří domluvit se Středočeským krajem dotace na provoz. Kromě toho se chce zúčastnit tendrů na regionální tratě na Šumavě, které má v úmyslu vypsát Jihočeský kraj, doplnil Adamka. V autobusové dopravě se společnost plánuje hlásit do výběrových řízení připravovaných v Plzeňském kraji a v Moravskoslezském kraji na Třinecku, kde bude obhajovat nynější smlouvy. Dále se hodlá hlásit do výběrových řízení, které se budou vypisovat v Olomouckém a Hradeckém kraji. Arriva, která loni pohltila konkurenčního dopravce Veolia Transport, podniká v Česku především v autobusové dopravě. Provozuje mimo jiné autobusy pod značkami Bosák Bus, Transcentrum bus, Osnado a Probo Bus. V České republice provozuje téměř 2 000 autobusů a zaměstnává 3 200 lidí.

## 18. 06. 2014 U Satalic jely proti sobě dva vlaky, od srážky je dělilo 200 metrů (odb. Skály)

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/u-satalic-jely-proti-sobe-dve-vlakove-soupravy-fl2-/praha-zpravy.aspx?c=A140618\\_161525\\_praha-zpravy\\_bur](http://praha.idnes.cz/u-satalic-jely-proti-sobe-dve-vlakove-soupravy-fl2-/praha-zpravy.aspx?c=A140618_161525_praha-zpravy_bur))

Jen necelých 200 metrů dělilo ve středu ráno dvě vlakové soupravy v Praze-Satalicích od srážky. Výpravčí na satalickém nádraží totiž zřejmě omylem poslal spěšný vlak proti blížícímu se rychlíku. Při události nebyl nikdo zraněn, trať však byla asi tři hodiny neprůjezdná. Incident se stal před tři čtvrtě na osm ráno. Ve chvíli, kdy rychlík (R 1148) mířil z nádraží Praha-Vršovice směrem na Tanvald, se ze Satalic vydal spěšný vlak (Sp 1943) jedoucí z Mělníka do konečné stanice Praha hlavní nádraží. „Spěšný vlak z Prahy-Satalic měl pokyn jet tak, aby stihl před případnou překážkou zastavit. To, že vyjel proti rychlíku, zaznamenalo zabezpečovací zařízení na trati, které okamžitě změnilo návěst dovolující jízdu rychlíku na 'Stůj',“ řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Dodal, že takový pokyn výpravčího bývá standardní. Vlak v tu chvíli měl podle mluvčího jet zhruba desetikilometrovou rychlostí. Zastavil prý naštěstí v momentě, kdy před sebou strojvedoucí viděl soupravu mířící z protisměru.

Zda výpravčí věděl, nebo nevěděl, že vlak posílá po stejné koleji, jako se k němu blížil rychlík z Vršovic, bude podle mluvčího předmětem dalšího vyšetřování. Na hrozící nebezpečí včas zareagoval také strojvůdce rychlíku, jehož na překážku na trati upozornilo návěstidlo, které okamžitě změnilo návěst z povolení k jízdě na „Stůj“. „Oba vlaky zastavily přibližně ve vzdálenosti 200 metrů. Při události nebyl nikdo zraněn a nevznikla žádná škoda,“ dodal mluvčí. Zhruba stovku cestujících ze souprav pak odvezly náhradní spoje.

## 18. 06. 2014 Za týden se rozjedou vlaky na Švestkové, Kozí i Doupovské dráze

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/za-tyden-se-rozjedou-vlak-y-na-svestkove-kozi-i-doupovske-draze/1092973>)

Hlaholem a dětským křikem znovu ožijí zaniklé železniční tratě v Ústeckém kraji. Švestkovou, Kozí či Doupovskou drahou se budou moci svážet lidé vždy o víkendů po celé prázdniny. Kvůli velkému zájmu je lepší si místa v lokálce rezervovat dopředu. ČTK to dnes řekl Michal Skala ze společnosti Severočeské dráhy. Pouze tři vybrané dny bude v provozu také výjimečná trať z Ústí nad Labem do Zubrníc. Kozí dráha mezi Děčínem a Telnicí na Ústecku se otevře 28. června. "Po celé prázdniny bude jezdit v pravidelném víkendovém režimu. V současné době se řeší možnost vzájemného poskytování slev na jízdném či vstupném mezi Kozí drahou a vybranými atrakcemi v okolí," řekla ČTK mluvčí děčínské radnice Markéta Lakomá. Právě Děčín a obce na trati provoz Kozí dráhy zajišťují. Jen o Velikonočních využil vlak na trase 500 lidí, během akcí v zimě bylo cestujících 2 000. Mezi aleje plné švestek vyrazí o prázdninách vlaky na trase mezi Mostem a Lovosicemi na Litoměřicku, kde pravidelný provoz přes nevoli obcí skončil v roce 2007. "Je to velmi oblíbená trať. Pokud by byla větší skupina, je lepší, když si jízdenky rezervují dopředu. Pak můžeme přidat soupravu," uvedl Skala. Také tuto trasu finančně podporují obce a dvě významné firmy v regionu. Výhledy na Doupovské hory zpoza okýnka vlaku si mohou užít během července a srpna cestující mezi Kadaní na Chomutovsku a Podbořany na Lounsku. Využívají ji návštěvníci zámku v Krásném Dvoře, královského města Kadaně a další. Bez finanční podpory obcí a vybraných společností by vlaky na této trase už nevyjely. Všechny tři dráhy finančně podporuje také Ústecký kraj.

Krajská samospráva zvažuje, že by od roku 2015 plně zajistila turistickou dopravu na Kozí či Švestkové dráze a dalších železničních tratích, které už neslouží pro běžný provoz. "Ústecký kraj připravuje koncepci pravidelné a systematické podpory těch regionálních železničních tratí, které neslouží pro dopravní obslužnost, ale mají zásadní význam pro rozvoj cestovního ruchu," řekla ČTK mluvčí kraje Magdalena Hanáčková. Pod správou občanského sdružení Zubrnická museální železnice je trať mezi Ústím nad Labem a Zubrnícemi. Trať je majetkem sdružení. "Její úprava je finančně velmi nákladná a bohužel finanční podporu nemáme téměř žádnou, proto vyjedeme v létě jen ve vybraných dnech," řekl ČTK Radek Kubala ze sdružení. Z Ústí do Zubrníc přitom jezdí množství turistů, kteří míří do zubrnického skanzenu.

## 18. 06. 2014 ČD chtějí od krajů příplatky za inflaci. Miliony ale má platit stát, tvrdí hejtmanství

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/277248-cd-chteji-od-kraju-priplatky-za-inflaci-miliony-ale-ma-platit-stat-tvrdi-hejtmanstvi/>)

České dráhy požádaly Pardubický kraj, aby jim za provoz regionálních vlaků doplatil 40 milionů korun. Jde o tzv. inflační doplatek. Kraj ale tvrdí, že tuto položku má zajistit stát, a desítky milionů drahám proplatit odmítl. Obdobné problémy jsou i v dalších krajích, celkem si ČD prostřednictvím krajů za posledních pět let nárokují 400 milionů, které zase chtějí kraje nejprve dostat od státu. Přetahovaná o peníze může skončit u soudu. Memorandum, které před pěti lety podepsaly kraje s vládou a které mělo zajistit bezproblémové financování regionálních vlaků – aniž by se zvyšovaly krajské rozpočty – obsahuje také inflační doložku. Zatímco základní dohodnutou částku 2,6 miliardy korun stát posílá, o inflaci je nezvyšuje. V Pardubickém kraji přitom požádaly dráhy o 40 milionů. "Dopravce musí čelit zdražení nafty, elektrické energie, poplatku za použití dopravní cesty. Tyto náklady je nucen přenášet na objednatele," shrnul krajský ředitel ČD Tomáš Netolický. Kraj by drahám zvýšené náklady uhradil, kdyby měl peníze. Tvrdí ale, že je musí dát stát, který tak nečiní. "Dokud tuto částku nedostaneme od státu, nejsme schopni zaplatit ji Českým drahám," řekl náměstek hejtmana pro dopravu Jaromír Dušek (SPO). Přetahovaná přitom probíhá i na vládní úrovni – mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák vzkázal, že úřad peníze nemůže poslat, protože je nedostal od ministerstva financí.

