

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – říjen 2014

OBSAH

01. 10. 2014	ČD CARGO JE ÚČETNĚ V ZISKU, ODBORÁŘI Z NĚJ CHTĚJÍ MIMOŘÁDNÉ PRÉMIE	3
01. 10. 2014	LEO EXPRESS PŘIŠEL KVŮLI LETÍCÍMU KAMENU O DRUHÝ VLAK, RUŠÍ DALŠÍ SPOJE	3
02. 10. 2014	DÍKY MODERNIZACI BUDOU VLAKY PROJÍZDĚT PLZNÍ AŽ ČTYŘIKRÁT RYCHLEJI (UZEL PLZEŇ, 1. STAVBA)	3
02. 10. 2014	ČD CARGO SKLADY ZA MILIARDU NEKOUPI, DOZORČÍ RADA OBCHOD ZATRHLA (LOVOSICE)	4
02. 10. 2014	STAVBA NEJDELŠÍHO ŽELEZNIČNÍHO TUNELU U PLZNĚ ZAČÍNÁ SE ZPOZDĚNÍM (EJPOVICE – PLZEŇ)	5
04. 10. 2014	„HAŠIŠBEDNY“ MOHOU VYJET NA KOLEJE. PAPIROVĚ JE Z NICH TRAMVAJ (M 27 JHMD)	5
04. 10. 2014	V ČESKÉM ŠTERNBERKU VYKOLEJILA HISTORICKÁ LOKOMOTIVA, ZASTAVILA PROVOZ (464.008)	6
05. 10. 2014	ČESKÉ DRÁHY NEBUDOU OD PROSINCE ZDRAŽOVAT VÍCE NEŽ O INFLACI	6
05. 10. 2014	KURUCZ: PŘEVOD MAJETKU Z ČD DO SŽDC MŮŽE VYNĚST AŽ SEDM MLD. KČ	6
06. 10. 2014	SŽDC CHYSTÁ STAVBY POSLEDNÍCH ÚSEKŮ KORIDORU Z PRAHY DO BEROUNA	7
06. 10. 2014	TYKAČ TĚŽÍ Z KONKURENCE. UHLÍ DO CHVALETIC ODVEZE S VELKOU SLEVOU CARGO	8
07. 10. 2014	STROJVŮDCI DEUTSCHE BAHN BUDOU OD 21:00 SELČ STÁVKOVAT	8
07. 10. 2014	BRNO SI POJISTILO NÁKUP POZEMKŮ PRO ODSUNUTÉ NÁDRAŽÍ	9
08. 10. 2014	PID INTEGROVALA ČÁST MĚLNICKA – ALE JENOM NA KOLEJÍCH (TRATĚ Č. 074, 092, 110, 111)	10
09. 10. 2014	ŽELEZNIČNÍ TENDRY SE ODKLÁDAJÍ, PŘEDNOST MÁ UZNÁVÁNÍ JÍZDENEK	10
09. 10. 2014	RYCHLÍKY BRNO – OLOMOUC MÍŘÍ NA 15 LET BEZ SOUTĚŽE POD ČESKÉ DRÁHY	11
10. 10. 2014	BETONOVÁ JÍZDA NA ŽELEZNICI. STÁT CHRÁNÍ PŘED HLUKEM I LESY A LOUKY	11
10. 10. 2014	VLAKEM NA PRAŽSKÉ LETIŠTĚ. STAVBU I PROVOZ MÁ ZAJISTIT SOUKROMNÍK	11
10. 10. 2014	VÍDEŇANÉ MAJÍ NOVÝ „HLAVÁK“. CENTRÁLNÍ NÁDRAŽÍ STÁLO MILIARDU EUR (WIEN HAUPTBAHNHOF)	12
11. 10. 2014	POLSKO ZAVEDE NOVÉ VLAKOVÉ SPOJE, MOHOU JESENÍKŮM PŘINĚST VÍCE TURISTŮ (GŁUCHOŁAZY)	13
13. 10. 2014	SPRÁVA ŽELEZNIC PŘIJME STOVKY NOVÝCH LIDÍ. PŘEDTÍM LÉTA PROPOUŠTĚLA	13
13. 10. 2014	BRITÁNIE CHCE PRODAT SVŮJ PODÍL V ŽELEZNIČNÍM PŘEPRAVCI EUROSTAR	14
14. 10. 2014	NĚMCI PŘESEDAJÍ Z VLAKŮ DO AUTOBUSŮ, PRVNÍ DOPRAVCE KVŮLI TOMU KONČÍ	15
14. 10. 2014	NĚMEČTÍ STROJVŮDCI VYHLÁSILI DALŠÍ STÁVKU NA STŘEDEČNÍCH 14:00	15
16. 10. 2014	DRÁHY DOSTANOU ZA NÁDRAŽÍ MĚNĚ PENĚZ A POZDĚJI	16
16. 10. 2014	OPRÁŠENÁ SLÁVA ORIENT EXPRESU – JAKO ATRAKCE PRO BOHÁČE (GOLDEN EAGLE DANUBE EXPRESS)	16
17. 10. 2014	NA TRATI MEZI PRAHOU A KOLÍNEM NEJEZDILY TŘI A PŮL HODINY VLAKY (ÚVALY)	17
17. 10. 2014	DRÁHY CHTĚJÍ SMLOUVU NA NÁDRAŽÍ JEŠTĚ LETOS	17
17. 10. 2014	NĚMEČTÍ STROJVŮDCI OZNÁMILI DALŠÍ STÁVKU (OD 17. DO 20. ŘÍJNA 2014)	17

17. 10. 2014	MILIARDY ZRYCHLÍ VLAKY V LIBERECKÉM KRAJI. DRÁHY CHTĚJÍ NALÁKAT CESTUJÍCÍ.....	18
20. 10. 2014	PŘÍŠTÍ ROK BUDE NA ŽELEZNICI REKORDNĚ VÝLUK, AUTOBUSY NEMUSÍ STAČIT	19
20. 10. 2014	KOKOŘÍNSKÁ LOKÁLKA VSTANE Z MRTVÝCH (MĚLNÍK – MŠENO – MLADÁ BOLESLAV).....	20
20. 10. 2014	NÁDRAŽÍ V HAVÍŘOVĚ PAMÁTKOU NEBUDE. HROZÍ DEMOLICE	21
21. 10. 2014	DRÁHY SE ZBAVUJÍ NEPOTŘEBNÝCH VAGONŮ. VĚTŠINA ŽELEZA SKONČÍ V HUTÍCH (VELKÝ OSEK).....	22
22. 10. 2014	NA ŽELEZNICI VZNIKNE NOVÝ, MOCNÝ ÚŘAD (NEZÁVISLÝ REGULÁTOR DOPRAVY)	22
22. 10. 2014	ZMĚNA NA ZIMNÍ ČAS (26. ŘÍJNA 2014)	23
22. 10. 2014	DRÁHY PŮJČÍ „KOŽENKY“ SLOVÁKŮM, VYLEPŠÍ DALŠÍ DESÍTKY STARÝCH VAGONŮ (62 BP)	23
22. 10. 2014	DĚTI, STUDENTY A DŮCHODCE ČEKAJÍ NA SLOVENSKU VLAKY ZDARMA (OD 17. LISTOPADU 2014).....	24
22. 10. 2014	ČD NABÍDNOU OD PROSINCE V RAILJETECH POPRVÉ BUSINESS TŘÍDU.....	24
22. 10. 2014	Z PRAHY DO VÍDNĚ SE POJEDE DÍKY NOVÉMU NÁDRAŽÍ O 30 MIN. RYCHLEJI (WIEN HBF.)	25
23. 10. 2014	MINISTERSTVO DOPRAVY PŘEDLOŽILO NÁVRH NOVELY ZÁKONA O DRÁHÁCH.....	25
23. 10. 2014	RYCHLOVLAKY TGV PODVÁDĚJÍ PŘI DOTACÍCH	26
24. 10. 2014	ÚOHS POTVRDIL REKORDNÍ POKUTU 25 MILIONŮ KČ ZA RAILJETY PRO ČD	26
24. 10. 2014	KARLOVARSKÉ HORNÍ NÁDRAŽÍ SE ZAČNE KONEČNĚ PŘESTAVOVAT (OD ÚNORA 2015)	29
28. 10. 2014	NOVÉ ŽELEZNIČNÍ NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ N. O. BUDE OTEVŘENO 16. LISTOPADU	29
29. 10. 2014	VEDENÍ ČD CARGO ČEKÁ PERSONÁLNÍ VÝMĚNA, NESPOKOJEN JE MINISTR I ŠÉF DRAH.....	30
29. 10. 2014	ÚSVIT RYCHLOTRATÍ MUSÍ ŘEŠIT ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD	30
29. 10. 2014	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ LIBEREC – TANVALD BUDE RYCHLEJŠÍ A BEZPEČNĚJŠÍ (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY)	31
29. 10. 2014	REGIOJET CHYSTÁ NA SLOVENSKU STOPROCENTNÍ SLEVY, JE PŘIPRAVENÝ SE SOUDIT	32
30. 10. 2014	ČD SPOUŠTĚJÍ OFICIÁLNÍ MOBILNÍ APLIKACI „MŮJ VLAK“	32
30. 10. 2014	DO NĚMECKA BUDOU VLAKY UHÁNĚT AŽ STOŠEDESÁTKOU (CHEB – STÁTNÍ HRANICE, SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	33
30. 10. 2014	VYKÁCENÁ ALEJ NAD TRATÍ V DAČICÍCH VYÚSTILA V CELOREPUBLIKOVÝ ZÁKAZ	34
30. 10. 2014	PŘEDSTAVENSTVO ČD ODVOLALO VEDENÍ DCEŘINÉ ČD CARGO.....	35
30. 10. 2014	ČEKÁNÍ NA GRAFIKON BLOKUJE PRODEJ JÍZDENEK.....	35
31. 10. 2014	VELKÁ BANKOVKA NA MALÉM NÁDRAŽÍ? MÍSTO PENĚŽ VÁM VRÁTÍ KUPON.....	36

01. 10. 2014 ČD Cargo je účetně v zisku, odboráři z něj chtějí mimořádné prémie

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/odborari-chteji-mimoradnou-premii-ze-zisku-cd-cargo-fhg-eko-doprava.aspx?c=A141001_093853_eko-doprava_suj)

Odboráři ČD Cargo se museli smířit se zmrazením platů. Nyní chtějí u vedení firmy prosadit alespoň mimořádnou prémii za letošní rok. S plánem na bonus přišli poté, co firma oznámila za první pololetí letošního roku zisk. „Loni jsme kvůli úsporám a ztrátám souhlasili se zmrazením mezd, ale v kolektivní smlouvě jsme si dojednali, že v případě návratu do zisku a překročení plánu můžeme jednat o mimořádné prémii,“ vysvětlil šéf odborů ČD Cargo Radek Nekola, který současně působí i v dozorčí radě státního dopravce. Kolik odboráři požadují, nevedl. Firma se zatím k návrhu oficiálně vyjadřuje neutrálně. „Na vyplacení takové mimořádné odměny zaměstnancům se musí shodnout sociální partneři v rámci kolektivního vyjednávání,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Dráhy jsou stoprocentním vlastníkem nákladního dopravce.

ČD Cargo se v pololetí dostalo do účetního zisku ve výši 540 milionů korun i přes klesající tržby a objem přepraveného zboží. Firmě hodně pomohl i propad kurzu koruny k euru: velkou část kontraktů má totiž v eurech. Firmě také vylepšil hospodaření zpětný leasing lokomotiv za 690 milionů korun. V zářijovém vydání odborářského časopisu Obzor Nekola považuje vyplacení prémie už za jisté. „Představenstvo ČD Cargo na svém jednání dne 9. 9. náš požadavek vyhodnotilo kladně a všem pracovníkům Carga bez rozlišení pracovního zařazení bude v listopadovém platu vyplacena také mimořádná odměna,“ řekl Nekola.

01. 10. 2014 Leo Express přišel kvůli letícímu kamenu o druhý vlak, ruší další spoje

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-problemy-se-soupravami-d6a-eko-doprava.aspx?c=A141001_152712_eko-doprava_suj)

Leo Express čelí dalším provozním problémům se svými jednotkami Stadler Flirt. Po zářijové srážce jedné soupravy s automobilem na přejezdu musí do soboty odstavit další jednotku kvůli prasklému sklu. Z pěti souprav tak jezdí jen tři. „Důvodem je nutná oprava čelního skla u jedné z jednotek Stadler Flirt. K poškození skla došlo odlétnutým kamenem z protijedoucího nákladního vlaku,“ řekla mluvčí firmy Leo Express Petra Valentová. Podle ní byla oprava původně naplánována na první polovinu října, tak, aby se obešla bez omezení provozu spojů LEO Express. Z bezpečnostních důvodů však ve středu dopravce přistoupil k opravě neprodleně.

Firma zajistí cestujícím náhradní dopravu ve vlacích Českých drah. Celkem jde o patnáct spojů. „Menší komfort a vzniklá zpoždění se cestujícím snažíme vynahradit asistencí stewardů Leo Express na palubách náhradních vlaků a finanční kompenzací,“ uvedl generální ředitel společnosti Leoš Novotný. Cestující současně dostanou zpět padesát procent ceny jízdného. České dráhy už zajišťují Leo Expressu náhradní dopravu za první soupravu, která bude mimo provoz do 16. října. Pomocí využily Dráhy i k poučování konkurence ve svém firemním časopise Železničář, kde vysvětlují, že jezdit bez záloh je rizikové.

02. 10. 2014 Díky modernizaci budou vlaky projíždět Plzní až čtyřikrát rychleji (Uzel Plzeň, 1. stavba)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) slavnostně zahájila na hlavním nádraží v Plzni přestavbu východní části stanice ve směru na Prahu. Oficiálně tak začala 1. fáze modernizace plzeňského železničního uzlu. Cílem projektu je upravit stanici tak, aby mohla plnohodnotně vykonávat funkci nejdůležitější křižovatky v regionu v rámci 3. tranzitního koridoru. Stávající infrastruktura tomuto účelu nevyhovuje a není schopna zvládnout předpokládaný objem dopravy. Cestující se potýkají s nízkými nástupišti, kolejíště má nevhodné uspořádání a nedostatečnou kapacitu, elektrická i mechanická zařízení jsou zastaralá a údržbu limituje nedostatek náhradních dílů. „Plzeňské hlavní nádraží je dlouhodobě nejméně oblíbenou zastávkou třetího koridoru. Rychlíky tu totiž musí na výhybkách zpomalit až na 20 km/h. Už na konci příštího roku se to ale změní. Díky modernizaci pražského zhlaví, tedy kolejového rozvětvení ve směru na Prahu, tu budou vlaky projíždět až osmdesátkou. Stavba přinese i další pozitiva, například zvýšení efektivity přepravních proudů a snížení provozních a servisních nákladů. Instalace nového zabezpečovacího zařízení navíc posílí bezpečnost železničního provozu,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V první fázi modernizace uzlu Plzeň dojde ke kompletní rekonstrukci východní části železniční stanice. Práce se týkají zejména složitých výhybkových konstrukcí a rozsáhlého kolejiště nádraží, včetně navazujících úseků. „Cestující se mohou těšit kromě rychlejší a pohodlnější jízdy také na čtyři moderní nástupiště, ke kterým budou mít výrazně bezpečnější přístup díky novému podchodu,“ připomněl Jindřich Topol, výkonný ředitel divize Železniční stavitelství, Skanska a.s. Součástí stavby je i celková obnova železničního spodku a odvodnění. Modernizační projde i takzvaný most Gambinus přes ulici U Prazdroje.

Přestavba pražského zhlaví je součástí celého komplexu staveb v tomto důležitém železničním uzlu. Lze ji považovat za pokračování již dokončeného projektu s názvem Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru 3. tranzitního železničního koridoru. Ve východním směru na ni navazuje kolejový úsek Plzeň – Rokycany, jehož modernizace začala již v loňském roce. Realizace projektu s názvem Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví bude stát 1 676 592 312 Kč. Spolufinancování stavby je plánováno z Evropské unie, z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to v plánované výši až 1 368 012 770 Kč. V této souvislosti byla žádost o spolufinancování z Fondu soudržnosti předložena ke schválení na Ministerstvo dopravy. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA, a.s.
Zhotovitel	Skanska a.s.
Začátek a konec stavby	km 102,153 – km 103,673 trati Praha – Plzeň km 347,308 – km 348,986 trati Č. Budějovice – Plzeň km 0,000 – km 2,229 trati Plzeň – Žatec km 97,202 – km 97,369 trati Klatovy – Plzeň
Traťová rychlost	koridorový průjezd – minimálně 80 km/h úsek trati na Žatec – 60 km/h úsek trati na Č. Budějovice – 80 km/h
Termín zahájení	03/2014
Termín dokončení	03/2016
Celkové náklady stavby	1 676 592 312 Kč

02. 10. 2014 ČD Cargo sklady za miliardu nekoupí, dozorčí rada obchod zadržela (Lovosice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/miliardovy-nakup-skladu-pro-cd-cargo-odlozen-f3r-eko-doprava.aspx?c=A141002_101333_eko-doprava_suj)

Okolnosti kolem chystaného nákupu logistického areálu v Lovosicích za zhruba miliardu korun pro státní ČD Cargo prověří forenzní audit. Celý obchod může stát nakonec místo i současné vedení nákladního dopravce. Dozorčí rada ČD Cargo ve středu odmítla schválit plán představenstva koupit dlouhodobě ztrátový areál v Lovosicích od společnosti Hyparkos, která patří do impéria realitního magnáta Ivana Chrenka a jeho firmy HB Reavis. Představenstvu neprošel ani návrh na povolení vypracování analýzy, která by vedla k nákupu haly. Po jednání dozorčí rady to potvrdil její šéf a generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz. „Dozorčí rada doporučila valné hromadě zadat si na celou záležitost forenzní audit,“ řekl Kurucz. Jeho vypracování zadala poté mimořádná valná hromada firmy. „Chceme detailně vyšetřit, jak to celé bylo. A následně najít pro skupinu ČD nejlepší možnost budoucího řešení situace,“ vysvětlil. Představenstvo ČD Cargo přišlo poprvé s plánem koupit celý areál letos v červenci. Proti se nakonec postavil i ministr dopravy Antonín Prachař. Areál má ČD Cargo pronajaté od roku 2010, při uzavírání smlouvy působil v nejvyšším managementu firmy i Oldřich Mazánek, současný předseda představenstva nákladního dopravce. Jeho místo v čele dopravce je nejisté, nepřímo ho v rozhovoru pro MF DNES zkritizoval i šéf hnutí ANO Andrej Babiš. „Prachařovi se nepovedlo dodat ani dobrý management do ČD Cargo,“ uvedl Babiš. Mazánek na dotazy k lovosické hale neodpověděl. „Na Lovosice se zeptejte svého zdroje, který vám poskytuje materiály z dozorčí rady,“ odpověděl v textové zprávě Mazánek.

02. 10. 2014 Stavba nejdelšího železničního tunelu u Plzně začíná se zpožděním (Ejповice – Plzeň)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stavba-nejdelsiho-zeleznicniho-tunelu-u-plzne-zacina-se-zpozdenim/1130041>)

S ročním zpožděním hlavně kvůli archeologickému průzkumu začíná stavba nejdelšího železničního tunelu v zemi u Kyšic na Plzeňsku. Půjde o hlavní součást nové dvojkolejné tratě z Rokycan do Plzně, jejíž budování začalo loni v listopadu. Jeden z posledních úseků na III. železničním koridoru Praha – Plzeň – Cheb přijde na 3,9 miliardy korun, polovinu má stát tunel. Celá trať bude hotová do poloviny roku 2017, řekl ČTK náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Mojmir Nejezchleb. Při jejím loňském zahájení hovořil investor o konci roku 2016, ražbu tunelu měl zahájit v prvním letošním pololetí. "Roční zdržení způsobil nejvíce archeologický průzkum. Archeologové jsou ještě v jiných lokalitách, ale ty teď nejsou hrozbou v termínech," uvedl Nejezchleb. Na trase tunelu neočekává další průzkumy. Významné práce jsou už podle Nejezchleba provedené mimo tunel na takzvané klabavské přeložce. "Staví se mosty u Dýšiny a Ejповic. Největší gros prací je nyní zaměřené na přípravu prostoru pro nástup razicího stroje, tedy pilotové stěny a předportálový prostor," uvedl. Odhadl, že na stavbě trati je proinvestováno do půl miliardy korun.

U Kyšic už by se měl tento týden objevit speciální razicí stroj německé firmy Herrenknecht TBM, který se vyráběl sedm měsíců na míru pro plzeňskou stavbu. "Přišel na stovky milionů korun. Je vyrobený a složený v bednách. V Kyšicích se připravuje obrovská startovací jáma, která bude hotová tento měsíc," řekl Lubor Hrubeš, ředitel Stavební správy západ SŽDC. Poté se začne s dvouměsíční montáží stroje a po Vánocích "zajede do kopce". "Ražba začne ještě letos v zimě nebo v lednu," uvedl Hrubeš. Dva jednokolejné tunely, které přijdou se souvisejícími objekty na dvě miliardy korun, se budou stavět dva roky. "V místě připravované startovací jámy už průzkum skončil. Archeologové už jsou pryč," řekl Hrubeš. Připravuje se tam příjezd k tunelu a 17 metrů hluboká jáma. Podle Hrubeše jsou na celé trati ještě tři místa, kde se předpokládá další průzkum, za koncem tunelu o délce 4,15 kilometru, který povede vrchy Homolka a Chlum za Plzeň. "Stavba Rokycany – Plzeň má oproti původnímu harmonogramu zhruba roční skluz," řekl Nejezchleb. Podle něj nebude mít zpoždění vliv na čerpání evropských dotací. "Půjde o takzvanou fázovanou stavbu. Část uděláme z peněz operačního programu Doprava I a zbytek nad rámec programovacího období bude z programu Doprava II," řekl.

Etapa Rokycany – Plzeň bude mít největší časový přínos ze všech úseků koridoru, protože zkrátí trať z 20 na 14 kilometrů, tedy z 20 na 11 minut. Stavba je další částí III. tranzitního koridoru z Prahy do Chebu, kde už je od roku 2011 hotová západní větev mezi Plzeň a Chebem, úseky Beroun – Zbiroh a Zbiroh – Rokycany. Celá západní větev III. koridoru z Prahy do Chebu, což je stavba za více než 30 miliard korun, zkrátí dobu cestování z Prahy do Plzně na polovinu pod hodinu.

