

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2014

OBSAH

04. 11. 2014	ŽELEZNIČÁŘŮM HROZÍ DVOUMILIONOVÁ POKUTA ZA KÁCENÍ KOLEM DRAH (SŽDC).....	3
04. 11. 2014	ZA VLAKY PRO DĚTI A DŮCHODCE ZDARMA ZAPLATÍ SLOVÁCI DVAKRÁT	3
04. 11. 2014	NĚMEČTÍ STROJVŮDCI VYHLÁSILI STÁVKU OD ČTVRTEK DO PONDĚLÍ (6. – 10. LISTOPADU 2014)	4
05. 11. 2014	TRAŤ DO BEROUNA PŘES RUDNOU ZMODERNIZUJE ZA 641 MILIONŮ AŽD PRAHA	4
06. 11. 2014	CESTOVAT VLAKEM ZDARMA NA SLOVENSKU BUDOU MOCI I ČEŠI	5
07. 11. 2014	NĚMEČTÍ STROJVŮDCI ZKRÁTILI STÁVKU DO SOBOTNÍHO PODVEČERA (DO 8. LISTOPADU 2014).....	6
09. 11. 2014	LEO EXPRESS MUSÍ OPĚT RUŠIT SPOJE, NA TŘI TÝDNY PŘIŠEL O VLAK.....	6
09. 11. 2014	ČESKÉ DRÁHY SI PŮJČILY PĚT MILIARD, MAJÍ Z NICH SPLATIT KRATŠÍ ÚVĚRY.....	6
10. 11. 2014	Z NEHODY BALT-ORIENT EXPRESU LIDÉ VINILI AGENTY STB (10. LISTOPADU 1989, NOVÉ KOPISTY).....	7
10. 11. 2014	ŠÉF ČESKÝCH DRAH DANIEL KURUCZ SKONČIL. NAHRADÍ HO PAVEL KRTEK	7
10. 11. 2014	SLOVÁCI SEPISUJÍ PETICI PROTI CESTOVÁNÍ VLAKEM ZDARMA.....	8
10. 11. 2014	NA MODERNIZOVANÉ ČÁSTI TRATI Z HAVLÍČKOVA BRODU DO BRNA ZRYCHLÍ VLAKY (SKLENÉ NAD OSLAVOU – OSTROV NAD OSLAVOU).....	8
11. 11. 2014	HALU PRAŽSKÉHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ OPRAVÍ METROSTAV ZA 470 MILIONŮ.....	9
11. 11. 2014	NA TRAŤ Z JABLONCE DO TANVALDU SE PO REKONSTRUKCI VRÁTILY VLAKY	9
12. 11. 2014	CHEBSKÉ NÁDRAŽÍ ČEKAJÍ ZMĚNY. CESTOVÁNÍ MAJÍ LIDEM USNADNIT VÝTAHY.....	10
14. 11. 2014	STO TISÍC LIDÍ BUDE DÁL CESTOVAT SKORO ZADARMO. STÁT PRODLOUŽIL REŽIJKY	11
14. 11. 2014	PRAHA ŘEŠÍ NÁHRADU ZA „ŽABOTLAMY“. ZVAŽUJE NÁKUP PŘÍMĚSTSKÝCH PANTERŮ.....	11
14. 11. 2014	VLAK TÁHL VYKOLEJENÉ VAGONY KILOMETRY, PONIČILY TRAŤ, NÁSTUPIŠTĚ I MOSTY (PŘIBYSLAV – RONOVA NAD SÁZAVOU)	12
14. 11. 2014	OD NEDĚLE ZAČNE SLOUŽIT NOVÁ BUDOVA NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ (OD 16. LISTOPADU 2014).....	13
14. 11. 2014	REGIOJET PŘIDÁVÁ LOKOMOTIVY, PRONAJAL SI Z RAKOUSKA SIEMENS VECTRON	13
15. 11. 2014	KONKURENCE DRTÍ CENU JÍZDENEK NA SLOVENSKO, DRÁHY O ČTVRTINU ZLEVNÍ (PRAHA – KOŠICE)	14
18. 11. 2014	ŽELEZNIČÁŘI VYSÁZEJÍ TISÍCE KEŘŮ PROTI SNĚHU	14
18. 11. 2014	O VLAKY ZDARMA BYL NA SLOVENSKU VELKÝ ZÁJEM, LIDÉ STÁLI V ULIČKÁCH	15
18. 11. 2014	PLZEŇSKÝ KRAJ PŘÍŠTÍ ROK SNÍŽÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOST U VLAKŮ	15
19. 11. 2014	NOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD VLAKŮ ZOSTŘÍ KONKURENČNÍ BOJ A ODVANE TRADICE (OD 14. PROSINCE 2014).....	16

21. 11. 2014	ČESKÉ DRÁHY VYDĚLAJÍ NA FICOVĚ JÍZDNÉM ZDARMA 200 TISÍC DENNĚ (PRONÁJEM 40 VOZŮ A 5 LOKO).....	18
21. 11. 2014	PROMO JÍZDA PENDOLINA DO KOŠIC (5./6. PROSINCE 2014).....	19
22. 11. 2014	V OSTRAVĚ VYKOLEJIL VLAK, POŠKODIL PŘES KILOMETR TRATI (OSTRAVA HL. N.)	19
23. 11. 2014	JANČURA: REGIOJET PŘESTAL V ČESKU PRODĚLÁVAT	19
23. 11. 2014	MALÁ MUZEA SE LOUČÍ S LOKOMOTIVAMI OD NTM, TO ZPŘÍSNILO PODMÍNKY	20
24. 11. 2014	RYCHLOTŘATĚ CHTĚJÍ PLÁNOVAT DVA ZÁJEMCI (RYCHLÁ SPOJENÍ – STUDIE PŘÍLEŽITOSTÍ)	20
24. 11. 2014	NA NĚMECKÉ ŽELEZNICI HROZÍ PŘED VÁNOCEMI DALŠÍ STÁVKY.....	21
25. 11. 2014	DRÁHY CHTĚJÍ LÍSTEK I PO MALÝCH DĚTECH, JEZDIT VŠAK BUDOU DÁL ZDARMA.....	21
25. 11. 2014	CHCETE SKUPINOVOU SLEVOU? OD NOVÉHO ROKU TO MUSÍTE HLÁSIT DOPŘEDU (ČD).....	22
26. 11. 2014	REKORDNÍ POKUTA OD ÚOHS JE ZAPLACENÁ. ČESKÉ DRÁHY POSLALY 25 MILIONŮ (RAILJET)	22
26. 11. 2014	DRÁHY SPLATILY PENDOLINA, SVÉ NEJDRAŽŠÍ A NEJRYCHLEJŠÍ VLAKY ...	24
27. 11. 2014	KAPSCH ZABEZPEČÍ 180 KILOMETRŮ ŽELEZNICE ZA 400 MILIONŮ KORUN (GSM-R, BEROUN – PLZEŇ – CHEB – STÁTNÍ HRANICE).....	25
27. 11. 2014	DALŠÍ DRÁŽNÍ VYHAZOVY. KURUCZ A SPOL. SKONČILI V DOZORČÍCH RADÁCH.....	25
27. 11. 2014	RAILJET ČESKÝCH DRAH POPRVÉ VEZL CESTUJÍCÍ DO ŠTÝRSKÉHO HRADCE	26
27. 11. 2014	ŽÁK ČELÍ PODEZŘENÍ, ŽE JEL VLAKEM NAČERNO. BOJÍ SE MĚ, TVRDÍ EXMINISTR.....	26
27. 11. 2014	STÁT CHCE ZA STAMILIONY NAKOUPIT ČIDLA, KTERÁ ODHALÍ POROUCHANÝ VLAK (IHL, IHO, IPK).....	27
28. 11. 2014	PSG MÁ MILIARDOVOU ZAKÁZKU NA ŽELEZNIČNÍ TEMINÁL V RUSKU, NAVZDORY SANKCÍM (BĚLYJ RAST)	27

04. 11. 2014 Železničářům hrozí dvoumilionová pokuta za kácení kolem drah (SŽDC)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicarum-hrozi-dvoumilionova-pokuta-za-kaceni-kolem-drah/1143069>)

Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) hrozí podle zjištění ČTK až dvoumilionová pokuta za to, že v blízkosti tratí kácí stromy. Mohla by ji dostat od České inspekce životního prostředí (ČIŽP), pokud se prokáže, že porušovala zákon o ochraně přírody. Ministerstvo životního prostředí kvůli kácení v železničních koridorech už vyjednával několik měsíců s ministerstvem dopravy. Jde o ochranné pásmo dráhy a střet dvou zákonů. SŽDC se dlouhodobě hájí bezpečností železniční dopravy. "V současné době ředitelství ČIŽP vypracovává závěrečný protokol. Další kroky budou provedeny poté, co se k protokolu kontrolovaná osoba vyjádří. Pokud však bude prokázáno porušení zákona o ochraně přírody a krajiny případně, že SŽDC kácela i po doručení výše uvedeného rozhodnutí, lze předpokládat zahájení řízení o uložení pokuty a případně uložit pokutu až do výše dva miliony korun," řekla ČTK mluvčí inspekce Pavla Sibřinová.

Jádrem sporu se stal nový metodický pokyn SŽDC pro kácení takzvaných nežádoucích dřevin. Podle ekologů ze sdružení Arnika znamená, že může být pokácen každý strom, jehož listí padá na koleje. Inspekce už před časem SŽDC, která spravuje až 9 500 kilometrů tratí, upozornila, že musí při kácení dřevin postupovat v souladu se zákonem o ochraně přírody. V současnosti musí železničáři žádat o povolení k pokácení každého jednotlivého stromu u trati. To komplikuje údržbu železničních tras, popadané stromy v důsledku vichřic komplikují dopravu a v neposlední řadě to může i ohrožovat lidské životy, reagoval ministr dopravy Antonín Prachař (ANO). "Aktuálně víme, že je problém ve výkladu zákona o drahách, kdy SŽDC má povinnost zajišťovat bezpečnost na dráze. Nicméně ten oni si vykládají způsobem, se kterým ministerstvo životního prostředí (MŽP) nesouhlasí," řekla ČTK mluvčí MŽP Petra Roubíčková.

Postup inspekce a ministerstva životního prostředí kritizuje správa železnic. "Tyto orgány mají tendenci kácení rizikových stromů všemožně omezovat a v podstatě se tak snaží bránit zajišťování našich povinností, které jsou jasně dané zákonem o drahách. Přitom nenesou žádnou odpovědnost v případě mimořádné události, protože ta bude vždy na provozovateli dráhy, tedy SŽDC," uvedla správa železnic. Té vadí, že inspekce životního prostředí má faktické právo veta při posuzování, které stromy je nutné z důvodu bezpečnosti na železnici odstranit.

MŽP kvůli sporům s resortem dopravy vyjednával o nové metodice ohlašování chystaného kácení. "A to tak, aby nedocházelo ke kolizi se zákonem o ochraně přírody a krajiny," doplnila mluvčí. Resortu dopravy jde podle ministra Prachaře o zavedení nového 30 metrů širokého pásma podél kolejí, kde by SŽDC mohla kácet určité druhy dřevin pouze na základě oznámení, což by prý práce výrazně usnadnilo. To zřejmě bude pro MŽP nepřijatelné stejně jako pro ekology, obě strany požadují dodržování zákona o ochraně přírody. "Každý strom metr nebo dvacet metrů od dráhy by měl projít nějakým posuzováním orgánů ochrany přírody. My jsme mimo jiné z určitých interních dokumentů SŽDC zjistili, že jsou úseky na dráze, kde SŽDC plánuje kácet dokonce až 80 metrů od kolejnice," upozornil Vratislav Vozník z Arniky. V současnosti není žádná vzdálenost kácení od trati předepsána. SŽDC musí z hlediska zákona o ochraně přírody a krajiny podávat žádost u kácení jakéhokoliv stromu, který je více než 130 centimetrů vysoký a má více než 80 centimetrů obvod, nebo u každého kácení, kdy má padnout více než 40 metrů čtverečních dřevin. To se týká především keřů.

04. 11. 2014 Za vlaky pro děti a důchodce zdarma zaplatí Slovinci dvakrát

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/za-vlakly-pro-deti-a-duchodce-zdarma-zaplati-slovaci-dvakrat-1133866>)

Zhruba 2,5 milionu důchodců, studentů a dětí školou povinných se bude moci už za pár dní – od 17. listopadu – po Slovensku vozit vlaky zdarma. Vláda za tento rozmar zaplatí drahám zhruba 13 milionů eur ročně. Minimálně stejnou sumu však zaplatí krajské samosprávy, které budou nuceny jako objednavatelé dopravy hradit ztráty z ušlých zisků autobusovým dopravcům. „Zvýhodnění cen cestovního na železnici může znamenat odliv cestujících autobusům asi o osm procent,“ tvrdí prezident Svazu autobusové dopravy Peter Pobeha a přitom připomíná, že autobusy mají v regionální dopravě rozhodující postavení. Celkem zabezpečují více než 85 procent výkonů, jen v minulém roce přepravily téměř 190 milionů cestujících. Rezort dopravy si vysoké využívání autobusů uvědomuje, chce však jít ve stopách Evropské unie. Ta se přiklání k ekologičtější a bezpečnější železnici. „Dlouhodobým problémem je sladění železniční a autobusové dopravy,“ vysvětluje mluvčí ministerstva Martin Kóňa. Stále nejsou ojedinělé případy, kdy jedním směrem prakticky ve stejném čase vyrazí vlak i autobus. „Navzájem si tak konkurují, přičemž jsou oba tím či oním způsobem dotované z peněženek

občanů," dodává. Cestování na náklady státního rozpočtu přitom nebude přehnaně pohodlné. Pasážéři budou moci využívat jen místa v druhé třídě a jen ve vybraných vlacích. Do nejrychlejších IC vlaků se nedostanou vůbec a v rychlících budou mít většinou omezený počet míst, aby nezabírali kapacitu pro platící zákazníky hlavně v nevytíženějších časech.

04. 11. 2014 Němečtí strojvůdci vyhlásili stávku od čtvrtka do pondělí (6. – 10. listopadu 2014)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecti-strojvudci-vyhlasil-stavku-od-ctvrtka-do-pondeli/1143285>)

Strojvůdci největšího německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) vyhlásili stávku v osobní dopravě od čtvrtečních 02:00 do pondělních 04:00 SELČ. Několikadenní protestní akce zasáhne regionální i dálkové vlaky a projeví se i na spojení Německa s Českem, stejně jako předchozích pět kratších stávek na německé železnici, které strojvůdci uspořádali od konce srpna. "Mezinárodní vlaky přes Ústí nad Labem do Německa budou v době stávky začínat a končit v Drážďanech," řekl ČTK mluvčí Českých drah Radek Joklík. Tuzemský dopravce chystá mimořádná opatření, aby všechny spoje jely na českém území podle jízdního řádu. Problémy by se ale mohly objevit u cestujících s místenkami, protože není jisté, zda se podaří dodržet původní řazení vlaků, doplnil. Odborový svaz strojvůdců (GDL) dnes o vyhlášení stávky informoval v tiskovém prohlášení. Protestní akce je podle svazu přímý důsledek krachu dvoutýdenních jednání mezi odbory a vedením DB, kdy se obě strany nedokázaly dohodnout na pracovních podmínkách strojvůdců a na postavení svazu GDL uvnitř železničního koncernu.

Nadcházející stávka bude vůbec nejdelší v historii DB. V osobní dopravě potrvá 98 hodin, o 26 hodin víc než dosud nejdelší protestní akce strojvůdců v listopadu 2007. V nákladní dopravě bude nadcházející protest ještě delší, členové GDL zastaví práci už ve středu v 15:00 a obnoví ji až společně se strojvůdci osobních vlaků. Spor mezi strojvůdci a vedením DB je dlouhodobý. Svaz GDL zpočátku požadoval především zvýšení platů o pět procent a zkrácení pracovní doby o dvě hodiny týdně. Nyní se průměrný plat strojvůdců pohybuje v závislosti na odpracovaných letech mezi 36.000 a 46.000 eury (998.000 a 1,27 milionu Kč) ročně. Strojvůdci u DB pracují 39 hodin týdně. Po ústupcích obou stran v platové oblasti se ale jednání mezi odbory a vedením DB zasekly na sporu o postavení GDL v rámci DB. Svaz žádá, aby ho koncern uznal jako jediného zástupce strojvůdců, průvodčích i zaměstnanců jídelních vozů. Za strojvůdce GDL vyjednává dlouhodobě, zbývající profesní skupiny v rámci DB dosud zastupoval odborový svaz EVG, který má mezi nimi více členů než GDL a celkově zastupuje víc zaměstnanců železničního dopravce.

