

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2015

OBSAH

02. 01. 2015	STROJVŮDCI SI VYBOJOVALI ZVÝŠENÍ PLATŮ. DOSTANOU O OSM PROCENT VÍCE.....	3
03. 01. 2015	NOKIA SI V BRUSELU STĚŽUJE, ŽE VŠECHNY DRÁŽNÍ ZAKÁZKY DOSTÁVÁ KAPSCH	3
05. 01. 2015	DRÁHY NEOVLÁDNOU ČD-TELEMATIKU. TŘETINU AKCÍ JIM VYFOUKL OPERÁTOR	4
07. 01. 2015	O PĚTICI NEVYUŽÍVANÝCH TRATÍ NIKDO ZÁJEM NEMĚL (PRVNÍ KOLO).....	4
08. 01. 2015	ZCHÁTRALÉ VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ VE VSETÍNĚ VYHLÍŽÍ NÁKLADNOU REKONSTRUKCI.....	5
08. 01. 2015	ŠÉF DRAH BUDE BRÁT 320 TISÍC KORUN PLUS ODMĚNY (ČD).....	6
08. 01. 2015	SŽDC SE STALA OBĚTÍ PODVODU, NA FALEŠNÉ ÚČTY POSLALA DESÍTKY MILIONŮ	6
08. 01. 2015	LIDÉ Z FRENŠTÁTU SE DOČKALI NOVÉ ZASTÁVKY VLAKU. TEĎ JIM ALE VADÍ (FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM MĚSTO).....	6
09. 01. 2015	POJMENUJTE NOVÝ VLAK PRO ČESKÉ DRÁHY	7
10. 01. 2015	„STAROUŠKŮ“ NA TRATÍCH UBYLO, LETOS BUDOU DRÁHY PO LOŇSKÉM HÝŘENÍ ŠETŘIT	7
10. 01. 2015	NĚKTEŘÍ POKLADNÍ ČESKÝCH DRAH ODMÍTÁJÍ PŘIZNÁVAT SKUPINOVÉ SLEVY	8
14. 01. 2015	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY OD 2. ÚNORA	8
15. 01. 2015	CHYB NA DRAHÁCH LONI PŘIBYLO, STROJVŮDCI PROJELI DESÍTKY NÁVĚSTIDEL.....	9
15. 01. 2015	LEO EXPRESS SI CHVÁLÍ ZLEPŠENÍ VÝSLEDKŮ. NA KAŽDÉ JÍZDENCE PRODĚLAL 135 KČ.....	9
15. 01. 2015	NA TRÁŤ V ČR POPRVÉ VYJEL OSOBNÍ VLAK TAŽENÝ LOKOMOTIVOU NA CNG (ŘADA 714.801, OPAVA VÝCHOD – HLUČÍN)	10
17. 01. 2015	KOUŘ ZASTAVIL VLAKY POD LAMANŠSKÝM PRŮLIVEM	10
18. 01. 2015	ODKLÁDANÁ REKONSTRUKCE NEGRELLIHO VIADUKTU ZAČNE PŘÍŠTÍ ROK..	11
21. 01. 2015	PŘEROV ZNOVU UVAŽUJE O ZASTÁVCE V PŘEDMOSTÍ, VYHLÍŽÍ RYCHLÍKY REGIOJETU.....	11
21. 01. 2015	SPREJEŘI ZASTAVILI VLAK. A PAK HO POMALOVALI (ZBÝŠOV)	12
21. 01. 2015	NEJVĚTŠÍ PŘEVLEKÁNÍ U ČESKÝCH DRAH. ZA STEJNOKROJE UTRATÍ 160 MILIONŮ	12
21. 01. 2015	POLÁCI ZRUŠILI PŘÍMÝ VLAK MEZI OSTRAVOU A KRAKOVEM. JEZDIL JEN 3 TÝDNY	13
22. 01. 2015	LIDÉ SE BOUŘÍ PROTI AUTOMATŮM VE VLACÍCH. NEMAJÍ DROBNÉ A DOSTÁVAJÍ POKUTY (TRÁŤ SMRŽOVKA – JOSEFŮV DŮL)	14
23. 01. 2015	NA TRÁŤ DO KOUTŮ VYRAZÍ PO ELEKTRIFIKACI ZA 393 MILIONŮ REGIOPANTERY	14
23. 01. 2015	STAVBAŘI U PLZNĚ POKŘTILI ŠTÍT, KTERÝ VYRAZÍ NEJDELŠÍ TUNEL V ČR (TUNEL EJPOVICE)	15
23. 01. 2015	ČÍNA POSTAVÍ TRÁŤ PEKING – MOSKVA. ZA 10 LET A ČTVRT BILIONU DOLARŮ.....	16
27. 01. 2015	STÁT OTVÍRÁ NA ŽELEZNICI DVEŘE KONKURENCI (R16 PLZEŇ – MOST).....	16

27. 01. 2015	MILIONOVÁ SANKCE PRO ČESKÉ DRÁHY ZA PRONÁJEM LOKOMOTIV PLATÍ (TAURUS).....	17
27. 01. 2015	STŘEDOČESKÝ KRAJ LETOS ZAPLATÍ ZA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU 1,1 MLD. KČ	18
28. 01. 2015	VLAK VJEL V KRKONOŠÍCH DO ZÁVALU ZE ZŘÍCENÉ SKÁLY, DEVĚT LIDÍ JE ZRANĚNO (TRAŤ Č. 042).....	18
28. 01. 2015	KDO JEZDÍ PRAVIDELNĚ VLAKEM, DOSTANE POLOVIČNÍ SLEVOU, ROZHODLA FICOVA VLÁDA.....	19
28. 01. 2015	JEDNA JÍZDENKA DO AUTOBUSU I VLAKU. ZA PÁR MĚSÍCŮ TO BUDE SKUTEČNOST (JIHOČESKÝ KRAJ)	19
29. 01. 2015	DREŽÍNY PRO SPRÁVCE ČESKÝCH KOLEJÍ MODERNIZUJE ZA STAMILIONY CZ LOKO (MUV 74.1).....	20
29. 01. 2015	U PLZNĚ VZNIKNE NEJDELŠÍ TUNEL, JEŠTĚ DELŠÍ SE PŘIPRAVUJE	20
29. 01. 2015	ANTIMONOPOLNÍ ÚŘAD ZAKÁZAL SŽDC UZAVŘÍT DALŠÍ SMLOUVU S KAPSCHEM (GSM-R).....	21
30. 01. 2015	DALŠÍ POKUS O RYCHLÍKOVÉ SOUTĚŽE. STÁT UŽ NETRVÁ NA UZNÁVÁNÍ JÍZDENEK (R16 PLZEŇ – MOST).....	21
31. 01. 2015	DRÁHY ODPUSTILY VÝROBCI LOKOMOTIV POKUTU. TEĎ HROZÍ, ŽE ZAPLATÍ SAMY (RAGIOPANTER).....	22

02. 01. 2015 Strojvůdci si vybojovali zvýšení platů. Dostanou o osm procent více

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/strojvudci-si-vybojovali-zvyseni-platu-fdr-/eko-doprava.aspx?c=A150101_191318_eko-doprava_zt)

Poprvé v historii si strojvůdci vybojovali v kolektivním vyjednávání u dvou největších českých železničních dopravců vyšší růst mezd než ostatní. Jejich platy vzrostly od začátku roku až o osm procent, zatímco většině ostatních zaměstnanců na železnici o tři procenta. Strojvůdcům pomohlo, že jich je málo. Platové požadavky strojvůdců podpořil fakt, že lidí, kteří umějí řídit lokomotivu, postupně ubývá. „Nárůst je poměrně výrazný, ale je za tím potřeba vidět i velkou náročnost profese,“ říká prezident Federace strojvůdců Jindřich Hlas.

Například v případě ČD Cargo stoupne příjem strojvedoucích od ledna v průměru o osm procent. Odboráři se totiž dohodli na tom, že je přeřadí o jeden tarifní stupeň výše, což znamená většinou nárůst mezd o zhruba 1 400 korun. „Bylo potřeba smazat rozdíly mezi ČD Cargo a Českými drahami,“ vysvětlil Jan Zahula, který za Federaci strojvedoucích vedl jednání o nové kolektivní smlouvě. Kromě přesunu do jiného tarifního stupně si celkově odboráři na ČD Cargo vyjednali růst o tři procenta. Podle Zahuly dosud mají strojvedoucí na ČD Cargo kolem 32 tisíc korun hrubého včetně přesčasů ve výši šesti až sedmi hodin za měsíc.

Strojvedoucích bude ubývat

Růst platů čeká i strojvedoucí Českých drah. Kromě plošného nárůstu o 2,9 procenta dostanou ještě výkonové odměny ve výši 1,5 procenta ze mzdy, pokud neudělají žádnou závažnou chybu, například neprojedou na červenou. Podle Hlase je velkým problémem skutečnost, že strojvedoucích bude ubývat. „Velká část strojvedoucích stojí těsně před odchodem do důchodu, za ně není dostatečná náhrada,“ dodal Hlas. Zejména v 90. letech totiž státní dopravce nové strojvedoucí prakticky nevychoval. Podobný problém mají v Německu, kde v létě musely tamní dráhy kvůli nedostatku strojvedoucích odřeknout část vlaků. „Získávání strojvedoucích je těžká a náročná práce. Již dávno není pravda, že je tato práce dětským snem mnoha kluků,“ říká Petr Šimral ze společnosti Metrans Rail. Firma proto přijímá i lidi bez praxe, jen s hotovými zkouškami. „Vidíme u nich, že si investovali do svého profesního růstu vlastní peníze a chovají se odpovědněji,“ vysvětlil Šimral. Bez ničeho berou zájemce s dobrou němčinou, ty posílají rovnou na německý kurz pro strojvedoucí. Dráhy však odmítají, že by se strojvůdců nedostávalo. „České dráhy se dlouhodobě věnují výchově nových strojvedoucích a průběžně mají až několik desítek zaměstnanců v pozici strojvedoucí v přípravě. S ohledem na průběžnou věkovou výměnu zaměstnanců jde o perspektivní povolání,“ dodal mluvčí drah Petr Štáhlavský. Část strojvůdců od drah přitom přešla k soukromým dopravcům nebo odešla do ciziny, protože například v Německu se plat pohybuje na více než dvojnásobku českého. Soukromí dopravci v Česku postupně začali s výchovou svých strojvůdců, loni například získala potřebná povolení pro řízení vlaku někdejší stevardka Leo Express.

Strojvůdce musí složit zkoušky u Drážního úřadu

Strojvedoucím se může stát člověk starší 21 let, který projde zdravotní prohlídkou včetně psychologické způsobilosti a má alespoň výuční list technického zaměření. Nutností je však složení zkoušek u Drážního úřadu, které rozhodně nepatří k těm jednoduchým: napoprvé získá „papíry“ jen zlomek zkoušených. „Drážní úřad hodnotí připravenost uchazečů o licenci na zkouškách jako velmi slabou a existují uchazeči, kteří jdou na zkoušku i více než desetkrát. Ale protože není omezen ani zpoplatněn počet pokusů, nezbývá nám než stále vypisovat nové a nové termíny a blokovat tak tři zaměstnance,“ řekl Ondřej Fanta z Drážního úřadu. Údaje Drážního úřadu o počtech lidí s povolením řídit lokomotivy neukazují zásadní pokles, naopak růst. Kvůli změně legislativy však neexistují zcela srovnatelná čísla. Od roku 2012 totiž platí povinnost vydávat licenci strojvedoucího, těch je u nás už přes sedm tisíc. Současně však ještě dobíhají deset let platné průkazy způsobilosti, které se už přestaly vydávat.

03. 01. 2015 Nokia si v Bruselu stěžuje, že všechny drážní zakázky dostává Kapsch

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stiznosti-nokia-na-to-ze-szdc-uprednostnuje-kapsch-fx5-/eko-doprava.aspx?c=A150103_2127969_eko-doprava_wlk)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) musí vysvětlit Evropské komisi, jak je možné, že veškeré zakázky na zabezpečení hlavních tratí signálem GSM-R končí zatím stále u české pobočky rakouské firmy Kapsch. Důvodem je stížnost největšího hráče v oboru na světě, firmy Nokia Networks. Finský výrobce totiž považuje soutěže na GSM-R vypsané Správou železniční dopravní cesty

za diskriminační, protože se do nich nemůže přihlásit firma s jinou technologií než od Kapsche. Ve hře jsou přitom nejen miliardy korun ze samotných zakázek, ale i evropské dotace do dopravy.

Nokia se na Evropskou komisi obrátila kvůli zakázce za více než 600 milionů korun na pokrytí tratě z Kolína do Brna přes Havlíčkův Brod. Soutěž vyhrál Kapsch, ve hře byla jen jedna další firma, která rovněž nabídla technologii Kapsche. Podle šéfa Nokia Networks v Česku Aleše Voženíka se Nokia obrátila na Evropskou komisi poté, co připomínkám nevyhověla ani SŽDC, ani antimonopolní úřad. Ten přestal soutěž řešit, protože mezitím SŽDC podepsala smlouvu s Kapschem. Situaci v Česku Voženílek přirovnává k Polsku. „Na základě našeho upozornění Evropské komisi na neférové zadání byla soutěž zrušena a vypsána znovu. Zakázku jsme získali a polský stát ušetřil výrazné prostředky. To bez tvrdého konkurenčního prostředí není možné,“ řekl Voženílek. SŽDC odmítá, že by v zakázkách zvyhodňovala technologii jedné firmy. „V případě, že by neexistovala reálná možnost, aby stavbu dodával někdo jiný, musel by zadavatel hledat jiný způsob zadávacího řízení,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Kapsch odpověděl, že jeho technologie umožňuje propojení i s jinými výrobci.