04. 10. 2014 „Hašišbedny“ mohou vyjet na koleje. Papírově je z nich tramvaj (M 27 JHMD)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/hasisbedny-ihmd-mohou-vyjet-je-z-nich-tramvaj-uzkokolejka-p33/eko-doprava.aspx?c=A141003_192715_eko-doprava_voz)

Společnost Jindřichohradecké místní dráhy (JHMD) na poslední chvíli zažehnala hrozbu, že přijde o desítky milionů korun na nové vozy pro své úzkokolejky. Drážní úřad tento týden schválil provoz modernizovaných jednotek, které si zatím získaly přezdívky Nautilus či Hašišbedna. Přesto ještě vozy nevyjely do běžného provozu s cestujícími. I když jde o vlak, technicky půjde o vysokorychlostní tramvaj nebo metro. Výpočty ukázaly, že skříň vozu nemá dostatečnou pevnost, která by splňovala normy na železniční osobní vozy. Takové normy jsou důležité především s ohledem na riziko srážky s jiným vlakem: u tramvaje se například nepočítá s tím, že by se mohla srazit s nákladním vlakem, a proto má normy mírnější. Modernizaci vozu prováděla společnost 4Rail. V praxi tak dojde k paradoxní situaci, kdy JHMD budou fakticky provozovat na železnici tramvaj nebo metro. Podle ředitele odboru drážních vozidel Drážního úřadu Jiřího Hanuše je takový postup možný. „V praxi to ale znamená, že provozovatel a dopravce tohoto vozidla musí na provozované železniční trati splnit systémy bezpečnostních opatření odpovídající začlenění vozidla do příslušné konstrukční kategorie z hlediska pevnosti. Tuto skutečnost Drážní úřad zdůraznil i ve vydaném rozhodnutí,“ řekl Hanuš. JHMD proto musí vyřešit svým předpisem provoz takových vozů. Nejde o malichernost právě kvůli možnému riziku srážky s těžším vozidlem. Nejen jedoucím, ale například i odstaveným na nádraží. „Je to



jedna z otázek, kterou musí vyřešit," dodal Hanuš. Bez předpisu nemohou vlaky i přes schválení vyjet. To ale prakticky vylučuje provoz jiných vlaků na této trati. JHMD však mají ještě jiný problém, který nevyřeší jen jejich předpis. Obě tratě jindřichohradeckých úzkokolejek vedou po trati s běžným rozchodem v takzvané splítce a ta patří Správě železniční dopravní cesty. „S ohledem na existenci splítky u Jindřichova Hradce se jedná svým způsobem o 'odvážné' rozhodnutí. Je otázkou, jestli i SŽDC musela upravit své vnitřní předpisy tak, aby byla vyloučena jízda jiného vlaku na dané trati," komentoval odborník na železniční právo Petr Špetlák.

Předpis pro provoz ale podle české legislativy už nemůže kontrolovat Drážní úřad. „Všechny vnitřní předpisy související s nasazením v podstatě nového vozidla do provozu by měly být připravené a kompetentní zaměstnanci by měli být proškoleni ještě před nasazením tohoto vozidla do provozu. Záleží na přístupu a zodpovědnosti samotného dopravce," dodal Hanuš. Zda tento předpis už dopravce má, není jasné. JHMD měly prokázat schválení vozu už dříve, regionální rady dvou operačních programů (Jihovýchod a Jihozápad) jim ale nakonec prodloužily termín dodání potvrzení o schválení až do konce září. Celkem mají na čtyři modernizované vozy dostat 33 milionů korun. Jde o rumunské vozy, které firma dovezla z Polska, modernizaci provedla firma 4Rail. Ta se k celé záležitosti za dva dny nevyjádřila, stejně jako vedení JHMD.

04. 10. 2014 V Českém Šternberku vykolejila historická lokomotiva, zastavila provoz (464.008)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/v-ceskem-sternberku-vykolejila-historicka-lokomotiva-pph-praha-zpravy.aspx?c=A141004_172958_praha-zpravy_ert)

Dopravu na trati mezi Leděčkem a Kácovem ve Středočeském kraji v sobotu odpoledne komplikuje netradiční nehoda. Při přesunu historické lokomotivy soukromého vlastníka během focení ve stanici Český Šternberk stroj vykolejil. Provoz v úseku byl zcela zastaven na bezmála pět hodin. Lokomotiva podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala vykolejila krátce před druhou hodinou odpoledne. „Historická lokomotiva vykolejila v nízké rychlosti během přesunu v rámci focení," uvedl pro iDNES.cz Drápal. Dodal, že podle prvních informací při nehodě vznikla hmotná škoda. Při incidentu nebyl nikdo zraněn. Příčiny nehody nyní na místě šetří pracovníci Drážní inspekce. Podle webových stránek Českých drah byl kvůli vykolejení lokomotivy zcela zastaven provoz na regionální trati v úseku Leděčko – Kácov. Spoje Os 9208 v úseku Kácov – Leděčko a Os 9235 v úseku Leděčko – Kácov nahradily autobusy. Vlaky se na trať vrátily až krátce před sedmou hodinou večerní.

05. 10. 2014 České dráhy nebudou od prosince zdražovat více než o inflaci

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-nebudou-od-prosince-zdrazovat-vice-nez-o-inflaci/1131037>)

České dráhy nebudou v novém jízdním řádu zdražovat více než o inflaci, v mezinárodní dopravě vůbec. V pořadu Otázky Václava Moravce to řekl generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz. Počet dopravních spojů se nezmění. Nový jízdní řád bude platit od prosince. "Se změnou cenové politiky nepočítáme. V mezinárodní dopravě nepočítáme s žádným navýšením, u vnitrostátních spojů by zvýšení cen nemělo přesáhnout inflaci," uvedl Kurucz. Česká národní banka předpokládá v tomto roce inflaci 1,5 procenta. Počet dopravních spojů bude zhruba stejný, denně vypravují ČD asi 7 000 spojů, upozornil Kurucz. "Někde se posílilo, jinde si objednávky škrtly," podotkl. České dráhy se v pololetí vymanily ze ztráty a vykázaly zisk po zdanění 158 milionů korun. Loni v pololetí skupina Českých drah vykázala ztrátu 510 milionů korun. Podle Kurucze stojí za zlepšením výsledků mimo jiné zvýšení tržeb u osobní dopravy a provozní úspory. Loňská ztráta 1,9 miliardy Kč může být v roce 2014 až o polovinu nižší, dodal Kurucz. Počet cestujících se za prvních osm měsíců roku zvýšil meziročně o 645.000. "Je to díky akčním projektům, jako je třeba doprava na festivaly, sportovní akce," poznamenal.

05. 10. 2014 Kurucz: Převod majetku z ČD do SŽDC může vynést až sedm mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/kurucz-prevod-majetku-z-cd-do-szdc-muze-vynest-az-sedm-mld-kc/1131039>)

Převod nemovitého majetku z Českých drah do Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) by v první etapě mohl drahám vynést kolem pěti miliard Kč, celkem až sedm miliard Kč. V pořadu Otázky Václava Moravce to řekl generální ředitel Českých drah Daniel Kurucz. ČD podle něj veškeré záležitosti nutné k převodu připravily, takže podle Kurucze nyní nic nebrání tomu, aby materiál šel

z ministerstva dopravy na jednání vlády. Část peněz by mohla přijít do ČD už letos, dodal. První etapa převodu majetku se týká budov a pozemků pod nimi, druhá převodu pozemků pod kolejemi. "U první etapy se pohybujeme na úrovni kolem pěti miliard Kč," uvedl Kurucz. Ta druhá je podle něj složitější, protože se musí oddělit katastrální území, takže se plánuje až na rok 2015.

Soukromí dopravci považují převod majetku za nedovolenou státní podporu. To by nyní měly posoudit Evropská komise a na národní úrovni případně Úřad na ochranu hospodářské soutěže. Spolu s převodem pozemků pod kolejemi by se měly převádět budovy, u kterých jsou ČD pouze spoludávatelem společně s developerskými společnostmi. Jednoduchá situace je například u Hlavního nádraží v Praze, které má v dlouhodobém nájmu společnost Grandi Stazioni. Tento nájemní vztah se převede na nového vlastníka. Mezi problematická nádraží patří v tomto ohledu pražské Smíchovské nádraží, nádraží v Holešovicích, v Brně či Masarykovo nádraží v Praze. Za tímto projektem, který by měl ČD přinést 700 milionů Kč, stojí finanční skupina Penta. Dráhy se snaží peníze získat dříve než po kolaudaci nově vybudovaného obchodního centra, jak vyplývá ze smluv, které byly uzavírány v letech 2004 až 2006, a podle Kuruczova posudku jsou nevyhovující.

Dráhy připravily dodatky ke smlouvě, které řeší platební podmínky. Podle původní smlouvy totiž dostanou ČD peníze z výnosů projektu až po kolaudaci stavby, což může být v řádu několika let. "Smlouva je postavená tak, že vybudujeme společně obchodní centrum. Museli bychom složit určitý díl peněz, další díl by složila protistrana. Stavěli bychom a dělili se o náklady," upozornil Kurucz. Ten, kdo za ČD smlouvu podepsal, již podle Kurucze v Českých drahách nepracuje. Varianta, že by ČD do projektu investovaly peníze a společně s Pentou stavěly, není podle Kurucze pro dráhy reálnou. Jiná možnost připouští prodej pozemků protistraně, nicméně peníze by přišly až po dostavbě obchodního centra, za mnoho let. "Jednáme s Pentou o tom, abychom nějaké peníze mohli dostat již letos. Navrhli jsme, že část (110 milionů Kč) dostaneme nyní do konce roku jako zálohu, druhou část po stavebním povolení a třetí po kolaudaci," dodal Kurucz. U Smíchovského nádraží je zase problém v tom, že již byly prodány některé budovy i pozemky uvnitř areálu, takže developer Sekera Group je musí vykoupit. Suma, za kterou je vykoupí, se pak podle smlouvy odečte od celkové sumy, kterou drahám zaplatí. "Ta se tak může limitně blížit nule," upozornil Kurucz. Policie podle něj případ nyní vyšetřuje.

06. 10. 2014 SŽDC chystá stavby posledních úseků koridoru z Prahy do Berouna

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-chysta-stavby-poslednich-useku-koridoru-z-prahy-do-berouna/1131361>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) intenzivně připravuje stavbu posledních tří úseků koridoru Praha – Cheb, a to mezi Prahou-Smíchovem a Berounem. S jeho krajními částmi, tedy ze Smíchova do Radotína a z Králova Dvora do Berouna by se mohlo brzy začít. Nejsložitější je prostřední stavba, zejména úsek mezi Černošicemi a Řevnicemi a průjezd chráněnou krajinnou oblastí, kde se zpracovává vliv stavby na životní prostředí (EIA). Celá západní větev III. koridoru Praha – Cheb by mohla být hotová do roku 2025. ČTK to řekl náměstek generálního ředitele SŽDC Mojmír Nejezchleb. "Minulý týden jsme schválili v centrální komisi ministerstva dopravy záměr projektu na část Smíchov – Radotín. Je řešená poměrně velkoryse podle našich představ. Zdá se průchodná územně i z hlediska dalších stavebních řízení. Jsou tam přidávány i další koleje kvůli příměstským vlakům," uvedl Nejezchleb. SŽDC má hotový záměr projektu, brzy se začne pracovat na přípravné dokumentaci a poté bude zpracován projekt. "Chtěli bychom stavět z evropského operačního programu Doprava II a můžeme ji zahájit tak za tři roky," uvedl náměstek. Další krajní část, Beroun – Králův Dvůr, je také bez problémů. "Je to jedna z akcí navrhovaná do 1. výzvy CEF (nový evropský program Connecting Europe Facility) k 26. únoru 2015. S přípravou jsme daleko. V roce 2016 bychom mohli stavět," řekl Nejezchleb.

Nejsložitější je prostřední část, hlavně z Černošic do Řevnic, "těžko průchodná územně i z hlediska technického řešení". "Různé skupiny obyvatel v husté zástavbě to vidí jinak," uvedl. Složitý je také průjezd trati chráněnou oblastí. SŽDC nyní rozhodlo, že bude diskutovat o modernizaci úseku v technických parametrech, které budou průchodné. "Třeba tvrzení, že musí být patnáctiminutový takt a zároveň obce nechtějí nadjezdy, je nesmyslné. Přejezdy budou mít pořád závozy dole a nic po nich neprojde," uvedl Nejezchleb. Snahou bude trať modernizovat a zvýšit její kapacitu, především rekonstrukcí svršku a zabezpečovacího zařízení. "Ale v delším časovém horizontu vidíme kromě té stávající trati ještě komfortní variantu, nějakým tunelem, aby se trati odlehčilo od dálkové dopravy," dodal.

Na III. koridoru už jsou hotové části Plzeň – Cheb, Beroun – Zbiroh a Zbiroh – Rokycany. Nyní se buduje úsek Rokycany – Plzeň a průjezd Plzní. Celá západní větev z Prahy do Chebu, stavba za více než 30 miliard Kč, zkrátí dobu cestování z Prahy do Plzně na polovinu pod hodinu.

06. 10. 2014 Tykač těží z konkurence. Uhlí do Chvaletic odveze s velkou slevou Cargo

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-se-vraci-do-chvaletic-djl/eko-doprava.aspx?c=A141006_2105324_ekonomika_fih)

Nákladní dopravce ČD Cargo získal opět po roce důležitou zakázku na dodávky uhlí z mosteckých dolů do elektrárny Chvaletice. Největší radost může mít šestý nejbohatší Čech Pavel Tykač a jeho kolegové Jan Dienstl a Tomáš Fohler. Doprava uhlí totiž zlevní o 40 procent. Velký konkurenční boj mezi nákladními železničními dopravci stlačil cenu dopravy pro Severní energetickou ovládanou trojicí uhlobaronů o více než čtyřicet procent – místo současných 160 korun za tunu uhlí se dostanou na 93 korun, které nabídl ČD Cargo. Na trať mezi severem Čech a Chvaleticemi se ČD Cargo vrací po více než roční pauze, když v boji o zakázku porazilo AWT Zdeňka Bakaly, jehož nabídka se podle informací MF DNES pohybovala kolem sto korun za tunu. „ČD Cargo ukázalo zkušenost i dravost. Potěšilo nás, že byli schopni konkurovat novým soukromým firmám, a velmi příjemně nás překvapila i vysoutěžená cena,“ řekl obchodní ředitel Severní energetické Damir Dordevič. Severní energetické patří jak dům ČSA, tak od loňského roku chvaletická elektrárna. Pro ČD Cargo jde o klíčovou zakázku, která ještě loni tvořila zhruba pět procent veškerého nákladu, který dopravce přepravil. Denně míří do Chvaletic pět až šest dlouhých vlaků s hnědým uhlím. Než spadly ceny v soutěži, měla zakázka hodnotu kolem 700 milionů ročně za přepravení od 2,3 až do tří milionů tun uhlí, aktuální výše podle nabídnuté ceny tedy spadla pod 300 milionů korun.

Kdo jezdí pod náklady?

V soutěži byla nakonec jediným kritériem cena. „Podmínky jsme úmyslně nastavili poměrně obecné, tak, aby mělo šanci co nejvíce firem. U všech zájemců jsme nejdříve pečlivě ověřovali, zda jsou dostatečně kvalifikovaní, aby zakázku reálně zvládli,“ dodal Dordevič. Dosažená cena však budí rozpaky, zda takový obchod může být ziskový. Šéf odborů na ČD Cargo Radek Nekola ještě loni tvrdil, že cena 160 Kč za tunu nabídnutá AWT v předchozí soutěži jde pod náklady. „Jezdí pod cenou, to je zřejmé. Působí zcela destruktivně na celý trh,“ stěžoval si před rokem pro MF DNES Nekola. Od ledna 2015 tedy bude ČD Cargo vozit palivo ještě o dalších čtyřicet procent levněji, než za kolik ho dnes vozí jeho soukromý konkurent. „To je obrovský počín, který společnost pro svoje zaměstnance udělala. Vnímám to tak, že společnost mohla jít do soutěže s nižší cenou i právě proto, že provádí restrukturalizaci, že snížila náklady,“ komentoval v odborovém zpravodaji Obzor Nekola současné vítězství ČD Cargo.

Státní dopravce odmítá, že by šel s cenou pod náklady, stejně jako v jiných výběrových řízeních. „Silná konkurence na trhu nákladní dopravy způsobuje zásadní snížení marží a tento trend trvale pokračuje. Výjimkou pochopitelně není ani zmíněná zakázka na přepravu uhlí do Chvaletic. Naše nabídnutá cena je samozřejmě zisková, i když marže je nižší než dříve,“ řekl šéf ČD Cargo Oldřich Mazánek. Znovuzískání zakázky považuje za velký úspěch. Na ČD Cargo přišel loni na konci srpna v době, když už byl kontrakt ztracený. AWT svoji poslední nabídku neupřesnilo. „Můžeme potvrdit, že jsme se tendru zúčastnili s nabídkou, kterou jsem vnímali jako mimořádně konkurenceschopnou a pro nás hraniční. Vítěznou nabídku ani její ekonomickou obhajitelnost nechceme komentovat,“ řekl obchodní ředitel AWT Edin Sose. Státní nákladní dopravce v posledních letech přišel o výraznou část trhu. Oproti roku 2008 převládá téměř o třicet procent méně zboží. Soukromá konkurence obsadila přes pětinu celého trhu.

Uhelná magistrála

Zakázka na přepravu uhlí bývala ještě do loňska největším kontraktem ČD Cargo, který tvořil pět procent veškeré přepravy firmy. Loni o ni přišla po prohraném tendru, který vyhrála společnost AWT. Denně mezi Dolem ČSA u Mostu a Chvaleticemi na zhruba dvě stě kilometrů dlouhé trase jezdí pět až šest vlaků. V Česku jde o největší byznys na železniční dopravu s uhlím.

07. 10. 2014 Strojvůdci Deutsche Bahn budou od 21:00 SELČ stávkovat

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/strojvudci-deutsche-bahn-budou-od-21-00-selc-stavkovat/1131704>)

Strojvůdci největšího německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) vyhlásili stávkou. Protestní akce potrvá od dnešních 21:00 SELČ do středečních 06:00 SELČ, uvedl dnes v tiskovém prohlášení odborový svaz GDL. Strojvůdci žádají zvýšení mezd a zkrácení pracovní doby. Vedení DB zatím nedokáže odhadnout, jaké dopady stávka bude mít. České dráhy ve spolupráci s Deutsche Bahn připravují opatření pro provoz vlaků. "Jakmile dostaneme od dispečerů informace, jakým

způsobem budeme dopravu zajišťovat, dáme to na web," řekla ČTK mluvčí ČD Kateřina Šubová. V pondělí ještě před vyhlášením stávky ČD upozornily, že protestní akce německých strojířů by zasáhla především trať z Prahy do Berlína a Hamburku.

Vedení DB odbory za vyhlášení stávky kritizovalo. Jednání svazu GDL je podle železničního dopravce "přehnané", odboráři by se prý měli "neprodleně" vrátit k jednacímu stolu. DB také upozorňuje, že zatím nejsou schopny odhadnout dopady stávky. "Vzhledem k tomu, že nám svaz GDL nedodal žádné informace o vlacích, jejichž personál bude stávkovat, prosíme o pochopení, že zprávy o výpadech spojení a o možné náhradní dopravě budeme mít teprve po zahájení stávky," uvedlo vedení železničního dopravce. Podle předběžných informací by stávka měla zasáhnout dálnkové, regionální i městské vlaky na území celého Německa, stejně jako nákladní dopravu.

Stávka má velkou podporu mezi členy GDL. V referendu, které se uskutečnilo minulý týden, pro uspořádání protestu hlasovalo 91 procent strojířů zastoupených v odborech. Požadují zvýšení platů o pět procent a zkrácení pracovní doby o dvě hodiny týdně. Nyní se průměrný roční plat německých strojířů pohybuje v závislosti na odpracovaných letech mezi 36.000 a 46.000 eury (998.000 a 1,27 milionu Kč). Strojvířci u DB pracují 39 hodin týdně. Personální ředitel DB Ulrich Weber už dříve označil požadavky odborů za nesplnitelné a obvinil svaz GDL, že není ochoten přistoupit na kompromis. Vedení DB minulý týden nabídlo strojířům zvýšení základního platu o dvě procenta.

07. 10. 2014 Brno si pojistilo nákup pozemků pro odsunutě nádraží

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/288444-brno-si-pojistilo-nakup-pozemku-pro-odsunute-nadrazi/>)

Brněnští zastupitelé posvětili smlouvu o smlouvách budoucích, která zaručuje koupi pozemků pro odsunutou variantu hlavního nádraží. Pozemky a objekty vyjdou městskou kasu přes 130 milionů korun. Projednávání smlouvy tři dny před komunálními volbami se nelíbilo opozici. O tom, zda nádraží zůstane v centru nebo se přesune o necelý kilometr na jih, zatím není rozhodnuto. Konečné slovo bude mít investor stavby – Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC).

Nemovitostí ve vlastnictví ČSAD Brno holding, Tourbus a Torea Plus v blízkosti autobusového nádraží Zvonařka a tzv. Jižního centra. Pokud se bude v Brně stavět hlavní nádraží v tzv. odsunutě poloze, budou tyto pozemky klíčové. Město si proto dnes pojistilo jejich nákup uzavřením smlouvy o smlouvách budoucích. Kritici upozorňují, že o poloze nádraží ještě ministerstvo dopravy, které je skrz SŽDC investorem stavby, definitivně nerozhodlo. "Pokud bude nakonec vhodnější varianta pod Petrovem, město nakoupí pozemky zbytečně. Většinu z nich ani potřebovat nebude a cena bude nižší," upozornil opoziční zastupitel Martin Ander (Strana zelených) s tím, že radnice by neměla s odkupem nikam spěchat. Naopak primátorův náměstek Robert Kotzian (ODS), který je za dopravu zodpovědný, považuje návrh smluv za krok správným směrem. "Město se zaváže ke koupi pozemků pouze pro případ, že by ministerstvo zvolilo variantu naproti Zvonařce. V opačném případě smlouva buď uplyne, nebo se strany dohodnou na jejím ukončení," řekl Kotzian. Ve smlouvě o smlouvách budoucích stojí, že prodávající mají povinnost uzavřít kontrakt do půl roku poté, co dostanou na základě územního rozhodnutí pro nádraží výzvu k jejich prodeji. Pokud nebudou podmínky pro uzavření kupních smluv splněny do 31. prosince 2020, smlouvy o smlouvách budoucích zanikají.