05. 11. 2014 Trať do Berouna přes Rudnou zmodernizuje za 641 milionů AŽD Praha

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/trat-do-berouna-pres-rudnou-zmodernizuje-za-641-milionu-azd-praha/1143659>)

Trať mezi Prahou a Berounem přes Rudnou zrekonstruuje za téměř 641 milionů korun konsorcium firem vedené společností AŽD Praha. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Jednokolejná trať má sloužit pro odklon železniční dopravy z koridorové trati vedoucí z pražského Smíchova přes Dobřichovice a Beroun dále na Plzeň a do Německa. V současnosti ale trasa vedoucí náročným terénem nedokáže pojmout dostatečné množství spojů.

Kvůli dlouhému úseku mezi stanicemi Smíchov a Řeporyje mohou trasu do hodiny projet jen čtyři vlaky, uvedla v oznámení o zakázce SŽDC. Po vybudování výhybny v Hlubočepích, kde by se měly projíždějící vlaky míjet a dalších technických úpravách by měla kapacita trati vzrůst na šest vlaků za hodinu. To umožní výhledově snížit interval příměstské dopravy na 20 minut a rovněž vést po uvedené trati potřebné množství odklonových spojů.

Začít se stavbou by se mělo podle správy železnic ještě v listopadu a práce by měly zabrat deset měsíců. Výrazně modernizované by mělo být řízení trati, která by nově měla být řízena dálkově z dispečerského stanoviště v Berouně. Zvýšit by se měla rovněž maximální rychlost, kterou budou vlaky projíždět, a to až na 80 kilometrů v hodině v úseku z Rudné do Řeporyjí. V současnosti trať dostavěnou na konci 19. století využívají pouze osobní vlaky na příměstské lince S6. Kromě AŽD se na její modernizaci budou podílet rovněž společnosti Viamont DSP a Elektrizace železnic Praha.

06. 11. 2014 Cestovat vlakem zdarma na Slovensku budou moci i Češi

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cestovat-vlakem-zdarma-na-slovensku-budou-moci-i-cesi/1144076>)

Bezplatné cestování vlakem na Slovensku, které od 17. listopadu pro děti, studenty a penzisty zavádí levicová vláda premiéra Roberta Fica, budou moci využít také Češi. ČTK to sdělila mluvčí státního železničního dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) Jana Morháčová. Jízda vlakem zdarma se pro zmiňované kategorie cestujících totiž nebude vztahovat pouze na Slováky, ale na všechny občany Evropské unie.

Na bezplatné cestování až na výjimky ve všech vlacích na Slovensku získají nárok děti do 15 let, studenti denního studia, důchodci nad 62 let, jakož i osoby, které pobírají například invalidní nebo sirotčí důchod. Na pětimilionovém Slovensku se tato výhoda dotkne podle odhadu asi poloviny obyvatel. Stejná pravidla bezplatného cestování chce ve svých vlacích na Slovensku zavést i brněnský podnikatel Radim Jančura, přestože slevy se mají týkat pouze vlaků objednaných ve veřejném závazku. Podle tohoto pravidla by měl majitel společnosti RegioJet nárok na kompenzace pouze na linku z Bratislavy do Komárna. Zavést je chce ale i na trasách do Košic ze Žiliny a z Bratislavy, které hodlá provozovat na své komerční riziko a kompenzace pak požadovat po slovenském státu. Pokud by kompenzace nedostal, je ochoten se obrátit na soud.

Naopak českého státního dopravce Českých drah se slovenské bezplatné cestování pro děti a důchodce nikterak nedotkne, řekl ČTK mluvčí společnosti Petr Štáhlavský. Mezistátní vlaky si na hranicích přebírá slovenský personál a stejným způsobem, jak se rozdělují pracovní kompetence, se rozdělují i peníze z jízdného. To se týká i vlaků pendolino, které na trať do Košic vyjedou od poloviny prosince. Přestože půjde o stále stejnou soupravu, od slovenských hranic je to už v podstatě slovenský vlak, doplnil mluvčí.

Pro jízdu vlakem zdarma na Slovensku si osoby, které splňují stanovená kritéria, musejí s výjimkou dětí do šesti let nechat vystavit zvláštní průkaz. Češi starší 62 let podle ZSSK předloží k žádosti pouze doklad totožnosti, studenti zase potvrzení školy, že navštěvují denní studium. Zájemce mladší 62 let, který pobírá některý typ důchodu, přiloží potvrzení o jeho přiznání. Doklady vystavené v ČR podle Morháčové není třeba přeložit do slovenštiny. Před nastoupením do vlaku si pak tyto cestující vyžádají zvláštní jízdenku do druhé třídy, která bude ve vybraných kategoriích vlaků vázaná na konkrétní spoj. "(Čeští) důchodci starší 62 let předloží jen občanský průkaz a získají průkaz na bezplatnou přepravu. Platí pro ně, podobně jako pro slovenské penzisty nad 62 let, přechodné období a do konce března příštího roku budou dostávat jízdenku na bezplatnou přepravu na konkrétní jízdu jen na občanský průkaz," uvedla Morháčová. Mluvčí upozornila, že bezplatné cestování vlakem se nevztahuje na jízdu v příhraničním úseku; při jízdě ze zahraničí na Slovensko je to úsek od pohraničního přechodového bodu po první stanici na území Slovenska, kde vlak pravidelně zastavuje podle jízdního řádu.

Průkaz na bezplatné cestování vlaky ZSSK vystaví dopravce ve svých pokladnách. Na 85 železničních stanicích vybavených systémem komplexního vybavení cestujících, tedy hlavně ve větších městech nebo v turistických regionech, zákazník dostane průkaz na počkání. V dalších 65 menších stanicích lze o registraci požádat; průkaz má být připraven k vyzvednutí do tří pracovních dnů na místě, kde byla žádost podána. Registrace do systému ZSSK umožňuje od konce října.

Češi často jezdí na Slovensko. Loni se v zemi pod Tatrami ubytovalo téměř 493.000 českých občanů. Turisté z ČR tak tvořili nejpočetnější zahraniční klientelu slovenských hoteliérů. Bezplatné cestování vlakem bude platit ve všech státem dotovaných vlakových spojiích. Naopak, ve vlacích vyšší kategorie InterCity, které ZSSK nasazuje hlavně na trať mezi Bratislavou a Košicemi, budou cestující nadále platit obvyklé jízdné. Vlaky InterCity, na jejichž provoz stát nepřispívá, tvoří jen zlomek z celkového počtu vlakových spojů na Slovensku.

Zavedení bezplatného cestování ve vlacích bude stát dopravcům kompenzovat. Slovenské ministerstvo dopravy odhadlo, že toto opatření přijde na nejméně 13 milionů eur (362 milionů korun) ročně, podle odborníků budou finanční dopady mnohem vyšší. Loni ZSSK získala státní dotaci na výkony ve veřejném zájmu v objemu bezmála 227 milionů eur a z jízdného inkasovala 91 milionů eur. Dopravce zároveň snížil ztrátu meziročně o zhruba třetinu na 7,1 milionu eur. ZSSK loni přepravila 44,29 milionu cestujících, což proti roku 2012 představuje nárůst o 1,9 procenta. Slovenské ministerstvo dopravy už dříve informovalo, že kromě zavedení bezplatného cestování vlakem pro vybrané kategorie pasažérů dojde také k přidání vlakových spojů. Podle listu Sme si ZSSK také pronajala od Českých drah 40 starších osobních vagonů, které budou sloužit coby záloha.

07. 11. 2014 Němečtí strojvůdci zkrátili stávku do sobotního podvečera (do 8. listopadu 2014)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nemecti-strojvudci-zkratili-stavku-do-sobotniho-podvecera-1135346>)

Odborový svaz strojvůdců (GDL) se rozhodl zkrátit stávku na německé železnici. Předseda svazu Claus Weselsky dnes oznámil, že protestní akce skončí v sobotu v 18:00 SEČ místo původně plánovaných pondělních 04:00 SEČ. Krátce předtím odvolací soud zamítl žádost vedení Deutsche Bahn, aby označil stávku za neoprávněnou a zrušil ji. Kvůli stávce jezdí jen třetina osobních vlaků DB a na dálnicích v okolí velkých měst se tvoří zácpy. Odvolací soud ve Frankfurtu nad Mohanem nejprve vyzval DB a odborový svaz strojvůdců ke smíru a předložil jim návrh, podle kterého měly odbory do 15. prosince zastavit stávky a obě strany měly spolu jednat o řešení sporu. Svaz GDL ale návrh odmítl, stejně jako to udělal ve čtvrtek s podobným návrhem prvoinstančního soudu. Odvolací soud následně podle televize ARD rozhodl, že stávka strojvůdců je legální a může pokračovat. Vedení DB se snažilo u soudu prokázat, že stávka je nepřiměřeně rozsáhlá. Podle právníků DB způsobuje protest německé ekonomice denně škodu 100 milionů eur (2,8 miliardy korun). Dopravce se také snažil přesvědčit soud, že strojvůdci vyhlásili stávku v rozporu s pracovním právem, soudce ale na tuto argumentaci nepřistoupil. Weselsky při odchodu od soudu agentuře DPA řekl, že strojvůdci stávku zkrátí. „Mohli bychom ve stávce pokračovat až do pondělních 04:00,“ řekl Weselsky. Zkrácení protestu podle něj odborový svaz vnímá jako smířlivé gesto k vedení DB. Zástupci železničního dopravce zkrácení stávky uvítali.

Stávka začala v nákladní dopravě ve středu a v osobní ve čtvrtek. Podle DB se daří dodržovat náhradní jízdní řád, který společnost kvůli stávce zveřejnila. Na jeho základě jezdí v omezené míře dálkové vlaky na páteřních trasách a regionální vlaky v okolí velkých měst. Mimo provoz ale zůstala městská železnice, která v mnoha městech tvoří páteř městské hromadné dopravy. Kvůli narušení příměstské dopravy mnoho cestujících využívá k cestě do práce auto. V Porúří se kvůli zvýšenému provozu na dálnicích vytvořily dnes ráno kolony o celkové délce asi 100 kilometrů. Dálnice se ucpávají také u Frankfurtu nad Mohanem a na okruhu kolem Mnichova.

09. 11. 2014 Leo Express musí opět rušit spoje, na tři týdny přišel o vlak

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-vlak-zavada-0v9/eko-doprava.aspx?c=A141109_111040_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce Leo Express dá opět nechtěně vydělat Českým drahám. Firma o víkendu už potřetí za sebou během dvou měsíců přišla o jednu ze svých souprav, za kterou nemá náhradu a musí tak vozit cestující vlaky státního dopravce. Firma ruší tři spoje denně až do 3. prosince. Musí počkat, až se podaří vyměnit čelní sklo na jedné z pěti souprav. To se jí rozbilo v pátek v noci u Olomouce, když na sklo dopadl neznámý předmět. „Škoda na vlakové jednotce byla způsobena cizím zaviněním, tedy předmětem, který jednotku zasáhl při průjezdu výlukovou oblastí u Olomouce,“ řekla mluvčí Leo Express Petra Valentová. Podle ní případ stále vyšetřuje policie. „Leo Express staví bezpečnost cestujících na první místo, strojvedoucí při jízdě dodržoval všechna bezpečnostní pravidla,“ dodala.

Firma mívá běžně k dispozici řadu náhradních dílů včetně záložního skla pro takové případy. Teď ale sklo pro rychlou výměnu nemá. „Náhradní sklo jsme použili na opravu předchozí jednotky a nové ještě nedošlo,“ vysvětlila Valentová. O čelní sklo jedné z jednotek přišla firma už v říjnu, v září musel dopravce jednu jednotku odstavit kvůli srážce s autem na přejezdu. Ani v jednom případě nešlo o chybu firmy. Ta teď ale doplácí na svůj provozní model postavený na jízdách bez záložních vlaků. Kvůli poškozené jednotce firma ruší spoje číslo 1354 (odjezd 6.56 z Karviné), 1358 (odjezd 10.56 z Karviné a 1361 (odjezd Praha 16.06). Zítra ještě navíc zruší spoj 1366 s odjezdem v 18.17 z Bohumína. Firma zajistí lidem místo ve vlacích Českých drah a dostanou padesát procent kompenzaci. „Cestující jsou dále informováni rozhlasem na nádražích, kde jim pro lepší orientaci asistuje personál společnosti Leo Express,“ dodala Valentová.

09. 11. 2014 České dráhy si půjčily pět miliard, mají z nich splatit kratší úvěry

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-si-pujcily-pet-miliard-na-rekordne-dlouho-frm/eko-doprava.aspx?c=A141109_144847_eko-doprava_suj)

České dráhy výrazně ušetří na splátkách úroků ze svých dluhopisů a úvěrů. Firma úspěšně prodala investorům své dluhopisy v hodnotě 180 milionů eur, tedy zhruba pěti miliard korun. Úrok je jedním

z nejlevnějších, jakého dráhy dosud v historii dosáhly. Současně jde i o nejdéle splatné dluhopisy firmy. Dluhopisy firma vydala ve dvou tranších: jedna za 30 milionů euro na deset let s úrokem 2,875 %, druhá emise za 150 milionů je na patnáct let s úrokem 3,5 %. Hlavním manažerem emise byla Deutsche Bank. „Jde o změnu struktury financování, chceme se zbavit hlavně krátkodobých úvěrů a nahradit je dlouhodobým financováním,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík. Kdo si dluhopisy koupil, není veřejné.

Pro dráhy jde o druhé nejlevnější půjčené peníze v historii. Zatím nejlevnější jsou dluhopisy za čtyři miliardy korun z loňského roku s úrokem odvozeným od sazby PRIBOR. Za ně dráhy platí lehce přes dvě procenta. U ostatních dluhopisů platí firma nejméně čtyřprocentní úrok. Zadlužení celé skupiny Českých drah přesáhlo letos 34 miliard korun. Firma peníze použila hlavně na nákup nových vozidel nebo jejich modernizaci, to se projevilo i ve výrazném poklesu průměrného stáří vozů Českých drah. Zadlužení skupiny má kulminovat letos, od příštího roku postupně klesat.

10. 11. 2014 Z nehody Balt-Orient expresu lidé vinili agenty StB (10. listopadu 1989, Nové Kopisty)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/291881-z-nehody-balt-orient-expresu-lide-vinili-agenty-stb/>)

Před 25 lety otrásla Československem nehoda mezinárodního rychlíku Balt-Orient expres 372. Ve stanici mezi Lovosicemi a Terezínem tehdy zemřelo šest lidí a dalších 58 utrpělo zranění. O neštěstí informovaly i hlavní zprávy, což bylo za bývalého režimu poněkud neobvyklé. Lidé z tragédie vinili vládnoucí komunistickou stranu, už za týden ale měli lidé jiné starosti a na neštěstí zapomněli. Nehoda se stala čtyři minuty po půlnoci 10. listopadu 1989 v zastávce Nové Kopisty u Terezína. Kvůli poruše se v ní zdržel osobní vlak jedoucí z Prahy do Děčína, do kterého ve 116kilometrové rychlosti zezadu narazil přijíždějící rychlík. Strojvedoucí totiž přehlédl v mlze červenou a technika v lokomotivě ho na to nedokázala kvůli dlouho neřešené závadě upozornit. Při nehodě zemřelo pět lidí, další člověk zemřel po týdnu na následky zranění v nemocnici, Dalších osm cestujících bylo zraněno vážně a přes 50 lehce. Záběry zmačkaných plechů, vynášení mrtvých těl i rozhovory se zraněnými v nemocnicích se tehdy objevily i v hlavních zprávách. V totalitním Československu se přitom do té doby o podobných neštěstích spíš mlčelo, případně se odbývaly jen strohými zprávami. "Tehdy se objevovaly jen kusé zprávičky v černých kronikách bez obrazového doprovodu," upřesňuje šéfredaktor časopisu Železničář Václav Rubeš. "Ty poslední měsíce před listopadem ta cenzura upadala, takže do médií mohly proniknout i takové zprávy," doplňuje historik Ústavu pro studium totalitních režimů Libor Svoboda.