05. 01. 2015 Dráhy neovládnu ČD-Telematiku. Třetinu akcií jim vyfoukl operátor

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cd-neovladnou-cd-telematiku-tretinu-akcii-jim-vyfoukli-pgg-ekonomika.aspx?c=A150104_205612_ekonomika_fer)

Českým drahám a ministerstvu dopravy nevyšel plán na úplné ovládnutí společnosti ČD-Telematika, ve které státní dopravce vlastní více než polovinu akcií. I přes několikaměsíční jednání s drobnými akcionáři nakonec necelých třicet procent získala soukromá společnost Dial Telecom. Informaci o transakci potvrdily Dial Telecom, ČD-Telematika i České dráhy. Dráhy chtěly plně ovládnout svoji firmu kvůli tomu, aby mohla například bez soutěží do státních zakázek, mluvilo se třeba o dodávkách pro mýtný systém. Už loni takto napřímo ČD-Telematika jednu zakázku získala – na opravu pisáreckých tunelů v Brně. Zakázku pro ni nakonec zajišťuje z velké části společnost AŽD Praha, která je jedním z akcionářů firmy. Ta svůj podíl neprodala.

Dial Telecom, který oficiálně ovládá akcionář z Kypru, koupil podíly od dvou „nizozemských“ firem Titulus a Nyland Holding, za kterými ve skutečnosti stojí čeští investoři - dohromady vlastnili 28,74 procenta. Podíl 0,30 % prodala i Morávka Centrum, České dráhy ve firmě vlastní 59,31 %. Přes dvě procenta ve firmě drží také železniční odboráři. „Pro nás se změnou mezi minoritními vlastníky akcií nic nemění,“ řekl mluvčí drah Radek Joklík. Dial Telecom bude své plány komentovat v příštích dnech. Minoritní akcionáři jednali s drahami několik měsíců, podle informací MF DNES se cena pohybovala mezi 100 a 200 miliony korun. Akcionáře zastupoval Petr Kováč, který asistoval i u prodeje firmy exministra dopravy Antonína Prachaře francouzským investorům. Kováč začal s drahami jednat o prodeji v době, kdy byl Prachař ministrem dopravy.

ČD-Telematika patří k největším telekomunikačním operátorům v Česku, patří jí telekomunikační infrastruktura kolem české železnice. V roce 2013 vydělala 19 milionů korun při obratu přes 1,1 miliardy korun, firmě v meziročním srovnání klesly tržby o pětinu. Dial Telecom je celonárodní telekomunikační operátor s portfoliem hlasových, datových, internetových a hostingových služeb, které poskytuje prostřednictvím vlastní jednotné optické sítě. Firma vydělala v roce 2013 24 milionů korun při tržbách 816 milionů korun.

07. 01. 2015 O pěti nevyužívaných tratích nikdo zájem neměl (první kolo)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/o-petici-nevyuzivanych-trati-nikdo-zajem-nemel/1166015>)

O koupi některé z pěti nevyužívaných železničních tratí, které Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) nabídla k odprodeji, neprojevil zájem žádný zájemce. Vyplyvá to z dopisu správy železnic, který firma zaslala ministerstvu dopravy. Důvodem jsou podle potenciálních zájemců ceny, za které SŽDC nepotřebné tratě nabízí. Například 22 kilometrů dlouhou trať z Kopidlna do Dolního Bousova správa prodávala za minimální cenu 98 milionů korun. Zatím šlo o první z několika kol, ve kterých bude správa tento zbytný majetek nabízet s tím, že ceny se budou výrazně snižovat. Organizace totiž musí dodržet vládou stanovený postup, podle kterého může trati nabídnout nejprve za ceny platné podle vyhlášky. Až poté může cenu snížit na hodnotu obvyklou a následně až na polovinu ceny obvyklé. Podle mluvčího SŽDC Jakuba Ptačinského je reálné, že se správě podaří trati prodat alespoň ve třetím kole soutěží.

Celkem se správa železnic chystá odprodat 21 nevyužívaných tratí, jejichž prodej už schválila vláda. Současná pětice představuje první balík, který státní organizace zájemcům nabídla k prodeji. Pokud

se zájemce o odkup nenajde ani po třetím kole veřejných soutěží, může teprve SŽDC tratě nabídnout bezplatně ministerstvu dopravy nebo krajům a obcím. Právě obce už v minulosti v mnoha případech o nevyužívané tratě projeví zájem, překážkou ale byla jejich vysoká cena. Příkladem může být například obec Terezín u Čejče, která plánovala na části železniční trasy mezi Terezínem a Klobuky u Brna provozovat koněspřežnou dráhu jako lákadlo pro turisty.

Proti rozprodeji nevyužívaných tratí se postavil Svaz cestujících ve veřejné dopravě, podle jehož předsedy Miroslava Vyky jde o krátkozraký krok. "Zastavení provozu na nich nebylo objektivně zdůvodněno, ale došlo k němu vždy na základě jejich nedostatečné údržby a krátkozrakého politického rozhodnutí," uvedl v otevřeném dopisu ministru dopravy Danu Ťokovi. "Podobně uspěchaným rozhodnutím bylo ukončení provozu na trati mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou po povodni v roce 2007. Protože stát o její provoz neměl zájem, nadále ji úspěšně provozuje svaz místních obcí. Podobný přepravní potenciál má i řada těchto tratí, které stát nyní označuje za zbytné," dodal Vyka.

Trať	Délka v Km	Cena podle předpisu o oceňování v mil. Kč	Cena obvyklá v mil. Kč
Čelákovice – Mochov	4	32	5,7
Čížkovice – Obrnice	35,9	132	5,58
Dolní Bousov – Kopidlno	22,4	98	1,38
Čejč – Uhřice	15,5	46	7,7
Kralovice u Rakovníka – Mladotice	11,3	27	5,7

08. 01. 2015 Zchátralé vlakové nádraží ve Vsetíně vyhlíží nákladnou rekonstrukci

Zdroj: iDNES.cz (http://zlin.idnes.cz/oprava-vlakoveho-nadrazi-ve-vsetine-je-v-planu-v-roce-2019-pis-zlin-zpravy.aspx?c=A150105_2128422_zlin-zpravy_ras)

Vlakové nádraží ve Vsetíně je ve velmi špatném stavu. Přípravy na rekonstrukci už začaly, od zahájení stavby však cestující dělí ještě několik let, odstartuje zřejmě až v roce 2019. Je součástí transevropské železniční sítě a nutně potřebuje opravu. Na tom se shodnou všichni, lidmi ve městě počínaje a Správou železniční dopravní cesty konče. Přestože termín zahájení prací je zatím v nedohlednu, věci kolem vlakového nádraží ve Vsetíně se daly do pohybu. „Vsetínské nádraží je evergreenem. Koleje jsou v pořádku, potíže jsou s nástupišti a budovou,“ potvrdil mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Tesař. Budova zchátrala a nástupiště jsou příliš nízká, zatímco schody do vagonu vysoko. Zvlášť pro seniory nebo třeba maminky s kočárky je nastupování velmi obtížné.

Původně měla oprava nádražní budovy začít už v roce 2011, podle aktuálních odhadů by se mohly velké stavební úpravy odstartovat v roce 2019, už letos však s největší pravděpodobností padne jedna ze dvou hlavních překážek. Nádraží má totiž nyní dva majitele, kolejíště patří SŽDC a nádražní budova Českým drahám. Organizace si mezi sebou převádějí majetek a vsetínské nádraží má majitele změnit v příštích měsících. Jakmile bude budova patřit SŽDC, může ji zahrnout do plánu kompletních oprav tratě číslo 280, která vede z Hranic na Moravě až do Střelné a dál na Slovensko. Na ní jsou dvě nádraží, jež potřebují rekonstrukci, kromě vsetínského ještě v Horní Lidči.

Železničáři počítají s evropskými penězi

Bude to obří zakázka, na kterou právě začíná vznikat studie. K žádosti o stavební povolení ale ještě povede dlouhá cesta. Pokud by skončila do dvou let, naplnil by se ideální scénář. Pak totiž přijde okamžik, kdy SŽDC může požádat o evropskou dotaci. V roce 2016 se otevřou dva fondy, z nichž by železničáři mohli na tyto účely čerpat peníze. „Když ale vezmu v potaz všechny schvalovací procesy, tak začátek prací odhaduji na rok 2019. A to jsem optimista,“ uvedl vsetínský zastupitel a poslanec Petr Kořenek. Vsetínskému nádraží se věnuje už třetím rokem, nyní také jako člen dopravního výboru Sněmovny. „Nikdo nezpochybňuje, že oprava nádraží je nutná, to je podstatné. Navíc význam Vsetína jako železničního uzlu by mohl v budoucnu narůstat, ne se snižovat,“ dodal Kořenek. Momentálně z něj vedou koleje do několika směrů – do Hranic na Moravě, do Střelné plus dál na Slovensko a také do Velkých Karlovic. Výhledově by mohl přibýt ještě jeden směr: na Vizovice, kde nyní končí trať z Otrokovic přes Zlín. To je ale zatím v rovině hodně teoretických úvah.

Chtějí propojit vlakové a autobusové nádraží

Jisté je, že rekonstrukce samotného nádraží se dělat nebude. Cena by se totiž šplhala až k miliardě korun. Ve hře ale zůstane oprava budovy, která je ve velmi neutěšeném stavu. Právě to se město

snažilo prosadit už v minulosti. Marně. Aby se ale mohla opravit nádražní budova, musí být nejprve jasné, jak bude vypadat rekonstrukce celé trasy. „Takovou variantu bych jasně preferoval. Naplánujme celou trasu, ale s pracemi začneme ve Vsetíně,“ zhodnotil starosta města Jiří Čunek.

Rekonstrukce nádraží je totiž pro Vsetín strategický krok. Na ni naváže i řešení dopravní situace na ulici Nádražní a také napojení autobusové dopravy. „Navíc musíme postavit parkoviště, aby lidé mohli přijet k nádraží autem, přesednout na vlak a pokračovat dál. Takový způsob cestování nabývá na významu, a proto potřebujeme znát plány na rekonstrukci co nejdříve,“ dodal Čunek. Kvůli průtahům ve městě vznikla i občanská iniciativa Opravte nádraží!, jež během podzimu sesbírala víc než tisícovku podpisů pod petici. Organizátoři odeslali archy na Ministerstvo dopravy, SŽDC i vedení Českých drah. „Už jsme zaznamenali dílčí úspěchy, třeba v tom, že České dráhy více dbají na úklid, nejbližší okolí nádraží je mnohem čistější než dřív,“ reagoval člen petičního výboru a vsetínský zastupitel Michal Berg. Zároveň začala výměna dřevěných přechodů mezi nástupišti za nové, s protiskluzovou úpravou. Tu zase dělá SŽDC a skončí nejspíše do konce února.

08. 01. 2015 Šéf drah bude brát 320 tisíc korun plus odměny (ČD)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/kancelar/personalie/sef-drah-bude-brat-320-tisic-korun-plus-odmeny-1151336>)

Nový předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek má ode dneška jasno o svém příjmu. Dozorčí rada mu schválila základní hrubý plat 320 tisíc korun. K tomu si mohou všichni členové představenstva přijít na odměny, které mohou dosáhnout až 60 procent pevné složky, tedy 192 tisíc korun. Cíle, na jejichž základě se bude rozhodovat o vyplacení odměn, chce dozorčí rada schválit koncem ledna. „Primárně půjde o ekonomické ukazatele, ale hodnotit chceme i úspěšnost splnění odborných úkolů v rámci kompetencí jednotlivých manažerů. O případném vyplacení pohyblivé složky mzdy budeme rozhodovat po vyhodnocení ročního hospodaření společnosti,“ uvedl předseda dozorčí rady Milan Feranec. Odvolaný člen představenstva bude mít nárok na odchodné ve výši šestnásobku základního platu, musí ale v představenstvu působit alespoň půl roku.

Pokud jde o platy vedení Českých drah v posledních letech, bude patřit Krtekův management k nejhůře placeným. Předchozí drážní šéf Daniel Kurucz měl základní plat 370 tisíc korun a odměny až 222 tisíc. Před ním řídil dráhy Dalibor Zelený, jehož základní plat byl 250 tisíc korun. K tomu si ale v závěru svého sedmiměsíčního působení přišel na odměnu 750 tisíc korun a dodnes se s drahami pře o vyplacení konkurenční doložky. Deník Dnes spočítal, že v případě vyplacení doložky by byl celkový Zeleného příjem za sedm měsíců devět milionů korun. Zeleného předchůdce Petr Žaluda uváděl jako výši svého platu půl milionu korun. Dozorčí rada ČD dnes jedná i o prodeji pozemků na Masarykově nádraží skupině Penta, zásadní verdikt se ale nečeká.

08. 01. 2015 SŽDC se stala obětí podvodu, na falešné účty poslala desítky milionů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-se-stala-obeti-podvodu-na-falesne-ucty-poslala-desitky-milionu/1166630>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) se stala obětí podvodníků. Ti předstírali, že jsou obchodním partnerem státní společnosti a koncem loňského roku jí poslali dopis se změnou bankovních účtů. SŽDC to dnes uvedla v tiskové zprávě. Podle zjištění ČTK státní investorská organizace na falešné účty poslala desítky milionů korun. "SŽDC již podala podnět k zahájení trestního řízení u Policie ČR," uvedla dnes správa železnic s tím, že do skončení vyšetřování nebude záležitost dále komentovat. SŽDC vznikla v rámci liberalizace dopravního trhu oddělením od původní státní organizace České dráhy. Stará se mimo jiné o koleje, sestavuje jízdní řád a zajišťuje rovný přístup dopravců na železnici. Působí také jako investor do výstavby tratí.

08. 01. 2015 Lidé z Frenštátu se dočkali nové zastávky vlaku. Teď jim ale vadí (Frenštát pod Radhoštěm město)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/297578-lide-z-frenstatu-se-dockali-nove-zastavky-vlak-u-vedi/>)

Město Frenštát pod Radhoštěm v Beskydech vybuďovalo druhou zastávku vlaku v centru města. Tamní obyvatelé se na ni těšili patnáct let, výsledek se však mnohým nelíbí. Kritizují, že stanice je postavena ve špatném místě a způsobuje dopravní komplikace. Lidé, kteří bydlí v její blízkosti, si také

stěžují na hluk. Vlaky, které na nové vlakové zastávce končí nebo začínají, musí couvat z nedalekého nádraží. Neobejde se to bez houkání a blokování přejezdu na frekventované Rožnovské ulici. "Mnohem častěji teď slyšíme cinkání nebo zvuky brzdění, ruší nás to," říká Ilona Trnková, která bydlí v blízkosti vlakové stanice Frenštát pod Radhoštěm město.