Schvalování smluv se nelíbilo i některým dalším zastupitelům, a to zejména proto, že se jim dokumenty dostaly na stůl na posledním zastupitelstvu před komunálními volbami. Podle Kotziana ale měla být smlouva o smlouvě budoucí hotová už dávno a volby s tím nemají co dělat. "Celý proces je velmi náročný a zdlouhavý. Že termín návrhu padl před volbami, to je jen náhoda. Nakonec to ale může ušetřit čas," dodal Kotzian.

O modernizaci nádraží se v Brně diskutuje už léta. Existují dvě varianty. První možností je varianta "pod Petrovem", která navrhuje ponechat nádraží v centru města ve stávající poloze. Železniční trať by zůstala zachována, nádraží by se modernizovalo a rozšířilo směrem k oblasti tzv. Malé Ameriky. Odborníci odhadují, že přebudování stávajícího nádraží by trvalo déle než odsunutá varianta. Plusem pro cestující by naopak byla výborná dostupnost nádraží v centru města. Tzv. odsunutá varianta, zvaná také jako poloha "u řeky", znamená přesun železničního tělesa o 800 metrů na jih. Vlaky by měly zastavovat v sousedství autobusového nádraží Zvonařka. U nádraží má vzniknout nová čtvrť s kompletní infrastrukturou a tramvajovou dopravou. Postavit nádraží na zelené louce bude pravděpodobně rychlejší, nevýhodou je větší vzdálenost od centra. O poloze nádraží se v Brně konalo v roce 2004 referendum, jehož výsledky ale nebyly závazné. Letos aktivisté usilovali o vyhlášení nového referenda, nakonec pro něj ale nesehnali dostatek podpisů. Uznání některých vyřazených petičních archů se nyní domáhají u soudu. O konečné poloze rozhodne investor stavby.

08. 10. 2014 PID integrovala část Mělnicka – ale jenom na kolejích (tratě č. 074, 092, 110, 111)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/288605-pid-integrovala-cast-melnicka-ale-jenom-na-kolejich/>)

Na půli cesty uvázlo slíbené propojení integrovaných dopravních systémů Prahy a Středočeského kraje. Jízdenky z pražské MHD je sice možné používat v části Mělnicka, ale pouze v železniční dopravě. Přímé autobusové linky zůstávají nadále mimo systém Pražské integrované dopravy, jednotné jízdné s pražskými tramvajemi či metrem tak stále nemají. Tzv. plná integrace – tedy uznávání nejenom předplatních jízdenek Pražské integrované dopravy, ale i jednorázových lístků – platí ode dneška na železničních tratích z Kralup nad Vltavou do Podlešína, Velvar a Neratovic a z Neratovic do Čelákovic. Znamená to zjednodušení cest vlakem v regionu především pro cestující, kteří dojíždějí do Prahy a přestupují například na metro. Přestože tak Pražská integrovaná doprava rozšiřuje svoji přítomnost na Mělnicku, k tomu, co měli cestující z regionu slíbené, má nynější rozšíření integrované dopravy daleko. Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID) letos plánoval začlenění přímých autobusových linek z Mělníka a Neratovic do Prahy. Vzhledem k tomu, kudy vedou trasy a nabídce spojení přitom právě autobusy a nikoli vlaky tvoří páteř spojení Mělník – Praha. Kvůli sporu o konečnou stanici však ROPID oznámil odklad integrace autobusů a nakonec na Mělnicku zapojil pouze část vlaků. "Co se stalo, je pro nás obrovské zklamání, je to škoda," řekl již dříve mělnický starosta Ctirad Mikeš. Středočeský kraj však nadále počítá s propojením svých regionálních linek s PID. Lze ho však očekávat nejdříve v roce 2017. "Základní problém je, že systém, který je v obou místech, není úplně stejný. My například máme žakovské jízdné, Praha ho nemá. V Praze jezdí důchodci nad 70 let zdarma, u nás to není," popsal překážky v propojení dopravy středočeský hejtmán Miloš Petera.

Pražská integrovaná doprava ve své příměstské části zahrnuje železniční linky S a autobusy linek série 300 a 400. Není na celém středočeském území, má pásmový tarif, jehož centrem je území hlavního města a je vytvořen pro dojíždění do Prahy z okolí. Středočeská integrovaná doprava naproti tomu zahrnuje pouze autobusové linky, má zónový tarif, se kterým lze cestovat po celém regionu, nikoli však linkami PID. Součástí SID není Praha, resp. její MHD, cestující ze středočeských autobusových linek si tak na konečné musí kupovat nové jízdenky. Autobusové linky SID však do Prahy zajíždějí, často jezdí souběžně s pražskými linkami, s nimiž potom soupeří o cestující. Všechny spoje jsou přitom částečně placeny z veřejných rozpočtů.

09. 10. 2014 Železniční tendry se odkládají, přednost má uznávání jízdenek

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicni-tendry-se-odkladaji-prednost-ma-uznavani-jizdenek-1126096>)

Soutěže o provozování dotovaných rychlíkových linek vypíše stát nejspíš až příští rok. Původně se přitom mělo začít soutěžit už letos. Podle ministra dopravy Antonína Prachaře je ale třeba nejprve dořešit vzájemné uznávání jízdenek, liberalizaci železnice by také mohla pomoci očekávaná novela zákona o veřejných zakázkách. Kvůli uznávání jízdenek už ministerstvo jedná s Českými drahami. „Na mně bude, abych dohlédl na to, aby dráhy dohodu nebojkotovaly,“ řekl ministr. Jeho úřad rovněž předpokládá, že se změní zákon o veřejných zakázkách a nebude třeba soutěž zrušit ani při účasti jediného zájemce. To se stalo před rokem a půl, kdy zkrachoval první pokus o otevření dotované železnice konkurenci. Ze soutěže o trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc vypadla z formálních důvodů Arriva. Jako jediný účastník zůstal RegioJet a byť byl nejlevnější, muselo ministerstvo soutěž zrušit. Prachařovo vedení ministerstva je v otázkách liberalizace železnice mnohem umírněnější než jeho předchůdci. Soutěžit se zatím bude o šest vybraných tratí, další harmonogram liberalizace nemá.

České dráhy by si měly podle Prachaře zachovat rozhodující podíl na kolejích a být připraveny kdykoli nahradit výpadek alternativních dopravců. Před pěti lety přitom vláda rozhodla o tom, že se konkurenci otevrou až tři čtvrtiny rychlíkových linek. Materiál z dílny tehdejšího ministra Gustava Slamečky ale Prachař označil za utopii. „Ať se to komu líbí nebo ne, pořád tady musí být národní dopravce v majetku státu, aby stát mohl garantovat dopravní obslužnost,“ zdůraznil Prachař.

Vlaky v krajích čeká změna

Financování regionální železniční dopravy by mělo doznat podle ministra dopravy Antonína Prachaře v příštích letech výrazné změny. Dosud všechny regionální vlaky objednávají a financují kraje. Celkem ročně zaplatí osm miliard, z toho jim zhruba tři miliardy dodá stát. Od konce roku 2015 by měla část

regionálních vlaků přejít pod křídla státu, který by následně krajům zkrátil dotaci. Jde především o spoje, které přejíždějí hranice krajů.

09. 10. 2014 Rychlíky Brno – Olomouc míří na 15 let bez soutěže pod České dráhy

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rychliky-brno-olomouc-budou-jezdit-15-let-drahy-fq5/-eko-doprava.aspx?c=A141009_140059_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy chce uzavřít bez soutěže smlouvu s Českými drahami na patnáct let na provoz rychlíků mezi Brnem, Břeclaví a Olomoucí. Jde o kontrakt za téměř dvě miliardy korun, který má uvolnit Českým drahám cestu k evropským dotacím. Vyplývá to z oznámení, které poslalo Ministerstvo dopravy do evropského věstníku zakázek. Plán počítá s uzavřením smlouvy s platností od prosince 2015. Podle původních plánů mělo přitom jít o trať, kterou bude ministerstvo soutěžit, ale až jako jednu z posledních. V posledním materiálu už se se soutěží ani nepočítalo. Informaci o plánu na přímé zadání resort potvrdil. Ministerstvo přímým zadáním řeší současně i nečerpání evropských peněz na výstavbu silnic a železnic. Plánem je totiž přesunout část financí v rámci Operačního programu doprava na nákup vlaků. Jednou z podmínek je ale právě uzavřená smlouva na provoz dálkových spojů.

Dráhy mají na rychlíky nasadit místo klasických souprav nové jednotky od Škody Transportation, které vychází ze současných jednotek RegioPanter. Budou mít ale drobné úpravy oproti verzi pro regionální vlaky. České dráhy na této trase, kde dlouho vládly ryze koženkové soupravy, postupně vylepšují skladbu vozů. Během příštích měsíců nasadí například modernizované vagony. Až dosud doplácí Ministerstvo dopravy na tyto rychlíky ročně 128 milionů korun, patnáctiletý kontrakt tak má hodnotu 1,8 miliardy korun. Přímé zadání se však nelíbí jiným dopravcům. „Podle našeho názoru se jedná o snahu smluvně zajistit nasazení nových jednotek, které byly objednány do dálkové dopravy v letošním roce ze strany Českých drah,“ říká šéf Arrivy Daniel Adamka. Dráhy navíc podle něj opakovaně při vyhlášení soutěže na dálkové jednotky tvrdily, že jde o nutnost zajistit připravenost ČD na výběrová řízení. „Arriva je připravena podat alternativní nabídku na výše uvedené služby,“ dodal Adamka.

10. 10. 2014 Betonová jízda na železnici. Stát chrání před hlukem i lesy a louky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/u-zeleznicnich-trati-stoji-protihlukove-zdi-nekde-zbytecne-pgy/-ekonomika.aspx?c=A141009_190435_ekonomika_bse)

Kolem železnic rostou v Česku další a další protihlukové stěny. Často vznikají i na místech, kde nemají logiku. Už jich je dvě stě kilometrů. Přitom cenu stavby železniční tratě prodražují až o jedenáct procent. Cestující mezi Rokycany a Plzní se dosud při cestě vlakem dívali do lesa. Teď místo toho vidí beton. Protihlukové stěny vyrůstají při modernizaci železnice i na místech, kde byste je příliš nečekali. Například u Klabavy to vypadá, že stovky metrů stěn chrání před rámusem nanejdříve srnky a houbaře. Ministerstvo zdravotnictví sice před časem zmírnilo normy na hluk, přesto velký boom protihlukových stěn pokračuje. Staví se dál na místech, kde nikdo nebydlí.

Jízda po české železnici tak v poslední době čím dál častěji připomíná svezení betonovým tunelem, což často nelibě nesou i cestující zvyklí koukat se ve vlaku z okna. V Česku vzniklo přes dvě stě kilometrů protihlukových stěn podél železnic, celkový účet za ně přesáhl už tři miliardy korun. V případě železnice u Rokycan může stěna působit ještě kuriózněji: železnice tu křížuje dálnici D5, z které jde prakticky nepřetržitý hluk a žádné stěny kolem ní nejsou. Projektanti i Správa železniční dopravní cesty se odvolávají na platné normy a odmítají, že by se stavěly stěny i na zbytečných místech. „Nestavíme zdi, protože nás to baví. Na konkrétním příkladu u obce Klabava, kdy obec je vzdálená zhruba 550 metrů, bylo akustickou studií prokázáno, že bez instalované stěny by nebyly dodrženy limity pro noční dobu,“ vysvětlil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

10. 10. 2014 Vlakem na pražské letiště. Stavbu i provoz má zajistit soukromník

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlakem-na-prazske-letiste-stavbu-i-provoz-ma-zajistit-soukromnik-1126445>)

Vlakové spojení pražského letiště s centrem města by měl vystavět a provozovat soukromý investor. Taková je představa ministra dopravy Antonína Prachaře. Důležitá je především druhá část sdělení. Zatímco o samotné výstavbě v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) ministr

hovořil už dříve, zajištění provozu soukromníkem je novinka. Systém build & operate (postav a provozuj) je podle Prachaře nejvýhodnější z finančního i časového hlediska. „Sondovali jsme zájem investorů a k našemu překvapení je zájemců hned několik. Jsou tam mezinárodní investoři z Evropy a Asie. Například Francie má vybudovanou agenturu pro podporu PPP projektů a i tam jsem zaznamenal signál, že by měli zájem se touto myšlenkou zabývat,“ řekl Prachař. Podle něj vše hovoří pro to, aby trať vedla přes Prahu 6 na Masarykovo nádraží. Alternativa v podobě spojení na Smíchov má prý hned několik nevýhod, například nemá souhlasné stanovisko k vlivu stavby na životní prostředí. U Masarykova nádraží navíc stát už investuje do Negrelliho viaduktu.

Problém je ale v tom, že za primátora Pavla Béma se značná část projektu trasy v Praze 6 dostala pod zem, což žene náklady ke třiceti miliardám korun. Nadzemní varianta nepřichází v úvahu, neboť pro ni nikdy nebylo vydáno stanovisko EIA. I kvůli vysokým nákladům tak není možné sáhnout do Evropských fondů. Pokud by vše financoval státní rozpočet, nezbylo by v něm podle Prachaře na další stavby. Varianta PPP projektu má však i kritiky. Ti poukazují na to, že soukromník bude muset myslet na rozumnou návratnost a nastaví ceny jízdenek zcela mimo rámec pražské dopravy. Podle Prachaře by ale vlak neměl být dražší než taxi.

Dvacet let dohadů

Dráha na letiště patří do soudku virtuálních staveb. Hovoří se o ní přes dvacet let, zatím ale nepokročila ani o píd'. A to přesto, že podle slavnostního memoranda z roku 2008 se měli cestující svézt vlakem na letiště už na Vánoce roku 2013. Sliby, jejichž hustota roste před každými volbami, se zatím vždy ukázaly jako plané. Letos téma zvedli například sociální demokraté.

10. 10. 2014 Vídeňané mají nový „hlavák“. Centrální nádraží stálo miliardu eur (Wien Hauptbahnhof)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/rakousane-otevrel-i-nove-hlavni-nadrazi-ve-vidni-ftb-eko-doprava.aspx?c=A141010_145555_eko-doprava_ozr)

Po čtyřech letech výstavby otevřel v pátek rakouský prezident Heinz Fischer oficiálně nové vídeňské nádraží Wien Hauptbahnhof. Dálkové vlaky tam začnou zajižďet až od prosince. Zatím je v provozu obří obchodní centrum a stanice slouží cestujícím regionálních spojů. Špičky rakouské politiky včetně spolkového prezidenta Heinze Fischera, stejně jako hvězdy tamní lyžařské reprezentace, které mají u jižních sousedů podobný status jako v nejlepší fotbalové hráči v Česku, si nenechaly ujít v pátek dopoledne slavnostní otevření nového Hlavního nádraží Vídeň.



Čtyři roky trávající stavba v hodně jedné miliardy eur, tedy 27,5 miliard korun, byla totiž jedním z největších infrastrukturních projektů Rakouska všech dob. Pro cestující je však páteční slavností otevření spíše symbolické. Regionální vlaky zajižďi na dříve zprovozněnou část nástupišť už od prosince 2012. Dálkové spoje, včetně těch z Česka, vjedou poprvé do stanice Wien Hauptbahnhof až s novým jízdním řádem letos v prosinci.

Vlaky z Prahy přes Vídeň až do Grazu

Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského budou vlaky ve směru nového vídeňského nádraží jezdit z Česka v pravidelných dvouhodinových intervalech. „Vlaky railjet pojedou v trase Praha – Brno – Vídeň – Graz, ve Vídni zastaví a pak budou pokračovat do Grazu, výjimka je u posledního spoje s odjezdem z Prahy v 18:42 hodin, který by již do půlnoci nestihl dojet do Grazu a svou jízdu ukončí na Wien Hauptbahnhof krátce před 23 hodinou,“ popisuje Štáhlavský. Také první ranní spoj na této lince vyrazí z Vídně a další pojedou už ze štyrské metropole. Doposud většina spojů začínala a končila ve Vídeňském Novém Městě (Wiener Neustadt). Vlaky EuroCity a Expres na trase Varšava – Ostrava – Břeclav – Vídeň zastaví ve stanici Wien Hauptbahnhof a budou pokračovat dále na konečnou na západním nádraží Wien Westbahnhof. „Nový jízdní řád začne platit od 14. prosince 2014,“ dodal Štáhlavský. Ve stejné době začnou na novou středoevropskou železniční křižovatku zajižďet také vlaky směřující z Německa a Salcburku přes Vídeň dále na letiště Wien Schwechat.

Tisíc vlaků, 145 tisíc cestujících

Do plného provozu by pak mělo nádraží vejít v roce 2015, kdy se sem přesměrují i regionální vlaky, které zatím končí ve stanici Westbahnhof. Poté se počítá s frekvencí tisíc vlaků a 145 tisíc cestujících denně. Pátek tak znamenal start plného provozu především pro přílehlající obchodní centrum BahnhofCity o 20 tisících metrech čtverečních prodejní plochy s devadesáti obchody. Podle deníku Die Presse se jedná na hodně dlouhou dobu o poslední nové nákupní centrum ve Vídni. Po otevření

dvou předchozích „nádražních“ obchodáků na Westbahnhofu a stanici Wien Mitte jde během tří let už o třetí podobné centrum a vídeňský trh začíná být pomalu přesycen.

Stejně jako u řady podobných projektů v Česku se i v Rakousku počítalo původně s nižší částkou. V roce 2007 vyčíslili projektanti náklady na 886 milionů eur, tedy o tři a půl miliardy korun méně, než byla koncová cena. Tu však nakonec správně stanovili již před dvěma lety a od té doby se nenavýšovala. Ani v roce 2015 však stavební práce kolem nádraží neskončí. Spolu s dopravním uzlem vzniká v okolí celá nová čtvrť o velikosti některých vídeňských okresů. Počítá se, že zde vznikne obytná a kancelářská čtvrť s 5 tisíci byty a 20 tisíci pracovními místy. Svě nové sídlo si zde staví třeba Erste Bank, matka České spořitelny. Definitivně by mělo být vše hotovo až mezi roky 2019 a 2020. Celková investice, tedy nádraží včetně okolních budov, financovaných vedle rakouských drah ÖBB i soukromými investory a městem Vídeň, vyjde na čtyři miliardy eur, tedy 110 miliard korun.

11. 10. 2014 Polsko zavede nové vlakové spoje, mohou Jeseníkům přinést více turistů (Glucholazy)

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/polsko-zavede-dva-nove-vlakove-spoje-do-glucholaz-coz-muze-prinest-jesenikum-vice-turistu-g8s-/olomouc-zpravy.aspx?c=A140922_2101622_olomouc-zpravy_stk)

Oživit přeshraniční turistický ruch a dostat davy polských turistů blíž k Jeseníkům. To si slibuje česká i polská strana a odborníci z cestovního ruchu od nových spojů, které Poláci vypraví mezi městy Opole a Glucholazy. Výletníci z polského vnitrozemí je mohou využít k přestupu na české vlaky a zamířit do hor. S novinkami na železnici přišel Úřad maršálka Opolského vojvodství (obdobu našich krajů – pozn. red.). Vlaky, které budou jezdit mezi městy Opole a Glucholazy, už zařadil do nového polského grafikonu. Po dlouhých deseti letech tak dojde k propojení nevyužívané trati Nysa – Glucholazy.

Informaci o nových vlacích přinesl polský server nto.pl. „Spoje jsou už projednané a odsouhlasené se sousedními vojvodstvími,“ potvrdil ředitel Úřadu maršálka Opolského vojvodství Bartłomiej Horaczuk. Do Glucholaz mají jezdit dva vlaky v 7:20 z Opole a poté v 17:50 zpět z Glucholaz. „Počítáme s nimi ve dnech pracovního volna,“ upozornil Horaczuk. Výhodu nových vlaků, které mohou pomoci oživit přeshraniční turistický ruch, vnímá i ředitelka Sdružení cestovního ruchu Jeseníky Andrea Závěšická. „Tyto vlaky by mohly pravidelně vozit o víkendech turisty z oblasti Opole do Jeseníků. Opolské vojvodství je pro nás nejvýznamnější cílový trh, na který zaměřujeme řadu našich marketingových aktivit,“ uvedla Závěšická.

Zbývá dořešit financování a návaznost na české spoje

Stále ale pokračují jednání o tom, jak nové spoje financovat. Polský úřad je vede se společností zajišťující regionální spoje na tamní železnici. Trať přes polské Glucholazy využívají české vlaky jezdící mezi Jeseníkem a Krnovem, na polském území je však ve velmi špatném stavu a česká strana usiluje už řadu let o její modernizaci. Nutné bude ještě zkoordinovat polské spoje s českými tak, aby turisté přijíždějící od Opole nemuseli dlouho čekat na přípoj do Jeseníků. České dráhy zatím oficiální stanovisko z Polska nemají a nikdo je zatím ani neoslovil. „V minulosti jsme opakovaně žádali, aby polská strana v případě zavedení vlaků z polského vnitrozemí do Glucholaz zohlednila přípojové vazby na vlaky Českých drah, které tam zastavují. Zatím ale oficiální informace nemáme, čekáme, až nám je z Polska potvrdí,“ sdělila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Nové spoje vítá i Olomoucký kraj. „Jakékoli dění na železnici, která oživí spojení přes česko-polskou hranici, vítáme. Bylo by však dobré je koordinovat a hlavně dosáhnout opravy peážní trati, kterou využívají naše vlaky. To se zatím nedaří,“ řekl náměstek hejtmána Alois Mačák.

13. 10. 2014 Správa železnic přijme stovky nových lidí. Předtím léta propouštěla

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-prijme-stovky-zamestnanci-dnc-/eko-doprava.aspx?c=A141012_192308_eko-doprava_mlb)

Do konce příštího roku přijmou železničáři 470 nových kolegů. Půjde zejména o zaměstnance, kteří dráhu v minulých letech opustili. Naopak mizet budou postupně výpravčí, vlaky mají totiž v budoucnu řídit jen dvě dispečerská centra. Hromadné propouštění však správa železnic nechystá. Jeden z největších tuzemských státních zaměstnavatelů začne po letech znovu rozšiřovat počet svých zaměstnanců. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která spravuje většinu české železnice, chce do konce roku přijmout zhruba dvě stovky zaměstnanců. Nábor nových lidí už schválila správní rada státní organizace.

Do konce roku 2015 by měla SŽDC rozšířit počet zaměstnanců o 469. „Jde hlavně o lidi do provozu, ne do kanceláří. S tím nemáme problém,“ říká náměstek ministra dopravy a člen správní rady SŽDC Milan Feranec. Podle šéfa správní rady Vladimíra Novotného se nabírání bude týkat především odborných dělnických profesí. „Jde například o elektromontéry. Dokončuje se spousta investic a je potřeba, aby se o majetek měl kdo starat,“ uvedl Novotný. Zmíněných profesí se podle něj SŽDC zbavovala v době ministrování Víta Bárty. „Myslím, že bude těžké najít dostatek lidí,“ dodal Novotný.

