

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – duben 2015

## OBSAH

01. 04. 2015	SOUĐ ZRUŠIL ČTVRTMILIARDOVOU POKUTU PRO ČD ZA ZNEUŽITÍ DOMINANTNÍHO POSTAVENÍ .....	3
01. 04. 2015	ROPNÝ BOOM V USA ŽIVÍ ŽELEZNICI, OBJEM PŘEPRAVENÉ ROPY VZROSTL DVACETKRÁT .....	3
02. 04. 2015	ČESKO A BAVORSKO PODPOŘÍ VÝSTAVBU KVALITNĚJŠÍHO ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ Z PRAHY DO MNICHOVA .....	4
03. 04. 2015	SPRÁVA ŽELEZNIC CHCE OPRAVIT 200 NEJVĚTŠÍCH NÁDRAŽÍ V ZEMI .....	4
07. 04. 2015	PŘEPRAVA ZBOŽÍ PO ŽELEZNICI LONI VÝRAZNĚ VZROSTLA .....	5
07. 04. 2015	NA ŽELEZNICI MÍŘÍ DALŠÍ NĚMECKÉ MOTORÁKY. DRÁHY JE POŠLOU NA VÝCHOD ČECH (RS1).....	5
08. 04. 2015	MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OD 13. DUBNA 2015.....	6
08. 04. 2015	NĚMCI SI OBLÍBILI AUTOBUSY. ZÁJEM ROSTE NA ÚKOR ŽELEZNICE.....	7
08. 04. 2015	SŽDC ZMODERNIZUJE SOUČASNOU TRATĚ PLZEŇ – DOMAŽLICE V PŮVODNÍ STOPĚ .....	7
09. 04. 2015	ČESKÉ DRÁHY VYSTUPŇOVALY BOJ O ŠUMAVSKÉ VLAKY, OBRÁTILY SE NA ÚOHS (TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	8
09. 04. 2015	ČÍNA PRY ZVAŽUJE VYBUDOVAT ŽELEZNIČNÍ TUNEL POD MOUNT EVERESTEM .....	8
10. 04. 2015	ZRUŠENOU OBŘÍ POKUTOU PRO ČD SE BUDE ZNOVU ZABÝVAT SOUD (ČD CARGO) .....	9
10. 04. 2015	NĚMECKÝ DOPRAVCE SLÍBIL LIBERECKU MODERNÍ VLAKY, NASADIL 20 LET STARÉ VOZY (TRILEX).....	9
13. 04. 2015	STĚHOVAT, ČI NESTĚHOVAT? STÁT OPĚT ŘEŠÍ, CO S BRNĚNSKÝM NÁDRAŽÍM (STUDIE PROVEDITELNOSTI) .....	10
13. 04. 2015	NA LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA OSTRAVA V MOŠNOVĚ ZAČALY JEZDIT VLAKY .....	10
14. 04. 2015	CESTOVÁNÍ PO REGIONÁLNÍ ŽELEZNICI MEZI ŠUMPERKEM A KOUTY NAD DESNOU ZKVALITNÍ .....	11
14. 04. 2015	MAJITEL REGIOJETU ZAŽALOVAL DRÁHY KVŮLI ÚDAJNĚ STÁTNÍ PODPOŘE.. .....	11
16. 04. 2015	PRVNÍ SOUD O VLAKY PRAHA – OSTRAVA. LEO EXPRESS CHCE STAMILIONY PO ČD.....	12
16. 04. 2015	JE LIBO NÁDRAŽÍ? ČESKÉ DRÁHY NA WEBU ROZPRODÁVAJÍ NEMOVITOSTI.. .....	13
16. 04. 2015	OPAVU A PRAHU SPOJÍ PŘÍMÝ VLAK INTERCITY, NA ZÁKLADĚ DOHODY S MĚSTEM HO ČESKÉ DRÁHY ZAVEDOU OD LÉTA (OD 15. ČERVNA 2015) ....	13
16. 04. 2015	JANČURA: BEZ DOTACÍ LINKA BRATISLAVA – KOŠICE SKONČÍ .....	14
17. 04. 2015	JAPONSKÝ RYCHLOVLAK PŘEKONAL REKORD, JEL 590 KM V HODINĚ (MAGLEV MLX01) .....	14
17. 04. 2015	PŘISTOUPENÍ ČR K NÁKLADNÍMU KORIDORU SEVERNÍ MOŘE – BALT (RFC 8, VĚTEV PRAHA – DRESDEN).....	15
18. 04. 2015	VÝHYBKY NEBO PRAŽCE OD JEDINÉ FIRMY. ŤOK CHCE UKONČIT MONOPOLY NA DRÁZE.....	16
18. 04. 2015	ČÍNA STAVÍ TUNEL, KTERÝ SE MÁ STÁT KŘIŽOVATKOU HEDVÁBNÉ STEZKY 21. STOLETÍ .....	16

18. 04. 2015	STROJVŮDCI DEUTSCHE BAHN PŮJDOU DO STÁVKY .....	17
20. 04. 2015	REGIOJET UMAZAL ZTRÁTU A LETOS JE V ZISKU .....	17
20. 04. 2015	NKÚ: POLOVINU ZAKÁZEK SŽDC SI ROZDĚLILO SEDM Z 223 FIREM.....	18
20. 04. 2015	REAKCE SPRÁVCE DRÁŽNÍ INFRASTRUKTURY NA ZÁVĚRY NKÚ .....	18
20. 04. 2015	REGIOJET PORAZIL U SOUDU ČESKÉ DRÁHY. MUSÍ UKÁZAT ČÍSLA ZA VLAKY .....	19
20. 04. 2015	NĚMEČTÍ STROJVŮDCI VYHLÁSILI DVOUDENNÍ STÁVKU V OSOBNÍ DOPRAVĚ (22. – 23. DUBNA 2015).....	20
20. 04. 2015	STŘEDOČESKÝ KRAJ ROZŠÍŘÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU NA NĚKTERÝCH TRATÍCH (OD 13. PROSINCE 2015) .....	20
21. 04. 2015	RYCHLOVLAK MAGLEV PŘEKONAL RYCHLOSTNÍ HRANICI 600 KM/H (MLX01, 603 KM/H).....	21
25. 04. 2015	O CESTÁCH SKUPIN BUDOU CHTÍT ČD OD KVĚTNA VĚDĚT PŘEDEM, JINAK NEDAJÍ SLEVOU .....	21
25. 04. 2015	VLAKEM NA ŠVÝCARSKÉ HRANICE ZA 474 KČ. MEZINÁRODNÍ JÍZDENKY ZLEVŇUJÍ.....	23
27. 04. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI PRAHA – VRANÉ NAD VLTAVOU – ČERČANY.....	24
27. 04. 2015	NA ŽELEZNIČNÍ TRATI U HAVLÍČKOVA BRODU HOŘELA ZA JÍZDY LOKOMOTIVA (POHLED, 230.110).....	25
28. 04. 2015	SASKO STOJÍ O VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ Z DRÁŽDAN DO PRAHY .....	25
28. 04. 2015	DÁNSKO S NĚMECKEM SPOJÍ PODMOŘSKÝ TUNEL, DRUHÝ NEJDELŠÍ V EVROPE.....	26
29. 04. 2015	INTERPANTER, VÍTĚZNÉ JMÉNO PRO NOVÝ VLAK NA ČESKÝCH KOLEJÍCH.	26
29. 04. 2015	ČESKÉ DAKO PRORAZILO U INDICKÝCH DRAH, OKOLO TENDRŮ KROUŽÍ I PLZEŇSKÁ ŠKODA.....	27
30. 04. 2015	RAŽBA NEJDELŠÍHO TUNELU PRO VLAKY JE POMALEJŠÍ, HOTOVO JE TŘI STA METRŮ (EJPOVICE – PLZEŇ).....	27
30. 04. 2015	SKUPINA ČD SKONČILA LONI ČISTÝM ZISKEM 156 MILIONŮ.....	28
30. 04. 2015	OBŘÍ ZAKÁZKA ŠKODY DO NĚMECKA MÁ PROBLÉM. KVŮLI DEUTSCHE BAHN .....	29
30. 04. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ – VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ, ÚSEK FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ – FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM.....	30
30. 04. 2015	JIHOČESKÝ KRAJ NESMÍ UZAVŘÍT SMLOUVU S GW TRAIN REGIO NA ŠUMAVSKÉ VLAKY (TRATĚ 194, 197, 198) .....	31
30. 04. 2015	OBČANÉ PRAHY 6 PROTESTUJÍ PROTI VYSTAVĚNÍ RYCHLODRÁHY. BOJÍ SE O POHODLÍ.....	32

## 01. 04. 2015 Soud zrušil čtvrtmiliardovou pokutu pro ČD za zneužití dominantního postavení

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/306604-soud-zrusil-ctvrtmiliardovou-pokutu-pro-cd-za-zneuzeni-dominantniho-postaveni/>)

Krajský soud v Brně dnes zrušil čtvrtmiliardovou pokutu, kterou Českým drahám v roce 2009 uložil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě. Případ se vrací na antimonopolní úřad. Pokuta byla jednou z nejvyšších, jakou kdy ÚOHS pravomocně jedné firmě uložil. Mluvčí úřadu Martin Švanda dnes v reakci uvedl, že ÚOHS zatím neobdržel písemné vyhotovení rozsudku, se kterým se musí nejdříve seznámit. Firma měla původně platit 270 milionů, bývalý předseda ÚOHS Martin Pecina ale pokutu následně snížil na 254 milionů. Sankci původně Krajský soud v Brně potvrdil. V dubnu 2011 uvedl, že není nikterak nepřiměřená, nespravedlivá nebo likvidační. "V tuto chvíli nemáme plné znění rozhodnutí soudu, ale už nyní můžeme říci, že ho považujeme za velký úspěch. Soud rozhodl v náš prospěch a jsme přesvědčeni, že pokuta by měla být na základě tohoto rozsudku zažehnána" řekl mluvčí ČD Radek Joklík.