Stížnosti lidí z jedenáctitisícového centra horské turistiky a zimních sportů řeší Správa železniční dopravní cesty i České dráhy. Podle Správy železniční dopravní cesty už alespoň skončilo vyzvánění při posunu, které souviselo s přestavbou jiného přejezdu. Organizace také zajistila, že se otočí ampliony, které dosud směřovaly k domům, jiným směrem. České dráhy slibují, že nasadí více vratných souprav, které mají kabinu pro strojvedoucího na obou koncích. V současné době jsou však takové jen čtyři vlaky z šestnácti. "Nebudeme to však moci zařadit okamžitě. Není to ani otázka měsíců, ale roků," řekla k tomu mluvčí společnosti České dráhy Kateřina Šubová. Obyvatelé domů, které nová zastávka obtěžuje, navrhnou, aby část nově zařazených vlaků z jízdního řádu vypadla. Město chce s řešením počkat na výsledky sčítání cestujících.

09. 01. 2015 Pojmenujte nový vlak pro České dráhy

Zdroj: Škoda Transportation a.s. (<http://skoda.cz/cs/press-room/tiskove-zpravy/pojmenujte-novy-vlak-pro-ceske-drahy/>)

Společnost Škoda Transportation pracuje na výrobě první nové moderní elektrické jednotky pro České dráhy. Nový jednopodlažní vlak určený pro meziregionální a dálkovou dopravu vyjde z osvědčené koncepce elektrických souprav RegioPanter. V souvislosti s tím vyhlásí České dráhy a Škoda Transportation soutěž, ze které vzejde název pro tento nový vlak. Návrh může zaslat kdokoli. České dráhy celkem získají deset pětivozových a čtyři kusy třívozových elektrických jednotek s kapacitou 350 a 200 sedících cestujících. Jedná se o moderní nízkopodlažní vlaky, které budou vyrobeny během příštích dvou let. Na první se mohou cestující těšit již v druhé polovině letošního roku. Škoda Transportation a budoucí provozovatel souprav České dráhy v současnosti začínají hledat název pro tento nový vlak v duchu tradice předchozích souprav, které nesou například označení CityElefant, RegioPanter nebo Regionova. Veřejnost se může soutěže zúčastnit a své návrhy zasílat do 31. března 2015 na e-mailovou adresu novyvlak@skoda.cz.

Soupravy nabídnou cestujícím komfortní klimatizovaný interiér, bezbariérové sociální zařízení nebo Wi-Fi. Interiér bude navíc uzpůsoben pro dálkovou přepravu. Samozřejmě jsou polstrované a polohovatelné sedačky, sklopné stolky, elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, oddělené oddíly pro cestující s dětmi do 10 let nebo prostory pro uložení jízdních kol, kočárků a dalších objemných zavazadel. Informace o průběhu jízdy a následujících zastávkách lze sledovat pomocí moderního audiovizuálního informačního systému.

Inspiraci pro pojmenování lze hledat na webové stránce www.novyvlak.cz, která nový vlak podrobněji představuje, a kde je také možné vyplnit on-line hlasovací formulář. Oceněno bude deset nejzajímavějších návrhů. Vítěz získá In Kartu s aplikací IN 100 na jeden rok v ceně 19 990 Kč, soutěžící na druhém místě obdrží In Kartu s aplikací IN 50. Další účastníci v pořadí obdrží Kilometrické banky a vouchery v ceně 1 000 Kč pro cestování s Českými drahami.

10. 01. 2015 „Staroušků“ na tratích ubylo, letos budou Dráhy po loňském hýření šetřit

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/drahy-loni-omladly-na-20-let-letos-je-ceka-nakupni-dieta-pdx-eko-doprava.aspx?c=A150110_181048_ekonomika_fer)

České dráhy letos výrazně omezí velké nákupy nových vozidel. Vyplývá to z aktuálního investičního plánu firmy, který MF DNES získala. Loni České dráhy utratily za nové vlaky 4,8 miliardy korun, letošní plán počítá s 2,4 miliardy korun, tedy přesně s polovinou. Obří investice do vozového parku začínají být znát nejen na komfortu, ale i průměrném stáří vozidel. Podle údajů Českých drah dosáhl loni v lednu průměrný věk vozidel 20,34 roku. Za rok se průměrné stáří vozidel snížilo o více než 16 měsíců. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského stojí za poklesem průměrného stáří jednak nákup úplně nových vozů, jednak rozsáhlé modernizace. Současně statistiky vylepšuje i vyřazení nejstarších koženkových vozů ze 70. let. Dráhy loni nejvíce omládly díky nákupu jednotek Railjet, které nasazují na vlaky do Rakouska. Díky tomu se současně dopravci uvolnily osobní vozy na jiné trasy. Railjety spolky loni polovinu investičního rozpočtu, letos ještě proběhne další splátka. Doplácat se v roce 2015 budou ještě modernizovaná vozidla z Pesy a KOS Krnov, které dráhy získaly na konci loňského roku.

Podle předsedy představenstva ČD Pavla Krtka musí investiční plán odrážet i plány ministerstva na otvírání trhu s rychlíkovou dopravou. Proto investice do nových vozů míří prakticky jen do nákupu rychlíkových elektrických jednotek od Škody Transportation, které budou novou verzí současných vlaků RegioPanter. Dráhy za ně chtějí utratit 1,3 miliardy korun, dalších 200 milionů půjde na dvě jednotky pro regionální dopravu. Ministerstvo dopravy totiž bude podle plánu jako první vypisovat spíše rychlíkové tratě, kde nebudou jezdit klasické soupravy lokomotivy s vagony, ale vlakové nízkopodlažní jednotky. Kdy však soutěže proběhnou, není jasné, o zahájení se několik let stále jen mluví a časté střídání ministrů dopravy je spíše brzdi. Celkový rozpočet navýší ještě nákup ojetých vozů z Rakouska, který dráhy dojednaly na konci roku. Jde o moderní vozy, které dosud rakouský dopravce nasazoval na vlaky EuroCity. Dráhy navíc počítají s tím, že letos začnou s proměnou osobních vozů pro vlaky do Berlína a Hamburku, soutěž však dosud neproběhla. Za 300 milionů korun by měla dorazit první várka modernizovaných vozů řady Bp.

Dluhy obnovu zbrzdí

Průměrné stáří drážních vozidel za posledních pět let kleslo o více než sedm let. Modernizace, která má přinést cestujícím větší komfort a dražím více zákazníků, přináší i negativa – velké zadlužení národního dopravce. To loni dosáhlo celkové výše 34,4 miliardy korun včetně ČD Cargo, samotné České dráhy dluží přes 28 miliard korun. „Zadlužení firmy by mělo letos kulminovat,“ řekl šéf drah Pavel Krtek. Firma tak musí ročně vynakládat téměř miliardu korun jen na splátku dluhů. Loni se jí podařilo vydat další emisi dluhopisů, kterou si podle Krtka rozebraly hlavně německé penzijní fondy a pojišťovny. Pro dráhy znamená nová emise nejnižší úroky za poslední dobu, dluhopisy se splatností 10 let budou refinancovat jiné úvěry, které mají. Firma už dříve uvedla, že dál se zadlužovat nechce, počítá totiž i s velkou finanční injekcí za chystaný převod nádraží.

10. 01. 2015 Někteří pokladní Českých drah odmítají přiznávat skupinové slevy

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/297781-nekteri-pokladni-ceskych-drah-odmitaji-priznavat-skupinove-slevy/>)

Česká rada dětí a mládeže kritizuje způsob, jakým České dráhy omezily poskytování skupinových slev. Státní dopravce si v upraveném jízdním řádu platném od Nového roku stanovil podmínku, že skupiny musí přesný počet cestujících ohlásit tři dny dopředu. Podmínka má sice platit až od jara, někteří pokladní to ale zřejmě pochopili špatně a slevu odmítají přiznat už nyní. České dráhy to odůvodňují pochybením jednotlivců. Na neznalost přepravních podmínek ze strany zaměstnanců drah si však lidé stěžují i v jiných případech - jde třeba o poskytování třicetikorunové kompenzace za to, že se ve vagonu málo topí.

14. 01. 2015 Mimořádná změna železniční osobní dopravy od 2. února

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmena-jr-2.2..html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 2. února 2015 mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy na celkem patnácti tratích. Stalo se tak zejména v návaznosti na zahájení výluk ve stanici Praha hlavní nádraží, které souvisejí s rekonstrukcí zastřešení haly nad prvním až čtvrtým nástupištěm.

V rámci této akce dochází k následujícím změnám:

- většina rychlíků na trati 220 bude prodloužena z Prahy hl. n. do, resp. ze stanice Praha-Holešovice,
- rychlíky na rameni Praha – Děčín a opačně na trati 090/091 budou s výjimkou rychlíků 670 a 691 vedeny do Prahy Masarykova nádraží mimo stanici Praha-Holešovice,
- rychlík 601 Chomutov – Praha na trati 090/091 pojedje rovněž do Prahy Masarykovo nádraží, avšak bude i nadále zastavovat ve stanici Praha-Holešovice,
- upravují se časy příjezdu vlaku 1354 a odjezdu vlaku 1357 Leo Express v Praze hl. n.,
- spěšný vlak 1904 z Nymburka hl. n. na trati 011 pojedje nově do Prahy hl. n.,
- linka S7 Beroun – Praha – Úvaly bude po celou dobu platnosti jízdního řádu rozdělena tak, že na trati 171 budou všechny spoje ukončeny v Praze hl. n. a všechny vlaky ve, resp. ze směru Úvaly budou končit nebo začínat ve stanici Praha Masarykovo nádraží,

- na trati 011 bude vlak 9301 s odjezdem z Prahy hl. n. v 0.19 h od 17. února až do konce platnosti jízdního řádu nahrazen v úseku Praha – Český Brod autobusovou dopravou, v Českém Brodě bude přestup na vlak 9399 vedený do Kolína v pozdější poloze,

- vlaky 9625 a 9629 na trati 091 budou v celém úseku Kralupy nad Vltavou – Praha Masarykovo nádraží vedeny o 3 minuty dříve.

Dále se na základě žádostí dopravce ČD a příslušných krajů provedou některé další aktuální úpravy jízdního řádu osobní železniční regionální dopravy. V Pardubickém kraji dochází na trati 010 k úpravě časové polohy vlaku 5009 v úseku Přelouč – Pardubice hl. n. a zavedení zastavování ve všech zastávkách v tomto úseku, dále se mění období jízdy u vlaků 5002 a 5032. Na trati 017 se upravuje časová poloha prvního ranního vlaku 24740 Moravská Třebová – Česká Třebová, na trati 024 pak časová poloha vlaku 7142 v úseku Letohrad – Ústí nad Orlicí. V Jihočeském kraji na trati 220 se mění zastavování vlaku 1931 v úseku Veselí nad Lužnicí – České Budějovice. Ve Zlínském kraji dochází na trati 280 ke zrušení vlaku 3218 s tím, že vlak 3208 bude v úseku Vsetín – Hranice na Moravě nově jezdit denně.

15. 01. 2015 Chyb na drahách loni přibylo, strojvůdci projeli desítky návštěvidel

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/chybujících-strojvudcu-loni-pribylo-dso-/eko-doprava.aspx?c=A150114_171827_eko-doprava_suj)

Českým strojvůdčům se nedaří snižovat počet jejich chyb a v čím dál víc případech projíždí s vlakem ve chvíli, kdy podle železničního „semaforu“ mají stát. Ukazují to čerstvé statistiky Drážní inspekce za loňský rok, které má MF DNES k dispozici. Drážní inspekce loni zaevidovala 89 případů projetí návštěvi stůj, o šest víc než před rokem. V porovnání s rokem 2009 je to navýšení o 20 případů ročně. „V porovnání s předchozími lety jsme loni evidovali nejvíc projetých návštěvidel od roku 2009,“ řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Stůj je na železnici stejně jako v silniční dopravě červená barva, při posunování pak barva modrá.

Ve většině případů si projetí na červenou strojvůdci uvědomili včas a podařilo se zabránit větším škodám. Srážkou skončily jen dva případy: loni v závěru roku srážka rychlíku a osobního vlaku v Poříčanech a letní srážka nákladních vlaků v České Třebové. V obou případech přesáhla škoda čtyři miliony korun. Podle šéfa Federace strojvůdců Jindřicha Hlase je těžké vysvětlit, proč se počet pochybení každoročně zvyšuje. „Neumím si to vysvětlit. Rozhodně se ale nezlepšuje pohoda na pracovišti nebo samotné pracovní prostředí. To vliv může mít,“ řekl Hlas. Podle něj za chybami často může stát individuální problém strojvůdců, který může souviset například i s rodinnou situací.

Inspekce: Můžeme jenom doporučit

V Česku nejsou za projetí červené na železnici podle zákona prakticky žádné tresty, záleží na samotném dopravci. České dráhy jsou například poměrně striktní a většinou strojvůdce pošlou na půl roku do dílen. Opačný přístup má RegioJet, jehož strojvůdce projel na červenou loni v prosinci v České Třebové. Ještě ten den znovu lokomotivu řídil. Podle Dráपालa nemůže Drážní inspekce měnit legislativu pro větší bezpečnost na železnici, pouze vydává doporučení. Například navrhovala, aby se nerozšiřoval počet stanic, ze kterých se vlaky vypravují jen návštěvidlem místo výpravčího. „Na základě námi vydaných bezpečnostních doporučení již například došlo ke změně vnitřního předpisu týkajícího se výpravy vlaku u Českých drah,“ dodal Dráपाल. Podle něj změna měla omezit rizika vzniku mimořádných událostí.