Zaměstnanci stojí správu železnic šest miliard ročně

SŽDC bude nabírat zaměstnance poprvé po letech redukce jejich počtu. „Průběžně stavy lidí doplňujeme podle aktuální potřeby. Profese jsou průřezově všemi obory,“ prohlásil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Podle něj bude podnik při hledání pracovníků spolupracovat s úřady práce. SŽDC odmítá, že by navyšování počtu zaměstnanců souviselo s bezpečností dráhy. A to i když by tomu nahrávala řada kontrolních závěrů Drážní inspekce, jež upozornila například na problémy s nedostatečnou údržbou tratí. „Navyšování počtu zaměstnanců souvisí s potřebou zajistit čerpání zvýšeného přídělů finančních prostředků na modernizaci a provozuschopnost v příštím roce i v letech následujících,“ vysvětlil Ptačinský. Navíc je prý nutné se připravit na zvýšený počet odchodů do důchodu v příštích letech. „Příprava nových zaměstnanců je často časově náročná, proto se problematika začala řešit již nyní,“ uvedl Ptačinský. Jen loni SŽDC na mzdách vyplatila šest miliard korun, což je v podstatě tolik, kolik podnik vybral na poplatcích za použití kolejí. Firma nyní zaměstnává 17 200 lidí, jejich počet by se však mohl rozrůst ještě z jiného důvodu.

Správa má koupit nádraží i s pracovníky

Podnik by totiž měl převzít zaměstnance Českých drah, kteří mají na starosti správu nádraží, protože nádraží od ČD koupí. Půjde řádově o stovky lidí. Dosud však není jasné, kdy se tak stane a kolik peněz za nádraží SŽDC zaplatí. Ministerstvo dopravy sice slibovalo přesun do konce letošního září, ale zatím se ani nerozhodlo, podle jaké metody se budou nádraží oceňovat. Železničáře nicméně v příštích letech čeká snižování počtu zaměstnanců v jiných částech firmy. Důvodem je postupný přechod na takzvané dálkové řízení, kdy se bude provoz na většině tratí řídit ze dvou míst v republice: z Prahy a Přerova. Výrazně tak klesne potřeba výpravčích. Technologická změna se postupně dotkne až dvou tisícovek lidí. Podle vedení má jít o přirozené odchody do důchodu, z části výpravčích se stanou dispečeri dálkového řízení. Nemělo by tak docházet k hromadnému propouštění. Zrušení výpravčích přinese jiný problém. Správce železnice má získat nádraží, ale na většině z nich výpravčí postupně vymizí. Bude se tedy muset najít někdo, kdo bude otevírat čekárnu nebo prodávat jízdenky, což přinese náklady navíc.

Výpravčí nahradí počítače

Železničáři s plácačkami zůstanou jen na menších nádražích. Dispečerská centra v Praze a Přerově je nahradí do roku 2020.

13. 10. 2014 Británie chce prodat svůj podíl v železničním přepravci Eurostar

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/britanie-chce-prodat-svuj-podil-v-zeleznicnim-prepravci-eurostar-1127666>)

Britská vláda se hodlá zbavit svých 40 procent ve společnosti Eurostar, která provozuje vlakové spojení mezi Británií a kontinentální Evropou. Prodej podílu v přepravci je součástí vládního plánu prodat do roku 2020 státní majetek za zhruba 20 miliard liber (700 miliard Kč), uvedla agentura Reuters. Britský ministr financí George Osborne na závěr víkendového zasedání mezinárodních finančních institucí ve Washingtonu vydal sdělení, v němž vyzval zájemce o Eurostar k předložení nabídek do 31. října. Pokud budou nabídky dostatečně vysoké, mohla by být smlouva o prodeji uzavřena během prvního čtvrtletí příštího roku, dodal ministr. Zdroje z finančních kruhů podle agentury Reuters v březnu odhadly, že prodej britského podílu v přepravci by mohl vládě vyneset 300 milionů liber. Podle Osborna přispěje výnos z prodeje ke snížení britského veřejného dluhu.

Eurostar je od roku 2010 společným podnikem státních železničních společností Británie, Francie a Belgie. Francouzská železniční společnost SNCF vlastní ve firmě podíl 55 procent, belgická SNCB pět procent a britská LCR 40 procent. Francouzi a Belgičané se podle zdrojů rozhodli, že své podíly nabízet k prodeji nebudou. Eurostar přepravila v loňském roce poprvé přes deset milionů cestujících a od roku 1994 už obsloužila 140 milionů cestujících. Její tržby z prodeje jízdenek loni vzrostly o sedm procent na 857 milionů liber a provozní zisk se zvýšil o čtyři procenta na 54 milionů liber.

14. 10. 2014 Němci přeseďají z vlaků do autobusů, první dopravce kvůli tomu končí

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/interconnex-konci-kvuli-levnym-autobusum-fih-eko-doprava.aspx?c=A141014_162954_eko-doprava_suj)

Uvolnění trhu s dálkovými autobusy způsobuje první velké potíže německým železničním dopravcům. Kvůli levnější konkurenci například přestane od prosince jezdit přímý vlak mezi Lipskem a Baltským mořem. Ukončí ho společnost InterConnex, která přímé vlaky k Baltu do měst Rostock a Warnemünde vypravovala od roku 2002. Byl to jeden z prvních projektů v Evropě, který konkuroval státním železnicím.

InterConnex patří pod francouzskou skupinu Veolia, která byla ještě donedávna v Česku největším autobusovým dopravcem a ovládá také velkou část vodovodního trhu. InterConnex několik měsíců jezdil i v Česku: v roce 2004 nabídl spojení mezi Libercem a Berlínem. Firma ve svém prohlášení uvedla, že končí kvůli konkurenci dálkových autobusů. Do začátku roku 2013 nemohly autobusové firmy až na několik výjimek v Německu provozovat autobusy na linkách delších, než padesát kilometrů. Takové opatření chránilo hlavně německého státního železničního dopravce Deutsche Bahn. Podle InterConnexu od té doby počet cestujících ve vlacích klesá, navíc rostou poplatky za použití kolejí. Autobusy jsou v Německu osvobozené od mýta a jsou také levnější, než vlak. „V současných podmínkách už nejde provozovat v Německu čistě komerční dálkový vlak,“ řekl šéf InterConnex Christian Schreyer. Pod Veolii patří i společnost HKX provozující soukromý dálkový vlak z Kolína nad Rýnem do Hamburku, ten zůstane dál v provozu.

Podle časopisu Railway Gazette odhadují například Deutsche Bahn, že z vlaků do autobusů odešla zhruba jedna třetina cestujících. Důvodem je především cena: autobusové jízdenky stojí běžně o polovinu méně. V případě některých spojení je navíc autobus rychlejší, většinou však v Německu stále vyhrává na rychlost vlak. Podle studie německého institutu Iges přepraví německé dálkové vlaky ročně 130 milionů lidí, autobusy pak v současnosti už desítky milionů cestujících. Největší podíl na německém trhu s dálkovou autobusovou dopravou drží společnosti Mein Fernbus a Flixbus. Rozvoji autobusů pomáhají i nízké ceny, které ovlivňuje cenová válka mezi dopravci. Mezi firmami už zuří v některých městech boj ohledně míst, kam mohou zajíždět. Jeden z velkých hráčů už navíc kvůli ztrátovosti skončil.

14. 10. 2014 Němečtí strojvůdci vyhlásili další stávkou na středečních 14:00

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecti-strojvudci-vyhlasili-dalsi-stavku-na-stredecnich-14-00/1135056>)

Strojvůdci největšího německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) vyhlásili další stávkou, začít má ve středu ve 14:00 a potrvá do čtvrtečních 04:00 SELČ. Protestní akce by měla postihnout všechny vlaky na německém území, uvedl dnes v tiskovém prohlášení odborový svaz strojvůdců (GDL). Omezení se dotkne i železničních spojů mezi Německem a Českou republikou. Od konce srpna je to už čtvrtá stávka na německé železnici, strojvůdci si tímto způsobem snaží vydobýt zvýšení mezd a zkrácení pracovní doby. "Deutsche Bahn stále brání zahájení konstruktivních jednání s GDL o pracovních podmínkách vlakového personálu, přestože už jsme uspořádali dvě varovné tříhodinové stávky a následně devítihodinovou stávkou, při níž bylo zrušeno či zpožděno 90 procent všech vlaků," uvedl odborový svaz v tiskovém prohlášení. Odbory vnímají další protestní akci jako jediný způsob, jak prosadit své požadavky.

Vedení DB rozhodnutí strojvůdců kritizuje. "Pokud svaz GDL myslí vážně své tvrzení o připravenosti ke kompromisu, pak by s námi měl jednat. Vzhledem k tomu, že Deutsche Bahn předložily GDL mnoho nabídek a návrhů, je velmi odvážné tvrdit, že DB nechtějí vést konstruktivní jednání," uvedl mluvčí železniční společnosti Oliver Schumacher. Strojvůdci požadují od 1. ledna zvýšení mezd o pět procent a zkrácení pracovní doby z 39 na 37 hodin týdně. Vedení DB považuje požadavky odborů za nespílitelné, nabízí strojvůdcům růst platu o dvě procenta.

České dráhy (ČD) očekávají, že stávka ovlivní i mezinárodní vlaky z Prahy do Německa a opačným směrem. Na německém území budou například od Drážďan odřeknuty vlaky Eurocity jedoucí z Prahy do Berlína, z Brna do Hamburgu a některé další. Pro spoje z Německa do Česka budou naopak od Drážďan použity náhradní soupravy. V regionální dopravě čekají komplikace cestující na trase Liberec – Drážďany. Vlaky tam budou ve směru do Německa od Žitavy odřeknuty, v opačném směru je potřeba počítat až s půlhodinovým zpožděním, sdělila ČTK mluvčí ČD Radka Pistoriusová.

16. 10. 2014 Dráhy dostanou za nádraží méně peněz a později

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-dostanou-za-nadrazi-mene-penez-a-pozdeji-1128646>)

České dráhy se peněz za převod nádraží na Správu železniční dopravní cesty letos zřejmě nedočkají. Ministr dopravy Antonín Prachař odhaduje, že se transakce formálně završí na jaře. „Naším cílem je, aby vše bylo ukončeno před auditem Moody's, který by měl být v březnu nebo dubnu příštího roku,“ řekl deníku E15 Prachař. Dráhy se navíc budou muset spokojit s podstatně nižší částkou. Původně si dráhy nechaly majetek ocenit takzvanou nákladovou metodou. Ta – zjednodušeně řečeno – kalkuluje s částkami, které by bylo třeba vynaložit, pokud by se nádraží dnes stavěla. Odhady podle této metody zněly až na sedm miliard korun. Ministerstvo ale po konzultacích s Evropskou komisí tuto metodu zavrhl. „Komise řekla, že ocenění nákladovou metodou je nepřijatelné a je na hranici nedovolené podpory,“ uvedl ministr. Komise podle něho doporučila takzvanou výnosovou metodu, jež bere v potaz především finance, které majetek generuje. Z posudku podle této metody ale podle ministra vychází „jednoznačně nižší částka“. Číslo ministerstvo nechce zveřejnit, neoficiální zdroje hovoří o sumě 4,5 až 5,5 miliardy korun. Zatím jde ale o předběžné odhady. „Finální posudky budeme mít k dispozici v listopadu,“ uvedl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Převod nádraží je i jednou z třecích ploch mezi ministrem a generálním ředitelem drah Danielem Kuruczem. Ministr dopravy Antonín Prachař deníku E15 poprvé řekl několik důvodů, proč o odvolání šéfa drah usiluje.

Prachař: Kurucz otálel

Prachař Kuruczovi mimo jiné vyčítá, že s vypracováním druhého cenového posudku k nádražním budovám dlouho otálel. „To byl další bod, který jsem panu Kuruczovi vytýkal. Měl doporučení Evropské komise, měl na něj reagovat druhý den, neudělal to, a pořád si trvá na svém,“ řekl na adresu šéfa drah Prachař. Podobné je to se strategií Českých drah, která má národnímu dopravci ukázat směr vývoje do příštích let a zachránit rating v investičním pásmu. Ministru dále vadí, že dozorčí rada dostala teprve v polovině září strategický materiál na základě výsledků auditu Moody's, který proběhl v březnu. „Myslíte si, že je normální, aby managementu takového podniku trvalo šest měsíců, než předložil strategii, jak dál řídit tento podnik,“ rozčílil se na adresu Kurucz ministr. Těžko přitom hodnotit, kde je pravda. Podle některých informací Kurucz přinesl strategii už v červnu a dozorčí rada její projednání odložila na září. Kurucz byl navíc jmenován do čela drah až s novou politickou garniturou, jejíž je Prachař členem. Ekonomicky se drahám pod jeho vedením daří. Možná i proto se v dozorčí radě nenašlo dosud dost hlasů pro jeho odvolání.

16. 10. 2014 Oprášená sláva Orient expresu – jako atrakce pro boháče (Golden Eagle Danube Express)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/289411-oprasena-slava-orient-expresu-jako-attrakce-pro-bohace/>)

Na cestu z Budapešti až do Teheránu vyjel slavný Orient expres. Historická verze vlaku je už ale jen turistickou atrakcí pro bohaté – cesta do Teheránu stojí v přepočtu od tří set do šesti set tisíc korun. Sedm tisíc kilometrů dlouhou trasu absolvuje s několika celodenními zastávkami a programem pro sedm desítek cestujících. Cestu by luxusní muzeální souprava, nesoucí název Golden Eagle Danube Express a poháněná předválečnou parní lokomotivou, měla překonat za třináct dní. Vedení maďarských železnic oznámilo, že vlak s pětihvězdičkovými službami bude jezdit pětkrát ročně. Zrekonstruované vagony koupil britský byznysmen jako vysloužilý šrot od maďarské pošty. Jeden z vozů sloužil jako salonní komunistické elitě – jezdil v něm i tehdejší maďarský vůdce János Kádár.

Orient expres označoval luxusní železniční spojení mezi západní Evropou a Balkánským poloostrovem na trase Paříž-Istanbul. Po druhé světové válce s přestávkami jezdil v různých obměnách, až nakonec před pěti lety zcela zmizel z nabídky. Provoz byl ukončen po 126 letech 14. prosince 2009. Vlak, původně nazvaný Express d'Orient, vyrazil poprvé z pařížského Východního nádraží 5. června 1883. Cesta tehdy ale končila už v rakousko-uherské metropoli; od října se dalo dojet až do Istanbulu, ovšem s nezbytným přestupem na bulharskou lokálku a dvojí cestou lodí. Až do Istanbulu začal jezdit vlak teprve v roce 1888 a o tři roky později změnil jméno na Orient expres. Otcem vlaku, který se stal symbolem luxusu, byl belgický podnikatel Georges Nagelmackers. Inspiraci našel při návštěvě USA v roce 1872, kdy ho fascinovaly komfortní rychlovlaky bratří Pullmanů a dostal nápad udělat něco podobného i v Evropě. Jeho expres pro 40 cestujících tvořila elegantní lokomotiva, dva luxusní spací vozy, jídelní vůz, zavazadlový vůz a část pro personál.

V jízdních řádech evropských železnic se jméno Orient expresu objevovalo až do roku 2009. Během let vlak měnil trasy, jak marně soupeřil s leteckou dopravou, a například mezi Paříží a Istanbulem projel naposledy 19. května 1977. V poslední fázi už spojoval zase jen Paříž (a po otevření nové linky TGV už jen Štrasburk) s Vídní. Od začátku 80. let ale jezdí také luxusní nostalgické vlaky nesoucí jméno Orient expres, které zajíždějí i do Prahy.

17. 10. 2014 Na trati mezi Prahou a Kolínem nejezdily tři a půl hodiny vlaky (Úvaly)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/mezi-prahou-a-kolinem-nejezdi-vlak-d63-praha-zpravy.aspx?c=A141017_063326_praha-zpravy_jj)

Vykolejení pracovního stroje v Úvalech u Prahy zastavilo v pátek ráno provoz na hlavní železniční trati mezi Prahou a Kolínem. Některé rychlíky byly zrušeny, další jezdily odklonem přes Lysou nad Labem. Místo osobních vlaků dráhy vyslaly náhradní autobusy. Mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová upřesnila, že krátce po čtvrté hodině vykolejil pracovní stroj společnosti Viamont. „Stalo se to na výhybce, proto provoz není možný. Je nutné počkat, až se rozední, aby bylo možné zjistit rozsah poškození,“ vysvětlila mluvčí iDNES.cz. Předpoklad obnovení dopravy byl nejprve kolem 11. hodiny, nakonec se doprava v plném rozsahu obnovila už v 7:45, tedy tři a půl hodiny po nehodě.

Vykolejený stroj podle Českých drah pracoval právě na modernizaci trati mezi Úvaly a pražskými Běchovicemi. Chyba se pravděpodobně stala na straně stavební společnosti. Poškozená výhybka bude nyní takzvaně zamknuta, aby přes ni vlaky mohly projíždět. Opravena bude během dne mimo špičkový čas, nyní by komplikovala dopravu. V úseku Kolín – Praha nejezdily ranní rychlíky Karel Havlíček Borovský a Kačina směřující do metropole od Havlíčkova Brodu a také spěšné vlaky z Kolína Rokytky a Labe. Pendolina a další rychlíky vedly České dráhy do Kolína odklonem přes Lysou nad Labem. Místo osobních vlaků jezdily mezi Úvaly a pražskými Běchovicemi náhradní autobusy.

17. 10. 2014 Dráhy chtějí smlouvu na nádraží ještě letos

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chteji-smlouvu-na-nadrazi-jeste-letos-1128986>)

České dráhy budou připraveny na podpis smlouvy o prodeji nádraží Správě železniční dopravní cesty letos v polovině listopadu. A podle představenstva firmy by bylo záhodno smlouvu podepsat. Podnikatelský plán drah totiž počítá ještě před koncem roku s první splátkou od SŽDC ve výši 1,5 miliardy korun. Od plnění plánu se bude příští rok na jaře odvíjet i hodnocení agentury Moody's. „Jestli to pan ministr odnese na vládu, je jeho záležitost, ne naše. My jsme připraveni. Pokud se tak ale nestane, tak by rating mohl spadnout,“ řekl předseda představenstva Daniel Kurucz. Reagoval tak na slova ministra dopravy Antonína Prachaře, který v deníku E15 vyjádřil názor, že k převodu nádraží dojde až v prvním čtvrtletí příštího roku. „Letos projednáme materiál, dáme ho do mezirezortu. Souběžně budeme neformálně jednat s Evropskou komisí, necháme si udělat posouzení právní jistoty, aby tu transakci už nikdo nikdy nepochybnil,“ vyjádřil se ministr. Představenstvo drah Prachař mimo jiné obvinil, že otálelo s vypracováním cenového posudku podle metody doporučené Bruselem a zdržovalo vypracování strategie Českých drah. To ale vedení národního dopravce odmítá a odkazuje se na zápisy ze zasedání dozorčí rady od konce května. „Pan ministr neříká pravdu, že jsme otáleli s posudkem a není hotova strategie. České dráhy konaly zcela přesně podle harmonogramu, který jsme dostali v dubnu letošního roku. Udělali jsme do 30. září všechny kroky včetně ocenění,“ řekl Kurucz. Míč je nyní na ministerské straně hřiště, prodej nádraží musí schválit vláda. Také strategie do roku 2020 byla podle vedení drah připravena k projednání dozorčí radou už 10. července. Averz ministerstva vůči předsedovi představenstva drah je přitom všeobecně známá. V srpnu se Prachař dokonce pokusil šéfa drah odvolat. Podle Kurucze si ministr v osobním sporu, který sám vyvolal, bere za rukojmí 25 tisíc zaměstnanců skupiny Českých drah.

17. 10. 2014 Němečtí strojvůdci oznámili další stávkou (od 17. do 20. října 2014)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecti-strojvudci-oznamili-dalsi-stavku/1136101>)

Odborový svaz německých strojvůdců GDL vyhlásil další stávkou za zvýšení mezd a zkrácení pracovní doby. Protest začal už dnes v 15:00 SELČ v nákladní dopravě. V sobotu v 02:00 SELČ se rozšíří i na osobní dopravu a stávka má skončit v pondělí ve 4:00 SELČ. Agentura DPA však informovala, že

krátce před začátkem dnešní stávky obdržel GDL novou nabídku na zvýšení mezd od vedení Deutsche Bahn, které současně vyzvalo odboráře k ukončení stávky a návratu k jednání.

Němečtí strojířtí stávkovali od konce srpna již čtyřikrát. Poslední čtrnáctihodinová stávka skončila teprve ve čtvrtek a narušila i spojení mezi Berlínem a Prahou. Odboráři se snaží prosadit zvýšení platů o pět procent a zkrácení pracovní doby z 39 na 37 hodin týdně. Předseda GDL Claus Weselsky dnes vyzval německou železniční společnost Deutsche Bahn k jednání. Dodal, že svaz je v případě konstruktivních rozhovorů připraven k ústupkům. Železniční společnost doposud tvrdila, že je ochotna jednat se strojířtí o kompromisu. Požadavky odborů však považuje za nesplnitelné, strojířtí nabízí zvýšení mezd o dvě procenta.

Podle DPA obdržely odbory dnes novou nabídku, která obsahuje třístupňové zvýšení mezd v příštích 19 měsících o celkem pět procent. V příštím roce také firma slibuje, že přijme dalších 200 strojířtí, což by mělo zlepšit plánování směn. Nabídka je určena výhradně pro strojířtí, dráhy jsou však připravené jednat o mzdách také pro další profesní skupiny. GDL se zatím nechtěl k nové nabídce vyjadřovat. Odborový svaz však požaduje, aby železniční společnost uzavřela dohody o mzdách také s průvodčími, posunovači a dalšími zaměstnanci.

17. 10. 2014 Miliardy zrychlí vlaky v Libereckém kraji. Dráhy chtějí nalákat cestující

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/do-zeleznice-v-libereckem-kraji-investuji-cd-miliardy-pd6-liberec-zpravy.aspx?c=A141017_123325_liberec-zpravy_tm)

Správa železniční dopravní cesty chce využít snahy o dočerpání evropských dotací ke zlepšení technického stavu tratí, do kterých se léta neinvestovalo, a probíhala zde jen nejnntnější údržba. Velké investice míří na hlavní tratě mezi Libercem a Českou Lípou, Frýdlantem, Tanvaldem a Starou Pakou. Navážou na již letos zahájenou velkou modernizaci tratě mezi Libercem a Tanvaldem za tři čtvrtě miliardy korun, která zásadně vylepší cestování hlavně mezi Jabloncem nad Nisou a Tanvaldem.