České dráhy proti nařízené částce protestovaly a požadovaly, aby pokuta za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě přešla na dceřinou společnost, nákladního železničního dopravce ČD Cargo. Případem se následně zabýval Nejvyšší správní soud, který předchází verdikt Krajského soudu v Brně zrušil. Krajský soud nyní musel respektovat závěry NSS. "Ve správním řízení jednak nebylo prokázáno uplatňování podnákladových cen, jednak nebylo možno pro posouzení věci použít jeden z důkazů, který nebyl opatřen zákonným způsobem. Obojí bylo důvodem ke zrušení rozhodnutí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže," řekl soudce Krajského soudu v Brně David Raus.

České dráhy podle ÚOHS ještě v době, kdy provozovaly nákladní dopravu, zvýhodňovaly některé své klienty, když jim počítaly rozdílné ceny. U úřadu si stěžoval slovenský konkurent ŠPED-TRANS Levice, podle něž ČD zvýhodňovaly některé zákazníky, a tak si je zavazovaly k dlouhodobé spolupráci. Prý to omezovalo konkurenci a také znevýhodňovalo jiné zákazníky, kteří nedostali lepší cenové podmínky. Podle antimonopolního úřadu ČD nabídly některým klientům tak nevýhodné podmínky, že těmto firmám znemožňovaly vstoupit na trh železniční nákladní dopravy a působit na něm. ČD také nabízely výhodnější nabídky těm svým zákazníkům, kteří byli osloveni alternativní nabídkou od konkurence, a tím byl opět ztížen vstup na trh konkurenci. Podle ÚOHS toto jednání mělo s vysokou pravděpodobností vliv na zákazníky, neboť zvýšené ceny se odrazily i v cenách pro konečné spotřebitele těchto služeb. Ačkoliv dráhy s výkladem ÚOHS nesouhlasí, upustily od kritizovaného jednání po rozhodnutí úřadu.

---

## 01. 04. 2015 Ropný boom v USA živí železnici, objem přepravené ropy vzrostl dvacetkrát

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ropny-boom-v-usa-zivi-zeleznici-objem-prepravene-ropy-vzrostl-dvacetkrat-1176967>)

Na rozmachu těžby nekonvenční ropy v USA se přizivují i američtí železničáři. Od roku 2008 vzrostl objem ropy přepravené po železnici na dvacetinásobek. V roce 2010 putovalo po kolejích od těžařů do rafinérií 55 tisíc barelů denně, loni to bylo už více než milion barelů za den, vyplývá ze statistik americké vládní Energetické informační agentury (EIA). Jinak řečeno, jestli před pěti lety američtí těžaři nakládali na vagóny necelá procenta domácí produkce, tak nyní je to více než 10 procent.

Rozmach železniční dopravy ropy souvisí s rychle rostoucí těžbou v nekonvenčních ložiscích, zejména v ložisku Bakken v Severní Dakotě. Pro tamní ropu už nestačily kapacity existujících ropovodů, a proto ji těžaři museli kvůli potížím s logistikou prodávat se slevou. Zpráva pro americký Kongres z loňského prosince hovoří o tom, že za bakkenskou ropu dostávají producenti o 4 až 28 dolarů méně, než kolik stojí referenční ropa WTI. Proto se jim vyplatilo najmout vlaky, které jsou o 5 až 10 dolarů na barel dražší než ropovody.

Ropné vlaky vytrhly trn z paty i některým rafinériím na východním pobřeží USA. Například rafinérie v okolí Filadelfie zpracovávaly dováženou ropu ze západní Afriky, která byla dražší než ropa WTI. Na výrobě ropných produktů prodělávaly a hrozilo jim zavření. Domácí ropa z Bakkenu dopravovaná po kolejích, která je levnější než surovina z dovozu, jim zajistila novou prosperitu. Náklady klesly, konkurenceschopnost jejich produkce vzrostla a jejich majitelé začali investovat do modernizací.

V kontextu celkové nákladní železniční dopravy nepředstavuje ropa zatím klíčovou položku. V roce 2012 se na objemu přepravy podílela jedním procentem a loni 1,6 procenty. Některým dopravcům však nahradila upadající přepravu černého uhlí, které kvůli břidlicové revoluci začalo jako energetická

surovina prohrávat se zemním plynem. Převedeno do peněz, stojí doprava jednoho barelu ropy po kolejích od 10 do 15 dolarů. V roce 2013 železniční společnosti převezly přes 300 milionů barelů ropy. To představuje tržby od 3 do 4,5 miliardy dolarů za rok. Větší podíl na dopravě ropy limituje dostupnost železničních cisteren. Pro rafinérie mají koleje ještě jedno kouzlo. Zatímco s provozovateli ropovodů musí zpravidla podepsat smlouvu na odběr suroviny na 10 až 15 let, železničáři nabízejí jen jednoleté či dvouleté smlouvy. V době prudkého kolísání cen, může být tato flexibilita v dodávkách pro rafinérie výhodná. Zajímavá je také doba dodání. Zatímco ropovodem ropa teče na atlantické pobřeží 40 dnů, vlakem jede zhruba týden.

Odhadovat budoucnost přepravy ropy po železnici je obtížné. Na jedné straně tlačí rostoucí domácí produkce provozovatele ropovodů ke zvyšování přepravních kapacit. Těžařům to usnadní cestu na trh a umožní jim to prodávat ropu za vyšší ceny. Na druhou stranu vyšší ceny přitáhnou nové těžaře, čímž se problém s nedostatečnou přepravní kapacitou ropovodů vrátí a alternativou zase budou vlaky. Proti krátkodobému zvyšování podílu železnice na přepravě ropy hovoří i nynější nízká cena suroviny, která může v příštích letech těžbu v nekonvenčních ložiscích částečně utlumit.

---

## **02. 04. 2015 Česko a Bavorsko podpoří výstavbu kvalitnějšího železničního spojení z Prahy do Mnichova**

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Cesko\\_a\\_Bavorsko\\_podpori\\_vystavbu\\_kvalitnejsiho\\_ze\\_leznicniho\\_spojzeni\\_z\\_Prahy\\_do\\_Mnichova.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Cesko_a_Bavorsko_podpori_vystavbu_kvalitnejsiho_ze_leznicniho_spojzeni_z_Prahy_do_Mnichova.htm))

O výstavbě kvalitnějšího železničního spojení z Prahy do Mnichova dnes na společné schůzce jednali ministr dopravy Dan Ťok a bavorský ministr vnitra, výstavby a dopravy Joachim Herrmann. Přípravu tohoto projektu podpořila bavorská vláda částkou 6 milionů eur. Kolem roku 2025 by vlaky mezi oběma zeměmi mohly konkurovat silniční dopravě. Bavorsko chce využít finanční prostředky pro elektrizaci železniční tratě Regensburg – Schwandorf – Furth im Wald – státní hranice. Za tím účelem už požádalo EU o 50% podporu. Herrmann zdůraznil, že pro něj je zlepšení železničních spojení mezi Bavorskem a Českem tak důležité, že je připraven vyčlenit zemské finanční prostředky Bavorska. „Urychlení modernizace železničního spojení Praha – Plzeň – Mnichov bylo klíčovým tématem dnešní schůzky. Financování přípravy této stavby ze strany Bavorska je pro nás velmi dobrou zprávou. Na české straně nyní probíhá modernizace úseku Praha – Plzeň. V dalších letech plánujeme elektrizaci úseku z Plzně přes Domažlice na Furth im Wald. Cílem je, aby Praha a Mnichov měly kvalitní železniční spojení, které bude schopné konkurovat silniční dopravě. Máme ambici dosáhnout tohoto cíle kolem roku 2025,“ řekl Ťok.