Dnes není po tragédii ani památky

Lidé tehdy z tragédie obviňovali vládnoucí komunistickou stranu. "Spekulovalo se o tom, že agenti StB záměrně zdržovali vlak v zastávce, což se ukázalo jako bizarní a nesmyslné," potvrzuje šéfredaktor časopisu Železničář Václav Rubeš. Už za týden ale měli lidé jiné starosti a na neštěstí zapomněli. Na místě dnes není po neštěstí ani památky a i stanice je přestavěná. "Chybí tady jakýsi pomníček, který by tu nehodu připomínal," říká železniční historik a bývalý strojvedoucí Josef Oliva, který si událost dodnes dobře pamatuje. "Budeme vyvíjet snahu, aby se něco takového uskutečnilo," dodává.

10. 11. 2014 Šéf Českých drah Daniel Kurucz skončil. Nahradí ho Pavel Krtek

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/sef-ceskych-drah-daniel-kurucz-byl-odvolan-fih/eko-doprava.aspx?c=A141110_095817_eko-doprava_nio)

Dozorčí rada Českých drah odvolala současného šéfa státního železničního dopravce Daniela Kurucze. Ve funkci jej nahradí člen představenstva Pavel Krtek. Ministr dopravy Antonín Prachař se tím, že chce šéfa Drah vyhodit, dlouhodobě netajil. „Dozorčí rada shledala, že dlouhodobě nefunguje komunikace mezi předsedou představenstva a vlastníkem. Jsme přesvědčeni, že pan Krtek je zárukou pozitivní změny a zároveň je v jeho osobě zachována kontinuita současného vedení. To považujeme za důležité zejména s ohledem na problémy, které vznikly v minulosti a které vedení Českých drah dnes řeší,“ zdůvodnil předseda dozorčí rady Milan Feranec. Krtek měl dosud zodpovědnost za ekonomiku a finance.

O odvolání Kurucze se dlouhodobě spekulovalo. Až nyní se však Prachařovi podařilo sehnat v dozorčí radě dostatek hlasů. Kurucz byl generálním ředitelem jmenován letos v únoru, ve funkci tak vydržel osm měsíců. Záminkou pro jeho konec ve funkci měla být poslední soutěž na modernizaci

rychlíkových vozů řady Bp. Podle některých názorů porušil Kurucz stanovy tím, že nedal o zakázce vědět řídicímu výboru, avšak zakázku Dráhy vyhlásily ještě za dob vedení Petra Žaludy, kdy takovou povinnost ve stanovách neměly. Kromě odvolání šéfa státního dopravce dozorčí rada zvolila místopředsedou představenstva náměstkem generálního ředitele pro regionální integraci Ludvíka Urbana a do funkce člena představenstva Romana Štěrbu z odboru strategického controllingu. Vyplývá to z povinně zveřejňovaných informací pro burzu.

Kurucz v únoru nahradil v čele Českých drah Dalibora Zeleného, který ve funkci setrval sedm měsíců. Měl odejít se zlatým padákem, který by z něho udělal v přepočtu na měsíc nejlépe placeného šéfa Drah v historii. Za své sedmiměsíční působení v ČD by si vydělal devět milionů korun, tedy 1,285 milionu korun měsíčně. Nakonec však slibovaný zlatý padák nedostal. Kurucz před svým jmenováním generálním ředitelem působil jako výkonný ředitel pro provoz a techniku. Od července 2013, kdy exministr dopravy Zdeněk Žák prosadil odvolání dlouholetého generálního ředitele drah Petra Žaludy, zasedal rovněž v představenstvu. Před působením v Českých drahách pracoval dva roky jako šéf pardubické firmy Synthesia, která je součástí koncernu Agrofert nynějšího ministra financí a předsedy hnutí ANO Andreje Babiše. Právě hnutí ANO nominovalo do vlády nynějšího ministra dopravy Prachaře.

Podle exministra dopravy Zbyňka Stanjury (ODS) je sesazení Kurucze pokračováním chaosu na ministerstvu. „Neustálé a nekončící personální změny, pravidelné odkládání důležitých rozhodnutí a absence výsledků dokládají chaotické řízení tohoto důležitého ministerstva,“ uvedl. ODS vyzvala premiéra Bohuslava Sobotku (ČSSD), aby ministra Prachaře odvolal pro neschopnost.

10. 11. 2014 Slovinci sepisují petici proti cestování vlakem zdarma

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/slovinci-sepisuji-petici-proti-cestovani-vlakem-zdarma/1145634>)

Bezplatné cestování vlakem na Slovensku, které chce příští týden pro vybrané skupiny cestujících zahájit levicová vláda premiéra Roberta Fica, narazilo na kritiku. Aktivisté začali sbírat podpisy pod petici, kterou chtějí dosáhnout zrušení tohoto opatření, jež podle nich zaplatí lidé z daní. Na bezplatné cestování téměř všemi vlaky na Slovensku získají od 17. listopadu nárok děti, studenti a důchodci nejen ze Slovenska, ale i ze všech států EU, tedy i Češi. "Víme, že nic není zdarma a že všechny náklady budou hrazeny z daní nás, daňových poplatníků," uvedlo občanské sdružení Nová generace, které dnes začalo před hlavním nádražím v Bratislavě sbírat podpisy pod požadavek na zrušení chystaného bezplatného cestování vlakem. Předseda sdružení Tomáš Smutný uvedl, že v uplynulých dnech tuto iniciativu na pětimilionovém Slovensku podpořilo prostřednictvím internetu asi 22.000 lidí. Petice ale nejsou pro vládu závazné, kabinet tak nemusí požadavkům vyhovět.

Bezplatné cestování vlakem slíbila Ficova strana Směr-sociální demokracie jako jedno z opatření na zlepšení životní situace obyvatel Slovenska. Slovenské ministerstvo dopravy odhadlo, že toto opatření přijde stát na nejméně 13 milionů eur (362 milionů korun) ročně, podle odborníků budou finanční dopady mnohem vyšší. Bezplatnou přepravu cestujících bude stát vlakovým dopravcům proplácet. Nárok na kompenzaci kromě státního přepravce ZSSK získá také český RegioJet, a to na své vlaky, které provozuje na regionální trati mezi Bratislavou a Komárnem.

10. 11. 2014 Na modernizované části trati z Havlíčkova Brodu do Brna zrychlí vlaky (Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou)

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně zahájila rekonstrukci kolejí v úseku Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou, který je součástí frekventované trati mezi Havlíčkovým Brodem a Brnem. Hlavním přínosem stavby je zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h pro klasické vlakové soupravy, respektive na 140 km/h pro naklápěcí soupravy. Z Havlíčkova Brodu se jezdí do Brna po železnici už od roku 1898. V roce 1953 však byla dokončena nová trať a v roce 1966 elektrizována. Tehdy začalo její významné období, protože převzala většinu osobní i nákladní dopravy mezi Prahou a Brnem. V 90. letech tudy jezdily i vlaky EuroCity.

Jádro komplexní rekonstrukce a modernizace dvoukolejného traťového úseku Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou tvoří výměna železničního svršku i spodku, včetně odvodnění a obnovení trakčního vedení. Velké proměny se dočká zastávka Laštovičky. Stavbaři tam vybudují zvýšené nástupiště a opraví přístupové cesty, instalují nový mobiliář, orientační systém, osvětlení a rozhlas. „Trať přes Vysočinu už tuto významnou investici potřebovala, stávající podoba tohoto úseku už

nevyhovovala aktuálním požadavkům a vyžadovala časté opravy. Výsledkem rekonstrukce bude pohodlnější, rychlejší a bezpečnější cesta vlakem. Trať bude navíc splňovat vyšší kvalitativní požadavky pro účely provozování mezinárodní dopravy,“ vysvětlil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

V rámci projektu stavbaři také zrekonstruují nosné konstrukce, stabilizují mosty a opraví propustky, které slouží k vedení vody pod náspem. Součástí stavby je dále kompletní modernizace traťového zabezpečovacího zařízení, včetně vnějších návěstních prvků. V nezbytném rozsahu budou instalovány nové rozvody nízkého napětí. Ve stanicích Sklené nad Oslavou a Ostrov nad Oslavou vzniknou nové prefabrikované klimatizované reléové domky sloužící umístění traťového zabezpečovacího zařízení.

Celkové náklady stavby dosahují téměř jedné miliardy korun. Výstavbu spolufinancuje Evropská unie z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to do maximální výše 713 896 572 Kč, což činí 77,79 % způsobilých nákladů. Zbývající finanční prostředky z národních zdrojů poskytne Státní fond dopravní infrastruktury. Dokončení prací je plánováno na říjen příštího roku.

Název stavby	Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zhotovitel	OHL ŽS a.s., Subterra a.s., Elektrizace železnic a.s.
Začátek a konec stavby	km 68,658 (žst. Sklené nad Oslavou) – km 77,577 (žst. Ostrov nad Oslavou) km 69,311 – km 77,163 (hlavní stavební práce)
Traťová rychlost	120 km/h (140 km/h pro naklápěcí soupravy)
Termín zahájení	08/2014
Termín dokončení	10/2015
Celkové náklady stavby	988 460 483 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	713 896 572 Kč

11. 11. 2014 Halu pražského hlavního nádraží opraví Metrostav za 470 milionů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/halu-prazskeho-hlavniho-nadrazi-opravi-metrostav-za-470-milionu/1145988>)

Zastřešení příjezdové haly pražského hlavního nádraží opraví za téměř 470 milionů korun sdružení společností Metrostav a Prominecon CZ. Nový plášť nad železničními nástupišti by měl být hotový do května 2017. ČTK to dnes řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Rekonstrukce spočívá v kompletní výměně skleněných desek mezi žebrovím příjezdové haly a ocelové části konstrukce budou opatřeny novým nátěrem, uvedla v dokumentaci k opravě správa železnic. Nové budou i elektrické troleje nad kolejemi a upevňovací lana, která troleje drží.

Kromě ocelové konstrukce haly je na největším pražském nádraží v rekonstrukci historická Fantova budova. Střední trakt, takzvaná Fantova kavárna, je už hotový. Nyní posuzují České dráhy, které jsou majitelem objektu, projektovou dokumentaci k opravám bočních traktů, řekl ČTK Martin Hamšík, mluvčí italské společnosti Grandi Stazioni, která budovu rekonstruuje. Grandi Stazioni v minulosti rekonstruovala odbavovací halu nádraží za 1,15 miliardy korun a získala za to prostory v budově nádraží do pronájmu na 30 let. Kromě nájmu obchodů v odbavovací hale hledá společnost nájemce i pro prostor bývalé kavárny ve Fantově budově. Sehnat nájemce pro tento secesní prostor se jí ale dlouhodobě nedaří.

11. 11. 2014 Na trať z Jablonce do Tanvaldu se po rekonstrukci vrátily vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-trat-z-jablonce-do-tanvaldu-se-po-rekonstrukci-vratily-vlaky/1146217>)

Na rekonstruovanou železniční trať z Jablonce nad Nisou do Tanvaldu se dnes odpoledne po několikaměsíční výluce vrátily vlaky. Cestování je díky výměně kolejí pohodlnější, ve stanicích a některých vlakových zastávkách čekají na cestující nová nástupiště ve výšce podlahy vozu a díky tomu bezbariérový přístup. Samozřejmostí je nové osvětlení a orientační prvky pro nevidomé

a slabozraké, řekl dnes ČTK Pavel Blažek ze společnosti Korid LK, která je koordinátorem dopravy v Libereckém kraji.

Práce na rekonstrukci zhruba 28 kilometrů dlouhého úseku trati začaly letos v srpnu a naplánovány jsou na dva roky. Modernizace trati přijde na zhruba 880 milionů korun. Nestaví se jen nová nástupiště, projekt počítá i s rekonstrukcemi a zabezpečením přejezdů, modernizuje se sdělovací a zabezpečovací technika. "Rekonstrukce úseku je nezbytná pro další rozvoj regionu. Jejím výsledkem bude především rychlejší a bezpečnější cesta mezi Libercem a Tanvaldem. Mimo jiné to umožní i požadovaný třicetiminutový interval vlaků," řekl již dříve ČTK generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Surý.

Podle Blažka byly mezi Jabloncem a Tanvaldem kompletně vyměněny koleje s výjimkou krátkého úseku ve Smržovce. "Cestování vlakem tak je nejen bezpečnější, ale hlavně daleko pohodlnější, zcela zmizelo cestujícím dobře známé poskakování vlaku na propadlých stycích kolejnic," konstatoval. Lepší trať umožnila zvýšit rychlost z 50 kilometrů v hodině o pět až deset kilometrů. "Více vedení trati v ostrých obloucích a členitém terénu s několika tunely a viaduktem neumožňuje," vysvětlil Blažek.

Opravy a také výluky budou pokračovat i v příštím roce, to jsou plánovány podobné opravy na frekventovaném úseku z Liberce do Jablonce a dokončen bude také chybějící úsek u Smržovky. Zásadní modernizace také čeká zastávku v Tanvaldě, kde vystupuje nejvíc lidí. Od dubna do června tak vlaky na frekventované trati z Liberce do Jizerských hor a Krkonoš znovu nahradí autobusy. "Výsledkem bude ale zásadní zlepšení kvality cestování moderními vlaky po celé opravené trati," poznamenal Blažek. Vlaky by měly v budoucnu jezdit ne v hodinových intervalech jako nyní, ale každou půlhodinu. Do obnovy tratí v Libereckém kraji SŽDC plánuje investovat v letech 2014 a 2015 bezmála 1,5 miliardy korun.

12. 11. 2014 Chebské nádraží čekají změny. Cestování mají lidem usnadnit výtahy

Zdroj: iDNES.cz (http://vary.idnes.cz/rekonstrukce-nadrazi-v-chebu-diw/-vary-zpravy.aspx?c=A141108_2114298_vary-zpravy_ba)

Přívětivější pro cestující, ale i mnohem bezpečnější by mohlo být chebské nádraží po rekonstrukci. Změní se například vstup na nástupiště. Ten zčásti obstarají výtahy. Projekt, který by mělo na jaře schvalovat Ministerstvo dopravy, předpokládá i opravu peronů, kolejí, výhybek a zabezpečovacího zařízení. „Souhlas ministerstva bude rozhodujícím milníkem pro další přípravu a následnou realizaci. Odhadované náklady jsou přibližně 450 milionů korun. Předpokládáme, že se podaří zajistit financování z operačních programů,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský.

Na rekonstrukci čeká chebské nádraží už řadu let. Největšími problémy pro cestující je právě absence bezbariérových vstupů na perony. Ty jsou navíc příliš nízké a požadavkům na moderní cestování už nevyhovují. „Snad se konečně něco změní,“ doufá náměstek hejtmána pro dopravu Petr Navrátil a doplňuje, že chebské nádraží je co do přepravy cestujících největším dopravním uzlem v kraji s mezinárodním významem. Sbíhá se tu pět železničních cest, vede tudy i koridorová trať. „Nádražím v Chebu denně projde na pět tisíc lidí, které odveze nebo přiveze půl druhého sta vlaků,“ přiblížil ředitel Krajského centra osobní dopravy Vladimír Omelka. Podle jeho slov nádraží, které vyrostlo v sedmdesátých letech minulého století, citelně chybí právě bezbariérové přístupy na jednotlivá nástupiště. „Pro matky s kočárky, pro cestující, kteří se s obtížemi pohybují, nebo pro invalidy na vozíčku jsou podchody často nepřekonatelný problém,“ doplnil Omelka. To potvrzuje i jeden z chebských vozíčkářů Tomáš Harant. „Přiznám se, že vlakem moc nejezdím. Víím o tom, že přístup na nástupiště tu bývá komplikovaný, tak raději sháním jiný druh dopravy.“ Právě rekonstrukce by mohla vše změnit.

Chebské nádraží patří k nejzdařilejším dílům architekta Josefa Dandy. Moderní stavba z let 1962 – 65 nahradila mnohaleté dřevěné provizorium. Výstavní secesní budovou evropských parametrů, kterou se Cheb honosil v první polovině minulého století, totiž v samém závěru války zničily letecké bomby. Josef Danda zasvětil většinu své profesní dráhy návrhům železničních staveb. Chebské nádraží patří do trojice jeho staveb, které vznikly v padesátých letech na místě starších budov zničených americkým bombardováním během druhé světové války.