Zatím poslední velkou zakázku za necelou půl miliardu vypsal SŽDC pro trať z Liberce do Pardubic. Dodavatele této stavby už začali správci železnice hledat. Opraví díky ní úsek mezi Malou Skálou a Starou Pakou. „Jízdní doby se zkrátí o dvě až pět minut v závislosti na typu vlaku a směru jízdy,“ říká Marek Illiaš z tiskového odboru SŽDC. I když jde o relativně malé zkrácení, které stále nepřinese zásadní zrychlení cesty vlakem mezi Libercem a Pardubicemi, zástupci organizátora dopravy v kraji Korid LK takovou akci vítají. „Umožní to lepší přestupy, návaznosti a zvýší spolehlivost provozu,“ vysvětlil Pavel Blažek z Korid LK.

Klidnější jízda vlaku a vyšší rychlost

Podle něj je na mnoha místech stav trati špatný a vlaky tu jezdí zbytečně pomalu. „Vlaky mezi Turnovem a Semily jsou přitom jedny z nejvytíženějších v kraji,“ dodal. Jde totiž o jeden z mála úseků, kde vlak může cestovní dobou konkurovat silnici a je i rychlejší. Zakázka nazvaná pro laiky poněkud nesrozumitelným pojmem „odstranění propadu rychlosti“ má připomínat svým rozsahem například modernizaci tratě z Liberce do Hrádku nad Nisou, která přinesla na řadě úseků zvýšení rychlosti až k hranici sto kilometrů za hodinu. Podobný rozsah oprav byl již dokončen mezi Malou Skálou a Turnovem, což cestující pozná díky klidnější jízdě vlaku a vyšší rychlosti. Železničáři se chystají i na zlepšení tratě v úseku mezi Turnovem a Libercem, kde dnes naopak vlak plně prohrává kvůli delší trase v porovnání s rychlostní silnicí. Soutěž na dodavatele má SŽDC vyhlásit v příštích týdnech.

Dráhy chtějí zastavit odliv cestujících

Na trati mezi Libercem a Pardubicemi se zrychlí cestování též díky investicím v Královéhradeckém a Pardubickém kraji. Celkově ale doba jízdy klesne maximálně o patnáct minut. Právě rychlejší cestování společně s novými soupravami mohou přispět k návratu cestujících na železnici nebo alespoň zastavení jejich odlivu. Ukazují to čísla například z trati Liberec - Hrádek, kde po modernizaci a nasazení nových souprav stoupl denní počet cestujících z 1 600 v roce 2010 na více než 2 600 v roce 2013. K dalšímu nárůstu počtu pasažérů by mohlo dojít mezi Libercem a Tanvaldem po dokončení rekonstrukce celé trati, kdy se má zavést v pracovní dny ráno a odpoledne půlhodinový takt. „Liberecký kraj má zájem, aby se po dokončení rekonstrukce trati z Liberce do Tanvaldu SŽDC zaměřila především na zlepšení spojení mezi Libercem a Českou Lípou,“ uvedl Blažek.

Rekonstruovat se má i na zubačce

SŽDC právě na této trati, kde kvůli sesuvu půdy rok nejezdily vlaky, připravuje další akce. Příští rok má dojít k rekonstrukci kolejí mezi Křižany a Karlovem pod Ještědem, probíhá projektování modernizace nádraží v České Lípě za miliardu korun. To přinese nejen nový podchod pod celým

nádražím s přiblížením nástupišť k centru, Dubici a městským i příměstským autobusům, ale také zrychlení trati z České Lípy směrem na Jablonné v Podještědí, Srní i do Stružnice na 100–120 kilometrů v hodině.

V plánu investic, který schválila na začátku října vláda, je dále i sto milionů korun na rekonstrukci harrachovského tunelu na zubačce, Rigelského tunelu u Višňové za 40 milionů Kč a 400 milionů korun na modernizaci nádraží v Raspenavě a Frýdlantě. „V přípravě je rekonstrukce kolejí v Harrachově, aby se zde mohly křížovat vlaky do Polska, protože Liberecký kraj a Dolnoslezské vojvodství usilují pomocí projektu s názvem Společně pro česko-polské příhraničí o přímé vlakové spojení Liberce a Szklarske Poręby bez přestupů,“ dodává Blažek. Cestující čeká ale kvůli plánům železničářů řada výluk a vlaky na na nějaky čas vymění za náhradní autobusovou dopravu.

20. 10. 2014 Příští rok bude na železnici rekordně výluk, autobusy nemusí stačit

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/pristi-rok-bude-na-zeleznici-rekordni-pocet-vyluk-fv8-/eko-doprava.aspx?c=A141019_201341_eko-doprava_jj)

V roce 2015 čeká cestující rekordní množství vlakových výluk. Na železnici totiž proběhne velká modernizace za desítky miliard korun. České dráhy se ale obávají, že nenajdou dostatek autobusů na náhradní dopravu. Pro autobusové dopravce je to jen krátkodobý byznys, navíc se potýkají s nedostatkem řidičů. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce příští rok utratit za zlepšení české železnice přes 44 miliard korun a kvůli tomu hodlá některé tratě uzavřít i na déle než půl roku. Celkem proběhne více než šest tisíce výluk. Omezení je však tolik, že Dráhy mají už letos problém často dopravce na provoz autobusů sehnat. Navíc v některých regionech je několik výluk současně. Kromě toho si kraje, které si regionální vlaky objednávají, kladou podmínky, jaké vlastnosti by autobus pro náhradní dopravu měl mít. Už totiž často neplatí, že při výluce jezdí dvacet let starý autobus vytažený „z kopřiv“. Kraje chtějí, aby jezdily modernější stroje, například do stáří osmi let.

Žádný autobus, žádná výluka

Autobusoví dopravci se přitom nechtějí na nahodilé výlukové zakázky příliš specializovat, protože jde jen o krátkodobý byznys. Navíc, podobně jako například nákladní silniční dopravci, začínají bojovat s nedostatkem řidičů. „Existuje důvodná obava, že v roce 2015 bude problém se zajištěním náhradní autobusové dopravy, a to hlavně v regionech, kde dojde k souběhu více výluk,“ řekl mluvčí Draha Petr Štáhlavský. Drahám se podle něj už stalo, že musely výluku a práce zrušit. „Nepodařilo se nám autobusy sehnat. V opakované soutěži nepřišla jediná nabídka,“ řekl mluvčí. Podle Štáhlavského je za velkým podílem náhradních autobusů při výlukách i jiný fakt: většina (80 %) našich tratí je jednokolejných. Podle něj je například v Německu podíl takových tratí méně než poloviční.

Letošní rok přitom ještě nebyl stavebně tak extrémní jako příští. Důvodem velkého boomu je především dočerpávání evropských peněz a současně přesun části prostředků ze silnice na železnici. Silničáři totiž nestihli včas stavby připravit. Peníze půjdou do modernizací, které zvýší rychlost jízdy po tuzemských kolejích, ale nijak zásadně. Železničáři se přitom netají obavami, zda to stavební firmy kapacitně zvládnou. Nedostatečná kapacita je patrná už i v soutěžích: běžně se hlásí po letech hladovění jen dvě až tři firmy a vysoutěžená cena je téměř stejná jako podle projektu.

Výměnou za dočasné komplikace má být pro cestující lepší cestování. I když často přinese jen nepatrné zrychlení. SŽDC tomu říká ve své terminologii „odstraňování propadu rychlosti“. Například v Libereckém kraji mezi Malou Skálou a Starou Pakou přinese oprava úseku o délce třiceti kilometrů zrychlení vlaků maximálně o pět minut. Přesto opravu vítají i objednatelé dopravy. „Umožní to lepší přestupy, návaznosti a zvýší spolehlivost provozu,“ vysvětlil Pavel Blažek z Korid LK, krajské firmy organizující dopravu.

Kde nepojedou vlaky

A) Delší uzavírky

- Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm – Kunčice pod Ondřejníkem
- Skrochovice – Opava západ
- Hanušovice – Lipová Lázně
- Ruda nad Moravou – Bludov
- Bludov – Hanušovice
- Brno – Maloměřice

B) Kratší uzavírky

- Hradec Králové – Jaroměř
- Ždírec nad Doubravou – Hlinsko v Čechách
- Hlinsko v Čechách – Žďárec u Skutče
- Žďárec u Skutče – Chrast u Chrudimi
- Slatiňany – Chrast u Chrudimi

C) Jiné výluky

- Jaroměř – Stará Paka
- Stará Paka – Turnov
- Turnov – Liberec
- Trutnov střed – Teplice nad Metují
- Beroun – Beroun-závodí
- Beroun závodí – Hýskov
- Beroun závodí – Roztoky u Křivoklátu
- Roztoky u Křivoklátu – Lašovice
- Jílové u Prahy – Davle
- Praha-Zbraslav – Praha-Braník
- Vrané nad Vltavou – Praha-Zbraslav
- Týnec nad Sázavou – Skochovice
- Karlovy Vary – Nová Role
- Nová Role – Nejdek
- Mšeno – Mělník
- Benešov nad Ploučnicí – Jedlová
- Jedlová – Rumburk
- Frýdlant v Čechách – Višňová
- Liberec – Jablonec nad Nisou
- Kořenov – Harrachov
- Kájov – Křemže
- Zlatá Koruna – Boršov nad Vltavou

20. 10. 2014 Kokořínská lokálka vstane z mrtvých (Mělník – Mšeno – Mladá Boleslav)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kokorinska-lokalka-vstane-z-mrtvych-1129810>)

Málokterá trať žaluje na státní správu železnic tak, jako proslulá trampská lokálka Mělník – Mšeno – Mladá Boleslav. Po dlouhé desítky let zanedbávaná trať zchátrala natolik, že Správa železniční dopravní cesty v polovině září snížila v některých úsecích maximální rychlost na deset kilometrů v hodině. To nevydržely České dráhy, vlaky zastavily a místo nich začaly vypravovat náhradní autobusy. Nad osudem trati visel hrozivý otazník. Teď se ale začíná blýskat na lepší časy. Z nedávné schůzky středočeského hejtmána, starostů přílehlých obcí, zástupců Českých drah a SŽDC vyplynulo, že trať se rušit nebude a železničáři udělají vše pro její záchranu. Hejtmanství s objednávkou vlaků na trati počítá i do budoucna, neboť ji považuje za důležitou pro dopravní obslužnost i cestovní ruch v oblasti Kokořínska. „V letní sezóně je obsazenost vlaků i přes sto cestujících, což by případná náhrada autobusem jistě nepokryla. Velký úspěch jsme zaznamenali též v oblasti cykloturistiky.“

Opravy za stovky milionů

Železniční doprava totiž umožňuje na rozdíl od běžných autobusů přepravu jízdních kol,“ sdělil serveru E15.cz hejtman Miloš Petera. Výsledkem schůzky, na níž samospráva prosazovala zachování tratě a provozu, je slib opravy. Ta by se měla začít nejpozději v polovině příštího roku. „Soupis prací

stále probíhá. Nepůjde o totální modernizaci, ale o celkovou opravu a výměnu železničního svršku, tedy kolejí, pražců, šterku a tak dále," řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Výše nákladů podle něj zatím není upřesněna, určitě ale půjde o stovky milionů korun. Správa železnic bude přitom muset opravy uhradit ze svých zdrojů, neboť trať nesplňuje podmínky pro financování z fondů Evropské unie.

Zabojovaly obce

Proč správa železnic zanedbala trať natolik, že se dnes fakticky rozpadá, není jasné. „Nebojíme se zodpovědnosti a v případě prokázání pochybení jsme připraveni vyvodit z tohoto patřičné personální opatření vůči kterékoliv rozhodovací úrovni na SŽDC. SŽDC v této chvíli sama aktivně prověřuje, zda nedošlo k nějakému systémovému nebo lidskému pochybení při správě této trati,“ doplnil Ptačinský. Pravdou je, že kokořínská lokálka byla v letech 1997 až 2007 uzavřena a vyloučena z provozu. Železničáři ji znovu otevřeli na žádost obcí. Uzavírka ovšem nezbavuje správce povinnosti řádně se o koleje starat.

20. 10. 2014 Nádraží v Havířově památkou nebude. Hrozí demolice

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/289833-nadrazi-v-havirove-pamatkou-nebude-hrozi-demolice/>)

Ministerstvo kultury neprohlásilo nádraží v Havířově kulturní památkou, není podle něj tak cenné. České dráhy chtějí budovu z 60. let zbourat a na jejím místě postavit nový dopravní terminál. Na případ upozornila Česká televize. Úřad se věcí zabýval z podnětu skupiny odborníků ze sdružení Důl architektury. Podle nich existuje řada argumentů pro zachování nádraží. Také Česká komora architektů rozhodnutí ministerstva kritizuje. "Naše stanovisko (které tvrdí opak než ministerstvo) se opírá o názory předních odborníků," uvedla mluvčí komory Zuzana Hošková.



Česká komora architektů nyní podle Hoškové hledá způsoby, "jak tuto nešťastnou situaci zvrátit". Rozhodnutí ministerstva zatím nenabývá právní moci. "Ministerstvo kultury respektuje dílčí hodnoty navrženého souboru, nicméně se domnívá, že popsaná architektonická a urbanistická kvalita výrazně nepřevyšuje produkci své doby," uvedlo ministerstvo. Upozornilo na to, že v objektu byly provedeny nevhodné stavební úpravy, jako jsou vestavba stánku s občerstvením, výměna oken a dveří.

Podle Lucie Chytilové ze sdružení Důl architektury jsou argumenty ministerstva kultury chybné. "Budova je v nejzachovalejším stavu, v jakém může památka být. České dráhy se o ni desítky let nestaraly, jenom zakonzervovaly původní stav. Stánek s občerstvením i další zásahy jsou všechno věci, které se dají odstranit," tvrdí Chytilová.

Senzační architektura

Budova nádraží má ustoupit výstavbě nového dopravního terminálu. Jde o společný projekt města a ČD. Podle informací radnice se dráhy mají postarat o přestavbu nádražní budovy a město zase vyřeší úpravu prostoru před nádražím. Terminál za zhruba 200 milionů korun má spojit vlakovou, autobusovou a osobní dopravu ve městě, na vlakové nádraží má navazovat prostor pro autobusové zastávky a velké parkoviště.

Členové sdružení architektů už v minulosti usilovali o to, aby nádraží bylo prohlášeno kulturní památkou. Jejich iniciativa ale ani dřív nebyla úspěšná. Vlakové nádraží v Havířově, které vzniklo v letech 1964 až 1969, je podle nich významným dílem Josefa Hrejsemnou. Podle některých odborníků patří ke světově uznávanému vkladu českých architektů v oblasti industriálního dědictví. "Nádraží v Havířově je senzační ukázkou architektury šedesátých let," uvedl již dříve historik architektury Zdeněk Lukeš. Ministerstvo však uvedlo, že se sice neztotožňuje se záměrem vlastníků budovu zbourat, prohlášení věci za kulturní památku však slouží k uchování prokázaných památkových hodnot, nikoliv k účelové ochraně objektů před demolicí.

Jako podstatné se při rozhodování ministerstva ukázalo to, že účastníci řízení předložili správnímu orgánu platné rozhodnutí o povolení k odstranění stavby i pravomocné rozhodnutí o stavebním povolení, obě vydané Drážním úřadem v Olomouci. "Podle správního řádu respektuje ministerstvo kultury práva účastníků řízení nabytá v dobré víře. Prohlášením za kulturní památku by mohlo dojít ke zmaření jejich investice," dodalo ministerstvo. "Ministerstvo má rozhodovat o tom, jestli budova je, nebo není památkou. Argumenty o vydaném stavebním povolení vůbec nemá brát v potaz," říká k tomu Chytilová.

21. 10. 2014 Dráhy se zbavují nepotřebných vagonů. Většina železa skončí v hutích (Velký Osek)

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/likvidace-stovek-starych-vagonu-dog-/praha-zpravy.aspx?c=A141020_2109116_praha-zpravy_bur)

Tři stovky starých a nepotřebných vagonů jsou v těchto dnech likvidovány na nádraží ve Velkém Oseku na Kolínsku. Zbavuje se jich železniční dopravce ČD Cargo. Některé části půjdou na náhradní díly, většina železa skončí v hutích. Téměř deset let na odstavných kolejích velkooseckého nádraží přibývaly opuštěné nákladní vagony. Podle staronového starosty obce Pavla Drahovzala se jich tam do letoška nashromáždilo téměř tři sta. „Když jsme se na ně ptali, říkali nám, že se budou Českým drahám ještě hodit. Ale nic se nedělo,“ vzpomíná starosta.

Až letos se místní dočkali. Majitel vagonů, nákladní dopravce ČD Cargo, si najal firmu, jejíž zaměstnanci minulý týden začali jednotlivé vozy rozřezávat na kusy. Ty postupně nakládají do funkčních vagonů, které by měly železný šrot odvézt do některé z hutí na Ostravsku. „Pracuje na tom dvacet lidí každý den včetně víkendů. Je to odhadem tři tisíce tun železa, většina půjde do hutí, část si ponechají Dráhy na náhradní díly,“ vysvětlil Luboš Cenker z kolínského pobočky firmy Trojek. Starosta Drahovzal obyvatele na obecním webu varoval, že do konce listopadu, kdy mají práce skončit, se mají místu raději vyhnout.

Proč se vlastně tolik vagonů nahromadilo zrovna ve Velkém Oseku? Podle mluvčího Českých drah Petra Šťáhlavského jednoduše proto, že na nevyužitých kolejích bylo místo. „Vozy bylo nutné odstavit tak, aby nebránily provozu. K soustředění vozů ve stanici došlo podle dohody s majitelem kolejí, tedy železniční správou,“ vysvětluje drážní mluvčí. Dopravce vagony ve velkém likvidoval naposledy před čtyřmi lety. Při akci, která nyní začala právě ve Velkém Oseku, má být během tří let sešrotováno přibližně čtyři tisíce vagonů a stovka lokomotiv. ČD Cargo se od svého osamostatnění v roce 2007 střídavě ocitá mezi ztrátou a ziskem. Mohou za to propadající se tržby a klesá i množství převáženého zboží. Společnost už kvůli tomu výrazně propouštěla a zbavuje se právě i vagonů. Podle Šťáhlavského měly v roce 1998, tehdy ještě České dráhy, padesát tisíc nákladních vozů. Nyní jich ČD Cargo vlastní jen zhruba dvacet šest tisíc.

Nádraží Velký Osek

Stanice Velký Osek vznikla při stavbě severozápadní dráhy. S vyměřováním úseku Kolín – Mladá Boleslav a Velký Osek – Kunčice se začalo v roce 1869, se stavbou nádraží o rok později. Stavbu prováděli stavitelé bratři Teibachové z Kutné Hory. Osobní a nákladní doprava začala do stanice jezdit 1. května 1871.



22. 10. 2014 Na železnici vznikne nový, mocný úřad (nezávislý regulátor dopravy)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/na-zeleznici-vznikne-novy-mocny-urad-1130277>)

Ministerstvo dopravy se po dlouhém zvažování rozhodlo, jak naloží s požadavkem Evropské komise na nezávislou regulaci železniční dopravy. Postaví nový centrální úřad takřkajíc na zelené louce. Padají tím varianty začlenění železničního regulátora například do stávajícího Drážního úřadu či dokonce do Energetického regulačního úřadu. „Předpokládaný termín vzniku nového úřadu je leden 2016,“ uvedl mluvčí ministerstva Zdeněk Neusar. Regulátor je součástí evropské směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru. Její překlopení do českého práva má zpoždění, což byl mimo jiné důvod, proč se ministr dopravy Antonín Prachař nedávno rozloučil se svým legislativcem Jakubem Koprivou. „Místo něj sem přišli lidi z Úřadu vlády a práce se výrazně urychlily,“ uvedl Prachař. Součástí změn je vedle novely zákona o drahách i zcela nový zákon, podle něhož bude nový ústřední úřad státní správy zřízen. Potřebné pravomoci na něj přejdou z Drážního úřadu. Nový regulátor přitom získá významnou pravomoc v souvislosti s liberalizací trhu vlakové dopravy, bude totiž mít na starosti přidělování kapacit dopravní cesty, jinak řečeno místa na kolejích.

Na prvním koridoru bojují ČD s RegioJetem a Leo Expressem

To je už teď palčivý problém například na prvním koridoru mezi Prahou a Ostravou, kde se o zákazníky přetahují České dráhy s RegioJetem a Leo Expressem. Koridor je v některých časech přeplněný a regionální či nákladní vlaky jsou vytlačovány do okrajových časů nebo musejí dlouho

čekat. Vstup na české koleje přitom chystají i další dopravci, což mimo jiné souvisí s otevíráním dotované dopravy konkurenci. Rezort dopravy chystá soutěže o prvních šest relací. Dopravci se nejprve utkají o trasu Plzeň – Most. Spory mezi dopravci má řešit nový úřad. Lze přitom očekávat dramatický souboj o místo šéfa úřadu. V kuloárech ministerstva koluje mimo jiné jméno Zdeňka Žáka.

22. 10. 2014 Změna na zimní čas (26. října 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-21853/>)

Tuto neděli začíná zimní čas, změna se dotkne 13 nočních dálkových vlaků Českých drah... V noci ze soboty 25. na neděli 26. října končí letní čas a hodinové ručičky se ve 3:00 hod. posunou o hodinu zpět. Kvůli této změně bude třináct nočních vlaků Českých drah uprostřed noci hodinu čekat na odjezd podle středoevropského času (SEČ). Pokud by vlaky nezůstaly stát, jely by po změně času ve zbytku trasy o hodinu dříve. Výjimkou bude noční vlak EN 444 Slovakia z Košic do Prahy, který na českém území zastavuje pouze pro výstup cestujících a po změně času pojedje s náskokem. Regionálních vlaků se změna nedotkne, protože všechny vyjíždějí až po změně času.