15. 01. 2015 Leo Express si chválí zlepšení výsledků. Na každé jízdence prodělal 135 Kč

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/vysledky-leo-express-2014-0sv-/eko-doprava.aspx?c=A150115_102358_eko-doprava_suj)

Soukromý železniční dopravce Leo Express snížil v druhém roce plného provozu svoji ztrátu o 40 milionů korun, stále ale se svými vlaky výrazně prodělává. Firma je přesto s čísly spokojená: bez započítání odpisů a úroků je dopravce ziskový. Leo Express své předběžné výsledky zveřejnil ve čtvrtek v tiskové zprávě. Počet cestujících loni stoupl o necelých 90 tisíc na 890 tisíc. Tržby firmě rostly pomaleji, což může ukazovat buď na prodej jízdenek za nižší ceny, nebo jízdy zákazníků na kratší úseky. Firma totiž loni snížila jízdné na trase mezi Prahou a Ostravou až na 99 korun. Dopravce loni utržil 165 milionů korun oproti 158 milionům v roce 2013. Ztráta za loňský rok dosáhla 120 milionů korun. V praxi tak na každém cestujícím prodělal loni Leo Express v průměru 135 korun.

Podle šéfa a spolumajitele firmy Leoše Novotného je ale důležitější, že hospodaření firmy je ziskové v ukazateli EBIDTA, tedy zisku před splácením odpisů, úroků a daní. Jde o ukazatel, zda je firma schopná vydělávat peníze. Za druhé pololetí se výsledek zlepšil o desetinu na 8,8 milionu korun. „Celkový výsledek pro nás není v tuto chvíli směrodatný, protože neplánujeme vyplácet dividendy. Nejdůležitější je pro nás naopak rozvoj produktu a růst tržní hodnoty společnosti,“ řekla mluvčí firmy Petra Valentová. „Nalezli jsme cestu, jak se účinně vyrovnat s nelegální politikou Českých drah na trase Praha – Ostrava, vstoupili jsme na zahraniční trhy a dále prohlubujeme spolupráci s autobusovými dopravci. Jsou to první kroky k pozitivním výsledkům, ale i začátek cesty k celkovému zkvalitnění veřejné dopravy v celém středoevropském regionu,“ vysvětlil Novotný. Do pozitivních výsledků hospodaření se podle něj promítla i změna cenové politiky ve druhém pololetí roku. Firma loni začala cestujícím nabízet zvýhodněné ceny jízdenek na méně vytížené spoje. „Tato politika kopíruje úspěšné modely cenotvorby, které využívají přední letecké společnosti, a přispěla současně k nárůstu počtu nových cestujících, kteří se stali věrnými zákazníky společnosti,“ dodal Novotný.

15. 01. 2015 Na trať v ČR poprvé vyjel osobní vlak tažený lokomotivou na CNG (řada 714.801, Opava východ – Hlučín)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-trat-v-cr-poprve-vyjel-osobni-vlak-tazeny-lokomotivou-na-cng/1169323>)

Na železniční trať v České republice dnes poprvé vyjel osobní vlak tažený lokomotivou na zemní plyn (CNG). Vyjel ve 13:42 ze stanice Opava východ a směřoval do Hlučína. Ověřovací provoz lokomotivy řady 714 CNG dnes zahájili zástupci Českých drah (ČD) a společnosti Vítkovice Doprava ze strojírenské skupiny Vítkovice Machinery Group (VMG), jež spolu s Výzkumným ústavem železničním stroj vyvinula.



Mluvčí ČD Kateřina Šubová uvedla, že jde o první nasazení lokomotivy s pohonem CNG v celé střední Evropě. "Z tohoto pohledu se jedná o průkopnický krok v oblasti nízkoemisních způsobů dopravy v Moravskoslezském kraji," uvedla Šubová. Mluvčí Vítkovic Eva Kijonková uvedla, že 15 metrů dlouhá a čtyři metry vysoká lokomotiva patří k nejvýkonnějším svého druhu v Evropě. "Vznikla přestavbou z dieselové lokomotivy řady 714 poskytnuté Českými drahami. Lokomotiva s označením 714.801 nyní potáhne osobní vozy ČD, a to na třech pravidelných spojích denně," uvedla Kijonková. Obchodní ředitel společnosti Vítkovice Doprava Martin Žák uvedl, že domovskou stanicí lokomotivy je nádraží Opava východ. "V jeho blízkosti máme záměr vybudovat stacionární plnicí stanici CNG. Plnit se z ní bude nejen lokomotiva, ale i autobusy příměstského přepravece a využívat ji mohou i všichni motoristé s auty na CNG," uvedl Žák. Lokomotiva je podle Kijonkové schopna na jedno naplnění urazit až 1 500 kilometrů. Záleží ovšem na profilu trati a hmotnosti samotného vlaku. "Ten bude mít na trati mezi Opavou a Hlučínem převážně čtyři vagony. V mezíchasech bude CNG lokomotiva využívána také pro posun na vlečce v Opavě," uvedla mluvčí.

Provoz lokomotivy je podle ní o zhruba 40 procent levnější než u lokomotivy s podobnými parametry na naftu. "Kromě toho je provoz ekologický – lokomotiva neprodukuje žádné prachové částice a má výrazně nižší emise oxidu dusíku, oxidu uhličitého a uhelnatého," uvedla Kijonková.

17. 01. 2015 Kouř zastavil vlaky pod Lamanšským průlivem

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/298531-kour-zastavil-vlaky-pod-lamansskym-prulivem/>)

Kouř z hořícího nákladního automobilu dnes aktivoval protipožární ochranu železničního tunelu pod Lamanšským průlivem a zastavil pro dnešek přepravu mezi Británií a evropským kontinentem. Oznámila to společnost Eurostar, která železniční spojení provozuje. Vlaky se podle ní do tunelu v plném provozu vrátí v neděli ráno, lidé se však musí připravit na zpoždění. Požár přepravovaného nákladního auta, který vypukl poblíž francouzského vjezdu do tunelu, zlikvidovali francouzští hasiči. Všichni cestující byli podle informací dopravce bezpečně a bez incidentů evakuováni, nikdo nebyl zraněn. Podle společnosti Eurotunnel, která podmořský dopravní koridor spravuje, se vypravené soupravy vrátily do stanic v britském Doveru a francouzském Calais.

Doprava v jednom ze dvou tunelů bude zkušebně obnovena dnes v noci. Přeprava pasažérů však začne opět fungovat až v neděli ráno. "Předpoklad je, že budeme mít k dispozici po celý den jen jeden ze dvou tunelů, takže bude docházet ke zpožděním," řekl šéf přepravní společnosti Nicolas Petrovic. Zpoždění budou podle něj dosahovat 30 až 60 minut. Jistotu, že se dostanou do vlaků, mají

jen lidé s platnou rezervací na neděli. Návrat vlaků do tunelu nebyl dlouhé hodiny možný proto, že poškozený automobil bylo třeba z tunelu vyvézt a prostor zbavit kouře. Cestující byli vyzváni, aby své cesty odložili a do nástupních stanic celý den nechodili. Společnost oznámila, že lidem, kteří nebudou moci jízdu uskutečnit jiný den, vrátí peníze.

18. 01. 2015 Odkládaná rekonstrukce Negrelliho viaduktu začne příští rok

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/298396-odkladana-rekonstrukce-negrelliho-viaduktu-zacne-pristi-rok/>)

Negrelliho viadukt je po Karlově mostě druhá nejstarší mostní stavba v Praze. Most byl postaven před 164 lety podle projektu rakouského inženýra Aloise Negrelliho von Mold-Elbe a slouží jakou součást železniční tratě. Je složen ze 49 oblouků a po dobu šedesáti let byl Negrelliho viadukt nejdelším mostem Evropy. Nyní ho čeká rozsáhlá oprava, která by měla začít v roce 2016. Příprava na rekonstrukci začala více než před pěti lety, podle Yvette Vašourkové, spoluzakladatelky Centra pro středoevropskou architekturu, začnou odkládané opravy v příštím roce. Do budoucna je důležitá především funkce a pozice viaduktu.

Kromě samotného mostu je stěžejní také proměna a budoucí role veřejného prostoru v jeho okolí. "To je téma, které otvíráme v rámci sympozia s názvem Metamorfózy viaduktů ve střední Evropě. Poukazujeme na to, že prostory mezi arkýři se dají využít kvalitně," uvedla Vašourková. Toto symposium proběhlo ve čtvrtek. V současné době jsou v mostních obloucích Negrelliho viaduktu umístěny sklady nebo garáže, to by se ale mělo změnit. Inspirací pro rekonstrukci je například viadukt v Paříži, který však v současnosti slouží jako promenáda pro pěší, nikoliv pro železnici. "Pozvali jsme do Prahy architekty a zástupce německé železnice. Ti zde prezentovali viadukty v Berlíně, Vídni a Zurychu," dodala Vašourková. Co se týče samotných stavebních prací na viaduktu, předpokládá se, že se některé původní kamenné díly budou obnovovat nebo vyměňovat. "V padesátých letech byly některé části mostu úplně zrušeny a nahrazeny nevhodným přemostěním. Tyto části se budou také nahrazovat," komentuje aktuální stav viaduktu spoluzakladatelka Centra pro středoevropskou architekturu.

I přes různé stavební úpravy je most od roku 1958 na seznamu kulturních památek. Negrelliho viadukt byl postaven v roce 1848, tedy těsně po největších povodních v 19. století. Architekt Negrelli se snažil viadukt postavit tak, aby další povodně most vydržel. V roce 2002 při stoleté vodě opravdu most nárazům vody odolal a nebyl poškozen. Oprava, která začne v roce 2016, bude druhá rekonstrukce, která zasáhne most v celé jeho délce.

21. 01. 2015 Přerov znovu uvažuje o zastávce v Předmostí, vyhlíží rychlíky RegioJetu

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/prerov-uvazuje-o-zastavce-v-predmosti-dhn-olomouc-zpravy.aspx?c=A150110_2130200_olomouc-zpravy_tas)

Nová radnice v Přerově opráší plány na vybudování železniční zastávky v jedné ze svých částí – Předmostí. A ve městě by tak mohly zastavovat žluté rychlíky společnosti RegioJet, které zatím městem na trase mezi Ostravou a Prahou pouze projíždí. Město už o všem jedná se Správou železniční dopravní cesty, která připravuje druhou část rekonstrukce železničního uzlu v Přerově. Vzniknout by mohla zastávka také v místní části Dluhonicích.

Myšlenka na zřízení železniční zastávky v Předmostí se objevila již před více než 10 lety, obyvatelům lidnatého sídliště na periferii Přerova by usnadnila cestování do školy a do zaměstnání. A lépe by se díky železnici dostávali i do centra Přerova. „Další zastávku v Dluhonicích by zase mohli využívat nejen obyvatelé této místní části, ale i zaměstnanci Prechezy, která má v blízkosti Dluhonic boční vstup,“ přiblížil dlouhodobý zastávce projektu, zastupitel Tomáš Tužín. „Uskutečnit stavbu by bylo možné v rámci chystané druhé etapy rekonstrukce železničního uzlu v Přerově,“ dodal.

Radnice ale nyní musí spěchat. Dřívější přerovské vedení totiž stavbu odpískalo s tím, že by zřejmě většinu nákladů muselo nést na bedrech město. Nyní už ale naplno běží příprava projektu a je nutné učinit včas potřebné kroky, aby bylo možné stavby zastávek do rekonstrukce železničního uzlu zařadit. Bezprostředně po volbách tak proběhla schůzka se zástupci Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). „Ze strany SŽDC nám bylo vysvětleno, že příprava druhé etapy rekonstrukce železničního uzlu se momentálně nachází ve stavu rozpracovaných studií, které prochází komplikovaným procesem schvalování na Ministerstvu dopravy. V této fázi přípravy je možné zastávku Předmostí do projektu stavby zapracovat,“ informoval Tužín, který se schůzky zúčastnil spolu s náměstkem primátora Pavlem Košutkem a radním Janem Horkým. Podmínkou bylo, aby město oficiálně projevilo

zájem. Na konci prosince proto zastupitelé revokovali původní usnesení, jímž byla v polovině roku 2013 příprava zastávek zamítnuta. „Nyní čekáme na reakci SŽDC, kdy se dohodneme na dalším postupu,“ dodal Tužín.

Zastávka do Přerova přivede nového dopravce

O využívání zastávky v Předmostí projevila zájem také společnost Student Agency, která provozuje rychlíky RegioJet. Ty, které jezdí na trase mezi Ostravou a Prahou, zatím v Přerově nestaví. Musely by zde totiž přepřahat lokomotivu, což by pro vlaky znamenalo značné zdržení. Tento problém by ale se zastávkou v Předmostí odpadl. „Soukromý vlakový dopravce RegioJet měl již dříve zájem využívat zastávku Přerov-Předmostí. Jeho zájem stále trvá,“ informovala mluvčí Student Agency Petra Nováková.

Poněkud složitější situace panuje v případě zastávky v Dluhonicích. „SŽDC pracuje se dvěma základními variantami. První počítá prakticky s ponecháním stávajícího stavu, druhá zahrnuje stavbu kolejového přesmyku, kdy by jedna z kolejí přecházela ostatní mostem. Výběr zásadně ovlivní podobu tratě v Dluhonicích, a teprve poté bude možné v rámci změněné situace kolejíště uvažovat o umístění zastávky,“ ozřejmil Tužín. Podle jeho slov to neznamená, že by město na zastávku Dluhonice rezignovalo. „Jen si rozhodnutí o jejím umístění vyžádá delší čas,“ dodal zastupitel. Součástí rekonstrukce železničního uzlu má být také cyklistický podjezd v Předmostí.