Pardubický kraj není v potížích sám, od roku 2009 stát krajům dluží za inflační doplatky na regionální dopravu přes 400 milionů korun. Kraje tuto částku zase dluží Českým drahám. Ministerstvo dopravy

naznačilo, že by letos peníze v rámci inflační doložky krajům přijít mohly, ty ale žádají také úhradu za předcházející roky. Pokud se ČD, hejtmanství a stát nedohodnou, hrozí, že celý spor skončí u soudu. Státní paušální příspěvek na financování osobních a spěšných vlaků si kraje vymohly na vládě v roce 2009. Zatímco původně stát financoval veškerou železniční dopravu sám, později připadla organizace a platby za regionální spoje krajům. Ty si však stěžovaly, že jim stát odpovídajícím způsobem nezvýšil příjmy z daní. Kritická začala být situace právě v roce 2009 poté, co se z Českých drah vydělila nákladní doprava a dráhy začaly požadovat podstatně vyšší platby než dříve. Státní příspěvek pro kraje představoval provizorní řešení situace. Memorandum podepsaly kraje s tehdejší vládou na deset let, vláda se ho potom několikrát pokoušela zrušit nebo příspěvek snížit.

## 20. 06. 2014 Bývalý šéf ČD se domáhá zlatého padáku. Dráhy ho odmítly vyplatit

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zeleny-zlaty-padak-drahy-0xj-/eko-doprava.aspx?c=A140619\\_220806\\_eko-doprava\\_wlk](http://ekonomika.idnes.cz/zeleny-zlaty-padak-drahy-0xj-/eko-doprava.aspx?c=A140619_220806_eko-doprava_wlk))

Exšéf Českých drah Dalibor Zelený se zjevně nehodlá smířit s tím, že mu jeho bývalý zaměstnavatel nevyplatí několik milionů korun za to, že nebude pracovat pro případnou konkurenci. Zhruba měsíc poté, co dozorčí rada státního dopravce rozhodla, že konkurenční doložku nevyplatí, se začal těchto peněz domáhat – zatím bez právníků. „Napsal nám, že chce vyplatit první splátku,“ potvrdil současný šéf Českých drah Daniel Kurucz. Dráhy mu však peníze odmítly vyplatit. „Napsali jsme mu, že máme právníky podložený názor, že konkurenční doložka je neplatná, a proto ji nebudeme platit,“ řekl Kurucz. Současně mu jeho bývalý zaměstnavatel oznámil, že ani z jeho strany nevyžadují plnění konkurenční doložky. Zelený mohl podle původních propočtů dostat za sedm měsíců v čele drah nakonec až šest milionů korun. K dvoutměsíčnímu odchodnému totiž ještě podepsal konkurenční doložku, podle které sice nemohl pracovat pro konkurenci, ale za to měl dostávat svůj plat dál. Podle ankety MF DNES mezi jinými dopravci však nikdo o jeho služby zájem neměl. Zelený o svém odchodu a konkurenční doložce s MF DNES od začátku nekomunikuje a na dotazy neodpověděl ani teď. Konkurenční doložku se Zeleným podepsal tehdejší náměstek Ivo Veselý, který nadále zůstává zaměstnancem drah.

### Konkurenční doložka je neplatná, říká šéf dozorčí rady

Zeleného vynesly do čela drah personální změny v dozorčí radě po nástupu Zdeňka Žáka, který působil jako ministr dopravy Rusnokovy úřednické vlády. Kde Zelený teď pracuje, není jasné – zůstává nadále i radním České Třebové. Ještě v dubnu se zdálo, že peníze dostane. Ministerstvo dopravy a dráhy však nakonec našly způsob, jak peníze nevyplatit. „Prošel jsem si všechny zápisy z dozorčích rad a nikde jsem nenašel, že by konkurenční doložku schválily. Konkurenční doložka je neplatná, protože v rozporu se stanovami nebyla projednána v dozorčí radě. Tím nemáme žádnou povinnost ji platit,“ vysvětlil šéf dozorčí rady ČD a náměstek ministra dopravy Milan Feranec. Zelený měl dostat první splátku v květnu, poté, co ji nedostal, napsal na České dráhy.

Celý spor o konkurenční doložku může skončit ještě u soudu. Už v minulosti se Zelený s drahami soudil, když byl odvolán poprvé v roce 2003. Nakonec se s ním dopravce mimosoudně dohodl na výplatě finanční kompenzace. Dráhy však teď odmítají, že by na něco takového přistoupily. Platy na drahách jsou stále velmi sledovaným tématem, státní dopravce však jako jeden z mála podniků se státní účastí zveřejňuje, kolik jeho nejvyšší manažeři dostávají. Kurucz si i s odměnami může přijít maximálně na 592 tisíc korun měsíčně, nemá však žádný zlatý padák či konkurenční doložku. Ve smlouvě je nakonec zaručená část mzdy 370 tisíc korun a k tomu šedesátiprocentní odměna. To je více, než měl Zelený.

## 20. 06. 2014 Jižní Morava se má do roku 2020 dočkat tří železničních staveb

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jizni-morava-se-ma-do-roku-2020-dockat-tri-zeleznicnich-staveb/1093702>)

Jihomoravský kraj by se měl nejpozději do roku 2020 dočkat deset let plánovaných železničních staveb, kterými jsou spojka z hlavní trati do Boskovic, elektrifikace úseku Šakvice – Hustopeče a obnovení tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice. Stavby mají významně zlepšit každodenní dopravu, tedy zkrátit cestovní doby a možnost objednat více vlaků, které jsou klíčovým dopravním prostředkem v kraji. Memorandum o spolupráci dnes v Židlochovicích podepsali mimo jiné starostové tří obcí, kterých se to týká, Jihomoravský kraj a Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Boskovická spojka pro elektrický provoz umožní vedení přímých vlaků z Brna do Boskovic. Nyní se musí přestupovat ve Skalících nad Svitavou. Elektrifikace krátké trati do Hustopeč umožní taktéž

vést přímé vlaky z Brna po břeclavské trati, totéž umožní i obnovená židlochovická trať. "Systémově to vyřeší v těchto směrech železniční dopravu, zrychlí ji a učiní výrazně konkurenceschopnější," uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Organizátor krajské dopravy bude moci po dokončení staveb ubrat autobusy a naopak zvýšit počet vlaků.

Jihomoravský kraj má pro dané stavby 'ideové' studie, SŽDC nyní začne pracovat na podrobných projektech. Nejdražší bude boskovická spojka, protože jde o novostavbu. Každá ze staveb vyjde na několik set milionů korun. Přesnější náklady určí až podrobné studie. Židlochovická trať, která se již více než 30 let nepoužívá, si vyžádá kompletní modernizaci. Rekonstrukcí projde při elektrifikaci i hustopečská trať. "Stavby prodraží i to, že v Hrušovanech a Šakvicích se nikdy nepočítalo, že by zde odbočovaly přímé vlaky z Brna, proto je potřeba změnit ve stanicích konfiguraci kolejíště," uvedl Surý.

## 20. 06. 2014 Na jižní Moravu zamířil první RegioPanter

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-20965/>)

První z flotily nových nízkopodlažních elektrických jednotek RegioPanter dnes symbolicky předal generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz hejtmanovi Jihomoravského kraje Michalu Haškovi. České dráhy uzavřely loni v květnu smlouvu v hodnotě necelých 943 mil. korun se společností Škoda Vagonka na dodávku sedmi jednotek pro regionální dopravu v Jihomoravském kraji. Rok od podpisu smlouvy nasazují České dráhy první dvouvozovou jednotku do provozu na vytiženém lince S2 Křenovice – Brno – Letovice. Všechny sedm jednotek, dvě dvouvozové a pět třívozových, dodá výrobce do podzimu letošního roku.

„Jihomoravský kraj patří po Praze a Středočeském kraji k regionům s největším objemem vlakové dopravy. Na jih Moravy postupně mířila modernizovaná vozidla, ale s ohledem na vysoký zájem o cestování našimi vlaky bylo potřeba na nejvytiženější linky nasadit nové jednotky. V Jihomoravském kraji jsme bohužel nemohli využít evropské peníze jako v ostatních krajích, a tak nákup sedmi jednotek za necelou miliardu korun hradí v plné výši České dráhy,“ vysvětluje Daniel Kurucz, generální ředitel Českých drah. Nové jednotky částečně nahradí čtyřicet let staré pantografy. „Všechny sedm jednotek bychom rádi nasadili do podzimu letošního roku, víkendové spoje budou při plném počtu sedmi souprav ze 70 % v nových vozech, v pracovní dny budeme s ohledem na kapacitu zdvojit jednotky, podíl nových vozidel tak dosáhne 45 %,“ doplňuje Daniel Kurucz.