Přehled vlaků ČD, kterých se dotkne změna času (změna se dotkne také všech přímých vozů, které tyto vlaky vezou)

- R 406 Chopin Vídeň – Varšava vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 02:02 hod. středoevropského času (SEČ).
- R 407 Chopin Varšava – Vídeň vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:10 hod. SEČ.
- R 440 Excelsior Košice – Cheb vyčká ve stanici Pardubice hl.n. a odjede ve 02:35 hod. SEČ.
- R 441 Excelsior Cheb – Košice vyčká ve stanici Česká Třebová a odjede ve 02:04 hod. SEČ.
- R 442 Šírava Humenné – Praha vyčká ve stanici Třinec a odjede ve 02:21 hod. SEČ.
- R 443 Šírava Praha – Humenné vyčká ve stanici Ostrava-Svinov a odjede ve 02:08 hod. SEČ.
- EN 444 Slovakia Košice – Praha vlak nečeká v žádné stanici na změnu času, v úseku Bohumín – Praha hl. n. pojedje s hodinovým náskokem. Tento vlak zastavuje v úseku mezi Bohumínem a Prahou pouze pro výstup cestujících.
- EN 445 Slovakia Praha – Košice vyčká ve stanici Bohumín a odjede ve 02:29 hod. SEČ.
- EN 456 Phoenix Praha – Berlín s přímými vozy směr Amsterdam, Kodaň a Zürich, změna času na SEČ proběhne u přímých vozů Praha – Amsterdam v úseku Berlin Hbf. – Bielefeld, u přímých vozů Praha – Zürich v úseku Halle Hbf. – Frankfurt (M) Süd, u přímých vozů Praha – Kodaň v úseku Berlin Hbf. – Hamburg Hbf.
- EN 457 Phoenix Amsterdam – Praha vyčká na odjezd podle SEČ ve stanici Hannover Hbf, přímé vozy Kodaň – Praha vyčají ve stanici Hannover Hbf.
- EN 459 Curych – Praha vyčká na odjezd podle SEČ ve stanici Erfurt Hbf
- EN 476 Metropol Budapešť – Berlín vyčká ve stanici Pardubice hl.n. a odjede ve 02:44 hod. SEČ.
- EN 477 Metropol Berlín – Budapešť vyčká ve stanici Brno hl.n. a odjede ve 03:15 hod. SEČ.

Všem, kteří se chystají cestovat vlakem v noci ze soboty na neděli, doporučujeme ověřit si aktuální odjezdy nočních vlaků na lince Kontaktního centra Českých drah na telefonu 840 112 113. Tato linka je k dispozici 24 hodin denně ve čtyřech jazycích.

22. 10. 2014 Dráhy půjčí „koženky“ Slovákům, vylepší další desítky starých vagonů (62 Bp)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-opravi-dalsi-stare-vozy-cast-pronajmou-na-slovensko-pn8-eko-doprava.aspx?c=A141022_093122_eko-doprava_suj)

České dráhy modernizují dalších třicet osobních vozů z minulého století a upraví je na vozy pro dálkové vlaky. Současně část starších vozů dočasně zmizí na Slovensko kvůli chystanému jízdnému zdarma pro seniory a studenty. Dráhy jednájí o pronájmu dvaceti vozů řady B a dvaceti vagonů řady Bdt se Železniční společností Slovensko (ŽSSK). „Je to standardní obchodní případ, o kterém nyní jednáme,“ řekl šéf Drah Daniel Kurucz. ŽSSK za dva dny na dotazy k jejich zájmu o vozy Českých drah neodpověděla. Slovenský dopravce je může potřebovat pro chystanou přepravu studentů a důchodců zdarma, kterou chystá slovenská vláda od prosince. České dráhy

s dalším využitím těchto vozů ve své síti nepočítají. Český dopravce má už s pronájmy podobných vozů zkušenosti: v minulosti je půjčil do Polska, pár jiných moderních klimatizovaných vozů také pronajaly do Rakouska.

Už minulý rok ČD oznámily, že koženkové vozy postupně z českých kolejí zmizí. Nahrazují je zatím hlavně modernizované vozy, na rychlících je mají postupně vystřídat i elektrické jednotky. Současně Dráhy přesouvají díky nákupu vlaků railjet část vagonů z mezinárodních vlaků na vnitrostátní dálkové spoje. Na modernizaci míří další tři desítky vozů. České dráhy po více než dvou letech od vyhlášení soutěže podepsaly kontrakt se šumperskou společností Pars nova na modernizaci 62 vozů řady Bp. Zatím jde na rekonstrukci polovina z celého kontraktu. Jde o velkou přestavbu, která má kromě úplně nového interiéru přinést například zvýšení rychlosti na 160 kilometrů v hodině, Dráhy je nasadí na vlaky EC, IC, Expresy a na rychlíky vyšší kvality. Kontrakt pro firmu ze skupiny Škoda Transportation má hodnotu 1,089 miliardy korun. Jde o vozy původem z Moravskoslezské vagónky ve Studénce vyrobené v letech 1991 a 1992. V příštích dnech navíc končí lhůta pro podávání nabídek na další dvě zakázky, přestavby různého rozsahu na 83 vozů pro spoje mezi Prahou a Hamburkem.

22. 10. 2014 Děti, studenty a důchodce čekají na Slovensku vlaky zdarma (od 17. listopadu 2014)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/290025-deti-studenty-a-duchodce-cekaji-na-slovensku-vlak-y-zdarma/>)

Od 17. listopadu budou slovenští důchodci, děti a studenti cestovat vlakem zdarma. Rozhodla o tom dnes levicová vláda premiéra Roberta Fica s tím, že stát zároveň zajistí posílení vlakových spojů. Změna se bude týkat také soukromého dopravce RegioJet, a to konkrétně na trati z Bratislavy do jihoslovenského Komárna, kde zajišťuje státem dotovaný provoz osobních vlaků právě tento český dopravce. "Rozhodli jsme se pomoci nejohroženějším sociálním skupinám obyvatelstva v tíživé životní situaci," řekl ministr dopravy Ján Počiatek, podle kterého od poloviny prosince přibude na slovenských železnicích více než 100 osobních vlaků.

Bezplatné cestování ve druhé třídě vlaků pro děti, studenty a penzisty lidem letos slíbila Ficova strana Směr-sociální demokracie a prezentovala to jako jeden z kroků ke zlepšení životní úrovně lidí. Vlakem budou moci zdarma cestovat vedle penzistů děti pod 15 let a studenti denního studia do 26 let. Podle ministerstva dopravy si bezplatné cestování vyžádá nejméně 13 milionů eur (359 milionů korun) ze státní kasy. Bezplatná jízda vlakem se bude vztahovat jen na ty spoje, které dotuje stát. Ve vlacích vyšší kategorie InterCity tak budou cestující nadále platit obvyklé jízdné. Tyto vlaky ale tvoří jen zlomek z celkového počtu spojů na Slovensku.

Slovenské ministerstvo dopravy očekává, že bezplatné cestování přiláká do vlaků více cestujících. V minulosti totiž železnice počet spojů snižovaly a na několika regionálních tratích osobní vlakovou dopravu úplně zrušily. Slovenská vláda naopak neplánuje zavést bezplatné cestování v autobusové dopravě, kterou si u dopravců objednávají jednotlivé kraje. Podle Počiatka má být pilířem veřejné dopravy železnice; autobusoví dopravci mají vozit cestující k vlakům a nikoliv vlakům konkurovat. Slovenský Svaz autobusové dopravy už v minulosti kritizoval plány na zavedení bezplatného cestování vlakem, podle něj to může vyústit v rušení autobusových linek.

22. 10. 2014 ČD nabídnou od prosince v Railjetech poprvé business třídu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-nabidnou-od-prosince-v-railjetech-poprve-business-tridu/1138393>)

České dráhy (ČD) nabídnou od poloviny prosince, kdy začne platit nový jízdní řád, cestujícím poprvé tři třídy. Ve vlacích Railjet, které spojí každé dvě hodiny Prahu s Brnem, Vídní a Stýrským Hradcem, bude vedle první a druhé třídy k dispozici i business třída. Cena bude stejná jako do první třídy, cestující si však musí koupit ještě vnitrostátní, nebo mezinárodní místenku, řekla dnes ČTK mluvčí ČD Kateřina Šubová. Ve vnitrostátním tarifu bude fungovat takzvané dynamické jízdné, záleží tedy, s jakým předstihem si cestující místenku koupí. Nejlevnější bude k mání za 100 korun. "Na mezinárodní cestu bude stát místenka pevných 15 eur (415 Kč)," doplnila Šubová. V první a ve druhé třídě bude platit běžný tarif. České dráhy společně s rakouskými však chystají speciální tarif na mezinárodní cesty. V business třídě budou mít cestující k dispozici polohovatelná křesla s podnožkou, samozřejmostí je zásuvka a přístup na internet. "Součástí je i nabídka denního tisku a nápoje. Cestující také dostane voucher 50 korun na občerstvení," uvedla Šubová.

České dráhy koupily od Siemensu sedm vlaků za 2,6 miliardy korun a nasadí je mezi Prahou a Štýrským Hradcem společně s rakouskými drahami, které disponují stejnými vlaky. Mezi Prahou a Brnem se sice zatím kvůli stavbám na koridoru cestovní doba nezkrátí, ale díky zprovoznění nového vídeňského nádraží bude cesta mezi Brnem a Vídní kratší o půl hodiny. Z Prahy do Vídně tak bude cesta trvat čtyři hodiny a deset minut. Momentálně jezdí Railjety mezi Prahou a Vídní ve zkušebním provozu. Nové vlaky nabídnou cestujícím ve druhé třídě téměř 400 míst, v první třídě 42 a v business třídě šest sedadel. V soupravě je i restaurační vůz a místa na kola. Vlak může jet až 230 kilometrů za hodinu, kterou však nevyužije, na českém území může jet stále maximálně 160 kilometrů za hodinu. Díky tlakotěsné konstrukci vagonů budou cestující ušetřeni nepříjemných pocitů při vjezdu do tunelu nebo při míjení protijedoucích souprav. Na trase mezi Prahou a Brnem budou jezdit vlaky EuroCity i nadále v hodinovém intervalu, v mezičase mezi Railjety pojedou vlaky do Bratislavy a Budapešti.

22. 10. 2014 Z Prahy do Vídně se pojedí díky novému nádraží o 30 min. rychleji (Wien Hbf.)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/z-prahy-do-vidne-se-pojede-diky-novemu-nadrazi-o-30-min-rychleji/1138415>)

Vlaky z Prahy do Vídně začnou od poloviny prosince zastavovat na vídeňském hlavním nádraží, které Rakušané začali v metropoli stavět již před osmi lety. Cesta se díky přestavbě vídeňského uzlu zkrátí z Prahy o půl hodiny na čtyři hodiny a deset minut. Nové nádraží má však klíčový přínos pro Vídeň v tom, že všechny vlaky mohou nejen do centra metropole zajet, ale také jím projet, řekl dnes českým novinářům na prezentaci vedoucí projektu přestavby Vinzenz Friedel Kroner. Nové nádraží totiž vzniklo na místě dvou koncových Ostbahnhof a Südbahnhof, kam přijel poslední vlak v roce 2009. Od té doby musela všechny vlaky pojmout okolní nádraží. "O řešení vídeňského uzlu se začalo hovořit už od roku 1899, ale trvalo více než 100 let, než se na něm začalo pracovat," řekl Kroner.

Regionální vlaky začaly na hlavním nádraží zastavovat už dřív, v prosinci se přidají dálkové vlaky. Všechno bude kompletně hotové až v příštím roce, na nádraží se stále pohybují dělníci a dodělávají řadu maličkostí. Cena za stavební práce se vyšplhala na jednu miliardu eur (27,5 mld korun). Nádraží však zabírá jen polovinu z uvolněné stohektarové plochy. Druhou polovinu si koupili investoři. "Investice se včetně nádraží pohybuje mezi čtyřmi a pěti miliardami eur a předpokládá se, že území by mělo být zastavěné v roce 2025," poznamenal Kroner.

O novém vídeňském nádraží se uvažovalo zhruba jedno století, podobnému termínu se blíží i řešení brněnského železničního uzlu. V případě Brna se uvažuje o dvou variantách nového nádraží, přičemž každá z nich by měla přijít odhadem na 20 miliard korun. Pokud by se nádraží přesunulo 800 metrů na jih, také v Brně by vznikla de facto nová čtvrť. Nové vídeňské nádraží má v prvním patře pět nástupišť s deseti kolejemi, v přízemí vede dvojkolejná trasa pro metro a příměstské vlaky. V přízemí i v prvním patře jsou obchodní galerie, ve dvou podzemních podlažích je parkoviště s 800 místy a technické zázemí. Projektanti počítají s tím, že až bude nádraží v plném provozu, projede přes něj 1 000 vlaků denně a projde 100 000 lidí.

Jako většina velkých stavebních projektů vzbudilo nové nádraží kontroverze, i proto rakouské dráhy zřídily u nádraží informační bod, takzvané Bahnorama včetně unikátní vyhlídkové věže. "Abychom předešli větším protestům, pořád jsme lidi informovali, co se děje a bude dít. Každý měsíc jsme pořádali setkání s občany místního vídeňského okresu," vysvětlil Kroner. Vyhlídková věž je však jen provizorní a poslední návštěvníci mají šanci se podívat na nádraží a Vídeň z nadhledu v prosinci.

23. 10. 2014 Ministerstvo dopravy předložilo návrh novely zákona o dráhách

Zdroj: Ministerstvo dopravy (http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/MD_predlozilo_navrh_novely_zakona_o_drahach.htm)

Ministerstvo dopravy předložilo do meziresortního připomínkového řízení návrh novely zákona o dráhách. Jde o významnou novelu, která primárně implementuje evropskou směrnici zabývající se jednotným evropským železničním prostorem. Nejvýraznější změnou, která přispěje k lepšímu fungování železničního trhu, je zřízení nezávislého regulačního orgánu. Poměrně rozsáhlá novela přináší několik důležitých změn. Tou nejviditelnější a nejzajímavější je bezesporu zřízení nezávislého regulačního orgánu. Ten bude nejvyšší odbornou autoritou, která bude dohlížet nad férovým nastavením podmínek na železničním trhu, a to především rychlým a efektivním rozhodováním sporů mezi dopravci, provozovateli dráhy a provozovateli zařízení služeb. Mezi další novinky, které návrh

novely řeší, je rozšíření kategorie železničních drah. Ke stávající dráze celostátní a regionální přibude dráha místní. Tou se stane dráha místního významu, která je technicky či provozně oddělená od ostatních železničních drah. V praxi půjde zejména o dráhy, po nichž jezdí pouze turistické či historické vlaky, případně mají charakter neveřejné osobní drážní dopravy. Cílem tohoto opatření je nezatěžovat tyto dráhy náročnými požadavky, které musí splnit dráhy sloužící běžnému železničnímu provozu. Kategorie vleček se bude nově dělit na vlečky veřejně a neveřejně přístupné, a to z důvodu potřeby nastavení jasných podmínek pro využívání těchto vleček, které slouží více uživatelům.

Navrhovaná novela zákona také řeší úpravu získání licencí k provozování drážní dopravy. Nově ji nebudou potřebovat ti, kteří provozují dopravu na dráhách tramvajových, trolejbusových a lanových a na dráze speciální. Díky tomu budou provozovatelé těchto drah ušetřeni nadbytečné administrativy. Kapacitu dráhy bude u dráhy celostátní a regionální nadále přidělovat Správa železniční dopravní cesty. Ta bude mít také právo udělit kapacitu v případě veřejně přístupné vlečky. V ostatních případech bude kapacitu dráhy přidělovat její provozovatel, nikoliv tedy vlastník, jak je tomu dnes. V připravované novele se také řeší nová působnost Drážní inspekce. Hlavní činnost tohoto orgánu bude soustředěna na šetření příčin vážných nehod primárně na železnici, jak ostatně vyplývá i z požadavků EU. Příčiny ostatních nehod bude šetřit v případě, je-li to vhodné s ohledem na jejich závažnost, opakovanost, souslednost nebo jejich dopady na provozovatele dráhy a dopravce.

Návrh novely je nyní posuzován v rámci meziresortního připomínkového řízení. Na základě zaslaných připomínek může dojít k úpravám tohoto návrhu.

23. 10. 2014 Rychlovlaky TGV podvádějí při dotacích

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/290187-rychlovlaky-tgv-podvadeji-pri-dotacich/>)

Legenda mezi vysokorychlostními vlaky, francouzské TGV, má problémy s Nejvyšším kontrolním úřadem. Když se totiž úředníci začali zajímat o účetnictví této vlakové sítě, spadající pod francouzské státní dráhy (SNCF), zjistili, že na řadě tratí prodělává, a výdělky dokonce uměle nadhodnocuje, aby dosáhla na dotace. Nejvyšší kontrolní úřad přitom nekritizuje samotné vlaky, ale síť tratí, po kterých jezdí. Přestože mají totiž některé tratě velmi malé výnosy, pokračují francouzské dráhy stále v jejich rozšiřování. "Těch tratí se postavilo tolik, že vznikl obrovský dluh. Dnes ten dluh dělá 40 miliard eur," říká dopravní expert Marc Fressoz.

Největší kritice jsou vystaveny zejména mezinárodní tratě. A to i proto, že jejich výstavbu podporují politici často ve chvíli, kdy ještě nejsou kompletní podklady. Od takto schváleného projektu už se pak velmi těžko ustupuje. TGV je totiž pro politiky pořád lákavým tématem. Například premiér Manuel Valls nedávno při své návštěvě Alp podpořil výstavbu dalšího úseku mezi Lyonem a italským Turínem. Součástí má být i 57 km dlouhý tunel, který si od státní kasy vyžádá 8,5 miliardy eur. Ekonomové ale upozorňují na to, že obchod mezi oběma zeměmi stagnuje, nebo dokonce klesá. Projekt má i své zastánce. Například místní lidé si od něj slibují omezení kamionové dopravy na dálnicích. Někteří ekonomové zase tvrdí, že díky trati se obchod mezi Paříží a Římem opět nastartuje. Přesto se prorážení alpských hor neobejde bez protestů. A mluví se dokonce i o tom, že část zakázky dostaly firmy napojené na kalábrijskou mafii.

Train a grande vitesse, zkráceně TGV, znamená v překladu vysokorychlostní vlak a je součástí francouzských státních drah (SNCF). S jejich vývojem se začalo už v 60. letech a první speciální trať TGV mezi Paříží a Lyonem byla zprovozněna 27. září 1981.

24. 10. 2014 ÚOHS potvrdil rekordní pokutu 25 milionů Kč za railjety pro ČD

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/uohs-potvrdil-rekordni-pokutu-25-milionu-kc-za-railjety-pro-cd/1139019>)

Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Petr Rafaj potvrdil rekordní pokutu za zakázky pro České dráhy. Státní firma má zaplatit 25 milionů Kč za nezákonný nákup vlaků Railjet bez otevřeného výběrového řízení. ČTK to řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. Podle dostupných informací je to nejvyšší pokuta udělená antimonopolním úřadem v oblasti veřejných zakázek. ČD dostaly další dvoumilionovou pokutu i za pronájem lokomotiv Taurus, které railjety tahají. Dráhy se proti rozhodnutí ÚOHS chtějí bránit správní žalobou. Firma původně chtěla koupit 16 railjetů, pak svou poptávku změnila na 15 souprav s odlišnou konfigurací. Nakonec jich český dopravce nakoupil od Siemensu pouze sedm za zhruba 2,7 miliardy korun. "České dráhy porušily zákon, když zakázku

na rekonfiguraci zadaly v jednacím řízení bez uveřejnění, aniž by pro to byly splněny zákonné předpoklady. Tento postup mohl přitom podstatně ovlivnit výběr nejhodnější nabídky," uvedl Rafaj.

ČD s rozhodnutím ÚOHS nesouhlasí. "Jsme přesvědčeni, že jsme jednali v souladu se zákonem. Podáme proto správní žalobu," sdělil ČTK mluvčí ČD Radek Joklík. Spor proto bude řešit Krajský soud v Brně. Dráhy v řízení u ÚOHS tvrdily, že pouze rozšířily rozsah původní zakázky na nákup 16 souprav Railjet, a proto zakázku zadaly ve zjednodušeném řízení bez soutěže. S tím ÚOHS nesouhlasí. Rafaj uvedl, že státní firma požadovala zásadní změny původního plnění. "Není možné považovat přezkoumanou zakázku za dodatečné dodávky nebo rozšíření předmětu plnění původní zakázky," uvedl Rafaj. Podle něj se vlakové jednotky poptávané ve výsledné zakázce liší od původních jak počtem vagónů, tak jejich druhem. Změnil se také rozsah zakázky. Například, ani jedna ze souprav Railjet, které České dráhy skutečně nakoupily, není shodná se soupravami, na něž byla vypsána původní zakázka. Podle závěrů Úřadu se tak jednalo o zcela nové plnění.

První vlak Viaggio Comfort známý jako railjet dorazil do Česka koncem dubna. Nové vlaky mají na trase Praha – Brno – Vídeň – Štýrský Hradec podle drah výrazně zvýšit komfort cestování na jedné z nejvýznamnějších železničních tepen procházejících Českou republikou. Vlaky mohou jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině, což ale v ČR není možné, rychlíky zde smí jezdit maximálně 160 kilometrů za hodinu.

Kromě sedmi objednaných souprav chystal bývalý management drah nákup dalších osmi vlaků za 2,8 miliardy korun. Tyto soupravy měly být nasazeny z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup druhé vlny rychlovlaků vedení firmy Ioni zastavilo. České dráhy mají u ÚOHS i problém s lokomotivami Taurus. Za letošní pronájem dostaly už dříve pokutu jeden milion korun a zákaz plnění smlouvy. Případ má na stole po odvolání firmy Rafajova rozkladová komise. Za pronájem lokomotiv z let 2009 – 2013 dostaly ČD nyní ještě dvoumilionovou sankci. "Smlouvy nebyly zadány v některém ze zákonem stanovených druhů zadávacího řízení. Proti rozhodnutí již byl podán rozklad, o němž se bude rozhodovat ve druhostupňovém řízení," dodal Rafaj.