21. 01. 2015 Sprejeři zastavili vlak. A pak ho pomalovali (Zbýšov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/298937-sprejeri-zastavili-vlak-a-pak-ho-pomalovali/>)

Skupinka sprejerů zastavila v úterý večer pomocí bezpečnostní brzdy osobní vlak ve Zbýšově na Brněnsku. Jeho vagony pak přímo před zraky cestujících i železničářů pomalovali. Devítičlenná skupina poté z místa utekla. Policie po nich pátrá, hrozí jim až rok vězení. Škoda se odhaduje na 45 tisíc korun. V úterý večer po 20. hodině jel osobní vlak z Křenovic na Vyškovsku směrem na brněnské hlavní nádraží. Jela v něm i skupinka sprejerů. Ti si zřejmě útok na soupravu naplánovali – na železniční zastávce ve Zbýšově zatáhl jeden z pachatelů za bezpečnostní brzdu ve vagonu, čímž znemožnil soupravě odjet. Pak se svými komplici z vlaku vystoupil. Než se ostatní cestující a železničáři vzpamatovali, vytáhli spreje a záhy soupravu pomalovali. Celkem tak poškodili 90 metrů čtverečních vlakové soupravy. Všichni měli na hlavách kapuce a nebylo jim vidět do tváří. "Na vlakový personál a cestující, kteří se pachatelům pokoušeli v jejich jednání zabránit, pak vandalové házeli kameny," uvedla jihomoravská policejní mluvčí Petra Vedrová. Vandalové pak z místa utekli. Podle policie jde o první vandalský útok tohoto druhu na jižní Moravě. Za přečin poškození cizí věci hrozí členům gangu až rok vězení. "Policisté žádají případné svědky incidentu, aby jakékoliv informace k útočníkům oznámili na krizovou linku 158," apelovala na veřejnost Vedrová.

21. 01. 2015 Největší převlékání u Českých drah. Za stejnokroje utratí 160 milionů

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/zakazka-ceskych-drah-na-stejnokroje-za-160-milionu-f65-eko-doprava.aspx?c=A150121_141621_eko-doprava_fih)

Tisíce zaměstnanců Českých drah od řidičů motorových vozíků až po průvodčí se mohou těšit na nové stejnokroje. Státní České dráhy vypisaly veřejnou zakázku s předpokládanou hodnotou 160 milionů korun. Na drahách jde o historicky největší oděvní zakázku. České dráhy, které zaměstnávají přes 15 tisíc lidí, dosud na uniformy vypisovaly podlimitní veřejné zakázky v hodnotě do zhruba deseti milionů korun. Zakázka v hodnotě 160 milionů korun na oblečení nemá na drahách obdoby. Podle mluvčího Radka Joklíka se nedá říct, kolik uniforem se z těchto peněz ušije. „Poptáváme kompletní výstrojní součásti pro profese, které jsou jimi vybavovány, s tím, že dle sortimentního členění je zakázka dělena na tři části, například obuv a jiné,“ uvedl. Vítězné textilky budou dodávat části stejnokrojů během dalších čtyř let.

Do nového se obléknou například tisíce vlakvedoucích, pokladníků, ale i méně zastoupené profese jako kontroloři vozby, skladníci přepravy, řidiči motorových vozíků. Nezapomene se ani na průvodčí, výpravčí nebo stevardy pendolin. Jen pokladních pracuje u Českých drah 1 687. Předchozí smlouvy na dodávku oděvů byly uzavřeny před rokem 2009. Nejvýznamnějším dodavatelem oděvů obuvi, čepic a dalších částí oděvů byla firma B.H.S. Bohemia. České dráhy zveřejnily oznámení ve Věstníku veřejných zakázek ve středu. Zakázka je rozdělena do tří dodávek. Cenově nejvýhodnější nabídky budou oznámeny 30. března.

Pro koho jsou stejnokroje

- výpravčí:	10
- osobní pokladník:	1 687
- informátor železniční dopravy:	131
- vlakvedoucí osobních vlaků:	2 609
- průvodčí osobních vlaků:	114
- vedoucí stevard SC Pendolino:	18
- stevard SC Pendolino:	18
- průvodčí osobních vlaků stevard:	107
- lanovkář:	5

21. 01. 2015 Poláci zrušili přímý vlak mezi Ostravou a Krakovem. Jezdil jen 3 týdny

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/298999-polaci-zrusili-primy-vlak-mezi-ostravou-a-krakovem-jezdil-jen-3-tydny/>)

Nové přímé spojení osobním vlakem z Ostravy do Krakova, které iniciovala polská strana a České dráhy na ně upozorňovaly jako na novinku jízdního řádu, jezdily pouze tři týdny. Poláci financování těchto vlaků náhle zastavili. A zrušili i další dvě avizované železniční linky mezi Bohumínem a Vratislaví. Podle polského ministerstva infrastruktury a rozvoje jsou důvodem nižší dotace na mezinárodní dopravu pro tento rok. Podle vedení kraje i odborníků na veřejnou dopravu je to škoda, protože nové spoje by si podle nich našly dostatek cestujících.

Přímý osobní vlak mezi Ostravou a Krakovem jezdil jen ve druhé polovině prosince. Pak Poláci oznámili, že provoz těchto vlaků na polském území hradit nebudou. "Polská strana nás 12. prosince dopisem informovala o tom, že polské ministerstvo infrastruktury a rozvoje ruší objednávku spojení mezi Ostravou a Krakovem," potvrdila mluvčí Českých drah Kateřina Šubová. Dodala, že dráhy považovaly příslib polské strany za jasný, a proto již také upravily jízdni řády. Přestože řada lidí nové vlakové spojení ještě ani nestačila zaregistrovat, kolem Vánoc ho využily desítky lidí z Česka i Polska. Polské noviny psaly o výhodnosti nového spojení s Ostravou, které by umožnilo Krakovanům například vyjet si na večer do ostravské Stodolní ulice a druhý den dopoledne se vrátit zpět.

Přímý vlak mezi Bohumínem a Vratislaví ani nevyjel

České a polské Slezsko měly spojit ještě další dva vlaky, a to na trase mezi Bohumínem, Vratislaví a městem Kedzierzyn Koźle. Ty ani nezačaly jezdit. Poláci nové spoje zrušili, přestože byli jejich iniciátorem. "Ministerstvo disponuje v roce 2015 menšími dotacemi na dofinancování dopravy než v předchozích letech. Prioritou je udržení spojů, které jsou důležité pro společnost a dopravci by je z ekonomických důvodů sami neprovozovali," sdělil mluvčí Ministerstva infrastruktury a rozvoje Polské republiky Piotr Popa. Podle zástupců kraje i odborníků na veřejnou dopravu by si vlaky našly dostatek cestujících, kteří jezdí do Polska za nákupy, na dovolenou a podobně. "Mohlo to přispět k překonání jisté bariéry, kterou máme s našim polským sousedem, přestože sdílíme schengenský prostor a jsme společně v Evropské unii," uvedl prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslav Vyka. "Bereme to jako smutnou záležitost. Počítali jsme s tím a byl to rozhodně zajímavý spoj. Chceme, aby pan ministr dopravy Dan Ťok jednal s polským protějškem o tom, jak by se dalo v této věci dál postupovat," řekl České televizi náměstek hejtmana Moravskoslezského kraje Daniel Havlík z ČSSD.

Soukromí dopravci nasazují do Krakova autobusy

České dráhy teď odkazují na dálkové vlaky, které ale jezdí v méně vhodných časech, cestující musí přestupovat a cesta trvá přes tři hodiny. Autem se přitom trasa z Ostravy do Krakova dá ujet za hodinu a půl. Lidé z Moravskoslezského regionu jezdí do Krakova mimo jiné na letiště, odkud létají nízkonákladové lety do světa. Místní letiště Mošnov v tomto směru nedokáže konkurovat Krakovu ani Katovicím. Na tuto situaci reagoval už dříve soukromý dopravce RegioJet, který asi rok provozuje spolu s firmou Tiger Express linku na trase Praha – Olomouc – Ostrava – Katovice a Krakov. Jde o kombinaci vlaku a autobusu. V polských městech autobus zajíždí i na letiště. Loni na začátku listopadu zavedl novou linku mezi Prahou, Bohumínem a Krakovem také LEO Express. Z Ostravy do Bohumína jedou cestující vlakem, tam pak přestoupí na autobus. Ihned poté zareagoval RegioJet výrazným snížením jízdného do Krakova.

22. 01. 2015 Lidé se bouří proti automatům ve vlacích. Nemají drobné a dostávají pokuty (trať Smržovka – Josefův Důl)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/lide-si-stezuji-na-automaty-ve-vlakich-dx7-/liberec-zpravy.aspx?c=A150122_083617_liberec-zpravy_tm)

V Jizerských horách přibývá lidí, kteří si stěžují na cestování vlakem mezi Smržovkou a Josefovým Dolem. Vlaky na tomto úseku totiž patří mezi přibližně šedesát linek v republice, kde chybí průvodčí. Cestující jsou už několik let nuceni si jízdenku zakoupit v automatu ve voze. Jenže někteří z nich nemají drobné mince do přístroje, který papírové bankovky nepřijímá, nebo automat neumí ovládat. Někteří tak kvůli tomu musí platit pokuty, když je za jízdu načerno chytne revizor.

Jednou z nespokojených cestujících je i Jana Mičkálová. Ta vlakem mezi Smržovkou a Josefovým Dolem jezdí několikrát týdně. A už platila i pokutu. „Chyběly mi drobné do automatu. Víím, že když je cestující nemá, může zaklepat na strojvedoucího, který mu lístek prodá. Jenže už se nejen mně stalo, že řekl, ať neotravujeme a jdeme si sednout bez jízdenky,“ stěžuje si mladá cestující. Tu nechtěná jízda načerno nedávno stála 400 korun pokuty. „Vím, že pokutu dostalo více lidí. Ten automat je problém zejména pro starší lidi, kteří ho neumí ovládat nebo marně čekají na průvodčího. Třeba moje babička tímto vlakem raději nejedí,“ dodává Mičkálová. K Mičkálové se přidává i Zdeňka Benešová z Josefova Dolu. „Musíte mít neustále kovové mince. A ovládání automatu je pro mě docela složité,“ uvedla.

Doprava na trati se zhoršila, myslí si starosta

Negativní zkušenost s automatem má i starosta Smržovky Marek Hotovec. „Je trochu problém se v automatu orientovat. Velký problém to pak musí být pro starší lidi a také větší skupiny turistů, kteří mají s sebou třeba lyže, psa a chtějí ještě skupinovou slevu. To vše tam musí navolit a není to jednoduché,“ říká starosta. „Sám jsem s tím měl problém. Navíc jsem vůbec nevěděl, že se jízdenka z automatu musí ještě označit ve stroju. Kdyby mě na to jeden z cestujících neupozornil, jedu načerno.“ Smržovka již několikrát na tuto situaci České dráhy upozorňovala a také argumentovala tím, že Drahám klesají tržby, jelikož ne všichni cestující jsou poctiví a jízdenku si opatří. „Oni ale místo průvodčích nasadili revizory. Vždy argumentují stejně, že jsou automaty pro ně ekonomicky výhodnější než průvodčí,“ doplňuje Hotovec. Situace se nelíbí ani starostovi Josefova Dolu Janu Mikšovi. „Hodně lidí u nás si na to stěžuje a také víím o lidech, kteří museli zbytečně platit pokuty. Navíc se doprava na trati hodně zhoršila. Dříve tu byla vytopená čekárna, kde si lidé mohli v pokladně koupit lístek. Dnes tu stojí v zimě, nikdo to tu neuklízí a musíme na to dohlížet my,“ stěžuje si Mikša.

Informace o automatech jsou na mnoha místech, zní z ČD

České dráhy argumentují tím, že automaty by neměly být pro lidi překvapením. „Informace o samoobslužném systému je uvedena na mnoha místech i v jízdním řádu. Předpokládáme, že si cestující spoje vyhledávají v jízdním řádu a symbolu pro samoobslužný systém si všimnou. Systém dnes není ani novinkou ani není žádnou výjimkou,“ konstatuje mluvčí drah Radka Pistoriusová. „Návod na obsluhu prodejního automatu je přímo na přístroji, ve vlakovém průvodci na každém vlaku i v regionálním jízdním řádu. Chápeme, že pro cestujícího, který jede zcela výjimečně a na krátkou vzdálenost, může být automat překvapením. Doporučujeme oslovit jiné cestující, kteří mají s obsluhou zkušenost nebo požádat strojvedoucího.“ Pistoriusová také připomněla, že Libereckému kraji České dráhy nabídly nasadit na této trati vlakový personál, ale za podmínky, že je uhradí kraj. „Připomínáme také, že ve Smržovce je otevřena osobní pokladna v době silného provozu. Pokud by se tedy cestující ze zastávek na trati nestihl odbavit, oznámí skutečnost vlakovému revizoru nebo vlakovému personálu v návazných vlacích ze Smržovky. Odbaven bude podle platných přepravních podmínek,“ uzavřela mluvčí.

23. 01. 2015 Na trať do Koutů vyrazí po elektrifikaci za 393 milionů RegioPantery

Zdroj: iDNES.cz (http://olomouc.idnes.cz/elektrifikace-zeleznicni-trate-do-koutu-nad-desnou-fx1-/olomouc-zpravy.aspx?c=A150121_2133073_olomouc-zpravy_stk)

Rok 2015 se zapíše do historie soukromé železniční trati mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou jako přelomový. Koleje, po kterých zatím mohou jezdit jen motoráky, za 393 milionů korun olemují sloupy trolejového vedení. Lidem díky tomu odpadne přestupování v Šumperku, zrychlí také cestování po trati samotné. Elektrifikace, na kterou již vlastník železnice vypsál soutěž, by měla přijít na téměř 400 milionů korun. Většinu nákladů uhradí evropská dotace. „Podle zadání výběrového řízení by investice měla být hotová do poloviny listopadu letošního roku. Stavební práce nebudou časově příliš náročné. Počítám, že zaberou tak čtyři až pět měsíců. Přesné termíny ale budeme znát až

po uzavření soutěže na zhotovitele," uvedl předseda Svazku obcí údolí Desné Pavel Žerníček. Od elektrické trakce si obce slibují především to, že umožní snazší dojíždění místních za prací a studentů do škol. Díky investici se stejně jako ostatní cestující vyhnou v Šumperku přestupu mezi motorovými a elektrickými vlaky. „Komfortnější cestování nabídneme samozřejmě i turistům. To je ale až sekundární důvod investice," podotkl Žerníček.