„Pro Jihomoravský kraj znamená nasazení nových jednotek naplnění dlouhodobých oprávněných požadavků na modernizaci vozového parku na železničních linkách provozovaných v rámci IDS JMK. Nejvíce oceňujeme bezbariérovost vozidel. Nejen seniorům, ale i rodičům s kočárky nebo cyklistům se nyní bude nastupovat snadněji,“ uvedl hejtman Jihomoravského kraje Michal Hašek. „Železniční dopravu v našem kraji trápí nejen zastaralá vozidla. Za významný problém považujeme rovněž kritický stav železničního uzlu v Brně a především dlouhé čekání na realizaci několika menších staveb na železniční síti, které výrazným způsobem zefektivní provoz a zlepší cestování pro více než 50 tisíc obyvatel kraje. Právě dnes se nám podařilo udělat první krok k naplnění našich záměrů. Společně s ministerstvem dopravy, Správou železniční dopravní cesty, starosty Židlochovic, Hustopečí a Boskovic a společností KORDIS JMK jsme podepsali memorandum o rozvoji železniční dopravy na regionálních tratích. Věřím, že tak, jak se nám podařilo prosadit pořízení nových vozových jednotek Českých drah, se nám podaří obnovit a modernizovat potřebná spojení těchto tří významných regionálních center s krajským městem,“ zdůraznil hejtman Hašek.

### Předpokládané nasazení prvních RegioPanterů v Jihomoravském kraji

- První dvouvozová jednotka najede do ostrého provozu po své sobotní premiéře, kdy bude zajišťovat zvláštní jízdy na Den otevřených dveří v maloměřickém depu. Do konce června se plánuje nasazení na ranních spojích v pracovních dnech z Křenovic do Brna (příjezd ve 4:55) a z Rájce-Jestřebí do Brna (příjezd v 6:44). Odpoledne zajede dvakrát z Brna (odjezdy v 15:14 a 17:14) do Blanska a zpět.

- Po dodání druhé dvouvozové jednotky a jejich spojení zajistí v pracovní dny spoj z Březové nad Svitavou do Brna (příjezd v 7:28), odpoledne z Brna do Sokolnic-Telnice či Křenovic (odjezdy ve 12:06, 15:35 a 20:06) a z Brna směrem do Skalice nad Svitavou a Letovic (odjezdy ve 13:29, 17:02 a 22:02).

- V průběhu letních prázdnin dodá výrobce Škoda Vagonka i první třívozové jednotky. Všechny sedm jednotek se již zahrnuje do přípravy nového jízdního řádu pro rok 2014/2015.

### Nová vozidla nabídnou výrazně vyšší komfort

- 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 dvoukřídlé 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 a vybavená sklopným pultem pro přebalování kojenců;
- souprava je vybavena zařízením Wi-Fi pro připojení k internetu;
- 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.

**Základní technické parametry**

- Maximální rychlost: 160 km/h
- Výkon: 1 360 kW (dvouvozová) / 2 040 kW (třívozová)
- Délka jednotky: 52 900 mm (dvouvozová) / 79 400 mm (třívozová)
- Kapacita:
  - dvouvozová jednotka: 145 míst k sezení (136 míst ve 2. třídě, 9 míst v 1. třídě)
  - třívozová souprava: 237 míst k sezení (228 míst ve 2. třídě, 9 míst v 1. třídě)
- Napájení: 3 kV a 25 kV 50 Hz (5x třívozová a 2x dvouvozová)

---

**20. 06. 2014 ČD Cargo vyřešilo zakázkový problém. Nemusí už soutěžit podle zákona**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-uz-nebude-sektorovy-zadavatel-dym-/eko-doprava.aspx?c=A140620\\_124903\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-uz-nebude-sektorovy-zadavatel-dym-/eko-doprava.aspx?c=A140620_124903_eko-doprava_suj))

Největší tuzemský nákladní železniční dopravce už nemusí při vypisování veřejných zakázek postupovat striktně podle zákona. Drážní úřad změnil státem ovládané firmě licenci, dopravce tak může vybírat například dodavatele vagonů mnohem rychleji než dosud. „Znevýhodňovalo nás to v konkurenčním boji. Když jsme potřebovali zajistit například vagony na konkrétní zakázku, soutěž trvala příliš dlouho a mezitím jsme o obchod přišli,“ vysvětlil šéf ČD Cargo Oldřich Mazánek. Některé soutěže kvůli vzájemnému napadání a odvolávání neúspěšnými uchazeči trvaly přes rok. Striktní podmínky podle Mazánka snižovaly konkurenceschopnost firmy, protože soukromníci nemuseli postupovat podle zákona. Podle Mazánka to však neznamená, že se nyní začne ve firmě neprůhledně soutěžit. „Veškeré nákupy služeb, dodávek a prací budou nadále zadávány ve výběrových řízeních podle interního předpisu společnosti, který respektuje základní zákonné principy a zajišťuje efektivní nakládání s prostředky společnosti prostřednictvím transparentní hospodářské soutěže dodavatelů,“ uvedla firma ve svém prohlášení. ČD Cargo o zrušení svého postavení jako sektorového zadavatele usilovala téměř rok. Firma loni vydělala přes půl miliardy korun. V prvním čtvrtletí vykázal dopravce zisk 164 milionů korun.

---

**20. 06. 2014 Zmizí havířovská nádražní budova, či ne? Důležité slovo má ministerstvo**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ostrava.idnes.cz/pokracovani-boju-za-zachovani-nadrazi-v-havirove-fbo-/ostrava-zpravy.aspx?c=A140620\\_2075619\\_ostrava-zpravy\\_jog](http://ostrava.idnes.cz/pokracovani-boju-za-zachovani-nadrazi-v-havirove-fbo-/ostrava-zpravy.aspx?c=A140620_2075619_ostrava-zpravy_jog))

Přitahuje. Jak město, tak České dráhy už totiž mají povolení k zahájení přestavby havířovského vlakového nádraží, které má jít k zemi. Dráhy mají navíc i demoliční výměr. "V pondělí zastupitelé



projednají návrh na vyhlášení výběrového řízení na zhotovitele stavby (proměny prostoru před nádražím – pozn. red.)," uvedla mluvčí Havířova Eva Wojnarová. A Kateřina Šubová, mluvčí Českých drah, které chystají proměnu vlastního nádraží, doplnila: "Během prázdnin bychom rádi vypsalí výběrové řízení na zhotovitele a koncem roku zahájili samotné stavební práce." Jak radnice, tak dráhy chtějí brzy podepsat smlouvu o přidělení dotace. Havířov má dostat 70 milionů z celkové investice 83 milionů, dráhy pak 34 milionů z celkové investice 84 milionů.

Příznivci nádraží ale neskládají zbraně. Česká komora architektů podala na ministerstvo kultury opětovný návrh na prohlášení nádraží památkou. "Návrh zmiňuje i dosud neznámá fakta dokládající výjimečnou hodnotu nádraží, hlavně jeho dopravně-urbanistické propojení s okolím a mozaiku v hale od světově uznávaného výtvarníka Vladimíra Kopeckého," zmínila Lucie Chytilová ze sdružení Důl architektury, které bojuje za záchranu nádraží. Mluvčí ministerstva Helena Markusová potvrdila, že návrh přišel. "Zda zahájíme proces vyhlášení nádraží památkou či nikoli, bude záležet na vyjádřeních Havířova, krajského úřadu a Národního památkového ústavu, jejichž posudky jsme si vyžádali," vysvětlila. Kdyby vyhlášení začalo, zpomalilo by to přípravu stavby. Příznivci nádraží ale hledají i jiné cesty, jak bourání zabránit. Usilují třeba o to, aby coby zástupci vlastníka jednoho ze sousedních pozemků mohli promluvit do stavebního řízení. "Žádost o účast jsme podali ještě před vydáním povolení," sdělila Chytilová.