Nádraží v Klatovech, Chebu a Pardubicích mají mnoho společných rysů. Chebské nádraží však tehdejší politická reprezentace vnímala jako výkladní skříň pro návštěvníky ze západu a v jeho bohaté výzdobě se už uplatňuje bruselský styl. Příkladem jsou dvě mozaiky v hale a kovová plastika na průčelí. Danda svá nádraží koncipoval jako komplexní dopravní terminály s mnoha dalšími doprovodnými funkcemi. Také v Chebu navazuje staniční budova na rozsáhlé prostranství, kde na železnici navazuje autobusová doprava a parkoviště osobních automobilů.

Nádraží v Chebu

První nádraží získal Cheb v létě 1865. Reprezentativní, téměř dvě stě metrů dlouhá budova, byla dílem renomovaného mnichovského architekta Hügela. Objekt za 1,5 milionu zlatých skrýval zázemí například pro tři poštovní úřady, pět celnic, tři čekárny, jeden velký restaurační sál a více než stovku obytných i úředních místností. Po rekonstrukci v roce 1910 se chebská stanice stala secesní perlou mezi nádražními budovami. O pětatřicet let později, na jaře 1945, však na jejím místě zbyla jen hromada sutin. Staniční budovu nahradilo na dlouhá dvě desetiletí dřevěné provizorium. Nové nádraží začalo částečně sloužit až v roce 1962.

14. 11. 2014 Sto tisíc lidí bude dál cestovat skoro zadarmo. Stát prodloužil režijky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cestovani-skoro-zdarma-stat-prodlouzil-rezijky-fun/eko-doprava.aspx?c=A141113_214410_eko-doprava_neh)

Končící ministr dopravy Antonín Prachař zajistil více než sto tisícům lidí velmi výhodné cestování vlaky na další tři roky. Dopláčet na něj budou České dráhy. S odboráři se dohodl na tom, že režijní průkazy pro neomezené cestování budou stát maximálně tisíc korun ročně. Stejnou jízdenku přitom ČD nabízejí pro veřejnost za 20 tisíc Kč. Nejde přitom zdaleka jen o zaměstnaneckou výhodu pro zaměstnance Českých drah: ti a jejich rodinní příslušníci tvoří menšinu z celkového počtu 137 tisíc vydaných režijek. Většina majitelů režijek je totiž z jiných organizací, než jsou České dráhy, například Správy železniční dopravní cesty. Té Dráhy platí za používání kolejí.

Ačkoliv může jít na první pohled o malicherný problém, ve hře jsou velké částky: kdyby všichni stávající majitelé režijek zaplatili dvacet tisíc korun za neomezené cestování, České dráhy by si přišly na 2,7 miliardy korun. Dá se ale předpokládat, že reálný výnos by byl podstatně nižší a část „režijkářů“ by si už podobný lístek nepořizovala, protože by se jim nevyplatil. Poskytování režijek Drahám nařizuje zákon. Nestanoví však, kolik mají stát. Dráhy a odboráři si přitom stěžují, že jsou například v konkurenčním boji znevýhodněni tím, že se musí starat i o nádraží. Placení jízdného za lidi, kteří nejsou zaměstnanci Drah, nevidí odboráři jako problém. „Diskriminace to není,“ říká šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

V roce 2011 se ministerstvo a odboráři dohodli na více než dvojnásobném zdražení. Letošní dohoda nechává ceny na stejné výši – 500 Kč pro důchodce, 1 000 Kč pro ostatní. Ceny jízdného přitom od té doby stouply. „Je to výsledek konstruktivního jednání, při němž jsme dospěli k rozumné dohodě všech zúčastněných stran,“ komentoval v odborovém časopise Obzor dohodu místopředseda odborářů Vladimír Vokoun.

Jízdné zdarma má i část úředníků Ministerstva dopravy

Dráhy o žádnou kompenzaci za režijky od státu nežádaly. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského je ze 137 tisíc aktivních režijek zhruba 26 tisíc pro zaměstnance Českých drah a jejich rodinné příslušníky. Šedesát pět tisíc z nich je pro důchodce, vdovy a sirotky, 45 tisíc jsou zaměstnanci jiných firem a organizací. Dráhy například poskytují jízdné téměř zadarmo nejen pro zaměstnance SŽDC, ale i například Drážnímu úřadu nebo části úředníků Ministerstva dopravy. V případě Drážního úřadu tak může jít i o střet zájmů, protože Dráhy dávají výhodu organizaci, která je má kontrolovat. U soukromých dopravců režijky neplatí. I to je jeden z důvodů, proč zejména odboráři bojují proti soukromníkům – plán otvírání železničního trhu totiž nepočítá s tím, že by měli dopravci povinnost režijky v případě vysoutěžených tratí uznávat. V roce 2011 se při zdražování režijek mluvilo i o tom, zda je nezdanit. Podle exministra financí Miroslava Kalouska jde totiž v podstatě o příjem pro zaměstnance, dle odpůrců zdanění jde o benefit pro zaměstnance.

14. 11. 2014 Praha řeší náhradu za „žabotlamy“. Zvažuje nákup příměstských panterů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/praha-resi-nahradu-za-zabotlamy-d36/eko-doprava.aspx?c=A141113_163509_eko-doprava_fih)

Pražský organizátor veřejné dopravy Ropid začal vymýšlet, jaké vlaky by mohly nahradit půl století staré pantografové jednotky na příměstských tratích. Vlaky, železniční veřejností přezdívané žabotlamy, totiž už dávno neodpovídají požadavkům na cestování ve 21. století. Současně s Dráhami chystá i rekonstrukci patrových vozů. „Intenzivně přemýšlíme o nízkopodlažních elektrických jednotkách, které by doplnily příměstské CityElefanty v Praze. Jejich počet totiž aktuálně nepokrývá potřebu kapacitních vlaků na hlavních elektrifikovaných tratích Pražské integrované dopravy, stále jsou tak bohužel v provozu i staré panťáky z šedesátých let,“ vysvětlil mluvčí Ropidu Filip Drápal.

Podle něj takové vlaky už nemají na trati v současnosti co dělat. Žabotlavy má nahradit sedmivozová nízkopodlažní jednotka, delší obdoba vlaků RegioPanter od Škody Transportation. Ty už po českých kolejích jezdí. Neznamená to ale automaticky, že půjde o vlak od Škody. „Cena v přepočtu na jednu sedačku vychází u takového typu vlaku jednoznačně nejméně ze všech dostupných variant na trhu,“ říká na adresu nízkopodlažních jednotek Drápal.

České dráhy dosud nasazují na příměstských vlcích žabotlavy na trase z Kralup a městské lince z Roztok do Libně. Jinde je postupně nahradily jednotky CityElefant, další ale už Dráhy nemají a vlaky bývají často přecpané. „V současném jízdním řádu i v novém budeme turnusovat pět starých pantografů, jsou nasazovány jen ve špičce ve všední dny, máme je také jako zálohu,“ dodal Štáhlavský. Dráhy a Ropid navíc připravují v pražské dopravě další změny k lepšímu: plánují rekonstrukci patrových vozů řady Bmto, které nasazují například na trati z Prahy do Čerčan přes Vrané nad Vltavou. Ty jsou z roku 1976. „Detaily modernizace zatím ještě nebudeme zveřejňovat, není to ještě stoprocentní. Pokud vše klapne, budou to perfektně opravené a vybavené vozy, se kterými bude radost cestovat. V leccems budou myslím pro cestující zajímavější, než současné,“ dodal Drápal.

14. 11. 2014 Vlak táhl vykolejené vagony kilometry, poničily trať, nástupiště i mosty (Přibyslav – Ronov nad Sázavou)

Zdroj: iDNES.cz (http://jihlava.idnes.cz/vykolejeni-nakladniho-vlak-u-pribyslavi-fga-jihlava-zpravy.aspx?c=A141114_092239_jihlava-zpravy_mv)

Ve čtvrtek večer v Přibyslavi vykolejila část nákladního vlaku. Mimo koleje se dostaly dva vagony. Souprava je táhla skoro tři kilometry do Ronova nad Sázavou. Vznikly tak škody nejméně za šest milionů korun. Doprava na hlavní trati mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou se zastavila. Nákladní vlak, který směřoval od Havlíčkova Brodu na Brno, v železniční stanici Přibyslav vykolejil. Mimo koleje se dostaly poslední dva vagony určené k přepravě automobilů. Byly prázdné, bez nákladu. „Vlak jel ve vykolejeném stavu téměř tři kilometry a zastavil až v Ronově nad Sázavou. Při tažení vykolejených vozů byly poškozeny výhybky, nástupiště v Přibyslavi a Ronově, mosty a trať v délce 2,7 kilometrů,“ informoval Martin Drápal, mluvčí Drážní inspekce, která událost vyšetřuje.



Při nehodě vznikly škody v řádech milionů korun. „Škoda na místě mimořádné události byla celkově odhadnuta na šest milionů korun. Tři miliony jsou na vlaku, další tři na železniční trati,“ dodal Martin Drápal. Nikdo nebyl zraněn. I když se událost odehrála na dvoukolejné trati a soupravy mohou projíždět po druhé z kolejí, je železniční doprava v úseku hodně omezena. „Provoz mezi Ronovem a Přibyslaví musel být zpomalen na deset kilometrů v hodině. Očekáváme, že vlaky budou nabírat zpoždění deset až dvacet minut,“ konstatoval ráno Drápal. Chvilí poté byl ale provoz na trati zastaven úplně. Spoje nahradila v úseku mezi Havlíčkovým Brodem a Žďárem nad Sázavou, případně Sázavou u Žďáru a Přibyslaví, autobusová doprava.

Zpět na koleje vytahuje vagony lokomotiva přes špalíčky

Vlaky se tudy znovu rozjedou, až se podaří nasadit vagony zpět na trať. „Poté by měl být na jedné koleji obnoven standardní provoz,“ sdělil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. To by se mohlo stihnout ještě v pátek. Plně zprovoznit i poškozenou kolej a obnovit poničená nástupiště potrvá několik dní. „Předpoklad přerušení provozu na traťové koleji, na níž vlak vykolejil, je jeden týden,“ konstatoval Drápal. „Musíme vyměnit všechny poškozené pražce, nástupiště, budeme muset znovu provést takzvanou finální úpravu trati,“ popsal přímo na místě vrchní inspektor odboru šetření mimořádných událostí SŽDC Miroslav Matuš. Podle něj by mohla být obnova hotova do týdne. Jak rozsáhlé práce jeho kolegové budou muset udělat, ale ještě neví. „Máme experty, kteří posoudí metr po metru poškození trati. Uvidíme, zda budeme muset vyměnit kompletní téměř tři kilometry, nebo jen některé úseky,“ dodal. Vykolejené vagony zpět na trať dostávají drážní hasiči z Havlíčkova Brodu. Děje se tak pomocí speciálních špalíčků a lokomotivy. „Lokomotiva pomalu vagony na koleje vytahuje na principu kladek přes nakolejovací špalíčky. Není potřeba těžká technika jako třeba jeřáb,“ popsal Marek Illiaš.

14. 11. 2014 Od neděle začne sloužit nová budova nádraží v Ústí nad Orlicí (od 16. listopadu 2014)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/od-nedele-zacne-slouzit-nova-budova-nadrazi-v-usti-nad-orlici/1147372>)

Od neděle začne cestujícím ve zkušebním provozu sloužit nová nádražní budova v Ústí nad Orlicí. Stavba nového nádraží je v Česku v posledních letech přitom výjimečná, v minulosti vznikly v Chocni nebo v Přerově. ČTK to řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Stavba budovy v Ústí nad Orlicí vyšla správu železnic na 7,5 milionu korun. Důvodem, proč jsou náklady na stavbu a údržbu snižované na nezbytné minimum, je otázka, komu budou nádraží za pár let patřit. Dosud jsou majitelem České dráhy, dlouhodobou snahou dopravního resortu je ale převést tento majetek na SŽDC, která spravuje síť kolejí.



České dráhy roční náklady na údržbu a nezbytné opravy nádražních budov vyčíslují na stovky milionů korun ročně. Správa železnic, která se stará o budovy v železničních zastávkách, roční náklady vyčíslila na desítky milionů korun. Většina těchto peněz směřuje na opravy střech budek na zastávkách, nebo na opravy laviček poničených vandaly, uvedl Illiaš. Kromě velkých nádražních budov ale na železnici nevzniká ani mnoho nových železničních zastávek. Výjimečným je tak letošní rok, kdy byly vybudovány nové železniční zastávky v Rudné u Prahy, Chýni a Hostivicích. Do budoucna by nové zastávky měly rovněž vznikat převážně v Praze a v okolí. Tyto zastávky správa železnic plánuje jako přestupní uzly na pražskou hromadnou dopravu. To se týká rozestavěné zastávky Kačerov a připravované stanice Rajská zahrada. Kromě nich se v hlavním městě otevřou stanice Zahradní Město a Eden a zastávka Praha-Výstaviště.

Od 16. listopadu mají u nového nádraží v Ústí nad Orlicí stavět rychlíky na trase z Prahy do Brna a do Olomouce, a dále do Ostravy. V budově bude umístěn prodej jízdenek, čekárna a sociální zařízení, uvedla SŽDC. Zatím správa železnic neplánuje prostor v budově pronajmout, aby zde mohl vzniknout například bufet nebo nádražní restaurace, uvedl Illiaš. Podobné projekty odloží až po slavnostním otevření stanice.

Nová nádraží vznikají na české železnici výjimečně

Stavba nového nádraží je v Česku v posledních letech výjimečná, v minulosti vznikly nové prostory pro odbavení v Chocni nebo v Přerově, o novostavbu celého nádraží ale nešlo. ČTK to dnes řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Příkladem zcela nové budovy je nádraží v Bylnici na Valašsku, kde nepoužívanou původní budovu nahradila nová, doplnil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Budova nového nádraží v Ústí nad Orlicí, která se otevře v neděli, je tak jednou z mála výjimek. Spíše než nová nádraží vznikají dnes odbavovací prostory pro cestující v podchodech a při přístupech k vlakům, zatímco původní nádražní budovy zůstávají prázdné. To je příklad nádraží v Chocni, nebo třeba Hořovicích a Říčanech. Známa je přístavba nové skleněné části k nádraží v Ostravě-Svinově, dodal Štáhlavský. Důvodem, proč se nová nádraží prakticky nestaví a proč jsou náklady na stavbu a údržbu snižované na nezbytné minimum, je otázka, komu budou nádraží za pár let patřit. Dosud jsou majitelem České dráhy, dlouhodobou snahou dopravního resortu je ale převést tento majetek na SŽDC, která spravuje síť kolejí.

České dráhy roční náklady na údržbu a nezbytné opravy nádražních budov vyčíslují na stovky milionů korun ročně. Správa železnic, která se stará o budovy v železničních zastávkách, roční náklady vyčíslila na desítky milionů korun. Většina těchto peněz směřuje na opravy střech budek na zastávkách, nebo na opravy laviček poničených vandaly, uvedl Illiaš. Vedle velkých nádražních budov na železnici nevzniká ani mnoho nových železničních zastávek. Výjimečným je letošní rok, kdy byly vybudovány nové železniční zastávky v Rudné u Prahy, Chýni a Hostivicích. Do budoucna by nové zastávky měly vznikat rovněž převážně v Praze a v okolí. Tyto zastávky správa železnic plánuje jako přestupní uzly na pražskou hromadnou dopravu. To se týká rozestavěné zastávky Kačerov a připravované stanice Rajská zahrada. Kromě nich se v hlavním městě otevřou stanice Zahradní Město a Eden a zastávka Praha-Výstaviště.