Cesta má po modernizaci trvat téměř polovinu času

Podle koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje Jaroslava Tomíka budou do Koutů v první fázi zajíždět přímé spoje ze železničního uzlu v Zábřehu, kterým vede páteřní koridorová trať mezi Prahou a Ostravou. „V další fázi bychom chtěli zavést přímé spojení až s Olomoucí," řekl Tomík. Elektrizace by měla přinést i další výhody. Třeba kratší čas, který lidé stráví ve vlacích při cestě mezi Šumperkem a Kouty. Modernizace totiž umožní strojvedoucím jezdit po trati rychleji. V současné době cesta devatenáct kilometrů dlouhého úseku cestujícím zabere pětatřicet minut, po zvýšení traťové rychlosti by ho spoje měly zvládat v čase kolem dvaceti minut. „V prvním roce fungování elektrické trakce budou na Železnici Desná ještě jezdit společně s elektrickými jednotkami i ty motorové. Od roku 2017, pokud nám to možnosti dovolí, už jen jednotky s elektrickým pohonem," upřesnil Tomík s tím, že dopravce bude na trati využívat moderní elektrické jednotky RegioPanter, které už v regionu jezdí a mají konečnou v Šumperku. „K tomu, abychom mohli zavést přímé spoje do Olomouce, ale bude potřeba sehnat ještě další elektrická vozidla," dodal Tomík.

Další na řadě je protažení trati ke sjezdovkám

Modernizace trati, jejíž součástí bude i investice do zabezpečovacího zařízení či úpravy nástupišť pro potřeby handicapovaných, si vyžádá podle odhadů 393 milionů korun. Spolek obcí by se do ní nemohl pustit bez dotací. Většinu nákladů zaplatí evropské fondy, zbylou část stát. Zavedením trolejového vedení ale plány obcí nekončí. V roce 2018 by chtěli v Koutech protáhnout koleje zhruba o kilometr dál k místním sjezdovkám. „Stále máme také vizi, že vlaky budou v budoucnu projíždět tunelem pod Červenohorským sedlem a dále pokračovat do Polska," doplnil Žerníček.

Železniční trať Šumperk – Kouty nad Desnou s odbočkou do Sobotína, které se ale elektrizace netýká, je příkladem toho, jak odhodlání místních může zachránit už odepsanou věc. Trať totiž poničila povodeň v roce 1997 tak, že hrozil její zánik. České dráhy ji navíc už dlouho před záplavami označily za ztrátovou a neperspektivní, takže neměla téměř žádnou budoucnost. Obce ležící podél trati se však s koncem železnice nechtěly smířit. Vznikl Svazek obcí údolí Desné, který převzal zničenou trať, dokázal na její obnovu sehnat peníze a později ji získal do svého majetku. Do půlky roku 1999 byla trať opravena a od té doby vlaky mezi Šumperkem a Kouty přepravily miliony cestujících.

23. 01. 2015 Stavbaři u Plzně pokřtili štít, který vyrazí nejdelší tunel v ČR (tunel Ejovice)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stavbari-u-plzne-pokřtili-stit-ktery-vyrazi-nejdelssi-tunel-v-cr/1172493>)

Více než 110 metrů dlouhý razicí štít, který do 22 měsíců vyhloubí největší železniční tunel v ČR za téměř dvě miliardy korun, pokřtili stavbaři u východního portálu mezi Kyšicemi a Dýšinou za Plzní. Podle staré tradice byla do portálu uložena soška svaté Barbory, patronky horníků, řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Jakub Ptačinský. Speciální štít TBM S-799 za stovky milionů korun, který pro firmu Metrostav vyráběla na míru sedm měsíců německá firma Herrenknecht, vyrazí pod vrchy Homolka a Chlum dva tunelové tubusy o délce 4,15 kilometru. Budou součástí nově budovaného dvojkolejného úseku III. koridoru z Rokycan do Plzně, který přijde na 3,9 miliardy Kč a jezdit se po něm začne v roce 2017. Vinou archeologických průzkumů začala stavba loni v listopadu s ročním zpožděním. Etapa Rokycany – Plzeň zkrátí trať z 20 na 14 kilometrů, tedy z 20 na 11 minut. Po dokončení modernizace celé tratě se má cesta z Prahy do Plzně zkrátit na polovinu, tedy na méně než hodinu. Úseky z Prahy do Berouna se teprve připravují.



Podle Štefana Ivora, vedoucího ražby, která začne 31. ledna, má stroj vyrubat asi 600.000 metrů krychlových zeminy. Má průměr řezné hlavy téměř deset metrů a váží 1 800 tun. Ve všech směrech bude na pracovat 100 dělníků a 24 techniků. Průměrný denní výkon bude 15 metrů. Stroj, který nejprve vyrazí jižní tunel a pak z opačné severní, zakládá definitivní ostění, jehož vnitřní průměr bude 8,7 metru. Stejná zařízení využívali v pražském metru, průměry hlavy měly šest metrů.

Dvě třetiny tunelu bude stroj razit v břidlicích, zbytek pod Chlumem v tvrdším magmatickém spilitu. Razicí štít nese jméno Viktorie. "Označení bylo zvoleno s ohledem na plzeňský region. Především ale jeho český význam vítězství symbolizuje, že se po letech plánování, příprav a překonávání obtíží podařilo uvést stavbu do života," řekl mluvčí. Viktorie je mladší sestrou Tondy a Adély, kteří razili pokračování trasy A metra. Tunelářská technologie TBM je jedna z nejmodernějších, rychlá a bezpečná. Ve světě se používá na stavby asi 80 procent tunelů.

Obří vrtací stroj se do konce roku vynoří na poli pod vrchem Chlum na okraji plzeňské části Doubravka, kde mají na jaře archeologové začít s průzkumem u budoucího západního portálu. Lidé si mohou stroj prohlédnout tuto sobotu od 10:00 do 15:00. Autobus je bude vozit kyvadlově od areálu I.P.P.E. Dýšina, kde je informační centrum k průběhu stavby. Dosud nejdelší železniční tunel v ČR je Březenský u Chomutova, který měří 1 758 metrů, o 11 metrů kratší tubus je na Špičáku u Železné Rudy. Trať Plzeň – Rokycany bude součástí páteřní transevropské dopravní sítě a vnitrostátního železničního koridoru, který vede z Prahy přes Plzeň a Cheb až na státní hranici s Německem.

23. 01. 2015 Čína postaví trať Peking – Moskva. Za 10 let a čtvrt bilionu dolarů

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-postavi-trat-pekings-moskva-za-10-let-a-ctvrt-bilionu-dolaru-1155829>)

Čínské firmy budou stavět železniční megatrať o délce více než sedm tisíc kilometrů spojující jejich hlavní město s Moskvou. Stavba má vyjít na 242 miliard dolarů a potrvá rovných deset let. Oznámila to čínská vláda na sociální síti Weibo, tamní verzi Twitteru. Železnice má usnadnit cestování mezi Evropou a Asií a má procházet územím Kazachstánu. Cesta z Pekingu do Moskvy bude podle čínské strany trvat dva dny. S nápadem na její vybudování přišla Číňané v situaci, kdy se snaží ve světě prodávat svoji technologii superrychlého železničního spojení. Ruská ekonomika se naopak vzpamatovává z prudkého poklesu cen ropy a následků vzájemných sankcí se Západem kvůli ukrajinské krizi.

První zmínka o železnici padla v listopadu, zhruba půl roku poté, co obě země uzavřely dohodu o dodávkách ruského zemního plynu do Číny v hodnotě 400 miliard dolarů. První viceprezident ruských státních drah Alexandr Mišarin stavbu trati pro její „mohutnost a význam“ přirovnal k Suezskému průplavu. Dohoda o stavbě železnice přichází měsíc poté, co Rusko navštívila početná podnikatelská delegace v čele v premiérem Li Kche-čchiengem. V Moskvě podepsaly obě strany mimo jiné dohodu o tříleté devizové spolupráci ve výši 24 miliard dolarů, smlouvu zabraňující dvojímu zdanění a právě dohodu o spolupráci v oblasti vysokorychlostní železnice.

Právě Čína se dnes může chlubit dvěma nejrychlejšími vlaky světa. Prvním z nich je Shanghai Maglev, jenž využívá magnetické levitace na třicetkilometrové trati z centra Šanghaje na tamní letiště k dosažení rychlosti až 430 kilometrů za hodinu, v provozu je od roku 2004. I druhý nejrychlejší vlak planety, Harmony CRH 380A, jezdí v Šanghaji. Na meziměstské trati do Chang-čou dosahuje od roku 2010 rychlosti až 380 kilometrů v hodině.

27. 01. 2015 Stát otvírá na železnici dveře konkurenci (R16 Plzeň – Most)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-otvira-na-zeleznici-dvere-konkurenci-1156787>)

Ministerstvo dopravy udělá první a dlouho odkládaný krok k otevření trhu dotované železniční dopravy. Na přelomu ledna a února vypíše první tendr; dopravci se v něm utkají o možnost provozovat motorové rychlíky na trati Plzeň – Most. Rozhodl o tom nový ministr dopravy Dan Ťok. „Je v našem zájmu otevřít trh, jsem příznivcem liberalizace a budu ji postrkovat vpřed. Během tohoto roku budou následovat další dva tendry,“ řekl deníku E15 ministr. Pro dopravce tím pravděpodobně končí období nejistoty, kterou živil předchozí ministr Antonín Prachař. Klání o zmíněnou trať mělo začít už loni na podzim, za Ťokova předchůdce se ale vypsaní soutěže neustále odkládalo. Nyní je ale jasné, že České dráhy jako dosud jediný příjemce státních dotací budou muset své pozice tvrdě hájit. Neméně urputně se však bude snažit o jejich dobytí konkurence. Na příležitost čeká například tuzemský RegioJet nebo nadnárodní National Express nebo Arriva. V soutěži o západočeskou trať půjde o patnáctiletou smlouvu se státem, odhadovaný objem zakázky činí zhruba 700 milionů dotačních korun. Dopravci se ale ještě letos mají dočkat o řád chutnějších bonbonů. Měla se dá čekat především o lukrativní elektrickou relaci Praha – Ústí nad Labem – Děčín.

Stát dá na trh zatím šest tratí

Liberalizace železnice, kterou začne soutěž o trať Plzeň – Most, by měla probíhat podle postupu, jenž loni schválila vláda. Ten počítá s tendry na prvních šesti tratích, z nichž o některé se bude soutěžit v jednom balíku. Po Plzni by měla následovat soutěž o rychlíky Liberec – Pardubice a Liberec – Ústí nad Labem. Ještě před koncem roku se dopravci utkají o zřejmě nejlukrativnější balík, kde budou elektrické vlaky Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Praha – Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb. „Bude to lukrativní pro dopravce a zároveň stát může výrazně ušetřit na dotacích,“ uvedl železniční konzultant Emanuel Šíp. Vládní plán pro letošní rok zahrnuje také soutěž o neelektrifikovanou trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc. O tyto rychlíky se už soutěžilo v roce 2012, ale tendr musel být z administrativních důvodů zrušen, čímž liberalizace na několik let usnula. Nyní se znovu probouzí, i když ve výrazně okleštěné formě.

Původní plán: tři čtvrtiny rychlíkové dopravy do roku 2020

Ještě v roce 2010 počítal tehdejší ministr dopravy Gustav Slamečka s tím, že do roku 2020 se vypíše soutěž na tři čtvrtiny české rychlíkové dopravy. Tu teď stát kompletně objednává u Českých drah, za což národnímu dopravci platí přes čtyři miliardy korun ročně. Na část z těchto peněz si bude nyní moci sáhnout soukromá konkurence drah, pokud uspěje v tendrech. Některé problémy ale stále přetrvávají. Ministerstvu dopravy se nepodařilo dohodnout s firmami vzájemné uznávání a prodej jízdenek. Alespoň u prvních soutěžích tuto věc úřad ponechá pouze na obchodním jednání mezi dopravci. K liberalizaci dotované železnice se dnes v Poslanecké sněmovně koná seminář, kde se dá očekávat zajímavá výměna názorů mezi politiky a dopravci.

27. 01. 2015 Milionová sankce pro České dráhy za pronájem lokomotiv platí (Taurus)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/299618-milionova-sankce-pro-ceske-drahy-za-pronajem-lokomotiv-plati/>)

Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petr Rafaj potvrdil milionovou pokutu pro České dráhy za pronájem lokomotiv Taurus od rakouských drah v roce 2014. Podle mluvčího úřadu Martina Švandy už je rozhodnutí pravomocné. Lokomotivy Taurus používají dráhy v nových soupravách Railjet, které začaly pravidelně jezdit na trase mezi Prahou a Vídní loni v prosinci. České dráhy pokutu zaplatí, podají proti ní ale správní žalobu.

Šéf úřadu Petr Rafaj nyní potvrdil rozhodnutí svých podřízených z června loňského roku. Jeho součástí byl i zákaz lokomotivy používat. Rozhodnutí ÚOHS však nabylo právní moci 16. prosince 2014 a smlouva, které se týkalo, vypršela o tři dny dříve. Pokutu musí České dráhy zaplatit do dvou měsíců od nabytí právní moci. Mluvčí drah Radek Joklík avizoval, že dopravce podá proti rozhodnutí správní žalobu. Pokutu nicméně zaplatí, protože žaloba nemá odkladný účinek. Dráhy rozhodnutí úřadu dlouhodobě zpochybňují a poukazují na to, že při pronájmu lokomotiv postupovaly podle Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF). Ta stanovuje pravidla pro vzájemné využívání vozidel na mezistátních spojích.

Úřad ve správním řízení posuzuje ještě další smlouvy, které České dráhy uzavřely se společností Österreichische Bundesbahnen – Produktion v předchozích letech. Státní dopravce už za ně dostal od antimonopolního úřadu pokutu dva miliony korun, proti které se odvolal. "Uvedená pokuta byla Českým drahám uložena za uzavírání smluv na úplatné zajištění lokomotiv Taurus v letech 2008 až 2012. Smlouvy platily v letech 2009 až 2013. Předmětné smlouvy nebyly zadány v některém ze zákonem stanovených druhů zadávacího řízení," uvedl mluvčí úřadu Martin Švanda.