## 20. 06. 2014 Mezi Nýrskem a Alžbětínem nepojedou vlaky, na trati se sesunula půda

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/vyluka-vlaky-zeleznice-doprava-sesuv-pudy-f2e-/plzen-zpravy.aspx?c=A140620\\_155548\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/vyluka-vlaky-zeleznice-doprava-sesuv-pudy-f2e-/plzen-zpravy.aspx?c=A140620_155548_plzen-zpravy_pp))

Kvůli sesuvu půdy se zastaví vlakový provoz mezi Alžbětínem a Nýrskem na Šumavě. Poslední vlak projede úsek v pátek v podvečer a výluka potrvá minimálně do neděle. Cestující budou vozit autobusy. Omezení si vyžádalo poškozené podloží kolejí mezi Špičákem a Hojsovou Stráží. Jako poslední projede zmíněným úsekem trati osobní vlak, který vyjíždí v 17:30 hodin z Alžbětína. Pak už budou odtud do Nýrska a zpět jezdit jen náhradní autobusy. Výjimkou budou vlaky v systému Waldbahn, které v úseku od hranice na Špičák pojedou bez omezení, řekl Radek Joklík z tiskového odboru ČD.

Výluku si vyžádal špatný stav podloží trati. Po nedávných silných deštích se v něm uvolnil štěrk a dal se do pohybu. Správce kolejí proto nařídil zastavení provozu. „Už to bohužel neřeší ani pomalá jízda v úseku, trať musíme uzavřít, protože nevíme, co se v podloží děje. Za této situace nejsme schopni garantovat stoprocentní bezpečnost. O víkendu se na to podívají specializovaní geodeti a v pondělí by mělo dojít k rozhodnutí, co dál. Jak dlouhá bude uzavírka a jak rozsáhlá případná oprava,“ řekl Jakub Ptačinský ze Správy železniční dopravní cesty. Strojvedoucí si totiž i po snížení rychlosti stěžovali, že vlaky v tomto místě lidově řečeno plavou.

## 20. 06. 2014 Železniční spojení mezi Prahou a Mnichovem je prioritou

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcz.cz/cs/Media/zelezni%C4%8Dni\\_spojzeni\\_mezi\\_prahou\\_a\\_mnichovem\\_je\\_prioritou.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/zelezni%C4%8Dni_spojzeni_mezi_prahou_a_mnichovem_je_prioritou.htm))

Na setkání ministra dopravy Antonína Prachaře s bavorským státním ministrem zodpovědným za dopravu a vnitra Joachimem Herrmannem, konaném v pátek 20. června, se oba politici shodli na tom, že největší prioritou obou států v oblasti dopravy je vybudovat rychlé a kvalitní železniční spojení mezi Prahou, Řeznem a Mnichovem přes Domažlice a Schwandorf s napojením na Norimberk. V současné době na úsecích trati v obou zemích chybí elektrizace, což v podstatě znemožňuje provoz vlakových spojení, která by konkurovala silniční dopravě.

Ministři dopravy Bavorska a České republiky se sešli v Praze a navázali tak na poslední jednání svých předchůdců v roce 2012 v bavorském Hofu. Setkání bylo také součástí příprav na jednání předsedy vlády ČR Bohuslava Sobotky s bavorským ministerským předsedou Horstem Seehoferem, které se uskuteční na počátku července. Ministři dále jednali o zkvalitnění železničního spojení mezi Chebem a německým Marktredwitzem nebo o plánované rekonstrukci trati Aš – Selb, která by měla začít letos po letních prázdninách a dokončena by měla být během léta 2015. Ministr Prachař informoval také o rekonstrukci trati v úseku Klatovy – Železná ruda, a dále o připravovaných pracích na silnicích I. třídy č. 26 a 27, kde se jedná zejména o obchvaty obcí. Ministři se dohodli, že se ještě letos znovu sejdou v Mnichově a budou pokračovat v intenzivní spolupráci.

**20. 06. 2014 Poslanci o pět let odložili vyplácení náhrad za zpoždění vlaků**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/poslanci-o-pet-let-odlozili-vyplaceni-nahrad-za-zpozdzeni-vlaku/1093875>)

Sněmovna dnes o pět let prodloužila výjimku pro železniční dopravce, která jim například umožňuje nevyplácet cestujícím náhrady při zpoždění vlaku delším než hodinu. Prodloužení výjimky až do roku 2019 dopravcům uleví i od některých dalších povinností, které jim ukládá příslušné evropské nařízení. Výjimka měla skončit letos v prosinci. Poslanci schválený návrh vložili do novely drážního zákona, která se týká rozhodování Drážního úřadu. Podle předkladatele návrhu Martina Kolovratníka (ANO) dopravci nemají šanci ovlivnit vznik zpoždění, především kvůli stavební činnosti na tuzemských tratích. Podle jeho informací z Českých drah prý už dráhy stejně v případě výrazných zpoždění v mezinárodní dopravě jízdné vrací. Výjimka a její odložení se týká všech železničních dopravců na tuzemských tratích. Nařízení Evropského parlamentu z roku 2007 ukládá dopravcům na železnici mimo jiné, aby v případě zpoždění nad 60 minut vraceli cestujícím 25 až 50 procent jízdného. Při zpoždění nad 60 minut už by dopravce musel zdarma zajistit občerstvení, ubytování a náhradní dopravu. I toto opatření by návrh o pět let odsunul. Výjimka se týká i poskytování informací o mezinárodních cestách, které by musel dopravce poskytovat ve všech prodejních místech. To by údajně znamenalo nutnost enormního proškolení personálu. Prodloužení výjimky vložili poslanci do novely drážního zákona, která nově stanovuje, že rozhodnutí Drážního úřadu bude nově posuzovat soud, a nikoli jako dosud ministerstvo dopravy. Pokud nebude některý ze subjektů souhlasit s rozhodnutím úřadu, bude moci podat pouze žalobu k soudu. V praxi jde především o prohlášení o dráze, přidělování kapacity dopravní cesty, spory při uzavírání smluv mezi provozovatelem dráhy a dopravcem nebo řízení o dočasném omezení a zastavení drážní dopravy.

**22. 06. 2014 Desítky lidí ztratily práci, velenické železniční opravný svírá nejistota**

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/lide-prisli-v-zeleznicnich-opravnach-ve-velenicich-o-praci-pn7-budejovice-zpravy.aspx?c=A140620\\_132337\\_budejovice-zpravy\\_khr](http://budejovice.idnes.cz/lide-prisli-v-zeleznicnich-opravnach-ve-velenicich-o-praci-pn7-budejovice-zpravy.aspx?c=A140620_132337_budejovice-zpravy_khr))

Hrozí konec legendárních železničních oprav v Českých Velenicích? Práci ve firmě Heavy Machinery Services, která se mimo jiné zabývá opravou železničních vozů, prý ztratila necelá stovka lidí. Vedení firmy se k tomu nechce vyjadřovat a tvrdí, že o ničem neví. Když se někteří zaměstnanci dozvěděli, že v práci končí, neubránili se slzám. Řada z nich tam pracovala téměř celý život, zaměstnané v dílnách byly celé rodiny. Navíc sehnat práci v Českých Velenicích není v dnešní době nic snadného. Firma, která se zabývá především opravou vagonů a je posledním závodem, který opravoval parní lokomotivy, má na Jindřichohradecku více než stoletou tradici. Za dobu své existence vystřídala celou řadu názvů. "Pokud vím, tak výpověď měli dostat skoro všichni. Nikdo z vedení firmy se mnou ale nejednal," říká starosta Českých Velenic Jaromír Slíva, který se společně s poslancem za Jindřichohradecko Vítězslavem Jandákem sešel s lidmi, kteří o práci přišli. Podle šéfa odborů Jaroslava Fialy se ale dnes již bývalí zaměstnanci nedohodli s firmou přímo na výpovědi. "Původně jsme měli smlouvy s firmou s názvem Legios, dnes je to ale Heavy Machinery Services. Některým lidem smlouvy skončily, ale těch bylo skutečně minimum. Ostatním předělali smlouvy na dobu určitou, což lidé podepsali, protože chtěli mít jistotu, že nějaké peníze dostanou," říká 51letý Fiala. Ten bojoval o to, aby všichni zaměstnanci dostali dvouměsíční výpověď a odstupné za tři měsíce. Nakonec se prý ale dohodli jinak. "Měli by dostat odměny ve výši dvou platů, manželské páry ve výši tří. Navíc se dohodli, že firma lidem vyplatí peníze, které jim spojí. Každý měsíc se jednalo o 500 korun," vypočítal Fiala a dodal, že výroba skončila k poslednímu květnu. "Snažíme se lidem, kteří přišli o práci, pomoci. Jednali jsme už i s firmou Magna Cartech, která také sídlí v Českých Velenicích, jestli by nemohli alespoň někoho zaměstnat. Uvidíme, jestli se to podaří vyřešit," říká poslanec Vítězslav Jandák. Poukázal na to, co by konec firmy v městečku u česko-rakouských hranic znamenal. "Takový problém by se dotkl celých rodin. Navíc v Českých Velenicích je škola, ze které vycházejí šikovní lidé, kteří se právě v tomto provozu mohli uplatnit," poukazuje Jandák. Žáci se na této škole mohou vyučit například na strojního mechanika, komerčního pracovníka v dopravě nebo operátora provozu.