Na železnici je v plánu také zahájení přípravy úseku mezi Marktredwitzem a Norimberkem, což nedávno podpořil i spolkový ministr dopravy Alexander Dobrindt. Bavorsko tak usiluje o to, aby do chystaného spolkového plánu dopravní infrastruktury ukotvilo obě hlavní osy směřující do Česka, tj. výstavbu železničních tratí v úseku Regensburg – Schwandorf – Hof a úseku Nürnberg – Schwandorf v jižní trase, stejně tak výstavbu úseku Marktredwitz – Schodding v severní trase. „Jižní alternativa spojení Praha – Mnichov přes Domažlice a Schwandorf je pro nás prioritou. Do budoucna umožní i zlepšení spojení Prahy s Norimberkem,“ doplnil Ťok. Česká republika a Bavorsko investují také do železničního spojení mezi Selbem a Aší. Na české straně stavební práce začaly již před dvěma měsíci, v Oberfranken (Horní Franky) začnou ještě tento měsíc. První lokálky by na tento přeshraniční úsek měly vyjet v prosinci 2015.

Oba ministři se během jednání dotkli také silničního spojení. Rychlostní silnice R6 z Prahy přes Karlovy Vary směrem na bavorský Bayreuth se v budoucnu stane alternativou k dálnici D5. V případě historické spojnice Prahy a Pasova se pro chybějící část dnešní R4 uvažuje o financování formou PPP projektu. „Dohodli jsme se, že odborníci pro silniční výstavbu obou našich úřadů se v nejbližších dnech sejdou a informují se o detailech na druhé straně hranice. Já s ministrem Ťokem se následně setkáme na podzim v Bavorsku, abychom se informovali o posunu ve všech těchto projektech,“ uzavřel ministr Herrmann.

---

## **03. 04. 2015 Správa železnic chce opravit 200 největších nádraží v zemi**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-chce-opravit-200-nejvetsich-nadrazi-v-zemi/1200476>)

Dvě stovky největších nádraží v zemi by se měly dočkat rekonstrukce. Opravy nádražních budov by podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) vyšly zhruba na 8,2 miliardy korun. ČTK to dnes řekl

náměstek správy železnic Tomáš Drmola. Podle něj by tato nádraží měla do tří let vypadat jako nádražní budovy v zemích západní Evropy. Podmínkou je dokončení převodu těchto nemovitostí z majetku Českých drah, s čímž jsou dlouhodobé problémy. Zatímco České dráhy (ČD) s převodem majetku letos nepočítají, správa železnic na něj podle Drmoly připravená je a jsou pro něj vyčleněné potřebné peníze. Kolik bude stát převod, jehož součástí je zhruba 400 zaměstnanců drah, není jisté. Odhady se pohybují od čtyř miliard korun, ČD původně hodnotu majetku vyčíslily na dvojnásobek. Kvůli obavám z nedovolené státní podpory si převod nechalo ministerstvo dopravy schválit Evropskou komisí, zatím ale oficiální stanovisko nepřišlo.

Celkem má SŽDC od Českých drah získat 1 600 objektů, z nichž zhruba tisíc připadá na nádražní budovy. V utěšeném stavu je ale necelá polovina z nich a zbytek si vyžádá rozsáhlejší rekonstrukci. Zhruba 40 objektů, například nádraží v Plzni, Sokolově, Bílině, v Berouně a ve Strakoněch, patří mezi nejvíce zdevastovaná nádraží, uvedl Drmola. Na jejich stavu se podepsala zdoluhavá jednání o tom, kdo má v Česku nádraží vlastnit. ČD proto dlouhodobě do oprav investovaly nezbytné minimum, i tak jde ale o stovky milionů korun ročně. První vlna, jak SŽDC opravy 200 vybraných nádraží označuje, by měla být rozsahem největší akcí svého druhu, přestože další opravy nádražních budov budou pokračovat i poté. Vybraná nádraží podle odhadů správy využívají čtyři pětiny cestujících na železnici, oprava budov by se tak měla na kvalitě cestování výrazně projevit, dodal Drmola.

ČD převod nádraží na SŽDC požadují jako předpoklad pro chystané otevření trhu dotovaných železničních tratí soukromým společnostem. Výhodou SŽDC jako státní příspěvkové organizace je možnost žádat na jejich opravy vyšší podíl dotací z Evropské unie. Zatímco ČD, které jsou státem vlastněnou firmou, mohou požadovat evropské spolufinancování do 40 procent, SŽDC může z evropských dotací zaplatit až 85 procent všech nákladů, dodal Drmola. Mezi největší kritiky převodu nádraží patří brněnský podnikatel a majitel Student Agency Radim Jančura. Požaduje, aby stát nádražní budovy převedl z ČD na správu železnic bezúplatně, nebo aby ČD od ostatních železničních společností za použití stanic vybíraly poplatek. S tím ale počítá i varianta převodu stanic na SŽDC, která by pak tyto peníze vybírala od ČD i od konkurence.

## 07. 04. 2015 Přeprava zboží po železnici loni výrazně vzrostla

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/preprava-zbozi-po-zeleznici-loni-vyrazne-vzrostla-1178189>)

Nákladní dopravci mají za sebou relativně úspěšný rok. Podle statistik ministerstva dopravy se loni zvýšil objem zboží na silnicích i kolejích. Mnout ruce si mohou zejména železniční dopravci, neboť ve svých vagoncích přepravili 91 milionů tun zboží. To je nejvíce od roku 2008, kdy vypukla ekonomická krize. Meziročně jde o osmiprocentní nárůst. Zároveň narostla přepravní vzdálenost. Zatím není jasné, do jaké míry se dařilo státnímu dopravci ČD Cargo a jak si vedli soukromí přepravci. Jejich podíl na trhu však zřejmě stále roste. Pokud jde o silniční nákladní dopravu, nemluví statistiky tak jednoznačně. Nákladní vozy s českou značkou převezly meziročně o desetinu více, celkem 386 milionů tun. Výkony v tunokilometrech, kam se započítává i ujetá vzdálenost, však zůstaly zhruba stejné. Mezinárodní doprava dokonce v tomto ukazateli poklesla. Znamená to, že české kamiony nenajezdily tolik kilometrů. „Stále citelně vnímáme úbytek přeprav do Ruska, což se mohlo ve statistikách projevit,“ komentoval to mluvčí sdružení dopravců Česmad Bohemia Martin Felix. I proto zřejmě nerostly tržby v odvětví tak rychle jako objemy zboží. Podle předběžných údajů statistického úřadu se tržby v dopravě loni zvedly o čtyři procenta na 570 miliard korun.

## 07. 04. 2015 Na železnici míří další německé motoráky. Dráhy je pošlou na východ Čech (RS1)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-si-pujci-v-nemecku-ctyri-motoraky-fc6/eko-doprava.aspx?c=A150406\\_230739\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-si-pujci-v-nemecku-ctyri-motoraky-fc6/eko-doprava.aspx?c=A150406_230739_eko-doprava_suj))

České dráhy se rozhodly rozšířit svoji flotilu motorových vozů Stadler RS1. Ke 33 motorákům jezdícím hlavně na Vysočině a v Libereckém kraji přidají dočasně další čtyři stejné vozy. Dopravce si je půjčil v Německu. Firma začala o vikendu testovat v provozu první ze čtyř objednaných vozů. Nasadí je na vybrané tratě v Královéhradeckém kraji. Půjčila si je od dopravce Vogtlandbahn, který je známý i v Česku. Firma vlastněná italskými státními železnicemi provozuje vlaky mezi Libercem a Rybníštěm. „Když se osvědčí, počítáme s možností dlouholetého zapůjčení až na šest let,“ řekl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Cenu za pronájem neuvedl. Vozy jsou vyrobené v roce 2004.



Motorové vozy Regio Shuttle nahrazují na regionálních tratích především staré motoráky řady 810 či jejich modernizovanou verzi Regionova. Jsou nízkopodlažní a klimatizované, část sedadel je sklopných pro zvětšení prostoru pro přepravu kol či kočárků. „V současné době probíhá zkušební provoz prvního z motorových vozů. Během něj dochází k zaškolení strojvedoucích a dílenského personálu, který se bude o vozy v České republice starat,“ dodal Štáhlavský. České dráhy nasadí Stadler na tratě Častolovice – Rychnov nad Kněžnou, Týniště nad Orlicí – Doudleby nad Orlicí a Týniště nad Orlicí – Náchod. O víkendech budou jezdit také mezi Hradcem Králové a Chlumcem nad Cidlinou, v rámci svých oběhů ale zajedou také do Letohradu, Solnice nebo Hronova.