Nejvyšší pokuty od ÚOHS:

- 25,000.000 korun – Rekordní sankci dostaly v prosinci 2013 České dráhy za nákup vlakových souprav Railjet bez otevřeného výběrového řízení. Dráhy se odvolaly; dnes ÚOHS pokutu potvrdil.
- 9,000.000 korun – ÚOHS v roce 2012 potvrdil pokutu devět milionů korun společnosti Vodovody a kanalizace Pardubice kvůli chybám v tendru na modernizaci biologické čistírny odpadních vod v Semtíně. Firma proti verdiktu podala žalobu ke Krajskému soudu v Brně, který letos v srpnu pokutu zrušil, ale ÚOHS vzápětí oznámil, že podá kasační stížnost k Nejvyššímu správnímu soudu.
- 6,550.000 korun – Pokutu dostalo v květnu 2011 město Liberec za chyby v tendrech souvisejících s MS v klasickém lyžování v roce 2009. Město podle úřadu tendry nezákonně dělilo. ÚOHS pokuty ukládal v několika správních řízeních. Většinu pokut, včetně pět milionové, jež se týkala hlavní části zakázek, už ale soud zrušil.
- 5,000.000 korun – Státní podnik Moravské naftové doly v likvidaci dostal v září 2007 pokutu za pochybení při zakázce na odstranění ekologických škod. Likvidátorka firmy zadala zakázku bez řádného výběrového řízení, pouze přímo oslovila tři firmy.
- Pět milionovou pokutu dostala v roce 2013 také Praha. Chybovala v tendru na jednotný ekonomický systém, který spravuje účetnictví magistrátu a stovek pražských příspěvkových organizací. Veřejnou zakázku v celkové hodnotě 643,32 milionu Kč zadala bez otevřené soutěže. Praha už pokutu zaplatila.
- 4,000.000 korun – Příspěvková organizace Armádní Servisní, která provozuje pro armádu ubytovny, dostala pokutu loni na podzim. Tendr na úklidové a recepční služby uzavřela bez otevřené soutěže. Pokuta je pravomocná.
- 3,000.000 korun – Pokutu dostal Liberec v květnu 2010 kvůli pochybením v miliardovém tendru na svoz a nakládání s odpadem. Liberec mimo jiné v tendru stanovil podmínky, jejichž část diskriminovala potenciální zájemce s lepšími nabídkami. Město se proti pokutě odvolalo, v prosinci 2010 šéf ÚOHS verdikt potvrdil. Sankci v srpnu 2012 zrušil Krajský soud v Brně, ÚOHS se odvolal k NSS.
- Třímilionovou pokutu dostal v dubnu 2007 také Zlín, který podle úřadu porušil zákon o veřejných zakázkách, když ve 13 řízeních nebylo omezení počtu zájemců o veřejnou zakázku losem transparentní. Pokutu později zrušil soud, nakonec byla snížena na 800.000 korun.
- 1,200.000 korun – Úřad vlády dostal pokutu loni v červnu za spornou zakázku pro firmu Promopro. Sankce za zadání více než půlmiliardového tendru na zajištění audiovizuální techniky v době českého předsednictví EU v roce 2009 bez soutěže je pravomocná.

POZN. Výběr nejvyšších pokut od ÚOHS v oblasti veřejných zakázek podle databází na webu úřadu. ÚOHS nezveřejňuje nepravomocné pokuty.

Události kolem pořízení vlaků Railjet:

- 15. června 2009 – Českým cestujícím se poprvé představila vlaková souprava Railjet, která v barvách rakouských drah ÖBB jela z Vídně na veletrh železniční techniky v Ostravě.
- 22. prosince 2010 – Tehdejší generální ředitel ČD Petr Žaluda řekl, že dráhy uvažují o zakoupení 16 souprav za zhruba 4,5 miliardy korun. Vlaky měly být pořízeny za výhodnou cenu díky opci rakouských drah, ovšem bez řádného výběrového řízení.
- 13. června 2011 – České dráhy v systému veřejných zakázek oficiálně zveřejnily zájem nakoupit 16 souprav Railjet, cena zakázky byla 200 milionů eur (tehdy 4,8 miliardy korun). Záměr napadla Škoda Transportation, dráhy námitky odmítly.
- Červenec 2011 – Škoda Transportation podala k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) návrh na přezkum kontraktu ČD se Siemensem, dodavatelem railjetů.
- 8. srpna 2011 – ÚOHS zakázal předběžným opatřením Českým drahám koupi vlaků, dopravce podal proti rozhodnutí rozklad.
- 5. září 2011 – Antimonopolní úřad zastavil správní řízení týkající se tendru. Škoda Transportation ale proti tomuto rozhodnutí podala odvolání.
- 23. září 2011 – ÚOHS definitivně zrušil předběžné opatření, které ČD zakazovalo obchod za pět miliard korun uskutečnit, dopravci se tak otevřela cesta k nákupu souprav Railjet.
- 29. září 2011 – České dráhy uzavřely smlouvu se Siemensem o nákupu rychlíkových jednotek Railjet za zhruba pět miliard, následující den ji potvrdily i rakouské dráhy.
- 2. února 2012 – Server iDnes.cz informoval, že dráhy zaplatí za nové soupravy zhruba o 400 milionů korun více, než původně plánovaly. ČD totiž částečně změnila objednávku, snížily počet souprav o jednu, navýšily ale počet sedaček.
- 28. února 2012 – Předseda ÚOHS Petr Rafaj zamítl rozklad Škody Transportation ve věci tendru na nákup vlakových souprav Railjet pro České dráhy.
- 27. dubna 2012 – České dráhy odstoupily od nákupu 16 vlaků Railjet, protože na ně neměly dost peněz. Prostředky chtěly směřovat do nákupu vlaků pro vnitrostátní vlaky.
- Červen 2012 – Média informovala o tom, že ČD plánují koupit od Siemensu sedm souprav Railjet za 2,5 miliardy korun. Podle drah nešlo o nový kontrakt, ale pokračování předchozího nákupu.
- Srpen 2012 – ÚOHS začal z vlastní iniciativy opět zkoumat, zda České dráhy mohou koupit vlaky Railjet. Vydal předběžné opatření, kterým nákup nových vlaků až do vnesení definitivního verdiktu zakázal. Dráhy ale tvrdily, že o novém nákupu nejednají a pořízení sedmi jednotek vyplývá z původního kontraktu.
- 16. srpna 2012 – Dozorčí rada ČD souhlasila nákupem souprav a schválila výrobu první sedmikusové série podle kontraktu ze září 2011. O výrobě zbývajících osmi vlaků se mělo rozhodnout nejpozději do poloviny roku 2013.
- 11. dubna 2013 – Krajský soud v Brně zrušil rozhodnutí ÚOHS, kterým antimonopolní úřad povolil Českým drahám nákup 16 jednotek Railjet. Úřad podle soudu chyboval při posuzování cenové výhodnosti nákupu a měl ji posoudit znovu. ČD, Siemens i ÚOHS se odvolaly k Nejvyššímu správnímu soudu (NSS).
- 25. června 2013 – Dozorčí rada ČD schválila nákup dalších osmi souprav Railjet. Nová dozorčí rada, která nastoupila za úřadování ministra Zdeňka Žáka, ale v srpnu nákup zakázala.
- Prosinec 2013 – ÚOHS udělil Českým drahám pokutu 25 milionů korun za nákup souprav Railjet bez otevřeného výběrového řízení. Dráhy se odvolaly.
- 24. dubna 2014 – Do ČR přijela první souprava Railjet Českých drah, s cestujícími vlak poprvé vyjel 6. května.
- 30. května 2014 – NSS zamítl kasační stížnosti ÚOHS, ČD a Siemensu proti verdiktu Krajského soudu v Brně z dubna 2013. Uvedl, že ČD neprokázaly splnění základní podmínky pro postup bez otevřeného tendru, jíž je cenová výhodnost nabídky.
- 24. října 2014 – Předseda ÚOHS Rafaj potvrdil pokutu 25 milionů korun za nezákonný nákup vlaků Railjet bez otevřeného výběrového řízení.

24. 10. 2014 Karlovarské horní nádraží se začne konečně přestavovat (od února 2015)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/karlovarske-horni-nadrazi-se-zacne-konecne-prestavovat/1139078>)

Karlovarské horní nádraží se začne po letech odkladů přestavovat. Umožnil to převod budovy z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), která už připravuje tendr na zhotovitele nové nádražní haly. Její stavba by měla začít v únoru 2015 a dokončena má být v listopadu 2015, řekl ČTK mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

Horní nádraží je poslední roky ostudou města. O to víc, že je vstupní branou do lázeňského města. Budova nádraží byla postavena po druhé světové válce jako dočasná náhrada vybombardovaného nádraží. "V nedávné době sice byla zrekonstruována část provozních prostor v budově takzvané staré pošty, zejména tedy dopravní kancelář a prostory Oblastního ředitelství Ústí nad Labem. Zbývající část budovy je však v havarijním stavu a současné standardy vybavení pro odbavení cestujících nesplňuje. Současné provozní uspořádání a vybavení pro cestující je minimalizováno na nejnужnější služby," uvedl Ptačinský. "K převodu karlovarského nádraží došlo na základě kupní smlouvy mezi Českými drahami a SŽDC, která byla uzavřena dne 1. září. K vlastnímu fyzickému předání nemovitosti došlo 9. října. Cena budovy byla stanovena na 4,1 milionu korun," dodal Ptačinský.

V rámci připravované stavby bude postupně zdemolována stávající výpravní budova a na jejím místě bude postavena novostavba vycházející z návrhu architekta Petra Franty. Zároveň tam bude zázemí pro řízení dopravy a správu nádraží. Navrhovaná budova bude překonávat svažité terén, a má tak jedno nadzemní a jedno podzemní podlaží. Centrálním prvkem bude hala s prosklenou střechou, která přechází přes obě podlaží a symetricky budovu rozděluje. Na stavbu nádražní haly čeká i město Karlovy Vary, které připravuje stavbu lávky na Růžový vrch. Zatím se odkládala.

V minulosti se vyskytly i snahy o zapsání budovy mezi kulturní památky. Nakonec se tak nestalo. Historicky a architektonicky cenná je ale litinová konstrukce zastřešení nástupiště. Podle primátorova náměstka Jiřího Klsáka (KOA) se zastřešení nepřesune před nádraží, jak se původně zamýšlelo, ale jeho část se posune a část skončí v muzeu. Po dokončení stavby nové výpravní budovy chystá SŽDC modernizaci zbývající části železniční stanice s vybudováním nového podchodu a rekonstrukcí celého kolejíště včetně 1. a 2. nástupiště. Tyto práce by měly být na řadě v letech 2016 až 2017.

28. 10. 2014 Nové železniční nádraží v Ústí n. O. bude otevřeno 16. listopadu

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nove-zeleznicni-nadrazi-v-usti-n-o-bude-otevreno-16-listopadu/1140424>)

Nové železniční nádraží v Ústí nad Orlicí bude pro cestující otevřeno 16. listopadu. Objekt vybudovala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jako součást projektu modernizace železničního uzlu Ústí nad Orlicí. ČTK o tom informoval mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Původní nádražní budova uprostřed kolejíště zatím nemá jasné využití. "Ten den bude zahájen zkušební provoz. Nová výpravní budova bude sloužit pro potřeby cestujících, bude zde umístěn prodej jízdenek, čekárna a sociální zařízení," uvedl Illiaš. Budovu budou také využívat jako zázemí provozní zaměstnanci. Výstavba výpravní budovy stála 7,5 milionu korun.

Historická památkově chráněná budova železničního nádraží v Ústí nad Orlicí bude uzavřena a zakonzervována. České dráhy pro ni po rekonstrukci stanice nemají využití. Nebudou do ní zatím investovat, jen zajistí dohled a běžnou údržbu. V budoucnu by ji měla převzít SŽDC. Podle dřívějších úvah by v objektu časem mohl být umístěn celý archiv SŽDC. Ústecká radnice by ráda v budově viděla čekárnu a restauraci. S vlastním návrhem přišli také železniční modeláři, prostory by jim mohly sloužit pro klubovou činnost i stálou expozici modelů a kolejíšť.

Nádraží v Ústí nad Orlicí z roku 1874 patří k nejstarším staničním budovám v Česku. Vzniklo podle návrhu architekta Rudolfa Freye. Budova na půdorysu písmene 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. Tím, že stojí uprostřed kolejí a není k němu přístup autem, pouze podchodem, není vhodné pro komerční účely.

Modernizace železničního uzlu Ústí nad Orlicí, který leží na hlavní koridorové trati z Prahy na Moravu, umožní průjezd vlaků rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Stavba za zhruba 1,5 miliardy korun začala v březnu 2013, ukončení celého projektu je naplánováno na březen příštího roku.

29. 10. 2014 Vedení ČD Cargo čeká personální výměna, nespokojen je ministr i šéf drah

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vedeni-cd-cargo-ceka-vymena-d0n-/ekonomika.aspx?c=A141028_205947_ekonomika_fer)

Další velkou státní firmu čeká výměna vedení. Po více než roce má opustit post předsedy představenstva nákladního dopravce ČD Cargo Oldřich Mazánek. Plánovanou změnu v čele podniku potvrdily MF DNES tři vysoce postavené zdroje z Ministerstva dopravy a Českých drah. Ministr dopravy Antonín Prachař nad Mazánkem ještě donedávna držel ochrannou ruku. Trpělivost mu však došla možná i kvůli kritice ministra financí a šéfa hnutí ANO Andreje Babiše. „Prachařovi se nepovedlo dodat ani dobrý management do ČD Cargo,“ kritizoval na začátku října Babiš vedení firmy. O konci Mazánka může rozhodnout představenstvo Českých drah (ČD), pod něž ČD Cargo spadá. Až na jedinou výjimku, odvolání Josefa Bazaly, však šéf ČD nikdy neodvolával předsedu představenstva ČD Cargo bez souhlasu ministra. Prachař na otázky k vedení nákladního dopravce odpovídá vyhýbavě. Potvrdil však, že tento týden chce personální situaci řešit se šéfem ČD Danielem Kuruczem. Prý hlavně proto, že firmu opustil dobrovolně šéf obchodu Karel Adam. „Jakékoliv změny týkající se konkrétních osob neřeším předem, a už vůbec ne přes média,“ řekl Prachař. Mazánek je podle něj odborníkem s dlouhou praxí, který má na české železnici své místo. Zda je to v ČD Cargo, ministr neřekl. Podle informací MF DNES má do vedení podniku přijít dlouholetý provozní manažer ČD Cargo v Brně Zdeněk Škvařil, manažer rakouského dopravce RCA Bohumil Rampula a obchodní šéf slovenského dopravce Express Slovakia Ivan Bednárik.

Nevýhodná zakázka se ztrátou 110 milionů ročně

Důvodů pro sesazení Mazánka však existuje více. MF DNES už informovala o plánu na sporný nákup logistického terminálu v Lovosicích, který dozorčí rada zastavila. Ještě větším problémem může být nedávno uzavřená zakázka na dopravu uhlí pro Severní energetickou a její elektrárnu ve Chvaleticích. Cena je totiž nezvykle nízká, ČD Cargo v soutěži šlo i pod cenu soukromníků s nižšími fixními náklady. ČD Cargo sice vytrvale odmítá, že by zakázku získalo pod cenou, ale odborný renomovaný časopis Železniční magazín přišel minulý týden s výpočtem skutečné ceny, kterou musí ČD Cargo zaplatit. Každoroční ztrátu ze zakázky magazín odhadl na 110 milionů korun. Jde přitom o data z veřejně dostupných zdrojů, která podnik publikoval. O tom, že zakázka bude těžko zisková, svědčí i prohlášení firmy z loňského roku. Vedení ČD Cargo se navíc podařilo za poslední rok zbavit se povinnosti většinu zakázek soutěžit podle zákona o veřejných zakázkách. A některé vzbudily pozornost, zejména trojice zakázek na revizní opravy nákladních vozů. Zatímco dříve revize jednoho vozu stála 300 tisíc korun, centrální nákup drah srazil cenu na 177 tisíc. Proti výsledku se některé firmy odvolaly a tím tendr zablokovaly. Vedení ČD Cargo poté přišlo s vlastní soutěží, kde cena dosáhla 220 tisíc korun. Dozorčí rada ji schválila. „Neúspěšní uchazeči se svými námitkami takto domáhají získání zakázek ve svůj prospěch, s čímž nemůžeme souhlasit. Šetření Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže probíhá a dále se k tomuto tématu nemůžeme vyjadřovat,“ uvedla firma na dotaz MF DNES.

Nespokojen je i šéf drah

Oldřich Mazánek přišel do ČD Cargo loni v září za dob úřadování ministra Zdeňka Žáka a firma pod jeho vedením na první pohled zlepšila hospodaření. Za první půlrok vykázala více než půlmiliardový zisk. Z velké části však jde o účetní operace a vliv kurzu koruny. Šéf drah Daniel Kurucz potvrdil MF DNES, že s některými rozhodnutími současného vedení má problém. „Opakovaně jsem odmítl kroky vedoucí k nákupu haly v Lovosicích a doporučil jsem forenzní audit. Problém mám i s navýšením cen za revize nákladních vozů,“ řekl Kurucz. Zda bude navrhovat Mazánkovo odvolání, nevedl.

29. 10. 2014 Úsvit rychlotrati musí řešit antimonopolní úřad

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/usvit-rychlotrati-musi-resit-antimonopolni-urad-1132070>)

Příprava vysokorychlostní tratí (VRT) v České republice ještě ani nezačala a už skončila u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Konkrétně jde o zakázku Správy železniční dopravní cesty na zpracování studie, která zhodnotí možnosti vedení rychlotratí a jejich národohospodářský přínos. Má jít o základní dokument za zhruba 20 milionů korun, který po schválení vládou budou sloužit jako vodítko pro výstavbu takzvaných vrtek. „Ve věci bylo v polovině října zahájeno prvostupňové správní řízení,“ potvrdil deníku E15 mluvčí antimonopolního úřadu Martin Švanda. Stížnost na postup SŽDC podala nevládní organizace Centrum pro efektivní dopravu (CEDOP), kam se počátkem října vrátil

zakladatel Petr Šlegr. Velký propagátor vysokorychlostních tratí byl donedávna náměstkem na správě železnic, kde se zmíněná zakázka chystala už v roce 2012. Investorská organizace ale zakázku vypsal za změněných podmínek až letos v červnu a několikrát ji upravovala. V CEDOP panuje přesvědčení, že zakázka je šitá na míru projektantské společnosti SUDOP Praha. „Technická kvalifikační kritéria zakázky mimo jiné vyžadují, aby uchazeč disponoval takzvaným čtyřstupňovým dopravním modelem České republiky. Tímto modelem v současné době disponuje pouze společnost SUDOP Praha,“ tvrdí Šlegr.

SUDOP model vypracoval v rámci jiné zakázky pro ministerstvo dopravy, která se týkala dopravní strategie státu. Ministerstvo tvrdí, že model je duševním vlastnictvím konzultanta a nelze jej poskytnout třetím osobám. Správa železnic však popírá, že by v soutěži hrál klíčovou roli jediný model. „Je nutné opětovně zdůraznit, že v zadání není nikde stanovena povinnost použití jednoho konkrétního dopravního modelu, ale jakéhokoliv vyhovujícího dopravního modelu,“ reagoval náměstek šéfa SŽDC Mojmír Nejezchleb. V tomto smyslu správa železnic obeslala i antimonopolní úřad. ÚOHS nemá na rozlousknutí ořechu žádné lhůty, což jen podtrhuje nedávné vyjádření ministra dopravy Antonína Prachaře, podle kterého jsou vysokorychlostní tratě v současnosti pro Česko science fiction. Jejich obdivovatelé Andrej Babiš a Miloš Zeman se tak budou muset nadále rychlovlaky vozit ve Francii či Číně.

29. 10. 2014 Železniční trať Liberec – Tanvald bude rychlejší a bezpečnější (slavnostní zahájení stavby)

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

Kolejové úpravy na téměř 28 kilometrech, výstavba nových nástupišť a modernizace sdělovací a zabezpečovací techniky. To vše přinese Rekonstrukce železniční trati Liberec – Tanvald, kterou dnes slavnostně zahájila Správa železniční dopravní cesty v Jablonci nad Nisou. „Trať Liberec – Tanvald pamatuje už 120 let, i v současnosti přitom denně přepravuje stovky lidí. Rekonstrukce tohoto úseku je tedy zcela nezbytná pro další rozvoj celého regionu. Jejím výsledkem bude především rychlejší a bezpečnější cesta mezi Libercem a Tanvaldem. To mimo jiné umožní i požadovaný třicetiminutový interval vlaků,“ vysvětlil přínosy generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Cestující ocení také větší komfort při pohybu v železničních stanicích a zastávkách. Kolejové úpravy na trati si vyžádají výstavbu nových nástupišť ve stanicích Vesec u Liberce, Jablonec nad Nisou, Smržovka a Tanvald. Pohodlněji se budou cestující cítit také na zastávkách v Jablonci nad Nisou, v Jabloneckých Pasekách a v Lučanech nad Nisou, kde zároveň vzniknou centrální přechody a přístupové chodníky.

Důležitou součástí výstavby je rovněž posílení bezpečnostních prvků na trati. Rekonstrukce čeká železniční přejezdy, do kterých zasáhnou stavební úpravy železničního svršku a spodku. Na ostatní přejezdy stavbaři nainstalují nová zabezpečovací zařízení. Rekonstrukce zlepší také provozní vlastnosti trati mezi Libercem a Tanvaldem. Po celém úseku bude položena nová kabelizace sdělovací a zabezpečovací technologie. Provoz bude řídit dálkově dispečerské pracoviště v železniční stanici Liberec. Plynulejší dopravu v zimních měsících zajistí instalace elektrického ohřevu výhybek.

Realizaci projektu zkomplikovaly souběžné či navazující stavby, které bylo nutné vzájemně zkoordinovat. Navíc došlo k termínové kolizi s mimodrážními investičními akcemi místní správy, například modernizací tramvajové trati Liberec – Jablonec nad Nisou či rekonstrukcí několika komunikací. Z těchto důvodů byl harmonogram Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald rozdělen na dvě části. Většinu stavebních prací by měli stavbaři provést ještě letos, zbytek dokončí v příštím roce. Stavba s názvem Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald bude stát 876 218 916 Kč. Výstavbu spolufinancuje Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to ve výši 650 801 236 Kč, což činí 80,01 % způsobilých nákladů. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury. Dokončení všech prací je plánováno na září roku 2015.