14. 11. 2014 RegioJet přidává lokomotivy, pronajal si z Rakouska Siemens Vectron

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-si-pronajal-tri-lokomotivy-vectron-f38-eko-doprava.aspx?c=A141114_210158_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce RegioJet rozšíří flotilu svých devíti elektrických lokomotiv. Od soboty začíná jezdit s první lokomotivou Siemens Vectron, další dvě mají přijet v příštích týdnech. Dopravce

je zatím bude používat hlavně na trati Bratislava – Košice, první měsíc je bude testovat v Česku. „Jde o pětiletý pronájem, postupně bychom si chtěli pronajmout i další,“ řekl majitel RegioJetu Radim Jančura. Pronájemem od rakouské leasingové společnosti European Loco Lease získává v tuto chvíli nejmodernější lokomotivu, která po Evropě jezdí. Vectrony, které získají žlutý firemní nátěr, vyřeší dopravci i problém s různými napájecími soustavami v Česku a na Slovensku. I kvůli tomu například nemůže RegioJet dosud jezdit z Prahy do Brna, protože stávající lokomotivy umí jezdit na stejnosměrný proud, do Brna potřebuje už lokomotivu na střídavý proud. RegioJet má aktuálně devět lokomotiv řady 162 přezdívaných peršing, vyrobených na počátku devadesátých let. Nové lokomotivy budou nejprve jezdit mezi Prahou a Ostravou, v polovině prosince přejedou na Slovensko. Poprvé je RegioJet nasadí v sobotu na vlak IC 1005 s odjezdem v 9.44 z Prahy.



Ohledně lokomotiv pro Slovensko železniční veřejnost řešila, jaké stroje firma nasadí, dlouho se mluvilo o lokomotivách Traxx od Bombardieru. Firma se nakonec rozhodla pro Vectrony, ty získaly povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími před několika dny jak na Slovensku, tak v Česku. RegioJet je první, kdo bude Vectrony v Česku provozovat. Vectrony mohou jezdit dvoustakilometrovou rychlostí, v Česku jim je taková schopnost k ničemu: maximální rychlost je omezena na 160 kilometrů v hodině. Peršingy mohou jezdit maximálně 140 kilometrů v hodině.

15. 11. 2014 Konkurence drtí cenu jízdenek na Slovensko, Dráhy o čtvrtinu zlevní (Praha – Košice)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cesta-vlakem-na-slovensko-zlevnuje-dut-eko-doprava.aspx?c=A141114_223602_eko-doprava_mlb)

Na trati mezi Prahou a Košicemi jezdí dosud nejlevněji společnost RegioJet. Konkurence ovšem donutila zlevnit i České dráhy. Jízdenky na Slovensko u státního dopravce zlevní až o čtvrtinu. S cenami navíc ještě zamává Leo Express, který dosud ceník nezveřejnil. Ostře sledovaný souboj tří dopravců mezi Prahou a Košicemi vypukne sice naplno až v polovině prosince, ale už teď se ukazuje velký pokles cen. České dráhy zveřejnily ve svém rezervačním systému ceny jízdenek v pendolinu, které nahradí v novém jízdním řádu každodenní spojení expresem Košičan. Za jízdenku i s povinnou místenkou budou chtít 510 korun, dosud vyjde nejlevnější jízdenka na 623 korun. Ještě větší skok zaznamenají cestující třeba z Prahy do Žiliny: za expresy Českých drah dosud platí 453 korun, Dráhy ale současně na rychlejší pendolino nabízejí ceny jen za 340 korun.

S cenami ještě zřejmě navíc zamává zveřejnění tarifu Leo Express, ten dosud nový ceník neoznámil. Podle jeho majitele Leoše Novotného České dráhy předvádějí „porušování hospodářské soutěže v přímém přenosu“. „České dráhy si podle našich právníků krásně naběhly na vidle,“ řekl Novotný. Dosud podle něj jezdily za monopolisticky vysoké ceny, avšak vykazovaly ztráty a braly dotace: „Nyní jedou s nákladným pendolinem za ceny nižší než rychlík a budou u soudu tvrdit, že jezdí ‚nad náklady‘ a jsou v ‚zisku‘.“

Tři dopravci se na trase neužíví, míní Jančura

Dosud nejlevněji na trase jezdí RegioJet, který na vlakovou trasu do Košic vstoupil na začátku října s cenou 252 korun. Cestování v pátek av neděli však už zdražil na dvojnásobek. Jeho šéf Radim Jančura je po měsíci provozu spokojený. „Výsledky jsou dobré, zájem cestujících je. Tři dopravci se ale na této trase neužívíme,“ řekl Jančura, který navíc od prosince spouští na Slovensku vnitrostátní spojení Bratislava – Košice. Včera už oznámil i dlouhodobý pronájem tří nových lokomotiv, které před několika dny získaly schválení k provozu v Česku i na Slovensku. Dráhy nechtějí do středeční tiskové konference zlevnění příliš komentovat. „Připravujeme zlevnění na některých mezinárodních trasách,“ řekl Štáhlavský. Dráhy současně výrazně zlevnily i dočasné ceny jízdenek do Vídně a Drážďan na celý advent. V případě Vídně vyjde zpáteční jízdenka z Prahy namísto 38 eur na 29 eur, do Drážďan během adventu zlevní z 28 na 18 eur.

18. 11. 2014 Železničáři vysázejí tisíce keřů proti sněhu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-vysazeji-tisice-keru-proti-snehu-1137669>)

Železničáři, kteří jsou často kritizováni za nešetrné kácení kolem tratí, začínají svou reputaci napravit v Kraji Vysočina. Letos zde rozjeli pilotní projekt za více než dva miliony korun, v jehož

rámci vysázejí v dosahu kolejí devět tisíc keřů a stovky stromků. Správa železnic tak rozhodně nechce okolí tratí ponechat přírodě, jako se to dělo v uplynulých třech desetiletích od ukončení parního provozu. Během nich se nechaly holiny zarůst náletovými dřevinami, které ohrožují provoz na kolejích a brání strojvedoucím ve výhledu. Tentokrát má být zarůstání řízené. „Cílem je vysadit nové druhy dřevin nízkého vzrůstu, zejména vhodných druhů keřů, které vytvoří pás nízké vegetace. Ten nebude napříště ohrožovat drážní provoz, současně však bude působit jako přirozená bariéra proti zavátí tratí sněhem,“ uvádí SŽDC. Zajímavostí je, že správci tratí počítají na Vysočině s výsadbou i zhruba dvou stovek ovocných stromů. Podle mluvčího Marka Illiaše ale půjde o pláňata. Příští rok by se měl pilotní projekt rozšířit i do Karlovarského kraje; pokud se nový přístup osvědčí, přijdou na řadu další regiony.

Před sázením se kácelo

Před sázením se ale letos železničáři pustili do nebývalého kácení. Jak deník E15 informoval už v dubnu, SŽDC se vyzbrojila novým právním výkladem, podle kterého může v obvodu dráhy kácet bez omezení, neboť tam dřeviny jako závada stavby nemají co dělat. Podobně, i když ne tak striktně, se postupuje v až šedesát metrů širokém ochranném pásmu kolem kolejí. Tím jsou ze hry vynechány orgány ochrany přírody. Správě železnic proto od inspekce životního prostředí hrozí několikamilionová pokuta, kompetenci inspekce na železnici ale SŽDC odmítá s poukazem na zákon o drahách. Spadlé stromy ročně na kolejích zaviní až 100 mimořádných událostí, hmotná škoda činí kolem deseti milionů korun a stovky spojů bývají zrušeny.

18. 11. 2014 O vlaky zdarma byl na Slovensku velký zájem, lidé stáli v uličkách

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/slovensko-vlakly-lide-v-ulickach-jizdne-zdarma-fom-zahranicni.aspx?c=A141118_121749_zahranicni_voz)

O jízdu na nejvytíženější slovenské železniční trati Bratislava-Trnava bylo se zavedením bezplatného jízdného pro studenty a seniory obrovský zájem. Cestující museli v pondělí navzdory přidaným vagonům stát v uličkách. „Mám důchod něco přes 400 eur (v přepočtu 11 tisíc Kč – pozn. red.), takže bych si to jinak dovolit nemohl. Jsem z toho tak nadšený, že mi ani nevádí, že musím ve vlaku stát,“ řekl listu SME osmašedesátiletý Zdeno Havlík. „Je to geniální věc, vlakem jsem necestoval už pár let,“ dodal. Pravidelní cestující, kterých se sleva netýká, však z přeplněného vlaku nadšení nejsou. „To už jsem dlouho nezažil. Lístek mě přišel na 16 eur a už tři hodiny takto stojím,“ řekl SME stavař Jozef, který příště radši pojedje vlakem InterCity. „Sice je dražší, ale aspoň si tam sednu.“

Odpolední rychlíky vypadaly podle listu SME podobně jako jindy v době, kdy studenti míří na vysoké školy. Soupravy ale přitom byly delší než obvykle. „Dnes končí prodloužený víkend a v takový extrémní den se mohou objevit komplikace,“ připustil ministr dopravy Ján Počiatek. Opatření podle něj nelze posuzovat podle jediného dne. Podle premiéra Roberta Fica má bezplatné jízdné pro studenty a důchodce zvýšit vytiženost vlaků a snížit počet aut na silnicích.

Na bezplatné cestování ve všech vlacích na Slovensku mají od 17. listopadu děti do 15 let, studenti denního studia, důchodci nad 62 let, i ti, kteří pobírají invalidní nebo sirotčí důchod. Na pětimilionovém Slovensku se tato výhoda dotkne podle odhadu asi poloviny obyvatel. Slevy platí nejen pro Slováky, ale i občany ostatních zemí Evropské unie, tedy i pro Čechy.

18. 11. 2014 Plzeňský kraj příští rok sníží dopravní obslužnost u vlaků

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/plzensky-kraj-pristi-rok-snizi-dopravni-obslužnost-u-vlaků/1148608>)

Plzeňský kraj v příštím roce sníží o několik set tisíc kilometrů rozsah dotované železniční základní dopravní obslužnosti, posílí naopak dotovanou autobusovou dopravu. Kraj se k snížení počtu dotovaných kilometrů na železnici rozhodl kvůli úsporám i přes nesouhlas některých obcí. Celkově tak hejtmanství příští rok ušetří na dotované veřejné dopravě asi 30 milionů korun, za vlaky a autobusy zaplatí celkem přes 800 milionů korun. ČTK to dnes po jednání rady Plzeňského kraje řekl hejtmanův náměstek Jaroslav Bauer (ČSSD). Návrh ještě musí v prosinci schválit zastupitelé.

Letos kraj dotoval v železniční dopravě zhruba 5,2 milionu ujetých kilometrů, příští rok to bude 4,8 milionu kilometrů, což přijde na 551,5 milionů korun. Plzeňský kraj zaplatí za vlaky 410 milionů korun a ministerstvo dopravy přispěje 141,5 milionu Kč. „Když to porovnáme s letošním rokem, tak přeprava se sníží o zhruba 350.000 kilometrů. Kraj v letošním roce dal 459 milionů a ministerstvo dopravy 149 milionů,“ vyčíslil Bauer. I když proti rušení dotovaných spojů se bouřily některé obce, kraj

argumentuje tím, že odstraňuje duplicitní spoje, kdy ve stejnou dobu jezdily vlaky i autobusy. Některé vlakové nevytížené spoje, v nichž jezdilo jen pár lidí, nahradil levnějšími autobusy. "Vlak je pro nás trojnásobný náklad než autobus," upozornil Bauer. Krajem dotované autobusy najezdí příští rok o 90.000 kilometrů více než letos, celkem 14,8 milionu kilometrů. Kraj zaplatí za autobusovou dopravu 399 milionů korun a 17 milionů přispějí obce. Letos kraj zaplatil za autobusy o 19 milionů korun méně.

19. 11. 2014 Nový jízdní řád vlaků zostří konkurenční boj a odvane tradice (od 14. prosince 2014)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/292306-novy-jizdni-rad-vlaku-zostri-konkurencni-boj-a-odvane-tradice/>)

Razantní proměna dálkové dopravy začíná na české železnici. Hybatelem některých změn byl již předchozí rok a nový jízdní řád, který začne platit 14. prosince, je pouze "učeše". Jiné jsou naopak teprve v zárodku, ale řada dalších novinek přichází naráz a s plnou razancí. Významné změny čekají mezistátní dopravu – posílení denního spojení z Prahy do Košic, monopol jednotek Railjet mezi Prahou a Vídní či významné oslabení noční železniční dopravy. Významné změny připravily také některé kraje, na omezení se musí připravit především cestující v Plzeňském kraji.

Cestování vlaky ČD bude dražší o procento, 1. třída zlevní

České dráhy oznámily, že s novým jízdním řádem zdraží základní jízdné ve druhé třídě. Průměrně vzrostou ceny zhruba o procento, v některých případech tedy neporostou – zde uvádějí ČD jako příklad patnáctikilometrovou trasu z Lysé nad Labem do Nymburka – u delších tras potom budou ceny vyšší o jednu až dvě koruny. Mnohem levnější než dosud ale bude cestování v první vozové třídě. Její cena byla historicky vždy o polovinu vyšší než cena jízdenek do druhé třídy. Se změnou jízdního řádu a tarifu však bude příplatek pouze 30procentní.

NOVÉ TRENDY ODNÁŠEJÍ ŽELEZNIČNÍ TRADICI

Ani po dvou letech úporného soupeření nevědí tři dopravci, kteří si konkurují na trati Praha – Ostrava, co si počít a jaký trumf vynést, aby přebili veškeré výhody konkurentů. Již loni se Leo Express začal rozhlížet po alternativní trase v podobě spojení Prahy se Zlínskem. Tu letos posílí, ale současně vyrazí do Košic – a nebude jediný. Regiojet již zkušebně zamířil z Prahy do Košic v říjnu a přímý spoj Praha – Košice (resp. dva páry spojů doplněné navíc vlakem Praha – Martin) je pro něj logickým vyústěním nového zájmu o páteřní trasu na Slovensku (Bratislava – Košice) – mezistátní spoje tak propojí českou a slovenskou větev žlutých vlaků. Leo Express zprvu jednal s Železniční společností Slovensko (ZSSK) o tom, že by Regiojetu čelily společně, ale slovenský národní dopravce nakonec ze spolupráce vycouval a vlaky do Prahy bude nadále provozovat výhradně s Českými drahami. Ty ovšem tváří v tvář konkurenci reagovaly nasazením pendolina. Naklápečí jednotku pošlou spolupracující národní dopravci z Prahy do Košic namísto dosavadního oblíbeného expresu Košičan. Na rozdíl od něj pojedou košické pendolino přes Ostravu (stejně jako vlaky konkurentů).

Jméno Košičan, které nosil prestižní dálkový vlak od 70. let, na kolejích zůstane. Bude ale patřit posilovému expresu, který pojedou pouze jednou týdně – v pátek večer z Prahy do Košic, v neděli z Košic do Prahy. Není to přitom jediný ústup ČD od slavných tradic. Kromě "ochromení" Košičanu dojde k úplné likvidaci střeoevropské železniční legendy. Spoj Vindobona, který od 50. let spojoval Berlín, Prahu a Vídeň (v posledních dvou desetiletích protažený postupně až do trasy Hamburg – Villach) v příštím roce jezdit nebude. Přestože v něm vždy bylo možné narazit na množství tranzitujících cestujících, dráhy po změně jízdního řádu vlak jedoucí v časové poloze Vindobony odkloní do Budapešti a dají mu jméno Porta Bohemica, které v minulosti nosil jeden z "řadových" vlaků jezdících z Prahy do Německa. Zrušení tradiční Vindobony souvisí s tím, že se ČD s rakouskými ÖBB rozhodly zajišťovat spojení mezi Prahou a Vídní výhradně jednotkami Railjet, německá DB přitom návrh na zajištění railjetů z Vídně přes Prahu do Berlína odmítla.

Railjet, které se mohou pochlubit nejmodernějšími podvozky na české železnici či pokročilou modulární konstrukcí vozové skříně, mají pro ČD takový význam, že firma neváhala odvrhnout jednu ze svých nejslavnějších tradic, neznamená to však, že by odeslaly "do důchodu" také Pendolina. Ta kromě nového spojení do Košic pokračují v zajištění do Chebu. Nový jízdní řád počítá stejně jako ten současný s každodenním provozem dvou párů vlaků Supercity mezi Prahou, Plzní a Chebem, již ale nepojedou krátce po sobě dopoledne z Prahy a odpoledne z Chebu, jeden pár spojů naopak pojedou před sedmou ráno z Chebu a v půl páté odpoledne z Prahy.