České dráhy mají ve flotile celkem 33 těchto motorových vozů, na jejich nákup získaly evropské dotace. Další ojeté motorové vozy z Německa na českou železnici koupil soukromý železniční dopravce GW Train Regio. Kromě jednoho Stadlera RS1 také tři vozy RegioSprinter. Podle Štáhlavského zapadá pronájem vozů do dlouhodobé strategie na modernizaci a obnovu vozového parku ve všech segmentech dopravy a ve všech regionech. „V Královéhradeckém kraji díky tomuto kroku předpokládáme další snížení potřeby starších vozidel, například přípojných vozů 010, a vytvoření rezervy pro potřebné posilování některých spojů operovaných jednotkami Regionova tak, abychom uspokojili rostoucí poptávku na daných tratích,“ dodal.

## **08. 04. 2015 Mimořádná změna jízdního řádu od 13. dubna 2015**

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmena-jr-13.4.15.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 13. dubna 2015 mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy. K úpravám v jízdě vlaků dochází na více než dvacítce tratí, a to na základě žádosti dopravců a krajů a v některých případech i v návaznosti na zahájení dalších etap dlouhodobých výlukových akcí.

V rámci této akce dochází k následujícím významnějším změnám v dálkové dopravě:

- Vlaky 351, 353, 355, 357 na trati 180 nově zastavují pro cestující ve stanici Plzeň-Jižní Předměstí, kde dochází k výměně lokomotivy, a proto přijíždějí do stanice Plzeň hl. n. o přibližně 10 minut později.
- U vlaků 404, 405 Moskva – Praha – Moskva se snižuje počet dnů, ve kterých pojedou, a je zrušen přímý lůžkový vůz Moskva – Karlovy Vary – Moskva.
- U vlaku 444 je nově též povolen nástup cestujících ve stanicích Bohumín a Olomouc hl. n., u vlaku 445 pak ve stanici Olomouc hl. n.
- Vlaky 766/767 jsou trvale ukončeny v Praze hl. n., v úseku Pardubice – Praha hl. n. – Pardubice hl. n. jsou místo nich vedeny vlaky 898/899.
- Vlak 879 nově nezastavuje ve stanici Praha-Libeň.
- Na trati 120 zastavují všechny rychlíky a spěšné vlaky od 15 hodin 6. dubna ve stanici Praha-Veleslavín v návaznosti na zahájení provozu na prodloužené lince A pražského metra.
- U některých dalších vlaků dochází k úpravám v nabídce dopravcem poskytovaných služeb a tarifních výjimek – bližší podrobnosti lze najít na internetových stránkách SŽDC.

Dále byly provedeny některé další aktuální úpravy jízdního řádu osobní železniční regionální dopravy na základě žádostí dopravce ČD a příslušných krajů, a to zejména:

- V Pardubickém kraji na trati 019 vlak 12700 nově zastavuje ve stanici Třebovice v Čechách.
- V Ústeckém kraji na trati 083 dochází k minutovým úpravám a změně zastavování na německém území.
- V Jihočeském kraji na trati 199 je vlak 2149 nově ukončen ve stanici České Velenice; na trati 220 se pak částečně posouvají časové polohy vlaků 8266 a 8279 v úseku Tábor – Střezimíř.
- V Moravskoslezském kraji dochází k podstatným změnám na trati 270 v návaznosti na zahájení provozu na letišti Mošnov, kde budou vlaky zároveň zajišťovat i dopravu pracujících do nově vzniklé průmyslové zóny (týká se vlaků 2925, 2938, 2943, 2945, 3309, 3344, 3367). Na trati 320 se pro lepší přestupní návaznosti v Českém Těšíně nepatrně upravuje časová poloha u vlaků 2972, 2974, na trati 323 pak jde o úpravu dnů jízdy vlaku 3142 v úseku Frenštát pod Radhoštěm – Frenštát pod Radhoštěm město.
- V Olomouckém kraji na trati 290 se mění časové polohy vlaků 13740 a 3649 v návaznosti na požadavek zajištění dopravy ze zaměstnání z Uničova po odpolední směně.

- Ve Zlínském kraji dochází k dílčím časovým posunům na trati 283 u vlaku 23224 a na trati 341 u vlaku 4380 pro získání návaznosti na autobusovou dopravu. Další změna se týká trati 341, kde se posouvá časová poloha vlaků 4301 a 14303, resp. 1720 pro zajištění dřívějšího příjezdu zaměstnanců lázní do Luhačovic.

---

## **08. 04. 2015 Němci si oblíbili autobusy. Zájem roste na úkor železnice**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nemci-si-oblilibili-autobusy-zajem-roste-na-ukor-zeleznice-1178723>)

Autobusy se v Německu uchytily. Dva roky po zrušení monopolu železnice na vnitrostátní dálkovou dopravu využilo autobusy k cestě po Německu zhruba 19 milionů lidí, ve srovnání s rokem 2013 dvojnásobek. Železnice si ovšem navzdory mírnému poklesu zájmu stále drží výrazný náskok. V uplynulých dvou letech zažila autobusová doprava v Německu velký rozmach. Podle statistického úřadu se k jejímu využívání nerozhodovali řidiči osobních aut, ale spíš železniční cestující. Cesta autobusem mezi velkými městy je totiž zpravidla o polovinu až dvě třetiny levnější než cesta vlakem na stejném úseku. Do konce roku 2012 přitom Němci neměli na výběr. Na dopravním trhu platila omezení, která měla chránit státního železničního dopravce Deutsche Bahn. Německá vláda opatření obhajovala mimo jiné tím, že železniční doprava je šetrnější k životnímu prostředí než autobusová.

### **Deutsche Bahn hlásí propad příjmu**

Železnice si i tak své dominantní postavení udržela. I přes dvouprocentní meziroční pokles loni využilo vlak k cestě na dlouhou vzdálenost 129 milionů Němců. Deutsche Bahn ale oznámila, že rozvoj autobusové dopravy významným způsobem ovlivňuje její hospodaření. Železniční dopravce vyčíslil ušlé příjmy za loňský rok na 130 milionů eur (3,5 miliardy korun). Podle provozovatelů dálkových autobusů se však Deutsche Bahn nemusí obávat, že by ji autobusy z dálkové osobní dopravy vytlačily. „Železnice nemusí mít strach z dálkových autobusů. Z dlouhodobého hlediska pro ni nejsou nebezpečné,“ řekla týdeníku Focus předsedkyně Spolkového svazu německých autobusových dopravců Christiane Leonardová. Vpuštění autobusů na dálkové linky si ale už v prosinci vyžádalo oběť u soukromníka. Německá Veolia Verkehr opustila svou jedinou dálkovou vlakovou linku, která jezdila 12 let bez nároku na dotace mezi Lipskem, Berlínem a Rostockem. Vlaky známé pod značkou InterConnex vyjely naposledy 13. prosince. Vedení společnosti poukazovalo mimo jiné na fakt, že autobusy neplatí za použití silnic žádné mýtné, zatímco vlaky za koleje platily na zmíněné trase téměř dva tisíce eur. Koleje přitom patří skupině Deutsche Bahn.

### **V Německu uspěla i Student Agency**

Ze situace v Německu těží i česká autobusová skupina Student Agency, která u západních sousedů jezdí ve vlastní režii i ve spolupráci s autobusovou divizí Deutsche Bahn. „Počet cestujících nám meziročně vzrostl až o 16 procent a je evidentní, že značná část těchto cestujících přešla do autobusů z vlaků. Německý trh vnímáme jako klíčový, neustále monitorujeme nové možnosti pro rozšíření našich spojů,“ uvedla ředitelka autobusové dopravy Student Agency Ivana Kašická. Student Agency loni zvýšila počet linek v Německu, obsluhuje například Berlín, Mnichov, Norimberk, Mannheim a Heidelberg.

### **Trh poroste**

Leonardová poukázala na odborné studie o očekávaném vývoji německého dopravního trhu. Podle expertů bude v Německu do roku 2018 ročně využívat hromadnou dopravu na dlouhé vzdálenosti kolem 180 milionu lidí. Ze studií vyplývá, že Deutsche Bahn by si měla přinejmenším udržet současný počet cestujících. Razantní růst počtu cestujících na železnici se však podle odborníků očekávat nedá. Přispívá k tomu i určitá nespolehlivost německých vlaků, která se podle statistického úřadu projevila i na letošním snížení počtu přepravených cestujících. Loni v létě kvůli velkému horku selhaly některé vlaky a Deutsche Bahn musely zrušit část spojů. Na podzim pak železničního dopravce zasáhlo několik stávek strojvůdců a vzhledem k tomu, že spor o mzdy zatím není vyřešen, hrozí i letos další protestní akce a s nimi spojená dopravní omezení.