**22. 06. 2014 Stát letos odkoupí nádraží i vypíše tendry na rychlíky, slibuje Prachař**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/277780-stat-letos-odkoupí-nadrazi-i-vypise-tendry-na-rychliky-slibuje-prachar/>)

Za převod nádražních budov od Českých drah na státní Správu železniční dopravní cesty nezaplatí stát 12 miliard korun, které ČD požadují. Ministr dopravy Antonín Prachař (ANO) řekl v Otázkách Václava Moravce, že podle posudků připadá v úvahu cena 4 až 6 miliard. Českým drahám navíc hrozí

i další oslabení pozice – již letos chce ministerstvo vypsát první tendry na zajištění dopravy na rychlíkových linkách. Při objednávkách vlaků na nich chce ministerstvo do budoucna blíže spolupracovat s kraji.

České dráhy chtěly z peněz získaných prodejem nádraží financovat obnovu vozového parku, zejména nákup netrakových jednotek Railjet, ale nakonec se kvůli pořizování nových vlaků významně zadlužily. Loni měly téměř dvoumiliardovou ztrátu. Letos by se sice mohly peněz za nádraží dočkat, podle ministra dopravy však nepůjde o požadovaných 12 miliard, ale sotva o polovinu. "Bavíme se v rozmezí mezi 4 a 6 miliardami," řekl Antonín Prachař. Zdůraznil přitom, že převod ještě není hotová věc, ministerstvo kvůli výhradám soukromých dopravců postupuje velmi opatrně. Například předseda představenstva RegioJetu Radim Jančura totiž hovoří o skryté státní podpoře drah. Prachařův úřad se proto obrátil i na Brusel. "Abychom se vyhnuli podezření, co se týká nedovolené podpory, odešel z ministerstva dopravy dopis do Evropské komise se žádostí o vyjádření, zda ano nebo ne a v jakém rozsahu," uvedl ministr.

### **Převod má proběhnout do konce roku, bude-li špatný, hrozí Jančura žalobou**

Dráhy by ale o nádražní budovy měly přijít ještě letos. Antonín Prachař upozornil, že kvůli tomu, jak dlouho už stát transakci připravuje, již agentura Moody's snížila rating Českých drah. Vláda by se proto měla převodem zabývat v září a samotný převod proběhne do konce roku. Nádražní budovy ale budou jen první etapou převodu majetku původních státních drah, který po jejich rozdělení připadly akciovým Českým drahám, zpět na stát respektive jeho správce kolejí. Ve druhé etapě by měly následovat ještě pozemky pod budovami. K tomu, aby byl převod nádraží schválen Evropskou komisí, nabádal ministerstvo dopravy Radim Jančura. Ten pohrozil, že v opačném případě zažaluje stát kvůli obdobnému převodu, který proběhl již v roce 2008. SŽDC při něm od Českých drah získala dopravní cestu, jejímž správcem je – tedy koleje, nástupiště a další součásti tzv. mrtvé dopravní cesty. ČD dostaly za infrastrukturu 12 miliard korun, podle Jančury to bylo výrazně více, než dostat měly. "Cíl je, aby České dráhy musely vrátit 7 miliard, což je cena vyšší, než byla opravdová tržní cena daného majetku," řekl Radim Jančura. Antonín Prachař jeho čísla zpochybnil, upozornil, že je možné provést audity různým způsobem – zatímco Jančura má tzv. výnosový posudek, stát hodnotil hodnotu převáděného majetku včetně vložených prostředků.

### **Letos budou i soutěže na rychlíky, slibuje ministr**

Radim Jančura ale dodal, že žalobu nepodá, když se další převody uskuteční "v souladu s evropským právem", když stát začne řídit ČD z pozice vlastníka, a když začne vypisovat tendry na rychlíky. K tomu se ministerstvo dopravy podle Antonína Prachaře opravdu chystá. Do konce srpna reviduje původní harmonogram tendrů na rychlíkové a expresní linky, a pokud vláda schválí jeho novou podobu, vzápětí ho začne naplňovat. "Vážně diskutujeme o třech až pěti tratích, které bychom byli schopni do konce roku vypsát," poukázal ministr. Původní harmonogram rychlíkových tendrů, který sestavilo ministerstvo ještě za Pavla Dobeše, počítal s tím, že dnes již budou vyhodnocené nejméně tři tendry a úspěšní dopravci začnou od letošního prosince jezdit například z Ostravy přes Opavu do Olomouce nebo z Liberce do Pardubic i Ústí nad Labem.

### **Nový jízdní řád: Zaniknou noční rychlíky?**

Ještě než se podaří vybrat první dopravce ze soutěží, začne však platit nový železniční jízdní řád. V něm bude ministerstvo objednávat rychlíky a mezistátní expresy výhradně u Českých drah, kraje své spěšné a osobní vlaky většinou také u nich. Právě kraje již zveřejnily první návrhy jízdních řádů, které již vzbudily ohlas – kromě hrozícího zániku legendárního expresu Vindobona se má také zhoršit noční spojení Prahy s Moravou po zániku jednoho z letošních tří nočních rychlíků na Slovensko. Již minulou neděli zrušily České dráhy ranní vlak z Ostravska do Prahy a večerní v opačném směru a pár večerních spojů škrtl i RegioJet. Plánovaný zánik rychlíku tak situaci ještě zhorší. Antonín Prachař ale upozornil, že návrh grafikonu není definitivní. "Byly kritiky ze strany občanů, že rušíme noční vlaky mezi Moravou, Olomoucí a Prahou. Mohu říct, že jsme našli další dva páry vlaků, aby mohly jezdit," naznačil. Do budoucna by měl být provoz vlaků, které objednává ministerstvo dopravy, více propojen s regionální dopravou. Prachař upozornil na vznik komise "abychom se podívali na jízdní řády a našli tam lepší vazby".

## **22. 06. 2014 Potkat na trati strojevodoucí – ženu – už není rarita**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/277802-potkat-na-trati-strojvedouci-zenu-uz-neni-rarita/>)

Řízení vlaků už není pouze výsadou mužů. Drážní úřad vydává potřebné průkazy stále častěji i ženám. Ty přitom nejsou v zahraničí v kabině lokomotiv dávno žádnou výjimkou. Žena jako

strojvedoucí měl být důkaz rovnoprávnosti žen v socialistickém Československu, jenže nevydržel. Od 90. let do současnosti neřídila vlaky v zemi žádná žena. Strojvůdkyň začalo přibývat až teď, a to rovnou ve velkém. "V současné době evidujeme 14 děvčat, které mají licenci k řízení drážního vozidla," uvádí ředitel Drážního úřadu Jiří Hanuš. A strojvedoucími se chtějí stát nejčastěji mladé dívky. Například Marie Sehnalová z Prahy: "Vystudovala jsem ČVUT dopravku, takže jsem k tomu měla blízko." Právě ona je jedna z těch, které zatím došly nejdál – a už smí na trať. Předtím si ale musela vyzkoušet i špinavou práci v depu. Diskriminaci prý ale nezažila, maximálně si musela vyslechnout menší narážky. Strojvedoucí Marie Sehnalová: "Člověk je zvyklý na pilotky, policistky. Tady to holt není úplně zvyk, ale podle mě je to práce jako každá jiná."

Ve světě jsou však mnohem dál – třeba u německých nebo švýcarských drah se ženy v kabině počítají na desítky. A umějí je využít i k propagaci. I v Česku už si ale začínají dívky sedlající lokomotivy získávat pozornost. Dráhy ukázaly vloni na podzim jednu z nich – 24letou Andreu Matějčkovou, která řídí nákladní vlaky okolo Českých Budějovic.

### 23. 06. 2014 ÚOHS: České dráhy chybovaly při pronájmu lokomotiv Taurus

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-ceske-drahy-chybovaly-pri-pronajmu-lokomotiv-taurus/1094573>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zakázal Českým drahám plnění smlouvy na pronájem lokomotiv Taurus, které tahají railjety. Firmě navíc uložil pokutu milion korun. Rozhodnutí zatím není pravomocné, České dráhy se proti němu mohou odvolat. ČTK to dnes řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. České dráhy s rozhodnutím ÚOHS nesouhlasí a odvolají se. Dohodu mezi ČD a rakouskou ÖBB napadla Škoda Transportation.