Lokomotivy Taurus táhnou nové soupravy Railjet na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem (Graz). České dráhy si je pronajaly od rakouských drah. První souprava rychlovlaku Railjet vyjela loni 6. května ve zkušebním provozu s cestujícími z Prahy do Břeclavi. Od prosince jsou součástí pravidelného jízdního řádu na lince do Rakouska. Dráhy mají s Railjety problémy nejen kvůli lokomotivám. Loni v říjnu antimonopolní úřad potvrdil rekordní pokutu 25 milionů za nákup samotných souprav bez výběrového řízení. Dopravce pořídil celkem sedm Railjetů od firmy Siemens za 100 milionů eur (zhruba 2,8 miliardy korun). České dráhy loni na podzim oznámily, že i proti tomuto postihu se budou bránit správní žalobou.

Vlaky Railjet mohou jet maximální rychlostí 230 kilometrů v hodině, což ale v České republice není možné. Zdejší tratě dovolují jezdit maximálně 160 kilometrů za hodinu. Kromě sedmi zmíněných souprav chystal bývalý management drah nákup dalších osmi vlaků za 2,8 miliardy korun. Ty měly být nasazeny na trase z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup druhé vlny rychlovlaků nakonec vedení firmy zastavilo.

27. 01. 2015 Středočeský kraj letos zaplatí za železniční dopravu 1,1 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stredocesky-kraj-letos-zaplati-za-zeleznicni-dopravu-1-1-ml-d-kc/1174101>)

Středočeský kraj letos zaplatí za železniční osobní dopravu 1,1 miliardy korun, což je asi o 30 milionů korun více než loni. Navýšení je způsobeno například zkrácením intervalů jízdního řádu na některých tratích, zavedením nového provozu na trati mezi Hostivíci a Rudnou nebo novými zastávkami. ČTK o tom dnes informovala mluvčí Středočeského kraje Nicole Mertinová. Dalších téměř 496 milionů korun na železniční osobní dopravu ve středních Čechách uhradí stát.

Středočeský hejtmán Miloš Petera (ČSSD) dnes s místopředsedou představenstva Českých drah (ČD) Ludvíkem Urbanem podepsal dodatek ke smlouvě o rozsahu regionální železniční osobní dopravy pro letošní rok. Ten je uzavírán každoročně v rámci desetileté smlouvy s platností do konce roku 2019. "Pro rok 2015 zní objednávka na železniční přepravu osob na 14,344 milionu vlakových kilometrů. Celková předpokládaná výše prokazatelné ztráty z provozu bude zhruba 1,6 miliardy Kč, kde se Středočeský kraj podílí částkou 1,1 miliardy Kč a zbylých téměř 496 milionů Kč uhradí stát na základě Memoranda o spolupráci mezi Středočeským krajem a státem na zajištění stabilního financování železniční osobní dopravy," uvedla Mertinová. Podle ní se letos například zkrátily intervaly jízdních řádů u vlaků mezi Prahou, Lysou nad Labem a Milovicemi o víkendech a svátcích a posílily se odpolední špičky mezi Prahou a Čelákovici v pracovní dny. "Do nového jízdního řádu se také promítlo šest nových železničních zastávek – Rudná u Prahy zastávka, Chýně, Chýně-Jih, Jinočany, Hostivice-U hřbitova a Hostivice-Sadová, na jejichž vybudování se kraj podílel," doplnila Mertinová.

28. 01. 2015 Vlak vjel v Krkonoších do závalu ze zřícené skály, devět lidí je zraněno (trať č. 042)

Zdroj: iDNES.cz (http://liberec.idnes.cz/vlak-zeleznice-nehoda-hasic-zachranka-d8g-liberec-zpravy.aspx?c=A150128_084414_liberec-zpravy_dtd)

Osobní vlak vjel v půl sedmé ráno mezi Poniklou a Hrabačovem na Semilsku do rozsáhlého závalu ze zřícené skály a vykolejil. Cestovalo v něm deset cestujících, devět lidí se zranilo, přičemž strojvedoucí utrpěl středně těžké zranění nohy a byl letecky přepraven do nemocnice. Čtyři cestující a vlakvedoucí vyvázli s lehčími úrazy. Podle krajské mluvčí záchranné služby Lenky Moravcové měli zranění hlavně na nohou, hrudníku a hlavě. „Sanitky záchranné služby je převezly na chirurgickou ambulanci. Další dva lidé dopadli ještě lépe, stačilo jejich ošetření na místě a nemuseli do nemocnice,“ řekla. Nehoda se stala ve skalní průrvě mezi Poniklou a Horní Sytovou. „Na trati byl zával kamení dlouhý třicet metrů a tři metry vysoký,“ uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.



Šířka závalu činí čtyři metry a největší kus, který se ze skály odštípl, je desetimetrový. „Zřítily se i několikátunové balvany,“ doplnil semilský policejní mluvčí Petr Kmínek. „Vlak má rozbitý hlavně předek.“ Náráz byl tak silný, že okna z kabiny strojvedoucího vylétla několik metrů daleko. Sesuv je ukrytý v oblouku, takže ho strojvůdce neviděl a nestihl včas zastavit. „Strojvedoucí spatřil překážku na trati na poslední chvíli a měl jen malou šanci zareagovat, což potvrzuje i fakt, že nestihl po použití rychlobrzdy ani opustit svou kabinu,“ doplnil Drápal. Místo nehody je asi půl kilometru od křižovatky silnic, jež vedou do Rokytnice nad Jizerou a do Vysokého nad Jizerou. Pro zraněné lidi proto museli záchranáři po kolejích.

Trať zůstane uzavřena týden, možná ale i déle

Srážka motorák i trať notně poničila. „Celková škoda na dráze i vlaku je milion a půl,“ upřesnil mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. „Škodu na trati vyčíslíme později,“ dodal mluvčí Drážní inspekce. Zatím to vypadá, že se zával bude odklízet zhruba týden. Do té doby bude provoz na trati z Jablonce nad Jizerou do Martinic v Krkonoších zastavený. Je však také možné, že trať zůstane uzavřená delší dobu; je nutné, aby ji prozkoumal geolog. S uvolněnými kameny tu nikdy nebyl problém a skála takzvaně pracovala zevnitř. „Naposledy jsme její stav prověřovali před týdnem,“ poznamenal Ptačinský.

28. 01. 2015 Kdo jezdí pravidelně vlakem, dostane poloviční slevu, rozhodla Ficova vláda

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kdo-jezdi-pravidelne-vlakem-dostane-polovicni-slevu-rozhodla-ficova-vlada-1157484>)

Slovensko po loňském zavedení bezplatné přepravy dětí, studentů a seniorů ve vlacích zvýhodní také cestující, kteří pravidelně využívají státem dotovanou vlakovou přepravu. Rozhodla o tom dnes levicová vláda premiéra Roberta Fica. Opatření se dotkne zejména lidí, kteří dojíždějí vlakem za prací. „Chceme od února zavést plošnou 50procentní slevu pro cestující, kteří si kupují týdenní nebo měsíční jízdenky. Myslíme si, že ještě více ztraktivníme vlakovou dopravu,“ řekl novinářům Fico. Mluvčí státního dopravce Železničné spoločnosti Slovensko (ZSSK) Jana Morháčová řekla, že pasažéry s týdenní nebo měsíční jízdenkou se na celkovém počtu cestujících této společnosti loni podíleli zhruba 11 procenty. V současnosti držitelé předplatných časových jízdenek ušetří 35 až 45 procent ve srovnání s tím, pokud si na každou cestu kupovali zvláštní jízdenku.

Slevu státu vykompenzuje vyšší počet pasažérů

Nárok na vyšší než dosavadní slevu z předplatných jízdenek získají také cestující na regionální trati z Bratislavy do Komárna, kde státem dotovanou vlakovou přepravu zajišťuje český železniční dopravce RegioJet. Majitel RegioJetu Radim Jančura rozhodnutí vlády kritizoval. „Podle našeho názoru je plošné zavedení padesátiprocentní slevy pro všechny pracující jen pokračováním předvolební korupce. Vláda premiéra Fica navíc opět diskriminuje tu část slovenské populace, která nemá to štěstí a nebydlí v blízkosti železnice,“ uvedl Jančura. Ministerstvo dopravy odhadlo, že výpadek tržeb železničních dopravců z důvodu zvýšení slevy na předplatné jízdenky pokryjí příjmy z očekávaného vyššího počtu cestujících.

Od 17. listopadu minulého roku mohou děti, studenti a senioři nejen ze Slovenska, ale i z dalších států Evropské unie cestovat v zemi pod Tatrami vlakem zdarma. Bezplatné cestování platí na téměř všechny spoje ZSSK, výjimkou jsou jen vlaky vyšší kategorie InterCity. Jízdenku si cestující musejí koupit i na dálkové vlaky RegioJetu na lince z Bratislavy do Košic, kterou dopravce provozuje na vlastní komerční riziko.

28. 01. 2015 Jedna jízdenka do autobusu i vlaku. Za pár měsíců to bude skutečnost (Jihočeský kraj)

Zdroj: iDNES.cz (http://budejovice.idnes.cz/jedna-jizdenka-do-autobusu-i-vlaku-dr9-/budejovice-zpravy.aspx?c=A150128_2134849_budejovice-zpravy_mrl)

V jižních Čechách chystají uvedení přelomové novinky ještě před začátkem hlavní části turistické sezony. Nová jízdenka za 250 korun bude jednodenní a cestující se s ní svezou napříč celým krajem. Rodina z Tábora se rozhodne udělat si výlet do Českého Krumlova. Vyjede vlakem do krajského města, tam využije MHD a odpoledne odjede autobusem směrem k nejnavštěvovanějšímu jihočeskému zámku. Vše na jeden lístek. Jihočeský kraj totiž za několik měsíců pustí do prodeje nový druh jízdenky. Na trh by se mohla dostat už v květnu, nebo nejspíše v červnu. Stát má 250 korun a bude jednodenní. „Akceptovat by ji měli všichni dopravci, kteří s námi mají smluvní závazky. To znamená jedenáct autobusových a dva železniční,“ upozornil před časem Ivan Študlar, poradce hejtmána pro dopravu. Lístek bude zatím pouze v papírové podobě. Jikord, který organizuje hromadnou dopravu v Jihočeském kraji, bude vybírat firmu, která zajistí tisk. „Chceme mít také elektronickou variantu, kdy bude koupě možná přes aplikace chytrých telefonů,“ pokračoval Študlar. Už je připravená i smlouva, kterou dostanou všichni smluvní dopravci k připomínkování. „Pak už stačí jen podpisy a dohodnout se na datu, kdy začnou platit,“ upřesnil Jiří Čejka z Jikordu.

Jednají o zapojení Zelených autobusů šumavského parku

Platnost jízdenky bude jeden den s tím, že bude mít přesah do následujícího dne do tří hodin do rána. „Je to tak nastavené proto, aby mohli cestující příjíždějící do Českých Budějovic nočním vlakem dále pokračovat se zakoupeným kuponem i v MHD,“ vysvětlil Čejka. Ten by měl mít vyhrazený prostor, kam se nesmazatelným způsobem dopíše datum, aby byla jasná doba platnosti. „Ještě jednáme o zajímavé možnosti, kdy by jízdenka platila až za hranice našeho regionu. Bylo by to na lince z Telče do Dačic, Slavonic a dále do Rakouska, kde končí v Raabsu. Je to takový výletní autobus, který jezdí v pátek, sobotu a neděli. Zatím máme předběžný příslib o spolupráci,“ poznamenal Čejka. Stejně tak Jikord jednal o zapojení Zelených autobusů šumavského národního parku. Ty jezdí od konce června po celé letní prázdniny třeba v trase ze Špičáku na Kvildu či z Nové Pece na Jelení Vrchy.

Zástupci Jikordu by se do budoucna nebránili, kdyby se podařilo na novou jízdenku navázat ještě další zajímavé nabídky a služby. Například slevy na návštěvy některých institucí, které zřizuje Jihočeský kraj, nebo třeba na lanovku na Klet. Nejdříve však bude záležet na tom, jak se novinka osvědčí v praxi. Pak by bylo nutné také řešit rozdělení zisků z prodeje. To bylo komplikované už nyní. V úvaze byl takzvaný bavorský model. Ten, kdo by jízdenku prodal, by měl celou tržbu. Někteří dopravci se ale cítili návrhem znevýhodněni, protože nemají takové distribuční možnosti jako například České dráhy. „Máme proto vytvořený vzorec, podle kterého budeme zisk dělit mezi všechny,“ ujistil Čejka. Kupony budou v prodeji nejen u dopravců, ale i ve vybraných turistických centrech. Nová jízdenka bude tak trochu testem před případným zaváděním Integrovaného dopravního systému v Jihočeském kraji. Ten zatím funguje pouze na Jindřichohradecku, kde ho v pilotním projektu zavedli před rokem.

29. 01. 2015 Drezíny pro správce českých kolejí modernizuje za stamiliony CZ Loko (MUV 74.1)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/dreziny-pro-spravce-koleji-opravi-za-stamiliony-cz-loko-p2x/-eko-doprava.aspx?c=A150128_150416_eko-doprava_suj)

Více než půl miliardy utratí v příštích měsících Správa železniční dopravní cesty za modernizaci drezín a dalších pracovních strojů pro údržbu tratí. Největší část ze čtyř vypsanych zakázek získala společnost CZ Loko. CZ Loko získalo dvě hlavní zakázky na modernizaci drezín s označením MUV 69. Celkem má opravit 49 vozidel. V první soutěži na 35 vozidel nabídla nejnižší cenu 267 milionů korun, tedy zhruba 7,6 milionu za kus. Druhou soutěž na 14 vozidel podle informací MF DNES vyhrála také CZ Loko, SŽDC ji dosud nezveřejnila.



Podle šéfa CZ Loko Josefa Bárty půjde o kompletní modernizaci. „Zůstane jen podvozek a rám, jinak bude vše nové,“ podotkl Bárta. Zakázka od státu přišla pro CZ Loko v nejlepší možné době: firma se musí potýkat s výpadkem dodávek na ruský a běloruský trh. Modernizaci bude provádět ve svém jihlavském závodě. Do soutěže se přihlásilo celkem pět firem.