PŘÍMÉ SPOJE PRAHA – KOŠICE (DENNÍ)

- SC Pendolino (ČD): 6:35 z Prahy, 14:52 z Košic, jízdní doba cca 7:30

- IC Regiojet: 7:48 z Prahy, 8:08 z Košic, jízdní doba cca 8:00
- Leo Express: 14:35 z Prahy, 23:14 z Košic, jízdní doba 7:50 z ČR, 8:50 ze SR

Do západních Čech budou dráhy z Prahy posílat kromě pendolin novou komerční kategorii svých vlaků – tzv. rychlíky vyšší kvality (Rx). Již bez výjimky by se tak měly na všech rychlících mezi Prahou a Plzní objevovat modernizované vozy vyhrazené donedávna pouze expresním spojům, staré vagonové vozy řady B poslouží již nanejvýš jako posily v pátek či neděli. Pohodlnější vozy vyjedou také na druhou rychlíkovou linku Praha–Cheb, která vede přes Ústí nad Labem, stávající množství rekonstruovaných vozů by se mělo udržet také mezi Prahou a Českými Budějovicemi, kde jezdí zhruba na každém třetím rychlíkovém spoji.

DALŠÍ VÝZNAMNÉ ZMĚNY V MEZISTÁTNÍ DOPRAVĚ

Po ročním intermezzu vyjedou s novým jízdním řádem přímé vlaky mezi Prahou a Varšavou. Na jedné z mála středoevropských tras, kde je vlak srovnatelně rychlý nebo i rychlejší než auto, tak již nebude nutné přestupovat v Bohumíně. Jezdit bude opět jeden pár vlaků Eurocity s osmihodinovou jízdní dobou. Zaniká naopak přímý spoj z Prahy do Bělehradu. Pro většinu cestujících to však je spíše úleva, protože vlak Eurocity Avala byl nechvalně proslulý zpožděním, které si ze Srbska často přivážel. Místo něj bude nově jezdit vlak EC Csárdás, který bude končit již v Budapešti.

LABUTÍ PÍSEŇ NOČNÍCH VLAKŮ

Noční železniční spojení všemi směry má v Česku dlouhou tradici, i tu ale nový jízdní řád částečně odváne. Pravidlo, že do Tater se z Prahy jezdí lůžkovým vlakem a z Ostravy brzy ráno Excelsiorem, dostane trhlínu. Spoj Excelsior totiž zaniká, mezi Prahou a Košicemi zůstanou pouze dva páry nočních vlaků, z nich ani jeden nebude použitelný k ranním cestám z Ostravska na Slovensko, a pro ty, kdo si rádi přispí, dobře neposlouží ani jejich ubytovací vozy – do Liptovského Mikuláše i Popradu přijíždějí poměrně brzy. Pro noční cestu ze Slovenska potom poskytne alternativu Leo Express, který v tomto směru bude jezdit tak, aby do Prahy přijel ráno. V českém prostředí půjde o experiment – pravidelný provoz elektrické jednotky jezdící dlouhou trasu přes noc zde ještě nebyl.

Excelsior ale není jediný zrušený noční vlak. Německá DB přistoupila k rozsáhlým škrtům své sítě nočních spojů CityNightLine, které postihly i všechny tři spoje z Prahy na západ. Přímé ubytovací vozy Praha – Kodaň přestanou jezdit vzhledem k tomu, že Kodaň ze sítě CNL zcela mizí. Totéž se týká Amsterdamu, dosavadní noční vlak Praha – Amsterdam přitom sice bude jezdit i nadále, ale s konečnou již v Dortmundu (resp. Oberhausenu). Noční vlak z Curychu potom pojedou v klasické podobě pouze od jara do podzimu, v zimě bude jezdit o víkendech, zatímco přes týden přijede do Prahy o hodinu později spojený se soupravou jiného vlaku.

Vnitrostátní dálkovou dopravu ale s výjimkou linek, které jsou součástí hlavních mezinárodních tahů, velké změny nečekají. Modernizace tratí pokračují, ale významné zrychlení nelze na žádné trati očekávat, spíše naopak – SŽDC ohlásila nebývalé množství výluk s náhradní autobusovou dopravou. Ministerstvo dopravy v průběhu roku sice plánovalo objednávku dodatečných rychlíkových spojů, ale z části plánů sešlo – nepojede například noční rychlík ze Starého Města u Uherského Hradiště do Prahy, který měl být drobnou náhradou za zrušený Excelsior. Přesto se rychlíkové spojení mezi Olomoucí a Uherskohradištěm zlepší díky prodloužením poledního rychlíku z Otrokovic až do Luhačovic, pojedou ve vybrané dny také nový posilový ranní rychlík z Havlíčkova Brodu do Brna a večerní v opačném směru.

Cestující musí počítat také s tradičními "minutovými posuny", které znamenají, že když přijdou na vlak ve stejný čas, jako chodili celý uplynulý rok, může být již pět minut pryč.

PŘÍMÉ SPOJE PRAHA – KOŠICE (NOČNÍ)

- 22:01 z Prahy, 20:19 z Košic EN Slovakia
- 23:08 z Prahy, 22:14 z Košic rychlík Bohemia

DESTINACE NOČNÍCH VLAKŮ A PŘÍMÝCH VOZŮ Z PRAHY:

- Budapešť (EN Metropol)
- Curych (EN/CNL Canopus)
- Dortmund (EN/CNL Phoenix)
- Košice (EN Slovakia)/Humenné (R Bohemia)
- Krakov (R Silesia)
- Moskva/Petrohrad (EN Vltava) – pouze třikrát týdně

- Vídeň (EN Metropol)

- Varšava (R Chopin)

REGIONÁLNÍ DOPRAVA

Významné škrty v regionální dopravě ohlásil pouze Plzeňský kraj. Poznájí to i cestující na hlavní trati z Plzně do Chebu (resp. Plané). Většina osobních vlaků nově bude jezdit z Plzně přímo do Bezručic, úsek z Pňovan do Plně namísto nich obslouží nově zavedené spěšné vlaky – většina z nich však neobslouží některé malé obce u trati. Celkem pojedou tři páry spěšných vlaků denně, z toho jeden až do Mariánských Lázní. Kromě nich na trati zůstanou rychlíky obsluhující však pouze Stříbro, Planou a Mariánské Lázně. Nic se nemění na tom, že kraj omezí dopravu mezi Svojsínem a Borem, kde budou jezdit vlaky pouze od čtvrtka do neděle, a mezi Horšovským Týnem a Staňkovem, kde zůstane doprava zachována pouze o víkend. Na tratích z Plzně do Žihle a do Berouna musí cestující počítat se změnami časových poloh některých vlaků. Sousední Karlovarský kraj potom čeká posílení "regionální" mezistátní dopravy. Z Chebu pojedou více vlaků do Norimberku.

Královéhradecký kraj vyslyšel zesilující kritiku orlickohorských obcí a po rozpadu společného dopravního systému s Pardubickým krajem objednal posílení provozu do Rokytnice v Orlických horách. Nově pojedou do Rokytnice večerní vlak z Doudleb, lepší spojení bude také o víkendech a svátcích.

V Pardubickém kraji pokračuje renesance lokálek, kde zanikla osobní doprava při optimalizaci veřejné dopravy před třemi lety. Vlaky tak opět budou jezdit mezi Holicemi a Borohrádkem, stejně jako mezi Moravskou Třebovou a Dzbelem. Zaniká naopak koncept spěšných vlaků z Pardubic do Lichkova. V souvislosti s tím musí cestující na hlavních tratích v regionu očekávat větší časové posuny některých osobních vlaků.

V Praze a bezprostředním okolí se loni otevřelo několik nových zastávek, jedna z nich – v Podbabě – bude nově i rychlíková. Zastavovat na ní budou vlaky na lince z Děčína. Všechny vlaky z Kladna potom mají "od vyhlášení" zastavovat ve Veleslavíně, opatření ale souvisí s otevřením nové stanice metra A v bezprostředním sousedství nádraží, která bude pro cestující mnohem lépe dostupná než stanice v okolí dejvického nádraží.

Jestliže v Čechách lze očekávat významnější změny v regionální železniční dopravě pouze v Plzeňském a Pardubickém kraji, na Moravě a ve Slezsku jich bude ještě méně. Nejdůležitější novinka přijde v dubnu, kdy Moravskoslezský kraj otevře novou trať na mošnovské letiště. Půjde o první trať na některé z českých letišť, jezdit po ní budou osobní vlaky z Mostů u Jablunkova, které dnes končí ve Studénce.

21. 11. 2014 České dráhy vydělají na Ficově jízdném zdarma 200 tisíc denně (pronájem 40 vozů a 5 loko)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-vydelavaji-na-slovenskem-jizdnem-zdarma-f49/eko-doprava.aspx?c=A141121_093012_eko-doprava_suj)

Na jízdném zdarma pro studenty a seniory, které zavedla Ficova vláda na Slovensku, začaly vydělávat i České dráhy. Slovenský národní dopravce, Železničná spoločnosť Slovensko (ŽSSK), si od Českých drah pronajala zatím do konce roku desítky ojetých vozů i několik dieselových lokomotiv. Podle smlouvy, kterou slovenský dopravce zveřejnil v centrálním registru smluv, dostanou České dráhy zaplacené 150 eur za každý pronajatý osobní vůz a den a 240 eur za každou lokomotivu. V součtu tak vydělají 200 tisíc korun denně.

Dráhy poslaly na Slovensko své nejstarší osobní vozy řady B a Bdt. Jde o jedny z nejhorších vozů, které ČD ve své flotile mají, kvůli typickému koženkovému čalounění často přezdívané „koženky“. Celkem si jich slovenská strana půjčila 40. Současně ČD pronajaly i pět dieselových lokomotiv řady 754, přezdívaných „brejlovec“. ŽSSK je potřebuje kvůli velkému zájmu o cestování zdarma. Smlouva je uzavřená zatím do konce letošního roku. Limit celé smlouvy je na 413 tisíc eur, tedy více než 11 milionů korun. „České dráhy pronajaly na Slovensko vozy, které používají pro běžnou přepravu. V žádném případě nejde o nejstarší vozy. Naopak v případě vozů Bdt jde spíše o mladší vozy. Z přelomu 80. a 90. let. Používáme i starší vozy,“ reagoval mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský.

Zavedení bezplatného cestování pro studenty a seniory vzbudilo na Slovensku silné reakce. Kromě zájmu cestujících o cesty zdarma vznikly například i petice, které proti jízdnému zdarma bojují. Petici podepsalo už třicet tisíc lidí. Na jízdné zdarma na Slovensku mají nárok i čeští studenti či senioři.

21. 11. 2014 Promo jízda Pendolina do Košic (5./6. prosince 2014)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.cd.cz/infoservis/aktuality/-22110/>)

Od nového jízdního řádu spoj SuperCity 240/241 Pendolino výrazně zkrátí cestu mezi Prahou, Popradem a Košicemi... Představení nového komfortního spojení jednotkami Pendolino pro veřejnost a novináře se uskuteční v pátek 5. prosince 2014. Spoj SC 503 (odjezd z Prahy hl.n. v 7.36 hod.) bude z Ostravy dále pokračovat jako SC/Ex 37503 do Českého Těšína, Žiliny (cca 12.40 hod.), Ružomberka (13.25 hod.), Liptovského Mikuláše (14.00 hod.) a Popradu (14.40 – 16.05 hod.), kde proběhne představení jednotky Pendolino a prezentace nového spojení mezi Českou republikou, severní Moravou s Liptovem, Vysokými Tatrami a východním Slovenskem. Přejezd do druhého největšího města Slovenska, do Košic, je předpokládán v 17.15 hod. Zpět se Pendolino bude vracet v sobotu 6.12. okolo 9.35 hod. z Košic, z Popradu v cca 11.00 hod. Ve vlaku budou platit jízdenky za standardní tarif s povinnou rezervací. Jízdenky budou v prodeji přes obvyklé prodejní kanály ČD a ZSSK. Aktuální informace naleznete na www.cd.cz/slovensko.

22. 11. 2014 V Ostravě vykolejil vlak, poškodil přes kilometr trati (Ostrava hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/293184-v-ostrove-vykolejil-vlak-poskodil-pres-kilometr-trati/>)

Více než kilometr trati na páteřní trase v Ostravě mezi Svinovem a hlavním nádražím poškodily vykolejené vozy nákladního vlaku. Doprava je kvůli nehodě omezená, ačkoli jednokolejně se místem jezdí. Nákladní vlak vykolejil před jedenáctou hodinou v pátek večer u ostravského hlavního nádraží. "Vykolejily dva vozy nákladního vlaku, které souprava táhla 1,5 kilometru. Na tomto úseku poškodily trať a vyvrátily některé sloupky trakčního vedení," popsal nehodu mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Vlak se podle něj na dvou místech roztrhl. "Pravděpodobnou příčinou nehody dle dosavadních zjištění na místě mimořádné události je technická závada. Zda se jedná o technickou závadu na vozech nebo na trati bude předmětem dalšího šetření," dodal mluvčí. Při nehodě nikdo neutrpěl zranění, nejméně celý den však bude na trati omezený provoz. Regionální vlaky nezastavují v mariánskohorské zastávce, cestující musí také počítat se zpožděním, které může být podle Českých drah až čtvrt hodinové. Nehoda způsobila škodu 5,6 milionu korun. Nejdražší bude oprava trati a trakčního vedení, kde vznikla pětimilionová škoda, dalšího čtvrt milionu činí škoda na zabezpečovacím zařízení. Škoda na vlaku je 350 tisíc korun.

**23. 11. 2014 Jančura: RegioJet přestal v Česku prodělavat**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jancura-regiojet-prestal-v-cesku-prodelavat/1150452>)

Provoz RegioJetu přestal být v Česku prodělečný, za posledních šest měsíců si žluté vlaky vydělaly na provoz i odpisy. ČTK to řekl Radim Jančura, majitel společnosti Student Agency, kam RegioJet patří. Do mírné ztráty Regiojet stále tlačí účetní operace, dodal Jančura. Žluté vlaky RegioJetu začaly jezdit na trase mezi Prahou a Ostravou v září 2011. V následujících letech skončila společnost ve ztrátě, v roce 2012 prodělala 76 milionů korun a o rok později 92 milionů korun. Ziskový byl provoz na Slovensku, kde dopravce jezdí v závazku veřejné služby na trase mezi Bratislavou a Komárnem, za což pobírá dotace.

Zlepšení ekonomiky vlaků, které společnost provozuje na komerční riziko, souvisí s nákupem vozidel od rakouských drah ÖBB. Kvůli nim firmy mohla výrazně prodloužit své soupravy, uvedl Jančura. Nákupem 45 vagonů na začátku letošního roku zdvojnásobil Regiojet svůj vozidlový park a delší soupravy až s deseti vozy začal nasazovat letos na jaře. Ztrátu na trase mezi Prahou a Ostravskem společnost připisuje cenové válce způsobené konkurenčním bojem tří dopravců. RegioJet podobně jako druhý soukromý dopravce Leo Express obviňuje státní České dráhy z používání podnákladových cen.

Kromě uvedených linek RegioJet od října prodloužil linku Praha – Ostrava – Žilina o úsek do Popradu a Košic. Od prosince plánuje vypravit tři páry vlaků mezi slovenským hlavním městem a Košicemi. Autobusový dopravce Student Agency a jeho železniční obdoba RegioJet nejsou jedinými společnostmi podnikatele Jančury. Do skupiny Student Agency rovněž patří cestovní agentura Dovolena.cz. Nedávno se Jančura pustil do provozování taxislužby v Praze.

23. 11. 2014 Malá muzea se loučí s lokomotivami od NTM, to zpřísnilo podmínky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/293281-mala-muzea-se-louci-s-lokomotivami-od-ntm-to-zprisnilo-podminky/>)

Národní technické muzeum začalo stahovat své historické železniční exponáty do centrálního depozitáře v Chomutově. Z muzea ČD odjel na sever například unikátní parní vůz Komarek, muzeum také přemísťuje vozidla ze svých pobočných depozitářů. Tvrdou ránu však představuje krok pro menší expozice, které udržují nadšenecké spolky, jako je muzeum v jaroměřské výtopně či čachrovské muzeum drezin. Exponáty zapůjčené od NTM představovaly zlaté hřeby, bez kterých místní muzea nebudou zdaleka tak zajímavá.