---

## **08. 04. 2015 SŽDC zmodernizuje současnou trať Plzeň – Domažlice v původní stopě**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-zmodernizuje-soucasnou-trat-plzen-domazlice-v-puvodni-stope/1202298>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zmodernizuje trať Plzeň – Domažlice v současné stopě. Uklidnila tak starosty, kteří se obávali velkých záborů a demolice kvůli stavbě nové železnice. Oprava

trati zhruba za 9,5 miliardy korun zvýší rychlost vytižených vlaků směrem na Mnichov. Díky tomu, že povede na většině území po současných kolejích, budou nutné pouze menší zábory kvůli stavbě protihlukových stěn a trakčních stožárů, řekl dnes před plným holýšovským kinem Pavel Paidar ze SŽDC. "Trať by se měla v letech 2019 až 2025 celá elektrifikovat. Téměř v celé délce bude nadále jednokolejná," uvedl. Tato varianta modernizace trati Plzeň – Domažlice – státní hranice SRN, která se někdy nazývá III. odbočný tranzitní koridor, odpovídá plánům bavorské strany, která zmodernizuje hlavně části od hranic za Řezno. Další část do Mnichova už je podle krajského radního pro dopravu Jaroslava Bauera (ČSSD) hotová. Na české straně by vlaky jezdily většinou 100 až 140 km/h, pendolino až 160 km/h. Doba jízdy z Plzně do Domažlic se zkrátí o třetinu na 35 minut.

Starostové se dnes také dozvěděli, že ve schváleném krajském územní plánu zůstanou jako územní rezerva pozemky na novou vysokorychlostní trať Plzeň – Domažlice – státní hranice pro vlaky s rychlostí až 200 km/h. Podle zástupců kraje i SŽDC by se ale stavba mohla uskutečnit až ve vzdálené budoucnosti. "Zatím je nerealizovatelná. Váže se na to dohoda s německou stranou a rozsáhlé úpravy na jejich území," řekl Paidar. "Teď jsme před schválením studie proveditelnosti optimalizace trati ve stávající stopě, která bude hotová v dubnu 2015. Pak poběží schvalovací řízení na ministerstvu dopravy, což by mělo být letos," uvedl Paidar. Doufá, že SŽDC už ve druhé polovině roku, zpracuje projekt pro územní řízení pro vytipované úseky, protože připravovat stavbu najednou nelze. O postupu příprav bude investor starosty informovat. Nový úsek trati vznikne jen u Plzně z Nové Hospody do Zbůchu, kde není zástavba. Dvokolejně krátké úseky budou z Chotěšova do Stodu, z Radonic k Domažlicím a z Domažlic do Domažlic města. Fakt, že Němci zařadí modernizaci navazující trati Schwandorf – Furth im Wald – státní hranice do plánu rozvoje dopravních cest, který má být podle Bauera schválen v listopadu, urychlil přípravu na české straně.

## 09. 04. 2015 České dráhy vystupňovaly boj o šumavské vlaky, obrátily se na ÚOHS (tratě č. 194, 197, 198)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-drahy-vystupnovaly-boj-o-sumavske-vlaky-obratily-se-na-uohs-1179007>)

Dosud největší železniční soutěž o dotace se komplikuje. Klání železničních dopravců o provoz na třech šumavských tratích bude na popud Českých drah řešit Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Deníku E15 to potvrdily dráhy i jihočeské hejtmánství. Úřad na své rozhodnutí nemá žádné lhůty, v krajním případě tak může být ohrožen termín vyjetí vítěze na Šumavu v prosinci 2016. Nejnížší cenu nabídl kraji dopravce GW Train Regio ze skupiny Jihotrans, dráhy skončily až třetí, když se před ně dostala ještě Arriva. Národní dopravce zkoušel tendr zvrátit i připomínkou zaslanou Jihočeskému kraji. „Námítky jsme jednoznačně odmítli, neboť nebyly vůbec relevantní,“ řekl ke snaze drah hejtmán Jiří Zimola. Dráhy přitom odmítají podezření, že si chtějí udržet drahý monopol za pomoci administrativních klíčků. „České dráhy považují své námítky za relevantní a postupují v souladu se zákonnou povinností jednat s péčí řádného hospodáře, ale také v zájmu práv cestujících a zaměstnanců,“ uvedl mluvčí Radek Joklík. V samotném tendru ale národní dopravce příliš nezabodoval. Podle informací deníku E15 požadoval po kraji 164 korun za vlakový kilometr, ačkoli dnes na Šumavu jezdí za zhruba 112 korun za kilometr. Nabídnutá cena je navíc téměř dvojnásobná oproti nabídce GW Train Regio. Podstata drážních protestů proti tendru je tajná. Neoficiálně se hovoří o tom, že dráhy podezřívají soupeře z podnákladových cen a chovají obavu o osud více než stovky zaměstnanců, které vítěz nemusí převzít. Naopak těsně druhá Arriva protestovat nebude, hodlá ale bedlivě sledovat naplnění podmínek tendru vítězem.

### Šumavské lokálky

Soutěž o tratě takzvaného provozního souboru Šumava vypsal Jihočeský kraj loni v létě. Předpokládanou hodnotou smlouvy ve výši 2,25 miliardy jde o největší soutěž kraje vůbec. Na základě patnáctileté smlouvy zajistí vítěz provoz na tratích České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary. Podmínkou kraje byly mimo jiné vlaky pro rychlost sto kilometrů v hodině.

## 09. 04. 2015 Čína prý zvažuje vybudovat železniční tunel pod Mount Everestem

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cina-pry-zvazuje-vybudovat-zeleznicni-tunel-pod-mount-everestem/1202624>)

Čína údajně zvažuje, že by propojila své území se sousedním Nepálem železniční tratí, která by zahrnovala i tunel vedoucí pod nejvyšší horou světa Mount Everestem. Informoval o tom dnes britský deník The Guardian s odvoláním na čínská státní média. Železnice na čínském území vede



v současnosti až do vysokohorských oblastí Tibetu a "na žádost Nepálu" se již chystá její prodloužení až k nepálské hranici. Podle čínských úřadů by tato část trasy měla být dokončena do roku 2020.

Čínský ministr zahraničí Wang I v prosinci navštívil Káthmándú, kde podle nepálských zpráv prohlásil, že by železniční linka mohla být případně protažena až do nepálské metropole a dál. Tím by eventuálně vzniklo klíčové spojení mezi Čínou a obrovským indickým trhem. Tento plán by mohl zahrnovat i tunel vystavěný pod Mount Everestem, napsal dnes deník China Daily. "Tato trasa bude pravděpodobně muset vést pod Mount Everestem, takže dělníci budou muset razit velmi dlouhé tunely," řekl listu inženýrský expert Wang Meng-šu. Vzhledem k náročnému terénu v Himálaji, jehož součástí jsou podstatné změny nadmořské výšky, by vlaky na jakékoli trase do Káthmándú mohly jezdit maximální rychlostí 120 kilometrů v hodině, dodal Wang.

#### 10. 04. 2015 Zrušenou obří pokutou pro ČD se bude znovu zabývat soud (ČD Cargo)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zrusenou-obri-pokutou-pro-cd-se-bude-znovu-zabyvat-soud-1179555>)

Čtvrtmiliardovou pokutou, kterou Českým drahám v roce 2009 uložil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě, se bude zabývat zřejmě znovu Nejvyšší správní soud. Sankci minulý týden zrušil Krajský soud v Brně, ÚOHS ale podá kasační stížnost. „S verdiktem soudu nesouhlasíme. Zatím si děláme rozbor rozsudku, ale kasační stížnost podáme,“ řekl předseda ÚOHS Petr Rafaj. NSS bude mít případ na stole už podruhé. České dráhy měly původně platit 270 milionů korun, bývalý předseda ÚOHS Martin Pecina ale pokutu následně snížil na 254 milionů. Pokuta se týká období, kdy nákladní doprava byla součástí Českých drah a nebyla vyčleněna do dceřiné ČD Cargo. Její výplata byla dosud odložená, dráhy ji tedy nezaplatily.