Název stavby	Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	Sdružení Valbek/Prodex
Zhotovitel	Viamont DSP a.s.
Začátek a konec stavby	km 3,543 – km 3,950 (ŽST Vesec u Liberce), km 10,667 – km 10,987 (ŽST Jablonec nad Nisou Dolní nádraží), km 11,877 – km 12,478, km 13,899 – km 15,283, km 16,258 – km 21,036 (včetně ŽST Jablonec nad Nisou, ŽST Smržovka),

	km 26,947 – km 27,582 (ŽST Tanvald)
Termín zahájení	03/2014
Termín dokončení	09/2015
Celkové náklady stavby	876 218 916 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	650 801 236 Kč

29. 10. 2014 RegioJet chystá na Slovensku stoprocentní slevy, je připravený se soudit

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-chysta-na-slovensku-stoprocentni-slevy-je-pripraveny-se-soudit-1132423>)

Slovenští studenti a důchodci nebudou od 17. listopadu ve vlaku platit. Rozhodla o tom slovenská vláda s tím, že ministerstvo dopravy bude stoprocentní slevu kompenzovat. O slevu se chce přihlásit i soukromý dopravce RegioJet. Majitel firmy Radim Jančura opírá chystaný postup o právní posudky, které si nechal vypracovat. Pokud firmě stát jízdné nevrátí, je připravena se soudit. Žluté vlaky vyjely z Prahy přes Žilinu do Košic v polovině října, od poloviny prosince vyjedou tři páry vlaků i mezi Bratislavou a Košicemi, které budou konkurencí pro komerční vlaky InterCity i dotované rychlíky národního dopravce ZSSK. RegioJet si nechal kvůli jízdnému zdarma vypracovat dva právní posudky, které říkají, že povinnost poskytovat slevy má i on. A to podle evropského práva, které je nadřazené právu slovenskému. „Slovenské ministerstvo dopravy schválilo slevy, aniž by mělo právní posudek. Teď si nechá vypracovat oponentní posudky,“ řekl Jančura. V případě, že by ministerstvo dopravy odmítlo proplácet stoprocentní slevu, následoval by podle Jančury nevyhnutelný soud. „Jinou možnost ani nemáme, i když soud může trvat dlouho,“ připustil. V Česku se například již několik let táhne vyšetřování antimonopolního úřadu, u něhož si Jančura a konkurenční soukromý dopravce LeoExpress stěžovali na predátorské ceny Českých drah v době, kdy vstoupil se svými vlaky na trať Praha – Ostrava.

Jančura: Dojde k destrukci veřejné dopravy

Opatření slovenské vlády premiéra Roberta Fica je podle Jančury špatné a souhlasí s těmi odborníky, kteří míní, že dojde k destrukci veřejné dopravy. „Stát má hledat možnosti úlev pro slabší sociální skupiny, ale ideálně je to dělat cíleně. Takto bude moct vlakem zdarma cestovat polovina Slováků. Spoje budou přeplněné a sníží se kvalita. Už teď ZSSK vytahují vyřazené vozy a půjčují si od Českých drah ty nejhorší vagóny,“ poznamenal Jančura. ZSSK se chystají od poloviny prosince přidat přes 100 nových spojů. Ve slovenských vlacích podle něj dojde k opačnému efektu, než jaký je cíl veřejné dopravy. „Ti, co vlakem musí jezdit, už jezdí. Snahou má být přilákat ty, kteří jezdit nemusí. Přesvědčit je, aby nechali auto doma. Teď spíš někteří lidé z vlaků odejdou,“ míní Jančura. Dopravci podle něj navíc nebudou motivováni, aby přitáhli na železnici další cestující.

Diskriminační opatření?

Zmínil, že opatření je také do značné míry diskriminační, protože cestujících autobusy se vůbec nedotkne. Ti budou za veřejnou dopravu platit i nadále. Ficova vláda přišla se schválením stoprocentní slevy před listopadovými komunálními volbami. Ještě před spuštěním opatření už však ZSSK na serveru Pravda.sk varují, že ne všichni cestující zdarma se do vytížených spojů dostanou a budou si muset zaplatit, nebo jet jindy. Například Trnavský kraj ruší masivně autobusové spoje.

30. 10. 2014 ČD spouštějí oficiální mobilní aplikaci „Můj vlak“

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-21886/>)

České dráhy připravily speciální aplikaci „Můj vlak“ pro chytré mobilní telefony a tablety s operačními systémy Android a iOS. Aplikace umožní komplexní odbavení cestujících Českých drah. Kromě běžných funkcí jako je hledání spojení nebo nákup jízdenek v ní cestující najdou palubní portál s průběžnými informacemi o jízdě vlaku, přestupech ve stanicích nebo o výlukách a mimořádnostech na tratích. Výhodou aplikace je také možnost hledání jízdních řádů off-line, a to včetně spojení do zahraničí. Aplikaci je možné zdarma stáhnout v Google Play a App Store od 30. října 2014. Aplikace poskytuje uživatelům kompletní informace o cestování vlakem, které jsou pro přehlednost sdružené do základních logických celků – Spojení, Vlak, Stanice a Jízdenka. Každá z platform má své specifické ovládání (uživatelské rozhraní), tak, aby si uživatel nemusel zvykat na nové prostředí.

Vyhledávání spojení a nákup jízdenek

Aplikace umožňuje pohodlné vyhledávání spojení vlakem ČD po České republice i do zahraničí. Do aplikace je možné doinstalovat balíčky s off-line jízdními řády pro různé země a spojení pak jde hledat i bez připojení k internetu, např. v případě nedostupnosti datového signálu. To ocení i uživatelé bez roamingových datových balíčků. Při vyhledávání je možné nastavit směřování přes konkrétní průjezdní stanice nebo zapnout filtr, který vybere spojení vhodná pro handicapované cestující nebo cestující s kolem. Po výběru vyhovujícího spojení mají cestující možnost si přímo v prostředí aplikace zakoupit jízdní doklady, které pak předloží ve formě aztéckého kódu ke kontrole vlakovému personálu. Tato možnost je ale dostupná jen u vnitrostátních spojení. Platba je možná platební kartou, virtuálním kontem PaySec nebo pomocí aplikace MasterCard Mobile. Do budoucna ČD zvažují i vlastní předplacený kreditový systém pro zrychlenou platbu vhodnou i na ty nejkratší cesty, kdy jízdenka stojí např. 10 korun. V seznamu nalezených spojení jsou uvedené informace o případných zpožděních jednotlivých vlaků a o výlukách a mimořádnostech na zvolené trase. V detailech spojů je také možné zapnout notifikace – krátká upozornění, týkající se jízdy zvoleným spojem (zpoždění a jeho změny, výluky a mimořádnosti na trase spoje, upozornění na přestup do jiného spoje apod.).

Vše o vlaku

Funkce Vlak nabízí uživatelům několik záložek, které poskytují ucelený přehled o aktuální jízdě vlaku a opatřeních provedených z důvodů výluk a mimořádností a to i u vlaků již vypravených (na trase). V záložce Palubní portál najdou cestující informace o následující a cílové stanici, přestupech a případných zpožděních, výlukách a mimořádnostech. V seznamu je uvedeno, kdy a k jakému nástupišti vlak přijede a odkud odjíždějí navazující přípoje. Dalšími záložkami jsou Jízdní řád zvoleného spoje, který umožňuje zobrazit časy odjezdů a příjezdů s ohledem na aktuální zpoždění, a Provozní informace, které informují o poslední známé poloze vlaku. Ve zbývajících záložkách najdou uživatelé řazení vlaku, poznámky a přehled služeb nabízených ve vlaku.

Informace o nádražích

Pomocí funkce Stanice lze snadno zjistit všechny potřebné informace o stanicích nebo zastávkách. Základní informací u každé stanice je přehled aktuálních odjezdů vlaků včetně informací o nástupištech, u kterých spoje zastaví, a také o jejich případném zpoždění. Přehled aktuálních odjezdů je k dispozici u všech stanic v ČR bez ohledu na to, zda je v nich fyzicky nainstalován nějaký informační systém. Snadno se lze také přepnout na přehled příjezdů vlaků. Další informace o stanici obsahují popis a umístění na mapě, seznam tratí, nabízené služby ve stanici včetně jejich provozní doby a také přístupnost stanice.

Jízdenky – přihlášení uživatelé to mají snadnější

Součástí aplikace je také funkce Jízdenky, která slouží jako správce jízdenek zakoupených v rámci uživatelského účtu. Ten je přítom pro aplikaci „Můj vlak“ a pro standardní eShop ČD jednotný. Aplikace tak zobrazuje všechny jízdenky, které se k účtu vážou, bez ohledu na to, zda je cestující pořídil v prostředí aplikace nebo na eShopu ČD. Podobně jsou v historii nákupů na eShopu ČD zobrazené i jízdenky zakoupené pomocí mobilní aplikace. Uživatelé díky tomu mohou snadno zopakovat nákup jízdenek. U spojů souvisejících se zakoupenou jízdenkou jsou automaticky aktivovány notifikace.

Užitečné funkce navíc

Aplikace „Můj vlak“ nabízí také možnost přidání samostatných widgetů přímo na plochu Android telefonu. Můžete si sem vložit např. odjezdovou tabuli pro vybranou stanici a mít díky tomu rychle dostupný aktuální přehled odjezdů vlaků ze stanice. Na dalším widgetu se zobrazuje palubní portál naposledy sledovaného vlaku a během cesty tak lze sledovat průběh cesty i bez otevírání aplikace. Posledním nabízeným widgetem je Jízdenka, kde se automaticky zobrazuje aktuální platná jízdenka. Díky tomu mají cestující hned po ruce jízdní doklad, který ukážou průvodčímu při kontrole jízdenek. Pro iPhone budou widgety k dispozici v některé z dalších verzí.

30. 10. 2014 Do Německa budou vlaky uhánět až stošedesátkou (Cheb – státní hranice, slavnostní zahájení stavby)

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

Modernizace 3. tranzitního železničního koridoru pokročila až ke státní hranici s Německem. Přestavbu jeho nejzápadnější části dnes slavnostně zahájila Správa železniční dopravní cesty. Tradiční poklepání na kolejnici se uskutečnilo v sále Galerie Kulturního centra Svoboda v Chebu. Díky

optimalizaci budou moci v budoucnu na trati Cheb – státní hranice SRN jezdit klasické soupravy rychlostí 120 km/h, vlaky s naklápěcími skříněmi dokonce 160 km/h. Současná traťová rychlost je přitom 90 km/h, navíc s několika místními omezeními. Cílem stavby je dosáhnout takových technických parametrů, které odpovídají nárokům na tranzitní koridor, především co se týká požadované prostorové průchodnosti vlaků a odpovídající třídy zatížení nákladních vlaků. „Optimalizace trati přinese zvýšení cestovní rychlosti a kultury i bezpečnosti vlakové dopravy. Její realizací vytvoříme předpoklady pro podstatné navýšení traťové rychlosti. To se naplno projeví až po elektrifikaci trati, která ovšem není součástí tohoto projektu, protože na německé straně zatím chybí trakční vedení. Tuto stavbu tak lze vnímat jako důležitý vklad do budoucna,“ upřesnil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V rámci optimalizace budou stavbaři sanovat pražcové podloží a upraví odvodnění, vymění železniční svršek a v mezistaničním jednokolejním úseku vybudují nové zabezpečovací zařízení. To bude schváleno pro příhraniční tratě mezi Německem a Českou republikou. Stavba zahrnuje také úpravy mostů a propustků. V zářezu před železniční stanicí Cheb bude z prostorových důvodů zřízena zárubní zeď z drátokamenné konstrukce. Na stávající projekt bude navazovat několik dalších staveb. Hned v té následující se počítá právě s elektrifikací celého úseku.

Investorem této stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Na financování se podílí Fond soudržnosti Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 79,5 % ze způsobilých nákladů projektu. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury. Dokončení prací je plánováno na červen příštího roku.

Název stavby	Optimalizace trati Cheb (mimo) – státní hranice SRN, 1. stavba – I. etapa
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitelé	OHL ŽS, a.s., Metrostav a.s.
Začátek a konec stavby	km 140,587 – km 150,540
Traťová rychlost	160 km/h
Termín zahájení	07/2014
Termín dokončení	06/2015
Stavební náklady (bez DPH)	359 316 385 Kč (vysoutěžená cena zhotovitele)

30. 10. 2014 Vykácená alej nad tratí v Dačicích vyústila v celorepublikový zákaz

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/290839-vyakacena-alej-nad-trati-v-dacicich-vyustila-v-celorepublikovy-zakaz/>)

Správa železniční dopravní cesty vykácela pás stromů a křovin podél trati v Dačicích. Podle místního odboru životního prostředí zcela bez povolení. Zahájí s ní proto řízení, ve kterém může dostat pokutu až milion korun. Správce trati se brání, hrozilo podle něj, že stromy spadnou do kolejiště. S postupem ale nesouhlasí ani Česká inspekce životního prostředí. Správci tratí proto tento postup celorepublikově zakázala. Třísetmetrový úsek v bezprostřední blízkosti dačického nádraží byl ještě minulý týden porostlý duby a akáty. Dnes jsou tu jen pařezy a také rozhněvaní městští úředníci z odboru životního prostředí. Podle jejich šetření zmizely ze stráně minimálně dvě desítky stromů, na jejichž kácení bylo nutné povolení. "Jako správní orgán jsme je upozornili, aby v činnosti nepokračovali. Pokračovali ale dál a navíc poškodili dřeviny, které zde zůstaly," řekl České televizi vedoucí dačického odboru životního prostředí Jiří Müller. Železničáři se brání, že povolení nepotřebovali. Stromy v prudkém svahu podle nich ohrožovaly vlaky a cestující. Správa železniční dopravní cesty tvrdí, že se v tomto případě opírala o zákon o drahách, který jí dokonce přikazuje povinnost zabezpečit plynulou a hlavně bezpečnou drážní dopravu. Podle mluvčího SŽDC Jakuba Ptačinského byly stromy napadané hnilobou a měly poškozené kořenové systémy. Kořeny navíc rozvracely skalní masiv nad tratí. "Pokáceny byly správně, rozhodně správně," dodal. Za správci kolejí stojí i strojvůdci. Podle nich stromy u tratí ohrožují dopravu, kácet by se naopak mělo mnohem víc.

Kolizi ve výkladu zákonů už řeší i ministerstvo životního prostředí

Na stranu úředníků se ale naopak postavila Česká inspekce životního prostředí a správci tratí tento postup celorepublikově zakázala. "SŽDC musí řádně podat žádost a příslušný orgán ochrany

životního prostředí pak musí vydat povolení," řekla Jitka Kubalíková z odboru ochrany krajiny, ČIŽP České Budějovice. Správce tratí ale tvrdí, že má právní posudek z Masarykovy univerzity, podle kterého na svých pozemcích o povolení žádat nemusí. Pokuty se proto neobává. Rozhodnutí inspekce, i když zatím nepravomocné, podpořilo i ministerstvo životního prostředí. Zároveň ale jedná s resortem dopravy o nápravě směrnic. Podobných případů je totiž v Česku víc. "O problematice víme, dochází ke kolizi ve výkladu zákonů, připravujeme metodiku ohlašování, která nebude v rozporu se zákonem o ochraně přírody a krajiny," uvedla mluvčí ministerstva životního prostředí Petra Roubíčková.

30. 10. 2014 Představenstvo ČD odvolalo vedení dceřiné ČD Cargo

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/predstavenstvo-cd-odvolalo-vedeni-dcerine-cd-cargo/1141476>)

Představenstvo Českých drah obměnilo vedení dceřiné firmy ČD Cargo. Novým předsedou představenstva nákladního dopravce bude od 1. listopadu Ivan Bednárik, dosavadní obchodní šéf Express Slovakia. Do tříčlenného představenstva rovněž jmenovalo obchodního ředitele Cargo Logistic Czech Bohumila Rampulu a ředitele brněnské provozní jednotky ČD Cargo Zdenka Škvařila. ČTK to řekl předseda představenstva Českých drah Daniel Kurucz. "Cítíme velký konkurenční tlak na vnitřním trhu nákladní dopravy a zároveň chceme využít možnosti proniknout na trhy v zahraničí. Chceme proto posílit obchodní řízení Carga, které musí být podle našeho názoru dravější," uvedl Kurucz. Rozhodnutí o potřebě obměnit vedení Carga podpořila nedávná rezignace obchodního ředitele Karla Adama na post v představenstvu nákladního dopravce. Kromě Adama představenstvo opustí jeho předseda Oldřich Mazánek a poslední člen Zdeněk Meidl. Všichni tři zůstanou podle Kurucze nadále zaměstnanci společnosti v manažerských pozicích. "Všichni patří mezi zkušené manažery a například Karla Adama považují za skvělého manažera ČD Generalvertretung GmbH ve Frankfurtu, (zahraničního zastoupení v Německu)" dodal šéf státního dopravce.

Nákladní doprava Českých drah představovaná společností ČD Cargo vykázala v letošním pololetí zisk 540 milionů korun i přes třisetmilionové snížení tržeb na 6,3 miliardy korun. Podle vedení Českých drah stojí za poklesem tržeb vysoká konkurence zejména v přepravách hnědého a černého uhlí, která následně vede ke snižování cen za přepravu. Nákladní doprava skončila se ziskem i v loňském roce, předloni firma hospodařila s dvoumiliardovou ztrátou. Skupina České dráhy za loňský rok prohloubila ztrátu na téměř dvě miliardy korun, na čemž se podílela zejména osobní doprava s celkovou ztrátou téměř 1,8 miliardy korun. V tuzemsku skupina zaměstnává 25.000 lidí.

30. 10. 2014 Čekání na grafikon blokuje prodej jízdenek

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cekani-na-grafikon-blokuje-prodej-jizdenek-1132892>)

Správa železniční dopravní cesty se chystá v pondělí zveřejnit nový jízdní řád, který začne platit v prosinci. Dopravci a cestující přitom nešetří kritikou, podle nich měl být jízdní řád oficiálně publikován mnohem dříve. „Nejen, že si cestující nemůže vyhledat spojení, jak vlaky před Vánocemi pojedou, ale ani si nemůže v předstihu zakoupit jízdenku s platností od 14. prosince u žádného z českých dopravců. Prodejní systémy jízdenek jsou totiž provázány s jízdním řádem," rozčiluje se šéf Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka. Podle něj je taková situace nepřijatelná, zvláště když v okolních zemích jsou nové jízdní řády dávno k dispozici. Prodejní systémy dopravců zatím na druhou polovinu prosince žádné spojení nenabízejí. „Standardně prodáváme jízdenky s tříměsíčním předstihem. Řada našich cestujících preferuje včasný nákup, a to platí dvojnásob zejména pro období vánočních svátků," uvedla mluvčí Leo Expressu Petra Valentová. U Leo Expressu přitom platí, že jízdenka je vázána na konkrétní místo a dřívější nákup znamená nižší cenu. Podle mluvčího drah Petra Šťáhlavského může být pozdější zveřejnění grafikonu komplikací při prodeji rezervací a prodeji přes eShop ČD. Většina jízdenek národního dopravce ale není vázána na konkrétní spoje, navíc zákazníci prý v dříve převaze kupují jízdní doklady těsně před cestou.

Situace vadí nicméně ministerstvu dopravy. „Určitě se nebráníme změně, která by stanovila pevný termín pro zveřejňování schváleného jízdního řádu," řekl mluvčí Martin Novák. Podle něj nyní zákon o dráhách ani vyhláška o jízdních řádech veřejné linkové dopravy neurčují žádný termín, kdy by měl být zveřejněn již schválený jízdní řád. Za nejbližší příležitost ke změně označil Novák probíhající proces novelizace zákona o dráhách. Mluvčí správy železnic Jakub Ptačinský ovšem upozorňuje, že dřívější publikace jízdního řádu sebou nese i větší riziko dodatečných změn, které následně mohou cestující mást.

31. 10. 2014 Velká bankovka na malém nádraží? Místo peněz vám vrátí kupon

Zdroj: iDNES.cz (http://praha.idnes.cz/na-malych-nadrazich-vam-nevrati-penize-za-velke-bankovky-pkm-praha-zpravy.aspx?c=A141029_2111473_praha-zpravy_prp)

České dráhy chtějí na malých nádražích, kde nemají v pokladně dostatek hotovosti, na velké bankovky vracet poukazy na peníze. Cestující si je budou moci vybrat na stanicích, kde na rozměnění mít budou. „Nemáte menší?“ ptá se podrážděně pokladní na jednom malém středočeském vlakovém nádraží. „Nemáme.“ A začíná problém. Řešení není mnoho. Buď vám peníze někdo rozmění, nebo pokladní přeče jen najde dost, aby vám vrátila, anebo zkrátka nikam nepojedete. Za pár týdnů přidají České dráhy (ČD) ještě jednu možnost. Každý, kdo se bude domáhat placení jízdného velkou bankovkou, si místo peněz nazpátek odnese pouze poukaz. Pro cestující to tak může znamenat, že třeba při cestě na výlet přijdou o veškerou hotovost. Podle Českých drah si totiž cestující může zbylé peníze vyzvednout až tam, kde je skutečně budou mít. Ani zaměstnanci drah zatím o novince většinou nevědí. „Lidé by se alespoň naučili nosit přiměřeně velké bankovky, nemůžeme přeci rozměnit dvoutisícovku každému,“ míní pokladní z nádraží v Jincích na Příbramsku.

Karty přijímají jen někde

Takto budou na dráze obdobné situace řešit už od 14. prosince. Cestující může s uvedeným postupem nesouhlasit a odmítnout nabízenou transakci. „V takovém případě ale nebude odbaven a bude si muset zajistit přiměřený obnos sám,“ upozorňuje mluvčí ČD Petr Štáhlavský na legislativu, která ohledně veřejné dopravy říká, že pasažéři mají platit přiměřenou bankovkou. České dráhy považují právě vzhledem k zákonným úpravám postup vůči cestujícím s nepřiměřenou bankovkou za vstřícný. V praxi ale může mít novinka řadu úskalí. Například lidé často míří do menších obcí, kde potřebnou pokladnu nenajdou, a peníze si tak mohou vyzvednout až mnohem později. Vyhnout se potížím při placení lze uhrazením částky platební kartou. Tou je však ve většině regionů vybaveno jen několik málo pokladen. Většinou pouze v okresních městech. „U nás mohou cestující platit kartou, pokud mají Visu či jiné uvedené na přepážce. Víím, že se to občas může stát, ale osobně si nepamatuji, že bychom neměli na vrácení. Pokud k tomu dojde, postupujeme předepsaným způsobem,“ říká pokladní ze železniční stanice v Rakovníku.

Co znamená přiměřeně?

Problematická je rovněž otázka přiměřené částky, kterou si totiž přesněji určuje jednotlivý dopravce. „České dráhy stanovily ve smluvních přepravních podmínkách, že při platbě bankovkou vyšší než 1 000 korun může pokladní platbu odmítnout,“ cituje ze smluvních podmínek Štáhlavský. Ale například u mnoha autobusových dopravců v regionu tomu tak není. Smluvní přepravní podmínky sice obsáhle vyjmenovávají práva a povinnosti cestujících a dopravce, ale o přiměřené platbě za jízdné se zmiňují jen velmi obecně. Třeba firma Bosák Bus, která je členem skupiny Arriva, má v přepravních podmínkách uvedenou pouze formulaci o „platidlech přiměřené hodnoty k jízdnému“.