Muzeum drezín v Čachrově muselo Národnímu technickému muzeu vrátit čtyři exponáty, které mělo zapůjčené, Výtopna Jaroměř bude muset do Chomutova poslat čtyři parní lokomotivy, drezínu Kyklop, historický vůz a model parního stroje. I když výtopna nezůstane úplně prázdná, tvořily ozubnicová lokomotiva 404.003 vyrobená pro trať Tanvald – Kořenov či jedna z mála dochovaných nerekonstruovaných lokomotiv řady 434.0 nepřehlédnutelné srdce expozice – je to, jako by musel Louvre odevzdat Monu Lisu. Pro jejich další vystavování však stanovilo NTM podle jaroměřských muzejníků sotva překonatelné podmínky. Především šlo o ručení za majetek. "Výši případné škody by určilo Národní technické muzeum. To jsme brali jako velké riziko," přiblížil Bohuslav Škoda z Výtopny Jaroměř. Technické muzeum také požadovalo, aby provozovatelé výtopny zabránili fotografování, resp. zveřejňování snímků historických lokomotiv.

Národní technické muzeum se ke svému postupu nechtělo blíže vyjádřit. "Ten problém nebudu dále rozebírat," uvedl ředitel železničního muzea NTM Michal Novotný, který pouze potvrdil, že parní lokomotivy odjedou do depozitáře v Chomutově, kde bude možné exponáty spatřit pouze při výjimečných dnech otevřených dveří. Technické muzeum je zpravidla pořádá jednou až dvakrát za rok. To je podle jaroměřských nadšenců špatně. "Kdokoli mohl přijít a podívat se. Takhle – v depozitáři? Kdo se na to podívá?" podotkla Jarmila Pacáková z výtopny.

V Jaroměři ale zatím zůstane nejvzácnější z exponátů v majetku NTM – lokomotiva 411.019 Conrad Vorlauf z roku 1873. Jde o třetí nejstarší dochovanou lokomotivu na českém území a jaroměřský spolek na ni má nájemní smlouvu platnou ještě dva roky. Nadšenci začali parní klenot opravovat a v práci budou pokračovat. Bohuslav Škoda vyčíslil hodnotu odvedené práce na čtyři miliony korun. Zda však NTM rekonstruovanou lokomotivu za dva roky nestáhne do Chomutova také, není zřejmé.

24. 11. 2014 Rychlotratě chtějí plánovat dva zájemci (Rychlá spojení – studie příležitosti)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rychlotrate-chteji-planovat-dva-zajemci-1139293>)

Do kontroverzního a notně opožděného tendru na vypracování studie k vysokorychlostním tratím se řádně přihlásila dvě uskupení. „Třetí nabídka byla doručena po termínu,“ sdělil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Podle zjištění serveru E15.cz chtějí zakázku, která rozhodne o budoucnosti rychlotratí na českém území, získat AFCityplan ve sdružení s Metroprojektem a Sudop Praha se společností Mott MacDonald CZ. Prvně jmenované konsorcium nabídlo cenu 19,8 milionu korun, druhé je o necelý milion levnější. Věc má ale hned několik háčeků. Železničáři museli dát firmám novou lhůtu pro dodání potřebných dokumentů, neboť žádná z firem nespĺnila zadávací podmínky. Podle obchodního rejstříku mají navíc společnosti Metroprojekt a Sudop Praha, které stojí v tendru proti sobě, stejného vlastníka. Tím je Sudop International BV se sídlem v Amsterdamu. Firmy jsou propojeny i personálně skrze člena obou dozorčích rad Jaroslava Vosáhla.

Legislativa to nezakazuje

Zákon takovou možnost nezakazuje, podle ředitele nevládního Centra pro efektivní dopravu (CEDOP) Petra Šlegra je ale tato skutečnost krajně podezřelá. „Za situace, kdy celá soutěž nese znaky pletichy, hovoří účast pouze dvou sesterských firem snad úplně jasně. A nabídky ve výši 95 a 99 procent odhadované ceny to jen potvrzují,“ uvedl Šlegr. Jeho centrum podalo nedávno k antimonopolnímu úřadu na tendr stížnost. V organizaci panuje přesvědčení, že zakázka je šitá na míru právě společnosti SUDOP Praha. Antimonopolní úřad se tak případem zabývá, koncem minulého týdne ale odmítl vydat předběžné opatření, kterým by zakázal správě železnic uzavřít s vítězem tendru smlouvu. Správa železnic kritiku odmítá s tím, že podmínky umožňují účast více firmám. „Hrozí, že zpracování klíčového dokumentu pro vládu, který ovlivní dopravní systém České republiky na dalších 150 let, vyjde ze zmanipulované zakázky,“ trvá na svém Šlegr. CEDOP se zahraničním partnerem účast v tendru zvažoval, kvůli údajně diskriminačním podmínkám se nakonec nepřihlásil.

24. 11. 2014 Na německé železnici hrozí před Vánoce další stávky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-nemecke-zeleznici-hrozi-pred-vanocemi-dalsi-stavky/1150759>)

Na německé železnici hrozí v předvánočním období další stávky. Odborový svaz EVG, který zastupuje většinu zaměstnanců největšího německého železničního dopravce Deutsche Bahn (DB), dnes podle televize n-tv pohrozil zastavením práce, pokud firma nesplní jeho požadavky na zvýšení mezd o šest procent. Svaz EVG také chce zabránit tomu, aby v rámci koncernu posílil na jeho úkor konkurenční odborový svaz strojířů (GDL). DB v pátek při zatím posledním jednání s odbory nabídly všem zaměstnancům zvýšení platů o pět procent v příštím roce a půl. Společnost zároveň slíbila, že přijme další zaměstnance, aby bylo možné snížit počet sloužených přesčasů. Nové jednání mezi vedením DB a GDL je v plánu v pátek, jednání s EVG 12. prosince.

Podle svazu EVG je ale nabídka DB nedostatečná. "Požadujeme, aby se každému z našich kolegů zvýšil plat o šest procent, nejméně ale o 150 eur měsíčně," uvedla mluvčí svazu. Zvýšení mezd žádá svaz od začátku roku 2015. Podle mluvčí odbory budou do 3. prosince jednat o dalším postupu, po tomto datu nevylučuje uspořádání stávky. Šéf svazu EVG Alexander Kirchner v časopisu Focus upozornil, že stávkovat by mohli například zaměstnanci DB, kteří zajišťují dodávky elektřiny pro vlaky. To by způsobilo úplné zablokování provozu na rozdíl od předchozích stávek strojířů, při nichž se DB podařilo zachovat zhruba třetinu plánovaných vlaků.

Deník Bild upozorňuje, že jádrem sporu na železnici ve skutečnosti není snaha o zvýšení mezd, ale souboj o vliv mezi odborovými svazy GDL a EVG. Svaz GDL chce nově zastupovat kromě strojířů také průvodčí a personál jídelních vozů. Mimo jiné kvůli tomuto požadavku uspořádal od konce srpna šest stávek, které měly vliv i na spojení mezi Německem a Českem. Svaz EVG se snaží takovému oslabení své pozice zabránit. Vedení DB chce zajistit, aby v rámci každé profesní skupiny na železnici platily stejné pracovní podmínky bez ohledu na to, zda je zaměstnanec členem GDL nebo EVG. Společnost v tomto směru spoléhá také na připravovaný zákon, který by měl toto pravidlo prosadit a kterým by se vláda měla zabývat v prosinci. Podle novely by za každou profesní skupinu měly rozhodovat ty odbory, které mají mezi zaměstnanci víc členů.

25. 11. 2014 Dráhy chtějí lístek i po malých dětech, jezdit však budou dál zdarma

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/deti-listek-vlak-02q-eko-doprava.aspx?c=A141124_185624_eko-doprava_bse)

Děti do šesti let nadále nemusí ve vlaku platit, České dráhy však nově budou od nejmenších požadovat lístek. Dráhy k tomuto kroku přistupují, aby zpřesnily statistiky. Pro rodiny s malými dětmi to bude od 14. prosince zřejmě největší změna v celém novém jízdním řádu. Lístky pro cestování vlakem Českých drah (ČD) budou muset mít nově také jejich potomci do věku šesti let. Jde na první pohled o změnu, na niž doplatí ve formě vyšších nákladů za tisk jízdenek hlavně Dráhy. Děti do šesti let budou jezdit totiž nadále zdarma. Přesto budou muset mít lístek. Vyplývá to z nových tarifních podmínek ČD, které začnou platit s novým jízdním řádem. „Cílem plošného zavedení bezplatných jízdenek pro děti do šesti let je zpřesnit evidenci a statistiky,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský.

Dráhy už musí vykazovat přesné počty cestujících do šesti let v případě komerčních vlaků mezi Prahou a Ostravou, kde jim stát stejně jako jiným komerčním dopravcům dorovnává sto procent jízdného. Dopravu zdarma pro děti do šesti let totiž nařizuje stát podobně jako další slevy v dopravě. V případě objednaných vlaků kraji a státem je jízdné zdarma zahrnuté v celkové platbě. Podle Štáhlavského není důvodem pouze evidence jízdenek u komerčních spojů, ale celkový přehled o počtech dětských cestujících. Dosud se totiž jejich počty stanovují pouze odhadem. Reálná čísla tak mohou přinést zajímavý pohled i v počtech cestujících drah.

Bude více oddílů pro děti, slibují České dráhy

„Chceme lépe zmapovat přepravní proudy rodičů s dětmi a máme v plánu připravit další marketingové aktivity na nejvíce frekventovaných spojích s touto skupinou cestujících,“ dodal Štáhlavský. ČD nepředpokládají, že by nové opatření cestující zatěžovalo. „Pouze při nákupu u pokladny ke svému požadavku na jízdenku doplní informaci o cestě dítěte,“ dodal Štáhlavský. Pokud ve stanici není pokladna, vystaví jízdenku zdarma průvodčí ve vlaku. Při nákupu v e-shopu bude možné zadat spolucestu dítěte do šesti let a zajistit si doklad společně se svým. Podobné je to u soukromých dopravců nebo v zahraničí. Jiné změny v přepravě dětí podle Štáhlavského nejsou. Nadále mohou

s dospělým jet až dvě děti do šesti let zdarma, ale musí si sednout na jednu sedačku. Za třetí dítě musí dospělý zaplatit poloviční jízdné jako pro děti starší šesti let. V praxi to znamená, že s matkou a otcem mohou jet zdarma až čtyři děti do šesti let. Dráhy navíc s novým jízdním řádem slibují více speciálních oddílů pro děti než dosud. Zvláštní část mají například railjety, které budou jezdit od prosince mezi Prahou a Štýrským Hradcem.

25. 11. 2014 Chcete skupinovou slevu? Od nového roku to musíte hlásit dopředu (ČD)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/293434-chcete-skupinovou-slevu-od-noveho-roku-to-musite-hlasit-dopredu/>)

České dráhy oznámily, že od nového roku zavádí několik nových pravidel. Jednou z nich jsou skupinové slevy, které využívají například školy či jiné kolektivy. Skupiny nad pět členů budou muset nově nahlásit svoji cestu tři dny předem. Cestovat sice mohou i bez ohlášení, jízda je ale vyjde výrazně draž, protože přijdou o skupinovou slevu. Mládežnické kolektivy se bouří, protože se obávají, že jim tato změna zkomplikuje život. Co to v praxi znamená? Například cesta z Prahy do Českých Budějovic pak bude stát dvojnásobek. Dráhy tím chtějí zabránit situacím, kdy jsou vlaky přeplněné. Jako příklad uvádí výlety trampů, kteří tradičně cestují v mnohočetných skupinách.

"Je to obrovská komplikace, protože děti se mohou omluvit těsně před výpravou, že jsou nemocné, a skautští vedoucí potom nemají šanci změnit ty počty na poslední chvíli," uvádí zkušenosti z praxe mluvčí Junáka Renata Hladká. Mluvčí ČD Petr Štáhlavský ale oponuje tím, že dráhy potřebují mít přehled o početnějších skupinách, pokud dojde k mimořádným událostem. "My potřebujeme vědět přesný počet cestujících, abychom mohli třeba na trati, kde je náhradní autobusová doprava, zajistit dostatečný počet autobusů nebo na jiných tratích případně posílit vlakové spoje," doplňuje Štáhlavský. Podle redaktora časopisu ŽelPage.cz Michala Jaroše ale dráhy v takových případech ve skutečnosti selhávají: "Případy z praxe ukazují, že ani skupinám 20–25 osob se žádné posilování vlaků nekoná," podivuje se Jaroš.

Další změny

Kromě povinnosti pro skupiny, které chtějí uplatnit slevu, se nově zavádí i povinná jízdenka pro děti do šesti let, která ale bude bezplatná. Celkově chtějí ČD zvyšovat příští rok jízdné, zhruba o procento. Zlevní naopak některé mezinárodní jízdenky nebo cestování v první třídě.

26. 11. 2014 Rekordní pokuta od ÚOHS je zaplacená. České dráhy poslaly 25 milionů (railjet)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/rekordni-pokuta-od-uohs-je-zaplacena-ceske-drahy-poslaly-25-milionu-1140179>)

České dráhy zaplatily pokutu 25 milionů korun, kterou dostaly v září od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za chybný nákup railjetů bez otevřeného výběrového řízení. Potvrdil to mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Je to nejvyšší pokuta, kterou ÚOHS v historii za chybu v zakázkách uložil. „Už jsme dali příkaz k úhradě,“ uvedl bez bližších podrobností Štáhlavský. Firma se sankci brání podáním žaloby ke Krajskému soudu v Brně. Pokuta ale nemá odkladný účinek, státní podnik o něj nezádal.

České dráhy původně chtěly koupit 16 railjetů, pak svou poptávku změnil 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 nejvhodnější nabídky,“ uvedl v říjnu předseda ÚOHS Petr Rafaj. 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.

Spor o změny v zakázce

S tím ÚOHS nesouhlasí. Rafaj uvedl, že státní firma požadovala zásadní změny původního plnění. „Není možné považovat přezkoumávanou 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 vagonů, 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 antimonopolního úřadu tak šlo 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 nejdůležitějších 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.

Nákup railjetů pro České dráhy se řešil pět let

- 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 námítky 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 změnily 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.

Výběr nejvyšších pokut antimonopolního úřadu za veřejné zakázky

- 25 000 000 korun – Rekordní sankci dostaly v prosinci 2013 České dráhy za nákup vlakových souprav Railjet bez otevřeného výběrového řízení. Pokuta není pravomocná, dráhy se proti ní odvolaly.

- 9 000 000 korun – Předseda 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.

- 6 550 000 korun – Pokutu dostalo v květnu 2011 město Liberec za chyby v tendrech souvisejících s mistrovstvím světa v klasickém lyžování v roce 2009. Město podle úřadu tendry nezákonně dělilo. ÚOHS pokuty ukládal v několika správních řízeních. Většinu pokut zrušil Ioni Krajský soud v Brně, případem se bude zabývat ještě Nejvyšší správní soud (NSS).

- 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.

- Pětímilionovou 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.

26. 11. 2014 Dráhy splatily pendolina, své nejdražší a nejrychlejší vlaky

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-se-zbavily-uveru-na-pendolina-da3-eko-doprava.aspx?c=A141126_122549_eko-doprava_neh)

České dráhy se po téměř dvaceti letech zbavily úvěru na jejich zřejmě nekontroverznější nákup v historii. V úterý odeslaly konsorciu bank vedeného ČSOB poslední splátku úvěru ve výši přes 110 milionů euro (podle současného kurzu 3 miliardy a 25 milionů korun), které si dopravce vzal v lednu 1996 na nákup sedmi pendolin. Konec splácení, o kterém jako první informoval zájmový server zelpage.cz, potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Splacení závazků výrazně vylepší ekonomiku pendolin, která na rozdíl od většiny vlaků Českých drah jezdí na komerční riziko. Právě splátky úvěrů a jejich vysoké odpisy v minulosti zatěžovaly hospodaření ČD, platily půl miliardy korun ročně. Nákup pendolin je zřejmě nejméně povedenou investicí Českých drah v historii. Zcela jistě je to však nejdražší investice: jedna sedačka v pendolinu vyšla dopravce na 1,9 milionu, v případě railjetu i se započítáním ceny lokomotivy je cena zhruba poloviční.