#### Podnákladové ceny se nepodařilo prokázat, tvrdí soud

České dráhy proti nařízené pokutě protestovaly a požadovaly, aby pokuta za zneužití dominantního postavení v nákladní dopravě přešla na dceřinou společnost, nákladního železničního dopravce ČD Cargo. Krajský soud letos v dubnu pokutu zrušil proto, že ve správním řízení nebylo prokázáno uplatňování podnákladových cen. Jeden z důkazů navíc údajně nebyl opatřen zákonným způsobem. Podle ÚOHS dráhy ještě v době, kdy provozovaly nákladní dopravu, zvýhodňovaly některé své klienty, když jim počítaly rozdílné ceny. U úřadu si stěžoval slovenský konkurent ŠPED-TRANS Levice, podle nějž ČD zvýhodňovaly některé zákazníky, a tak si je zavazovaly ke dlouhodobé spolupráci. Údajně to omezovalo konkurenci a také znevýhodňovalo jiné zákazníky, kteří lepší cenu nedostali. ČD podle úřadu nabídly některým klientům tak nevýhodné podmínky, že těmto firmám znemožňovaly vstoupit na trh železniční nákladní dopravy a působit na něm. ČD také nabízely výhodnější nabídky těm svým zákazníkům, kteří byli osloveni alternativní nabídkou od konkurence, a tím byl opět konkurenci ztížen vstup na trh.

#### 10. 04. 2015 Německý dopravce slíbil Liberecku moderní vlaky, nasadil 20 let staré vozy (Trilex)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/307383-nemecky-dopravce-slibil-liberecku-moderni-vlaky-nasadil-20-let-stare-vozy/>)

Liberecký kraj řeší stížnosti cestujících na vlaky německého dopravce. Na trati mezi Libercem a Varnsdorfem totiž nahradil moderní vozy slíbené ve smlouvě soupravami starými i dvacet let. Firmě za to hrozí statisícová pokuta, pochybení ale odmítá. Na trase, kde vlaky jezdí každé dvě hodiny, zajišťuje dopravu německá firma Vogtlandbahn. V konkurenci jiných dopravců vyhrála soutěž právě díky tomu, že slíbila nasadit nejmodernější soupravy. Ty jsou ale ve skutečnosti z osmdesáti procent staré a nevyhovující. Směrem na německou Žitavu dnes například vyrazila 20 let stará souprava Regiosprinter. Cestující si stěžují na nepohodlí. Vlak se podle nich příliš třese a nedá se v něm regulovat teplota. Buď je přetopeno, nebo se netopí vůbec.

Firma tvrdí, že teď funguje v provizorním režimu, protože nových vlaků zatím nemá dostatek. "Od prosince minulého roku firma převzala větší množství výkonů v Sasku. Nejhorší vozidla, která měla, nasměrovala k České republice," uvedl dopravní specialista Jindřich Berounský. Firma se ale hájí tím, že ji tuto změnu odsouhlasil Liberecký kraj: "Náhradní vozy navíc splňují požadovaný standard kvality," napsala ve vyjádření České televizi. Hejtmanství to ale odmítá. Starší soupravy prý měl dopravce dočasně povolené jen do konce února. "Ze dvou třetin nebyly splněny požadavky dané smlouvou. Bude vyčíslena smluvní pokuta," konstatoval Jan Čáp z krajského odboru dopravy. Už teď

je jisté, že jen pokuta za březem půjde do statisíců korun. Dopravce slibuje, že staré soupravy stáhne už během dubna.

### 13. 04. 2015 Stěhovat, či nestěhovat? Stát opět řeší, co s brněnským nádražím (studie proveditelnosti)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/vlada-bude-resit-co-s-brnenskym-nadrazi-d91-/eko-doprava.aspx?c=A150413\\_091339\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/vlada-bude-resit-co-s-brnenskym-nadrazi-d91-/eko-doprava.aspx?c=A150413_091339_eko-doprava_suj))

Nekonečný příběh o tom, kde bude v budoucnu brněnské hlavní nádraží, má další pokračování. Budoucnost moravského uzlu má ve středu řešit vláda, hlavní slovo budou mít ale autoři studie proveditelnosti, kterou stát zadal. Nejlevnější nabídku od německé projekční firmy Správa železniční dopravní cesty odmítla, k vítězství naopak míří stejná firma, co navrhla odsun uzlu. Vláda má ve středu rozhodnout o zřízení řídicího výboru, který bude další podobu železničního uzlu řešit. Budoucnost má nastínit hlavně studie proveditelnosti, soutěž na jejího autora vrcholí u SŽDC. Zakázku za více než 16 milionů korun mohla poprvé na české železnici získat německá projekční firma. Do soutěže se přihlásila společnost Helika, dcera velké německé projekční firmy Obermeyer. Hodnotící komise ji ale nakonec vyloučila, i když nabídla cenu o více než milion nižší než druhá nejlevnější nabídka od sdružení firem Sudop Brno, AF City Plan a Moravia Consult. Důvodem vyloučení je skutečnost, že firma poslala do nabídky výpis z trestního rejstříku členů představenstva, po podání nabídky byl ale jeden člen vyměněn a Helika nezaslala SŽDC nový výpis z rejstříku trestů. Helika proti vyloučení podala námitku, výsledek je zatím nejasný.

#### O přestavbě se mluví 15 let

Podle zdrojů obeznámených s problematikou může být důvodem pro vyloučení i obava, že německá firma by ve studii nemusela jako vhodnější doporučit variantu odsunutého nádraží, jejímž autorem je právě společnost Sudop Brno, která se umístila jako druhá v pořadí. Podle materiálu pro vládu má ministerstvo dopravy zřídit kvůli brněnskému uzlu speciální řídicí výbor, v kterém mají být i zástupci Brna a Jihomoravského kraje. O přestavbě brněnského nádraží se mluví přes patnáct let, stalo se z něj i silné politické téma. Původní verze počítala s odsunem zhruba o 800 metrů dál od stávajícího umístění. I kvůli nejasné budoucnosti nádraží má dnes Brno z velkých měst jednu z nejobdivnějších železničních stanic v zemi.

#### Hra o slova

Materiál prošel už připomínkovým řízením. I když ještě vůbec není jasné, kde nádraží bude, některé připomínky ukazují, o jak citlivé téma zejména v Brně jde. Například Jihomoravský kraj se ohradil proti jedinému slovu v materiálu: že proti přesunu je značná část veřejnosti. „Vzhledem k tomu, že jde o materiál, který má být podkladem pro rozhodování vlády o desítkách miliard by bylo vhodné buď tuto značnou část veřejnosti nějakým způsobem kvantifikovat anebo podobné citace zcela vypustit. Tento tendenční přístup považujeme za naprosto nepřijatelný,“ napsal kraj do připomínek. Ministerstvo dopravy slovo „značné“ vypustilo. Stát doufá, že půjde na přestavbu nádraží či jeho případné stěhování získat evropské dotace.

### 13. 04. 2015 Na Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově začaly jezdit vlaky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-letiste-leose-janacka-ostrava-v-mosnove-zacaly-jezdit-vlaky/1203927>)

Na Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Mošnově na Novojičínsku mohou od pondělí cestující přijet vlakem. První spoj, který vyjel z Bohumína na Karvinsku, zastavil ve stanici pojmenované Mošnov, Ostrava Airport před 04:30. Ostravské letiště je prvním v zemi, na které jezdí pravidelné vlakové spoje. Moravskoslezský hejtman Miroslav Novák (ČSSD) řekl, že napojení letiště na železnici bude mít význam nejen pro cestující osobní



dopravy, ale hlavně pro mošnovskou průmyslovou zónu a nákladní leteckou přepravu. "Výhybky jsou připraveny, aby v budoucnu mohla pokračovat trať do výstavby cargo terminálu na letišti i do průmyslové zóny. Infrastruktura je připravena k tomu, aby se položily koleje a dovedlo se to dál podle potřeby," řekl hejtman. V mošnovské zóně nyní pracuje zhruba 1 500 lidí, za dva roky by jich mělo být o tisíc více. Hejtmanův náměstek pro dopravu Daniel Havlík (ČSSD) řekl, že se snažili vlakové spojení navázat na přílety letadel. "Je to ale trošičku problematičtější, protože třeba Ryanair několikrát během sezony mění letové řady. Snažili jsme se přizpůsobit zejména těm linkám, které jsou

pravidelné, na spojení do Prahy, Londýna je to jednoznačně navázáno," řekl Havlík. Náměstek ministra dopravy Kamil Rudolecký řekl, že je rád, že se konečně podařilo vybudovat terminál propojující leteckou a železniční dopravu. "Je to první počín v České republice tohoto druhu. Já budu očekávat, že podobné se nám podaří také v Praze. Ruzyňské letiště musí být napojeno minimálně na centrum do 30 minut," řekl Rudolecký.

Cesta z mošnovského letiště do centra Ostravy trvá zhruba půl hodiny. Zástupci kraje i letiště očekávají, že zpočátku bude největší využití vlaků souviset s velkými akcemi v Moravskoslezském kraji. Jednou z nich je Mistrovství světa v ledním hokeji, které v Ostravě začne 1. května. "Máme avizováno množství příletů speciálů," řekl Novák. Trať mezi Sedlnicí a letištěm dlouhá 2,9 kilometru byla po mnoha letech první novou tratí, která se v Česku stavěla na "zelené louce". Přišla na 553 milionů korun, většinu zaplatí evropské dotace. Součástí stavby byl zastřešený terminál, který spojuje krytá chodba s letištní odbavovací halou. Kvůli železničnímu napojení letiště musela Správa železniční dopravní cesty rekonstruovat 5,6 kilometru dlouhou trať mezi Studénkou a Sedlnicí. Stálo to přes 300 milionů korun. Původní trať byla elektrifikována a stanice Sedlnice se asi o kilometr posouvala. Přes Studénku vede hlavní železniční koridor, který spojuje Ostravu s Prahou či Brnem.