České dráhy podle Rafaje udělaly při pronájmu lokomotiv od společnosti Österreichische Bundesbahnen – Produktion GmbH ÖBB několik chyb. Zakázky zadaly bez soutěže. "Dalšího pochybení se zadavatel dopustil tím, že neuveřejnil oznámení o zahájení zadávacího řízení. Svým postupem porušil zadavatel zásady transparentnosti, rovného zacházení a zákazu diskriminace," uvedl Rafaj. Podle ČD nelze při spolupráci dvou dopravců, kteří zajišťují mezinárodní dopravu, postupovat cestou zákona o veřejných zakázkách. "Opačný výklad vytváří technické překážky liberalizovaného trhu veřejné mezinárodní dopravy a tuto již liberalizovanou dopravu může zcela ochromit," uvedl dnes mluvčí ČD Radek Joklík. Firma se proti rozhodnutí ÚOHS odvolá. Rozklad k předsedovi ÚOHS musí podat nejpozději ve čtvrtek.

Rozhodnutí ÚOHS se týká dvou smluv uzavřených letos v únoru. První z nich měla zpětnou platnost od 15. prosince 2013 do 28. února 2014, druhá byla uzavřena na období od března do konce letošního roku. Zákaz plnění, který ÚOHS uložil, se vztahuje na dohodu platnou od března. Úřad také v dalším správním řízení posuzuje smlouvy, které České dráhy uzavřely na základě téže dohody s Österreichische Bundesbahnen – Produktion v předchozích letech. První souprava rychlovlaku railjet 6. května vyjela ve zkušebním provozu s cestujícími z Prahy do Břeclavi. Od poloviny června České dráhy nasadí rychlovlaky na lince do Rakouska. Původně přitom počítaly s prodloužením linky Praha – Brno – Břeclav přes českou-rakouskou hranici teprve od změny jízdního řádu v prosinci.

### 25. 06. 2014 Trať Dolní Poustevna – Sebnitz se znovu otevře, nová linka U28 zkrátí cestovní čas až o polovinu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21017/>)

V sobotu 5. července se znovu vrátí pravidelná osobní železniční doprava na trať Dolní Poustevna – Sebnitz. Otevření části tratě včetně železničního přechodu umožní zavést novou linku U28, která spojí Děčín, Dolní Žleb, Bad Schandau, Sebnitz, Dolní Poustevnu, Mikulášovice a Rumburk. Na nové lince pojedou denně osm párů přímých vlaků. „Jsme velmi rádi, že České dráhy společně s DB Regio nabídnou zdejším obyvatelům i návštěvníkům pravidelné železniční spojení, po kterém tak dlouho volali. Trasa linky přes Německo přinese lidem ze Šluknovského výběžku časovou úsporu při cestování do Děčína. Nejvýhodnější bude linka pro cestující ze západní části výběžku. Konkrétně občanům Dolní Poustevny se cestovní doba zkrátí o polovinu,“ uvedl náměstek generálního ředitele Českých drah pro osobní dopravu Michal Štěpán. Zatím trvá cesta z Dolní Poustevny do Děčína 133 minut, od 5. července 2014 se dostanou občané Dolní Poustevny do Děčína za 65 minut.

Na základě Usnesení vlády ČR č. 39/2006 a Ujednání mezi vládou ČR a SRN o hraničních přechodech na společných státních hranicích z téhož roku připravila Správa železniční dopravní cesty opravu na české straně. Vlastní stavební práce se uskutečnily v létě 2009 během 45denní nepřetržité

výluky. Kromě rekonstrukce železničního spodku a svršku na několika kilometrech trati se stavbaři zaměřili také na nádraží v Dolní Poustevně, kde vzniklo úrovněvé nástupiště v délce 45 m s nástupní hranou 550 mm nad kolejí a přístřešek pro cestující. Práce na přilehlém úseku dále zahrnovaly opravu jednoho mostu a rekonstrukci několika železničních přejezdů.

### Provoz vlaků na „Dráze národního parku – Nationalparkbahn“

Na všech spojích budou jezdit německé motorové jednotky Desiro, vlakový personál i strojvedoucí jsou zaměstnanci Českých drah. Dopravcem na této lince jsou společně České dráhy s německým partnerem DB Regio. Vlaky objednává Ústecký kraj ve spolupráci se svým partnerem na německém území (Verkehrsverbund Oberelbe, VVO). Linka U28, která projíždí celou oblastí Českosaského Švýcarska, bude mít i svůj marketingový název „Dráha národního parku – Nationalparkbahn“. Měla by přispět ke zvýšení cestovního ruchu v této části česko-německého pohraničí.

Na lince bude platit pro cestující jedoucí z Čech do Čech tarif Českých drah, pro cestující jedoucí z Německa do Německa tarif VVO a pro cestující z Čech do příhraničí Německa a opačně tzv. Malý pohraniční styk, který v současné době platí např. mezi Děčínem a Bad Schandau. Současně se od 5. července mění jízdní řád i na trati 084 Rumburk – Mikulášovice přes Panský a přes Krásnou Lípu a Brtníky. Na této trati zatím zůstává víkendový provoz, ale vlaky budou mít v Mikulášovicích přípojně vazby k vlakům linky U28.

Slavnostní zahájení provozu se uskuteční v pátek 4. července. Pravidelný provoz začne v sobotu 5. července. Pro cestující, kteří budou mít zájem vyzkoušet nové spojení, připravily České dráhy, DB Regio a VVO při příležitosti zahájení na první červencový víkend výhodnou nabídku: cestující budou připraveni za levnější jízdné: 10 Kč nebo 1 EUR.

## 25. 06. 2014 Obnovení provozu vlaků na trati Pečky – Kouřim od 28. června

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dokončuje v těchto dnech opravy více než rok nesjízdňé trati z Peček do Kouřimi. Při této příležitosti se v sobotu 28. června uskuteční zvláštní historické jízdy vlaků i autobusů na trasách Pečky – Bošice – Kouřim a Bošice – Bečváry. Jejich pořadatelé jsou kromě společnosti Ropid a SŽDC dopravci KŽC Doprava a OAD Kolín. Přerušení provozu na železniční trati způsobila blesková povodeň vloni v červnu. Vlivem valící se vody došlo k podemletí drážního tělesa, na mnoha místech byla narušena geometrická poloha koleje. Dále byl vážně poškozen jeden železniční most. Správa železniční dopravní cesty proto provedla rozsáhlou, středně těžkou opravu trati za 48 milionů korun. Její financování zajistí Evropská unie prostřednictvím svých povodňových fondů.

Celodenní program cca od 11 do 17 hodin může být příjemnou oslavou začátku školních prázdnin pro malé i velké. Historické vlaky i autobusy se budou potkávat v Bošicích, kde bude zároveň přistaven občerstvovací vůz „Bixovna“. Z Bošic do Kouřimi spolu budou závodit historický vlak s autobusem. Z Prahy se dá do Peček pohodlně dojet vlakovou linkou S1, která jezdí z Masarykova nádraží v hodinových intervalech (odjezd vždy v 15. minutu).

Jízdné v historických vlacích je dle Tarifu ČD a KŽC Doprava, resp. dle Tarifu PID, jízdy historickým autobusem jsou zdarma.

Seznam historických vozidel v sobotu 28. 6. 2014:

- Lokomotiva řady 721 „Hektor“ + 2x přípojný vůz Bix
- Motorový vůz řady 851 „Krokodýl“ + přípojný vůz Bmx
- Motorový vůz řady 830 „Dvašedesátka“
- Motorový vůz řady 810 „Orchestrion“ v retronátěru

Autobus Škoda 706 RTO (za hezkého počasí verze bez střechy)

## 25. 06. 2014 Do souboje s konkurencí půjdou dráhy s vlaky od Škodovky

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/do-souboje-s-konkurenci-pujdou-drahy-s-vlakly-od-skodovky-1096250>)

Do tendrů ministerstva dopravy na liberalizaci tratí se budou České dráhy hlásit zřejmě s vlaky od plzeňské Škody Transportation. Řídící výbor schválil uzavření dvou rámcových smluv na dodávky

až 25 vozidel pro regionální a dálkovou dopravu. Jméno vítězného dodavatele už minulý týden oznámil šéf drah Daniel Kurucz s tím, že dozorčí rada potvrdila nákup jednotek RegioPanter. Právě souhlas řídicího výboru, který v ČD zastupuje stát, představoval poslední podmínku pro uzavření smluv v celkové odhadované hodnotě téměř čtyř miliard korun. K uzavření smlouvy by mělo dojít v nejbližších týdnech, uvedl mluvčí ČD Radek Joklík s tím, že do té doby společnost nebude podrobnosti komentovat. Není tak známá ani konečná cena, kterou by měly dráhy za vozidla zaplatit. Zda nakonec dopravce vozidla koupí, bude záviset na aktuálních potřebách a na zajištění dotací z EU. Velká část poptávaných vozidel by totiž měla sloužit na trasách, které se resort dopravy chystá v nejbližších letech nabídnout do soutěží. V nich by se o práva na dotovanou přepravu cestujících měl státní dopravce utkat se soukromou konkurencí.