Dráhy si původně v prosinci 1995 objednaly za 4,4 miliardy deset jednotek, nakonec jich po krachu výrobce ČKD dostaly jen sedm. Místo původního mezinárodního konsorcia dodal vlaky pouze italský Fiat Ferroviaria (dnešní Alstom). Drahám se navíc rozpadly vize, jak s nimi budou jezdit po Evropě: postupně narazily na odpor jak v Německu, tak Rakousku a pendolina nakonec jezdila pravidelněji jen

na Slovensko. Tam se od nového jízdního řádu opět vrací s jedním párem spojů do Košic. Dráhy navíc nemohou v Česku příliš potenciál pendolin využít: jejich maximální rychlost je sice 230 kilometrů v hodině, v Česku však mohou jet jen rychlostí 160 kilometrů za hodinu. Na hlavní trase z Prahy do Ostravy příliš nevyužijí ani naklápění, i přesto tam však zůstávají nejrychlejší. Po počátečních problémech s rozjezdem souprav dnes patří mezi nejspolehlivější i nejpřesnější vlaky v Česku. Pendolina jsou také držitelé českého rychlostního rekordu: 237 kilometrů za hodinu.

Deset let v provozu

Letos oslaví Dráhy deset let od začátku provozu těchto souprav s cestujícími, poprvé s lidmi vyjela pendolina z Prahy do Děčína 23. prosince 2004. Pro ČD jsou pendolina i po nákupu railjetů stále něčím luxusnějším. Svědčí o tom alespoň cenová politika. Spoje Super City, které pendolina zajišťují, mají stále ve většině případů povinnou místenku, která slouží v podstatě jako příplatek k běžnému jízdnému. Její výše z původních dvou stovek klesla o více než polovinu, v některých případech jsou ale už i zdarma. Pendolina jezdí také v Itálii, Švýcarsku, Slovinsku, Portugalsku, Španělsku, Velké Británii, Finsku a v Číně (bez naklápění). Nejnověji byly prodány do Polska (ovšem bez naklápění) a do Švýcarska. Italský výrobce dodával technologii naklápění i pro německé vlaky.

27. 11. 2014 Kapsch zabezpečí 180 kilometrů železnice za 400 milionů korun (GSM-R, Beroun – Plzeň – Cheb – státní hranice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kapsch-zabezpeci-180-kilometru-zeleznice-za-400-milionu-korun-1140502>)

Společnost Kapsch vybuduje nové digitální rádiové zabezpečení na zhruba 180 kilometrech železniční trati z Berouna do Plzně, Chebu a ke státním hranicím s Německem. Hodnota zakázky převyšuje 400 milionů korun. Vyplývá to z informací uvedených ve Věstníku veřejných zakázek. Dvě významné zakázky na zabezpečení železnice už společnost získala letos v létě, celková hodnota byla téměř miliarda korun. Šlo o zabezpečení úseku Beroun – Praha – Benešov a o trať z Kolína do Brna přes Havlíčkův Brod.

Zabezpečovací systém GSM-R umožňuje v rámci Evropy komunikovat prostřednictvím vozidlové radiostanice se zabezpečovacím zařízením v jednotlivých zemích. Spolu s jednotným signalizačním zařízením ECTS (European Train Control System) tvoří jeden ze základních pilířů propojování společného evropského trhu železniční dopravy. Systém je technologickou podmínkou pro to, aby unijní dopravci mohli podnikat i na železnicích v jiných zemích EU.

Česko má pokryto už přes 1 100 kilometrů trati

Jednotným evropským zabezpečovacím systémem bylo v ČR ke konci loňského roku pokryto přes 1 100 kilometrů trati na prvním a části třetího železničního koridoru. Počítá se s pokrytím všech čtyř železničních koridorů a některých dalších významných železničních tratí. V Česku je společnost Kapsch známá především jako dodavatel elektronického mytného systému, jehož prostřednictvím na dálnicích, rychlostních silnicích a části sítě silnic prvních tříd platí vozidla těžší než 3,5 tuny. Současná desetiletá smlouva na provoz vyprší v roce 2016.

27. 11. 2014 Další drážní vyhazovy. Kurucz a spol. skončili v dozorčích radách

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cistky-na-drahach-pokracuji-meni-se-dozorci-rady-ftx-/eko-doprava.aspx?c=A141127_102117_eko-doprava_suj)

Velké personální změny v Českých drahách pokračují. Jejich představenstvo, které se změnilo dva dny před rezignací ministra dopravy Antonína Prachaře, provedlo tento týden velkou čistku v dozorčích radách svých dceřiných firem. Ze čtyř dozorčích rad odvolalo bývalého předsedu představenstva Daniela Kurucze. Jde o dceřiné firmy Českých drah, v kterých mají většinový podíl. Kurucz už od tohoto týdne není členem dozorčích rad Výzkumného ústavu železničního, ČD-Telematika, ČD Cargo a DPOV. „Je logické, že pokud již nepracují pro České dráhy, tak nebudou ani v těchto firmách,“ vysvětlil předseda dozorčí rady Českých drah Milan Feranec. V dozorčí radě ČD Cargo skončil také ekonom Michal Zděnek, který dříve hlídal i hospodaření Českých drah. Odmítl ale hlasovat pro odvolání Kurucze z postu šéfa drah a proto ho exministr Prachař vyhodil. V sedmi firmách končí také bývalý šéf pro majetek Martin Ďurina. O místo ve společnosti ČD informační systémy přišel také někdejší šéf IT na drahách Richard Pinc. Nadále je ale v dozorčí radě ČD-Telematika.

Trojice vyhozených manažerů zůstává ještě v dozorčích radách firem, které mají ČD založené většinou s developery na přestavbu některých nádraží, zejména v Praze. V nich nemají většinu, a proto se jejich působení bude řešit později. Jejich nástupce dosud představenstvo nezvolilo. „Zatím nebyli nahrazeni, ale stane se tak v nejbližší době,“ řekl mluvčí Draha Radek Joklík. Podle Ferance se čeká na příchod nového ministra.

27. 11. 2014 Railjet Českých drah poprvé vezl cestující do Štýrského Hradce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/railjet-ceskych-drah-poprve-vezl-cestujici-do-styrskeho-hradce/1152311>)

Vlaková souprava Railjet Českých drah dnes ve zkušebním provozu poprvé svezla cestující na trase mezi rakouskými městy Vídeň a Štýrský Hradec. Pravidelný provoz na této trase plánuje český dopravce zahájit od začátku nového jízdního řádu, který vstoupí v platnost 14. prosince. ČTK to sdělil mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Cestu mezi Prahou a Vídní má souprava ujet za čtyři hodiny a deset minut a cesta z Prahy do Štýrského Hradce (Grazu) má trvat zhruba sedm hodin.

Railjety v barvách Českých drah poprvé vyjely s cestujícími začátkem letošního května na trase mezi Prahou a Brnem. Od poloviny června český dopravce jejich provoz prodloužil o úsek do rakouského hlavního města. Na trase se budou střídat s vozidly rakouských drah. Sedm spojů zajistí české stroje a další tři pak vlaky rakouského dopravce. Railjety jsou netrakční soupravy, jež nemají vlastní pohonnou jednotku. Soupravu pohání lokomotiva Taurus, kterou si ČD pro pohon jednotek půjčují od rakouských drah. Vlaky mohou jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině. Kapacita vlaků je 442 míst k sezení, z toho dopravce předpokládá šest míst v byznys třídě a dalších 42 sedadel v první třídě.

27. 11. 2014 Žák čelí podezření, že jel vlakem načerno. Bojí se mě, tvrdí exministr

Zdroj: iDNES.cz (http://zpravy.idnes.cz/zak-vlak-jizdenka-prukaz-nacerno-d4c-domaci.aspx?c=A141127_181330_domaci_hv)

Někdejší ministr dopravy Zdeněk Žák cestoval z Ostravy do Prahy první třídou pendolinem bez jízdenky. Průvodčímu ale předložil doklad státního dozoru. Když chtěl průvodčí ověřit jeho platnost, náhle jej nemohl najít. Žák celou věc popírá, České dráhy ji ale bez uvedení jména potvrdily. K události došlo ve čtvrtek po poledni. Na Žákovu jízdu bez platného jízdního dokladu upozornil sever Lidovky.cz. Exministr podle serveru cestoval pendolinem, když ale k němu přišel průvodčí, místo jízdenky vytáhl průkazku kontrolora Ministerstva dopravy. Jenže tím už není. Zaměstnanci drah posléze chtěli ověřit platnost průkazu, proto Žáka průvodčí vyzval, aby jej znovu předložil. Exministr ale doklad už nemohl najít. Mezitím vlak dojel do Prahy a Žák vystoupil.

Dráhy událost potvrdily, jen bez jména

Mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský nechtěl potvrdit, že ve vlaku seděl skutečně Zdeněk Žák. Informaci ale ani nepopřel. Uvedl, že zaměstnanci Českých drah řešili oznámení, že ve vlaku SC 508 je cestující, který nemá jízdenku a nejspíš se prokazuje neplatným dokladem, zřejmě státního dozoru na drahách. Potvrdil také, že platnost dokladu nebylo možné ihned ověřit. Zaměstnanci zároveň nemohli cestujícího zadržet při vystupování, protože nemají kompetence policie. Podle Šťáhlavského kvůli tomu, že cestující znovu průkaz neukázal a vystoupil, není jasné, zda vlastně měl platný doklad, či nikoliv. Podle původních informací doklad platný nebyl.

Žák: Věc se nestala, jde o kampaň

Exministr Žák iDNES.cz napsal SMS, ve které veškeré události popřel. „Považuji to za kampaň lidí, kteří se obávají mého návratu do rezortu dopravy v souvislosti s nynějšími personálními změnami,“ sdělil. „Veřejnou dopravou jezdím rád, ale vždy s platným jízdním dokladem,“ tvrdí. Na otázku, jak je tedy možné, že České dráhy i Lidovky.cz věc popisují jinak, dodal: „K věci, která se nestala a je na první pohled nepravděpodobná, nemůžu nic dodat.“

Podle informace iDNES.cz měl v minulosti Žák celkem tři inspekční průkazy. Všechny se týkaly dráhy. Minimálně dva z nich ale nevrátil. U jednoho uvedl, že mu jej někdo ukradl, další v den odchodu z drážní inspekce ztratil. Průkazka umožňuje vstup prakticky do jakéhokoliv prostoru nejen Českých drah, ale i soukromých železničních přepravců. Držitel průkazu se s nimi může bezplatně vozit také osobními či nákladními vlaky. Ministerstvu dopravy se proto stává, že zaměstnanci při odchodu hlásí její ztrátu. Ta je ale jen fiktivní. Úřad to řeší tím, že jednou za čas obmění vzhled průkazu. To se naposledy stalo v roce 2004. Další změna se chystá v roce 2016. To už by exministr měl mít

s cestováním na případný neplatný doklad utrum. Kdyby Žáka ve čtvrtek či v budoucnu s jedním z jeho minulých průkazů chytili a podařilo se průvodčímu ověřit podle evidenčního čísla, že je neplatný, na místě by o něj přišel. Průvodčí je totiž povinen cestujícímu neplatný průkaz ihned zabavit.

27. 11. 2014 Stát chce za stamiliony nakoupit čidla, která odhalí porouchaný vlak (IHL, IHO, IPK)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-zacne-hlidat-zda-nejezdi-po-zeleznici-rozbite-vlaky-peg/-eko-doprava.aspx?c=A141127_212132_eko-doprava_suj)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chystá na české železnici instalaci zařízení, které by mohlo v budoucnu zabránit velkým nehodám vlaků kvůli jejich technickému stavu. Na 24 úsecích chce umístit diagnostické zařízení, které rozpozná některé závady na lokomotivách a vagónech. Zakázku s odhadovanou cenou 433 milionů korun má z velké části zaplatit Evropská unie prostřednictvím Operačního programu doprava. SŽDC vyhlásila na dodání technologie tento týden veřejnou soutěž, za dalších 19 milionů hledá firmu, která jednotlivá zařízení propojí do jednotného systému. „Požadujeme dodání technologie, která monitoruje a dokáže zaznamenat vybrané poruchové stavy při průjezdu vlaků,“ vysvětlil mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský.

SŽDC vytypovala celkem 24 míst, kde umístí čidla a diagnostická zařízení, která umí hlídat poruchy na vlacích. Jde o nejméně frekventovanější koridorové tratě i některé další tratě s velkým provozem. „Včasným odhalením mohou předejít škodám na infrastruktuře, popřípadě nutnému zastavení provozu, ke kterému by při nehodě došlo,“ řekl Ptačinský. Čidla a indikátory mají například poznat, zda vozy nemají plochá kola, přehřátá ložiska nebo brzdy. „Například zaseknutá ložiska či brzda mohou vést k požáru vlaku nebo vykolejení. Proto požadujeme zařízení, která nás na tyto jevy mohou upozornit předem a včasným zastavením soupravy v nejbližším možném místě jsme schopni tyto škody eliminovat,“ dodal Ptačinský. Technický stav vozidel bývá jednou z hlavních příčin železničních nehod na české železnici. Technická závada byla například pravděpodobnou příčinou vykolejení nákladního vlaku v Ostravě minulý týden, které způsobilo škody za více než pět milionů korun.

28. 11. 2014 PSG má miliardovou zakázku na železniční terminál v Rusku, navzdory sankcím (Bělyj Rast)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/psg-ma-miliardovou-zakazku-na-zeleznicni-terminal-v-rusku-navzdory-sankcim-1140775>)

Společnost PSG – International získala významnou zakázku v Rusku. Firma zvítězila ve výběrovém řízení na generálního dodavatele velkého železničního terminálu Bělyj Rast na severním okraji Moskvy. Projekt v celkové hodnotě v přepočtu přes šest miliard korun je rozdělen do dvou etap, PSG již momentálně realizuje první z nich v hodnotě za 3,5 miliardy korun. „Jedná se o vůbec první významnou investici ruských státních železnic RŽD v oblasti výstavby velkých logistických center,“ uvedl předseda představenstva PSG – International Tomáš Krones.

Projekt je jednou z nejvýznamnějších současných investic ruských železnic. Vznikl na základě nové vládní strategie rozvoje ruské železniční dopravy do roku 2030, která počítá s přesunem železniční přepravy, nákladních a logistických uzlů společně s celními službami mimo města. „V rámci tohoto programu bude vystavěno celkem deset logistických terminálů u dalších velkých ruských měst. V některých z nich bychom rádi uspěli,“ dodal Krones. Exportní financování (zhruba 60 procent) projektu zajistí konsorcium bank pod vedením ČSOB, další bankou v konsorciu je např. Raiffeisenbank. Zbývající prostředky poskytne zákazník ve spojení s Promsvyazbank. Financování je realizováno na bázi „bank-to-bank“, což znamená, že konsorcium vedené ČSOB poskytuje úvěr Promsvyazbank a to následně financuje právě projekt samotný.

Projekt pod sankce nespadá

Projekt nespadá pod sankce EU vůči Ruské federaci, což prověřovaly i financující banky. Pojištění schválila exportní pojišťovna EGAP ve spolupráci se slovenskou Exim Bank. „Do pilotního projektu Bělyj Rast bude zapojena téměř stovka subdodavatelů z řad českých stavebních a strojírenských společností. Jednou z hlavních dodávek strojního vybavení bude dodávka velkotonážních portálových jeřábů o nosnosti 50 tun. Část dodávek ve výši 20 procent zajistí díky účasti slovenské Exim bank při pojištění projektu i slovenské firmy,“ řekl Krones. Projekt má být dokončen v první polovině roku 2017. České firmy podle něj uspěly hlavně kvůli tomu, že mají v této oblasti velmi cenné know-how díky výstavbě kontejnerových železničních překladišť, vybudovaných v nedávné době v České

Třebové a Uhříněvsi. „Projekt má díky zapojení řady předních českých společností přínos v oblasti zaměstnanosti. „Jen naše společnost využije 45 stávajících zaměstnanců, ke kterým přibude dalších 40 nových pracovníků. Celkový přínos pracovních míst u všech zapojených subjektů ale dosahuje sedmi stovek,“ doplnil Krones. Přímé příjmy státu z tohoto projektu přesáhnou 200 milionů korun, z toho nejvíce – 113 milionů korun, bude podle předpokladů tvořit výnos z daně z příjmu právnických osob.