SŽDC uzavřela smlouvy i na další pracovní vozidla. Pětici vozidel DKGU-5 opraví za 75 milionů Traťová strojní společnost. Od stejné firmy koupí za 90 milionů deset vozidel se sněžovými frézami. SŽDC počítá s tím, že nákup vozů zaplatí z velké části Operační program doprava.

29. 01. 2015 U Plzně vznikne nejdelší tunel, ještě delší se připravuje

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/profil-u-plzne-vznikne-nejdelsi-tunel-jeste-delsi-se-pripravuje/1174822>)

Na více než dvojnásobek se zvýší rekord nejdelšího železničního tunelu v Česku po dokončení dvou čtyřkilometrových tunelů u Plzně, jejichž ražba by měla začít 31. ledna. V současnosti je nejdelším tunelem Březenský nedaleko Chomutova (1 758 metrů). Ten byl otevřen v roce 2007 a o 11 metrů překonal tunel Špičácký u šumavské Železné Rudy (Klatovsko), který byl zprovozněn již v roce 1 878 a Česku tak kraloval téměř 130 let.

Nové tunely na III. železničního koridoru Praha – Cheb v úseku z Rokycan do Plzně, které protnou v délce 4 150 m vrchy Chlum a Homolka, by neměly v čele českých železničních tunelů vydržet dlouho. V plánu je totiž výstavba 4 810 m dlouhého tunelu u Chotýčan na Českobudějovicku na IV. koridoru. Delší než současný rekordman u Chomutova bude i další tunel na tomto koridoru – 3 120 m dlouhý Hosínský. Vůbec nejdelší železniční tunel dlouhý 24,7 km měl vyrůst na III. koridoru mezi Prahou a Berounem, vláda však projekt v roce 2010 kvůli finanční úsporám zastavila.

Délka dvou jednokolejných tunelů u Plzně je 4 150 m, z celkových 8 195 m bude 8 065 m raženo a 130 m hloubeno. V nejhlubším místě povede trať asi 18 metrů pod úroveň současného terénu. Trať mezi Ejovicemi a zastávkou Plzeň-Doubravka se zkrátí asi o šest kilometrů. Celkové schválené náklady projektu, který zahrnuje modernizaci trati od Rokycan do Plzně včetně výstavby či rekonstrukce 16 mostů, 15 propustků a energocentra tunelů, jsou zhruba 7,3 miliardy korun.

V ČR je v provozu asi 160 železničních tunelů (ve správě SŽDC), z toho většina je jednokolejných.

Přehled nejdelších železničních tunelů v Česku:

Název (místo)	Uvedení do provozu	Délka v metrech	Počet kolejí (stavebně/provozně)
Březenský (Chomutovsko)	2007	1 758	1/1
Špičácký (Klatovsko)	1878	1 747	2/1
Jižní vítkovský (Praha)	2008	1 364	2/2
Severní vítkovský (Praha)	2008	1 316	2/2
Vinohradský I (Praha)	1871	1 145,50	2/2
Vinohradský II (Praha)	1944	1 126,32	2/2
Vinohradský III (Praha)	1989	1 125	2/2*
Krasíkovský (Ústeckoorlicko)	2004	1 098	2/2
Zahradnický (Benešovsko)	2012	1 044	2/2

29. 01. 2015 Antimonopolní úřad zakázal SŽDC uzavřít další smlouvu s Kapschem (GSM-R)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/szdc-nesmi-uzavrit-dalsi-smlouvu-na-gsm-r-f16-eko-doprava.aspx?c=A150129_134941_eko-doprava_suj)

Do sporu o regulérnost soutěží na zabezpečení české železnice signálem GSM-R se poprvé vložil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) zakázal předběžným opatřením uzavřít smlouvu na další zakázku v řádech stamilionů. Ta mířila, stejně jako všechny další, pod společnost Kapsch. Vydání předběžného opatření potvrdil mluvčí antimonopolního úřadu Martin Švanda. „Důvodem vydání předběžného opatření je možné nezákonné nastavení zadávacích podmínek,“ řekl Švanda. Předběžné opatření se týká soutěže na pokrytí tratí z Českých Budějovic do Českých Velenic a z Českých Budějovic do Horního Dvořiště za 216,6 milionu korun. Stížnost podala společnost Vegacom, která chtěla přijít s technologií od společnosti Nokia Networks. Ta si už stěžuje na jiné zakázky na GSM-R v Česku u Evropské komise.

Do GSM-R v Česku už SŽDC investovala více než dvě miliardy korun, další zakázky v hodnotě kolem jedné miliardy se soutěží. Všechny dosud skončily stejným scénářem: vítězstvím firmy Kapsch. Vegacom i Nokia už dříve uvedly, že zakázky jsou napsané tak, že nikdo jiný vyhrát nemůže. Nokia vedla podobný spor v Polsku, kde se nakonec soutěže uvolnily a zabezpečení výrazně zlevnilo.

Jiné zařízení než od firmy Kapsch se využít nedá

Nastavení podmínek pro Kapsch potvrdil i znalecký posudek, který si Vegacom nechal nedávno zpracovat. „Požadavky na výkon nebo funkci jsou realizovatelné pouze technologií výrobce stávající rozšiřované technologie,“ napsal znalec Václav Bláha do závěru znaleckého posudku. V praxi to znamená, že se nedá využít jiné zařízení než od firmy Kapsch. SŽDC opakovaně odmítá, že by soutěž byla vypsána diskriminačně, před několika dny se za správce českých kolejí postavilo i ministerstvo dopravy. „Zadávací podmínky pro GSM-R a ETCS jsou nastavovány v souladu se zákonem o veřejných zakázkách tak, aby byla vždy zajištěna bezpečnost provozu, vzájemná kompatibilita obou systémů i uvnitř nich a zajištěn jejich bezporuchový chod. V tuto chvíli nemáme žádné informace o tom, že by zadávací dokumentace byla nestandardní,“ řekl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva dopravy. Případný problém se soutěžemi může mít velké dopady i na čerpání evropských dotací na dopravu. Právě ty stavby na GSM-R výrazně podporují.

30. 01. 2015 Další pokus o rychlíkové soutěže. Stát už netrvá na uznávání jízdenek (R16 Plzeň – Most)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/stat-zacne-opet-soutezit-rychliky-dtc-eko-doprava.aspx?c=A150128_163941_eko-doprava_suj)

Ministerstvo dopravy zkusí poněkolkáté vybrat v transparentní soutěži provozovatele státem objednávaných rychlíků. Začne nejmenší možnou zakázkou: pěti páry rychlíků mezi Plzní a Mostem. Vypsání během několika dnů slíbil na semináři ve Sněmovně ministr dopravy Dan Ťok. „Je v našem

zájmu, aby se začalo soutěžit," řekl Ťok. O soutěžích mluví ministerstvo dopravy už přes pět let, zatím ale hlavně kvůli častým výměnám ministrů trvá na objednávané vlaky monopol Českých drah. Na podání nabídek budou mít dopravci sedm měsíců. Ťok na semináři „pohrozil“ Českým drahám, že doufá, že nebudou dělat se soutěžení obstrukce. „Jsme pro férovou soutěž a konkurenci vítáme," řekl šéf drah Pavel Krtek.

Stát u první soutěže odstoupil od původních plánů prosadit dohodu mezi dopravci o uznávání jízdenek. Jednání mezi firmami totiž nespěla k dohodě a zbytečně odkládala vypisování soutěží. „Vydali jsme se jinou, snazší cestou. V rámci projednávání této problematiky se ukázalo, že přímé nařízení by se mohlo jevit v rámci rovného a nediskriminačního přístupu kontraproduktivně," vysvětlil mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Pokud vyhraje zakázku někdo jiný než České dráhy, může nastat situace, že si lidé budou muset kupovat více jízdenek, pokud pojedou s více dopravci. Smůlu by měli také například držitelé slevových karet Českých drah: na trase by si museli koupit plně jízdné. „Může to být komplikace pro cestující, ale myslím, že hlavní je, aby se začalo soutěžit," říká Miroslav Vyka, prezident Svazu cestujících ve veřejné dopravě. „Ministerstvu v tuto chvíli nic jiného nezbývá, pokud nechce ztrácet čas," dodal dopravní expert Emanuel Šíp. Podle ministerstva by bylo obtížné garantovat technologické a bezpečnostní standardy pro uznávání jízdenek. „Současné problémy s praxskou Opencard toho můžou být důkazem. Proto ponecháváme dohodu plně na samotných dopravcích, přičemž jejich dohoda může být plně funkční a ne tolik nákladná," dodal Novák. První soutěž nepřinese zatím ani zásadnější změnu ve vozidlech. Předběžně vypsání technické podmínky počítají s tím, že by na trati i po soutěži měly dále jezdit současné soupravy Českých drah řady 843 či loni nabízené modernizované motorové vozy od Arrivy. Ty loni nabízela na stejnou trať v poštávkovém řízení, ministerstvo ale nakonec uzavřelo smlouvu s Českými drahami. Podle ministerského plánu by smlouva na provoz rychlíků mezi Plzní a Mostem měla začít platit v prosinci roku 2016. Další soutěže mají přijít ještě letos: rychlíky Pardubice – Liberec a Liberec – Ústí nad Labem se začnou soutěžit letos na jaře. Nejlákavější pro dopravce bude tendr na rychlíky mezi Prahou a Děčínem a Prahou a Chebem, která se má vypsát v létě.

31. 01. 2015 Dráhy odpustily výrobci lokomotiv pokutu. Teď hrozí, že zaplatí samy (RagioPanter)

Zdroj: iDNES.cz (http://ekonomika.idnes.cz/cesky-draham-hrozi-ze-budou-muset-vrace-251-milionu-z-dotace-pni-eko-doprava.aspx?c=A150130_175917_eko-doprava_ozr)

České dráhy odpustily Škodě penále za pozdní dodání elektrických jednotek RegioPanter. To se nelíbí kontrolorům ministerstva financí a hrozí, že dopravce bude muset vrátet přes čtvrt miliardy z přidělené dotace. České dráhy musí hasit problém, který je může stát 251 milionů korun. Ministerstvo financí a regionální rady spravující regionální operační programy mají totiž problém s více než dvoumiliardovým nákupem elektrických jednotek RegioPanter, na které dráhy získaly 40 procent z evropských peněz. Drahám teď hrozí, že čtvrtinu peněz budou muset vrátit. Chyby ve smlouvách se Škodou potvrdilo ministerstvo financí. Podle informací MF DNES se auditorům nelíbilo, že Škoda sice vlaky dodala fyzicky včas, ale ne kompletně s požadovaným schválením pro provoz na českých kolejích. Proto několik měsíců vlaky vozily cestující ve zkušebním provozu. Kontrolory zarazila hlavně skutečnost, že místo aby České dráhy uplatnily sankce a žádaly od Škody penále, uzavřely s firmou dodatek, podle kterého se nic platit nebude. Jde o zakázku a smlouvy uzavřené za vedení Českých drah Petrem Žaludou. „Jsem přesvědčený, že k žádnému pochybení nedošlo," řekl Žaluda a s dalšími dotazy odkázal na České dráhy. Ministerstvo podle svého mluvčího Radka Ležatky vybralo projekty na nízkopodlažní vlaky pro ČD náhodně. „Audity byly provedeny třemi nezávislými auditorskými týmy, které dospěly k obdobným závěrům," upřesnil Ležatka. „Identifikovaly porušení zákona o veřejných zakázkách spočívající v podstatné změně smluvních podmínek po uzavření smlouvy," dodal.

Dráhy přijdou o část osmdesátimilionové dotace

Mluvčí Českých drah Radek Joklík kontroly potvrdil. „České dráhy jsou přesvědčeny, že se nedopustily jakéhokoliv porušení podmínek financování a že se to v řízení potvrdí," řekl Joklík. „Tuto záležitost nám nepřísluší komentovat, ale podle našeho názoru byly všechny smluvní podmínky splněny," reagovala na dotaz mluvčí Škody Lubomíra Černá. Dráhy získaly na dvouapůlmiliardový kontrakt 40 procent dotaci z regionálních operačních programů. V praxi tak získaly zhruba 800 milionů korun. Regionální rady, které operační programy spravují, teď připravují nepříjemný dopis pro státního dopravce, v kterém mu oznámí, že o část dotace zřejmě přijde. Podle informací MF DNES z dvou operačních programů má jít o škrtnutí čtvrtiny prostředků, v praxi tedy 251 milionů korun. „Jde o poměrně složitý případ, v němž si necháváme zpracovat také posudek od externí právní kanceláře. Je obtížné také odhadnout termín, dokdy bude kontrola uzavřena," řekla například mluvčí ROP Severovýchod Silvie Špryňarová. Podle ní je nutné posoudit, zda došlo k podstatné změně

smlouvy, a podle toho se bude odvíjet, zda dojde ke krácení dotace a v jaké výši. „Připravujeme na základě kontroly ministerstva financí zahájení řízení o porušení rozpočtové kázně,“ dodala Michaela Linhartová z ROP Střední Morava. Pro České dráhy může jít o nepříjemnou zprávu, letos má jejich zadlužení kulminovat a plán s tak velkým výdajem nepočítá.

Dveře v požadované šířce dokázala dodat jen Škoda

MF DNES už dříve upozornila na jiný problém se zakázkou. I když po Evropě jezdí podobné soupravy jiných výrobců, do soutěže se přihlásila jen dceřiná firma Škody Transportation Škoda Vagonka. Důvod byl jednoduchý – zatímco všichni výrobci běžně nabízejí vlaky se šířkou dveří 1 400 milimetrů, České dráhy si vymyslely vlak se vstupem o deset centimetrů delším. Škoda totiž v té době měla Regiopantery jen na papíře. Ostatním výrobcům se nevyplatilo upravit své vlaky a schvalovat je kvůli této na evropské poměry malé zakázce. Případ zkoumal i antimonopolní úřad, který přístup drah posvětil. Vyšel z posudku pardubické univerzity, která srovnávala příměstské jednotky s výletními vlaky na švýcarských a francouzských ozubnicových drahách.