Na mošnovské letiště přijede každý den po železnici deset spojů, s výjimkou neděle, kdy jich bude devět. Stejný počet spojů pojede i opačným směrem. Většinou však nejde o nové spoje. Do Mošnova totiž budou jezdit nejčastěji vlaky od slovenských hranic ze stanice Mosty u Jablunkova na Frýdecko-Místecku, které už ve stejných časech jezdily, ale jejich trasa do neděle končila zpravidla ve Studénce. Nyní ji prodlouží. Z ostravského letiště nyní létají pravidelné přímé linky do Prahy, Londýna, Paříže a Düsseldorfu. V letní sezoně se z Mošnova létá také do turistických destinací zejména ve Středomoří. Loni letiště přepravilo 297.691 cestujících, což bylo o 15 procent více než v roce 2013. Letiště Václava Havla v Praze loni odbavilo 11,1 milionu cestujících, brněnské letiště téměř 487.000 pasažérů.

#### 14. 04. 2015 Cestování po regionální železnici mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou z kvalitní

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Cestovani\\_po\\_regionalni\\_zeleznici\\_mezi\\_Kouty\\_a\\_Desnou\\_z\\_kvalitni.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Cestovani_po_regionalni_zeleznici_mezi_Kouty_a_Desnou_z_kvalitni.htm))

Železnice vedoucí ze Šumperka přes Petrov do Koutů nad Desnou projde zásadní modernizací. Prostřednictvím ministerstva dopravy byla Svazku obcí údolí Desné, který je vlastníkem dráhy, schválena dotace z Operačního programu Doprava (OPD) ve výši 340 mil. korun. V rámci OPD jde o první projekt, kterému je evropská dotace poskytnuta, aniž by byl vlastníkem infrastruktury stát nebo kraj.

Regionální trať mezi Šumperkem a Kouty nad Desnou (v jízdním řádu ji naleznete pod číslem 293) čeká v brzké době čilý stavební ruch. Pomocí evropských peněz bude trať elektrizována a také částečně opravena. Dojde na rekonstrukci mostů i železničního svršku, čímž se trať stane pro cestující pohodlnější. A také bezpečnější. V rámci akce bude též modernizováno zabezpečovací a sdělovací zařízení. Úprava nástupišť v jednotlivých zastávkách bude provedena tak, aby cestující mohli pohodlně nastoupit i vystoupit z vlaku. Rekonstrukcí dojde k navýšení traťové rychlosti až na 80 km/h, cestující se tak mohou těšit na zkrácení jízdní doby.

Úpravy tratí umožní v budoucnu zavést případné přímé spojení s Olomoucí i Zábřehem na Moravě. Výhledově by bylo možné počítat i rekreačními přímými spojení mezi Brnem a Kouty nad Desnou. Elektrizace tratí bude prospěšná i okolí. Po dokončení stavby se sníží hluková zátěž i znečištění ovzduší způsobené hnacími vozidly motorové trakce. Předpokládané ukončení stavebních prací je naplánováno v průběhu letošního listopadu.

#### 14. 04. 2015 Majitel RegioJetu zažaloval dráhy kvůli údajné státní podpoře

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/majitel-regiojetu-zažaloval-drahy-kvuli-udajne-statni-podpore/1204545>)

Majitel soukromé společnosti RegioJet Radim Jančura zažaloval České dráhy kvůli údajné nedovolené státní podpoře. Požaduje, aby dopravce státu vrátil sedm miliard korun. O tuto částku byl údajně nadhodnocen majetek, takzvaná mrtvá dopravní cesta, kterou v roce 2008 převedly ČD na státní Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) za celkových 12 miliard korun. Oprávněnost žaloby podnikatel dokládá pětici posudků, kterou si nechal zpracovat. Společnost RegioJet o tom dnes

informovala v tiskové zprávě. ČD pokládají Jančurovo tvrzení za neopodstatněné. "České dráhy postupují s péčí řádného hospodáře a v souladu s platnými právními předpisy," reagovaly na dnešní oznámení majitele RegioJetu České dráhy. Podle nich je Jančurův názor neopodstatněný.

V roce 2008 dráhy na správce kolejí převáděly majetek a činnosti související s údržbou železničních tratí. Šlo zejména o vozidla určená k opravám kolejí, budovy sloužící jako zázemí, depa, dílny nebo administrativní objekty, řekl dnes ČTK mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Takzvaná živá dopravní cesta tvořená zaměstnanci, například výpravčí, signalisté nebo závoráři, byla na správu železnic převedena o tři roky později. "Pokud by chtěly ČD tento majetek prodat běžně na trhu, nezískaly by za něj ani polovinu toho, co nakonec dostaly od státu," uvedl Jančura, jehož společnost drahám konkuruje na trase mezi Prahou, Ostravou a slovenskými Košicemi. Podle něj šlo většinou o bezcenné pozemky, komerčně nevyužitelné budovy, v mnoha případech dokonce o ruiny. Podle Jančury převáděný majetek nadhodnotila společnost PricewaterhouseCoopers, která znalecký posudek vytvořila těsně před převodem a navíc až poté, co stát na převod majetku vyčlenil právě 12 miliard korun. "Znalec nereflektoval předpisy upravující poskytování veřejné podpory a neprovedl ocenění podle toho, za jakou tržní cenu by bylo majetek skutečně možné prodat," uvedla ve zprávě společnost RegioJet patřící do skupiny Student Agency.

Aktuální spor není jediný, který majitel žlutých vlaků a autobusů proti Českým drahám vede. Dlouhodobě kritizuje chystaný převod nádraží na SŽDC, který rovněž označuje za nedovolenou státní podporu a požaduje, aby je státní dopravce další státní organizaci předal bezúplatně. České dráhy to ale odmítají, podle nich by porušily povinnost spravovat vlastní majetek s péčí řádného hospodáře. Stejnou stížnost na nedovolenou podporu při převodu tzv. mrtvé dopravní cesty adresoval Jančura už v roce 2010 Evropské komisi. Ta ale po dvou letech šetření zastavila s tím, že pro pokračování šetření nedostala dostatek informací.

## 16. 04. 2015 První soud o vlaky Praha – Ostrava. Leo Express chce stamiliony po ČD

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zacina-soud-leo-express-ceske-drahy-d6j-eko-doprava.aspx?c=A150415\\_234001\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/zacina-soud-leo-express-ceske-drahy-d6j-eko-doprava.aspx?c=A150415_234001_eko-doprava_suj))

Městský soud v Praze začíná ve čtvrtek řešit jeden z největších sporů na české železnici, na kterém mohou České dráhy prodělat miliardy korun. Bez účasti veřejnosti začíná projednávání žaloby společnosti Leo Express proti Českým drahám kvůli jejich údajným podnákladovým cenám. Spor, který už přes tři roky bez jakéhokoliv výsledku řeší i Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, se týká vlaků mezi Prahou a Ostravou, kde o cestující bojují tři dopravci.

Leo Express loni České dráhy zažaloval o 419 milionů korun za ztráty, které mu mělo způsobit zlevnění Českých drah po nástupu konkurence. „Každý měsíc žalovaná částka narůstá o 25 milionů korun za úroky z prodlení,“ dodala mluvčí Leo Express Petra Valentová. Podobnou žalobu bude podávat v nejbližších dnech i RegioJet, který dosud marně čeká na výsledek svého podnětu u antimonopolního úřadu. Leo Express má svoji argumentaci postavenou na tom, že České dráhy na trase mají více než čtyřicetiprocentní podíl, a tím přesahují hranici pro dominantního dopravce. Podle firmy uplatňují České dráhy predátorské ceny s cílem vytlačit konkurenci. Argumentuje například už jiným rozsudkem v případě holandské chemičky Akzo Chemie, podle kterého „stanovením cen pod průměrnými variabilními náklady nemůže dominantní hráč sledovat nic jiného než vyloučení konkurence.“ V praxi to znamená, že by Leo Express mohl jezdit třeba za korunu, ale České dráhy by jako dominant musely dál jezdit za ceny pokrývající alespoň jejich náklady. „Pokles cen ve výši 64 % není možné vysvětlit zvýšenou efektivitou Českých drah,“ říká Valentová. Dráhy ale taková obvinění odmítají. „České dráhy jednájí s péčí řádného hospodáře a v souladu s právními předpisy. Věříme, že ke stejnému závěru dospěje i soud,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Oba dopravce budou hájit renomované advokátní kanceláře. Leo Express si najal advokátní kancelář Kocián Šolc Balaščík, České dráhy zastupuje Weil, Gotshal & Manges.