### Do konce roku pět tendrů

První tendr na provoz tratí chce ministerstvo dopravy spustit na přelomu září a října a další čtyři mají následovat do konce roku. Konkrétní trasy, které úřad plánuje do soutěží nabídnout, ale ministerstvo nesdělilo s tím, že oficiální harmonogram otevírání železničního trhu zveřejní v srpnu. Spuštění výběrového řízení na nové provozovatele rychlíkových tratí přitom vypsal už minulá vláda loni v září. Ještě do konce minulého roku měl podle něj stát vyhlásit tendry na trati z Prahy do Chebu přes Karlovy Vary a Ústí nad Labem, z Prahy do Děčína přes Roudnici, spojení Plzně a Mostu, Liberce s Pardubicemi a spojení Liberce s Ústím nad Labem. Z toho nakonec sešlo.

### Poslední zakázky v roce 2006

Zatím jedinými tendry, které resort dotáhl do konce, zůstávají soutěže z roku 2006. Obě zakázky tehdy získaly České dráhy. Škoda Transportation Českým drahám dodává například příměstské dvoupatrové jednotky City Elefant a vícesystémové lokomotivy řady 380 nazvané Emil Zátpek. V minulosti tuzemský výrobce napadl u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) dohodu Českých drah a rakouských ÖBB o zapůjčení lokomotiv konkurenčního výrobce Siemens na mezinárodní vlaky mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. ÚOHS začátkem týdne České dráhy kvůli uzavření smlouvy bez výběrového řízení potrestal milionovou pokutou a zakázal vozidla používat. Proti verdiktu chce tuzemský dopravce podat rozklad.

## 26. 06. 2014 ČD podaly rozklad proti zákazu používat lokomotivy Taurus

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-podaly-rozklad-proti-zakazu-pouzivat-lokomotivy-taurus/1096146>)

České dráhy podaly rozklad proti zákazu používat na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem lokomotivy Taurus rakouských drah. O zákazu a milionové pokutě pro státního dopravce rozhodl minulý týden Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) s tím, že dráhy při zajišťování lokomotiv pro soupravy railjet nevypsaly řádné výběrové řízení. Podle Českých drah není možné při přeshraniční spolupráci dvou dopravců postupovat cestou zákona o veřejných zakázkách a odmítají tak, že by měly povinnost pronájem lokomotiv zajišťovat prostřednictvím veřejné soutěže. Dopravce prý při tvorbě jízdního řádu postupoval podle pravidel Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). "Kdybychom aplikovali to, co řekl ÚOHS v České republice, tak by museli Rakušané zakázat provoz našich lokomotiv 380 v Rakousku. Stejně tak by museli Němci zakázat provoz našich lokomotiv do Německa, Slováci na Slovensko a opačně by do Česka nesměly slovenské, polské a jiné lokomotivy," uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. V konečném důsledku by se tak systém evropské mezinárodní železniční dopravy zhroutil, dodal mluvčí s tím, že antimonopolní úřad svým výrokem dokázal, že fungování veřejné dopravy nerozumí.

Rozhodnutí ÚOHS se týká dvou smluv uzavřených letos v únoru. První z nich měla zpětnou platnost od 15. prosince 2013 do 28. února 2014, druhá byla uzavřena na období od března do konce letošního roku. Zákaz plnění, který ÚOHS uložil, se vztahuje na dohodu platnou od března. Úřad také v dalším správním řízení posuzuje smlouvy, které České dráhy uzavřely na základě téže dohody s Österreichische Bundesbahnen – Produktion v předchozích letech. Podnět k antimonopolnímu úřadu podal tuzemský výrobce vlaků Škoda Transportation. Ten Českým drahám dodává například příměstské dvoupatrové jednotky City Elefant a vícesystémové lokomotivy řady 380 nazvané Emil Zátpek.

První souprava rychlovlaku railjet vyjela 6. května ve zkušebním provozu s cestujícími z Prahy do Břeclavi. Od poloviny června jezdí na lince do Rakouska. Původně přitom dráhy počítaly s prodloužením linky Praha – Brno – Břeclav přes českou-rakouskou hranici teprve od změny jízdního řádu v prosinci.

## 26. 06. 2014 Ministr Prachař plní slib, jeho úřad vykonal kontrolu zneužívání státem nařízených slev

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/MD\\_vykonalo\\_kontrolu\\_zneuzivani\\_statem\\_narizenych\\_slev.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/MD_vykonalo_kontrolu_zneuzivani_statem_narizenych_slev.htm))

Ministerstvo dopravy poskytuje dopravcům, kteří nejezdí v objednávce státu, kraje či obce, kompenzace slev z jízdného. Protože se na tomto druhu náhrad vyplatí dopravcům přibližně 200 miliónů korun ročně, rozhodl ministr Antonín Prachař o vykonání namátkových kontrol, které mají za cíl ověřit, zda nedochází ke zneužívání mezi dopravci. První prověrka proběhla 25. června 2014 a neprokázala, že by docházelo k častému pochybení.

Dopraci, kteří provozují přepravu cestujících na tzv. komerční riziko, tedy nejezdí v závazku veřejného objednatele, mohou požádat o kompenzaci slev z jízdného. Tyto slevy dopravci poskytují na základě výměru ministerstva financí, k vyplacení jejich kompenzace pak rezort dopravy zavazuje nařízení Evropského parlamentu. Jen za rok 2013 ministerstvo dopravy vynaložilo na tuto povinnost 225 mil. korun, přičemž nelze předpokládat, že by se tato částka do budoucna snižovala. Proto již koncem dubna 2014 ministr Antonín Prachař slíbil, že se uskuteční namátkové kontroly z důvodu ověření případného zneužívání při poskytování těchto náhrad. Kvůli vládnoucímu ostrému konkurenčnímu boji mezi železničními dopravci na trase Praha – Ostrava a vzájemnému osočování z porušování daných pravidel, začala namátková kontrola právě na železnici.

Ve středu 25. června 2014 bylo provedeno celkem 12 kontrol u všech tří společností jezdících na trati mezi Prahou a Ostravou. Fakticky tak byly provedeny kontroly u Českých drah, Regiojetu a LeoExpressu. Namátkové dozory byly zaměřeny na zjištění, zda dopravci neposkytují slevy i osobám, které na ně nemají nárok, dále byl prověřován rezervační systém dopravců z důvodu obsazení prázdných míst ve vlaku fiktivními osobami požadujícími slevu. Pochybení odhalili kontrolaři pouze v jednom případě. Konkrétně byla jedním dopravcem přiznána sleva cestujícímu, který měl sice žákovský průkaz, nicméně tento měl vystavený na jinou trasu, než po které aktuálně cestoval. „Jednalo se o první kontrolu svého druhu, kterou jsme v této oblasti provedli. Ukázalo se, že k masivnímu zneužívání nedochází. V namátkových kontrolách bude úřad samozřejmě nadále pokračovat,“ oznámil k této problematice ministr dopravy Antonín Prachař.

## 26. 06. 2014 Ministr Prachař navštívil Sasko, jednal s ministrem Morlokem a společně podepsali memorandum o vybudování rychlého spojení na trase Praha – Drážďany

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Ministr\\_Prachar\\_navstivil\\_Sasko\\_jednal\\_s\\_ministrem\\_Morlokem.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Ministr_Prachar_navstivil_Sasko_jednal_s_ministrem_Morlokem.htm))

Ministr dopravy Antonín Prachař se dnes, ve čtvrtek 26. června, setkal se saským ministrem hospodářství, práce a dopravy Svenem Morlokem. V Drážďanech společně řešili otázku aktuálního stavu a rozvoje dopravní infrastruktury mezi Českou republikou a Saskem. Společně také projednali a podepsali memorandum o vybudování vysokorychlostního spojení na trase Praha – Lovosice – Drážďany.

Železniční spojení Prahy a Drážďan je tradiční spojnici Česka a Německa. Trať je klíčová jak pro osobní, tak nákladní dopravu, zejména s ohledem na spojení se severoněmeckými přístavy. V současnosti je však na hranici možné kapacity, proto je nasnadě zabývat se realizací nové přeshraniční trati. „Česká republika již zahájila přípravy vysokorychlostní trati v úseku Praha – Lovosice, kde předpokládáme zahájení realizace v rozmezí let 2023 až 2025. Ve věci přípravy nového přeshraničního úseku Ústí nad Labem – Drážďany úzce spolupracujeme se Saskem. Společně jsme požádali o evropské spolufinancování studie, která má prověřit a zpřesnit tento projekt,“ řekl ministr dopravy Prachař. Společný záměr realizovat tuto vysokorychlostní trať potvrdili oba ministři podpisem memoranda.

„Shodli jsme se s panem státním ministrem Morlokem na tom, že je potřeba pokračovat ve výstavbě moderní dopravní infrastruktury mezi oběma zeměmi, která nám umožní podpořit hospodářský růst, ale také přinese intenzivnější hospodářské, kulturní a turistické kontakty obou zemí,“ řekl Antonín Prachař. Tématem setkání proto bylo také silniční propojení Česka a Saska. Ministr Prachař svého saského protějška informoval o situaci na dálnici D8: „Česká republika intenzivně pracuje na odstranění škod způsobených sesuvem a na stabilizaci terénu kolem dotčeného úseku. Pokud vše půjde podle plánu, mohli bychom stavbu zprovoznit koncem roku 2017.“ Dostavba D8 v úseku Lovosice – Řehlovice je klíčová pro mezinárodní dopravní spojení Prahy se Saskem a Berlínem.

Pozitivní zprávou pro silniční spojení Česka a Německa je rovněž dokončení přeložky silnice I/35 v úseku Bílý Kostel – Hrádek nad Nisou. Po této komunikaci je totiž vedena veškerá doprava do Hrádku nad Nisou a dále silniční osobní doprava na hraniční přechod s Polskem a Německem k městu Žitava. "Stavba, která bude uvedena do provozu 2. července, výrazně zvýší bezpečnost provozu a také uleví obyvatelům přilehlých obcí, kteří jsou obtěžováni nadměrným hlukem a emisemi," konstatoval Antonín Prachař.

Ministr rovněž poděkoval německé straně za obnovu železničního spojení na trase Dolní Poustevna – Seibnitz. Z Děčína do Dolní Poustevny je to nyní vlakem 88 kilometrů a během cesty trvající dvě a čtvrt hodiny je nutné až čtyřikrát přestoupit. Po propojení bude cesta dlouhá 44 kilometrů a trvat bude jen 40 minut. Vlaky začnou na tomto úseku jezdit 5. července. „Pro Česko je výborná zpráva, že se podařilo toto železniční spojení dokončit. Nejen, že se zásadně zkrátí jízdní doba mezi oběma městy a usnadní se tak příhraniční mobilita obyvatel, dojde rovněž k zatraktivnění železniční dopravy v tomto regionu,“ řekl Antonín Prachař.

V rámci jednání došlo rovněž na otázku labské vodní cesty. Ministr Prachař ujistil, že ministerstvo dopravy chce pokračovat v intenzivní diskusi se saskou stranou o českých plánech prací na Labi stejně tak jako záměrech využívání této klíčové vodní cesty.

### 30. 06. 2014 České dráhy: Autovlaky jsou ekonomicky zajímavé. Přeprava roste v tisících

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-autovlaky-jsou-ekonomicky-zajimave-preprava-roste-v-tisicich-1097396>)

Autovlaky v portfoliu Českých drah zůstanou. V loňském roce službu využilo 15 295 řidičů, meziročně o deset procent více. Roste přitom zejména počet přepravených motorek, těch se vezlo oproti roku 2012 dokonce o třetinu více. Vzrůstající trend letos potvrdily už první čtyři měsíce, kdy byl meziroční nárůst přeprav pětiprocentní. Autovlakem se však svezou zájemci pouze na Slovensko, rozšíření do jiných destinací dráhy zatím neplánují. „Autovlaky na Slovensko jsou u zákazníků oblíbené a pro nás ekonomicky zajímavé. Před námi je navíc letní sezona, kdy je zájem o přepravu aut a motocyklů tradičně roste,“ řekla E15.cz mluvčí drah Radka Pistoriusová. „Denně provozujeme dva páry nočních autovlaků z Prahy do Popradu a z Prahy do Košic a jeden denní pár z Prahy do Košic. Produkt se snažíme dál rozvíjet. Například zakoupit jízdenky na autovlak je možné i přes eShop ČD, upravili jsme prostory čekárny v místě nakládky v Praze, aby zde mohly pohodlně čekat rodiny s dětmi,“ dodala mluvčí. Například na 4. července jsou autovlaky z Prahy do Košic už vyprodány, na dvou vagonech se veze celkem 20 aut. Stejný den do Popradu je autovlak zatím podle mluvčí drah vytížen ze 75 procent.

#### Pozor na kurz eura, jízdné prodraží

Pozitivní zprávou pro řidiče je, že ceny autovlaků dráhy proti loňsku neupravily. Ceník je však v eurech a aktuální jednotný železniční kurz je stanoven na 28 korun za euro (loni tuto dobu byl 26,20 Kč). Proti roku 2013 si tedy vzhledem ke kurzu v českých korunách řidiči o necelé dvě stovky připlatí. Škoda, že si České dráhy nepohlídaly změnu kurzu koruny a na internetu uvádějí ceny v korunách nižší, než je skutečnost. Pracují totiž při výpočtu s kurzem 25,90 Kč za euro. Zákazníka tak mystifikují.

#### Silnice versus koleje

Může jízda autovlakem konkurovat přepravě po vlastní ose? Řidič automobilu do výšky 1,6 metru zaplatí za jednu cestu z Prahy do Popradu i s lůžkovým příplatkem 64,40 eur, tedy podle jednotného železničního kurzu 1 817 korun. Každý další spolucestující v autě pak 32 eur, tedy 896 korun. Vlak jede necelých osm hodin. Nejrychlejší spojení po silnici z Prahy do Popradu je přes dálnici D1 – konkrétně 560 kilometrů. Trasa by se měla ujet zhruba za šest hodin. Při spotřebě benzínu 7 litrů na 100 km a ceně 36,50 Kč za litr benzínu by řidič do Popradu jel za 1 405 korun. Cesta by mu měla trvat asi šest hodin. Autovlak je tak o 400 korun dražší a dvě hodiny pomalejší, nabízí však řidiči odpočinek a pohodlí. K jízdě autem je třeba připočítat i pořízení slovenské (případně i české) dálniční známky.

Do jiných cílových stanic se řidiči autovlakem u Českých drah však v nejbližší době nesvezou. „Autovlaky na Slovensko v našem portfoliu zůstanou. Zatím však neplánujeme, že bychom službu v podobě přepravy vozidel autovozy rozšířili na jiné destinace,“ uvedla Pistoriusová. Dříve autovlaky ČD mířily i k moři do Splitu. Službu kvůli požadavkům zahraničních obchodních partnerů však tuzemský státní dopravce před šesti lety zrušil.



### 30. 06. 2014 Rychlík nedovoleně vyjel v Opavě proti spěšnému vlaku (Opava východ)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rychlik-nedovolene-vyjel-v-opave-proti-spesnemu-vlak/1097417>)

Na železniční stanici Opava-východ dnes bez dovolení vyjel rychlík proti spěšnému vlaku. Vlakové soupravy se ale nesrazily, nikdo nebyl zraněn. Vlaky zastavily zhruba 100 metrů od sebe. ČTK to řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. "V 15:47 ve stanici Opava-východ nedovoleně projel rychlík jedoucí z Olomouce do Ostravy návštěvník zakazující jízdu a vjel do postavené vlakové cesty proti jedoucímu spěšnému vlaku příjíždějícímu z Českého Těšína," upřesnil Drápal. Podle něj strojvedoucí rychlíku po projetí návštěvník zakazující jízdu sám vlak zastavil. Spěšný vlak zastavil strojvedoucí na základě pokynu výpravčího ve stanici. Žádná škoda tak nevznikla.

---