### Do zisku díky odškodnému?

Navíc by nemuselo zůstat pouze u soudní pře mezi Leo Expressem a ČD. „Požádali jsme v pátek České dráhy dopisem o náhradu škody ve výši 717 milionů korun. Předpokládáme jednání o způsobu úhrady této částky. Pokud tato jednání nepovedou k dohodě, obrátíme se v následujících týdnech rovněž na soud,“ řekla advokátka společnosti RegioJet Markéta Jančurová. Verdikt, který by dal za pravdu soukromým dopravcům, by znamenal pro České dráhy obří ztrátu. Pokud by totiž soud následně přiznal i odškodnění RegioJetu, výplata by přesáhla dvě miliardy korun. Ze ztrátových soukromých dopravců by se navíc staly díky finanční injekci náhle velmi ziskové společnosti. RegioJet ale tvrdí, že se už i přes ceny Českých drah dostal do zisku.

Leo Express i RegioJet si na České dráhy stěžují i jinde. Už přes tři roky běží podobný spor u antimonopolního úřadu, na který se obrátili oba dopravci. Leo Express podal ještě podnět k Evropské komisi například na zneužití dominantního postavení ČD nebo nedovolenou podporu státu. Ta se týká hlavně skutečnosti, že stát nadále objednává a dotuje vlaky mezi Prahou a Vsetínem a Prahou a Luhačovicemi, které se ale z velké části kryjí s nedotovanou trasou Praha – Ostrava.

#### 16. 04. 2015 Je libo nádraží? České dráhy na webu rozprodávají nemovitosti

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/je-libo-nadrazi-ceske-drahy-na-webu-rozprodavaji-nemovitosti-p5v/-eko-doprava.aspx?c=A150416\\_093246\\_eko-doprava\\_rny](http://ekonomika.idnes.cz/je-libo-nadrazi-ceske-drahy-na-webu-rozprodavaji-nemovitosti-p5v/-eko-doprava.aspx?c=A150416_093246_eko-doprava_rny))

České dráhy spustily svůj speciální realitní web. Má pomoci s rozprodejem majetku, který podnik nepotřebuje. K dispozici jsou jak klasické nemovitosti, tak perličky, které ocení milovníci železnic. Nabídka drah na webu je poměrně pestrá. Na webu je třeba inzerát na bývalou výpravní budovu za necelých 700 tisíc korun, množství pozemků, ale i klasické byty či rodinné domy. Aktuálně je na stránkách nemovitosti.ceskedrahy.cz 140 nemovitostí k prodeji a dalších 600 pronájmů po celé republice. Další nemovitosti chtějí dráhy průběžně doplňovat. Mají jich totiž mnohem více. I poté, co odprodaly část majetku správci infrastruktury SŽDC, jim zbylo zhruba 3 700 budov a asi 20 milionů metrů čtverečních pozemků, které k ničemu nepotřebují a generují roční náklady v řádu desítek až stovek milionů korun. „Chceme je proto prodat a získané prostředky využít pro rozvoj naší hlavní činnosti, tedy osobní dopravy,“ vysvětluje František Bureš, který je v představenstvu Českých drah (ČD) zodpovědný za majetek.

Už podoba webu, který napodobuje běžné realitní servery, napovídá, že se chtějí ČD v této fázi obrátit spíše na menší klienty než firmy. Nutí je k tomu i skladba majetku, který mají. „Mezi zájemci už nebudou podniky nebo organizace, ale spíš drobní kupci. Třeba živnostníci nebo zahrádkáři,“ říká ředitelka odboru správy a prodeje majetku ČD Šárka Cidlinská. I tak jsou ale v nabídce i velké administrativní budovy za desítky milionů korun. Ty menší jdou však na odbyt lépe. V loňském roce České dráhy podle vlastních údajů uskutečnily 270 obchodů tohoto typu, z toho 120 v hodnotě pod 100 tisíc korun.

#### 16. 04. 2015 Opavu a Prahu spojí přímý vlak InterCity, na základě dohody s městem ho České dráhy zavedou od léta (od 15. června 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23713/>)

České dráhy ve spolupráci s Magistrátem města Opavy připravují přímý spoj mezi slezskou metropolí a Prahou. Vlak by měl začít jezdit už v polovině června. Přímá cesta bez přesezení bude minimálně o čtvrt hodiny kratší, potrvá pouhé tři a půl hodiny. „Díky pokračující modernizaci vozidlového parku, dokončení některých investic v oblasti infrastruktury na severní Moravě a v reakci na dlouhodobé přání města Opavy o přímé spojení s Prahou, jsme připravili projekt zavedení rychlého přímého vlaku mezi oběma městy,“ vysvětluje Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. České dráhy uvažovaly o zavedení vlaku již na sklonku loňského roku, ale k vlastní realizaci bylo možné přistoupit až nyní, po vyjasnění některých projektů v oblasti modernizace expresních vozů Českých drah během prvního čtvrtletí letošního roku. „Spojení Opavy s centrální částí republiky vnímáme jako podporu rozvoje Moravskoslezského kraje v oblasti zaměstnanosti, rozvoje příležitostí pro podnikání, kvality životního prostředí, ale také turistiky,“ doplňuje Michal Štěpán. „Opava patří k nejvýznamnějším městům regionu, takže si určitě přímé spojení s Prahou zaslouží. Jsem za všechny Opavany velmi rád, že se cestování do hlavního města výrazně zrychlí, a navíc bude mnohem pohodlnější. Našim občanům i podnikatelům přímé spojení jistě velmi pomůže. Doufám, že tento krok povede také k nárůstu návštěvnosti slezské metropole a Opava se stane vyhledávaným turistickým cílem,“ navázal primátor Statutárního města Opava Martin Víteček.

InterCity Opava – Praha nabídne klimatizovanou soupravu s bistrovozem, ve kterém bude k dispozici Wi-Fi připojení k internetu. Cestující budou moci využít elektrické zásuvky 230 V pro napájení drobné elektroniky, jako jsou notebooky nebo mobilní telefony, a rozkládací stolky vhodné pro práci nebo volnočasové aktivity. Vlak nabídne i oddíly pro cestující s dětmi do 10 let a místa pro přepravu jízdních kol. Spoj bude jezdit v pracovní dny v ranních hodinách z Opavy do Prahy a v podvečer opačným směrem. Odjezd ranního IC 514 z Opavy východ bude ráno v 5:55 hod., do Prahy vlak přijede v 9:24 hod. Večerní spoj IC 513 vyjede z Prahy v 16:39 hod. a do stanice Opava východ dorazí ve 20:05 hod.

**16. 04. 2015 Jančura: Bez dotací linka Bratislava – Košice skončí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/308041-jancura-bez-dotaci-linka-bratislava-kosice-skonci/>)

Majitel RegioJetu Radim Jančura žádá od slovenské vlády dotace. Pokud je nedostane, je možné, že ukončí provoz linky mezi Bratislavou a Košicemi. Podle něho totiž nelze provozovat tuto nejvytíženější slovenskou linku se ziskem, když studenti, důchodci a děti jezdí na vlacích státních železnic zdarma. RegioJet v prosinci expandoval na slovenské koleje s velkou slávou. Start na lince z Bratislavy do Košic probíhal za doprovodu bubnujících tanečníků a sebevědomých prohlášení o tom, že Slováci zažijí ve vlacích dosud nepoznaný komfort. O čtyři měsíce později je však situace jiná. "Jedním ze scénářů opravdu je, že v prosinci tuto linku ukončíme. Zatím se však jedná o krajní možnost," cituje Jančuru slovenský Denník N. Jeho podnikání naráží především na stoprocentní slevy pro studenty, důchodce a děti, které od 17. listopadu 2014 zavedla vláda premiéra Roberta Fica (Směr-sociální demokracie). Na lince mezi Bratislavou a Košicemi je dnes nabízí státní rychlíky. "Tyto skupiny tvoří běžně asi čtyřicet procent cestujících ve vlacích, s námi však cestuje jen zlomek. Pokud je nemáme šanci přitáhnout, nemáme šanci být ziskoví," dodal majitel RegioJetu.

RegioJet požaduje od vlády alespoň částečné kompenzace. Nabízí, že bude studenty a důchodce vozit zdarma, ale žádá proplacení poloviny nákladů. "Už dnes dáváme studentům padesátiprocentní slevu, ale to nestačí. Musíme nabídnout stejné podmínky, jaké mají státní rychlíky. Potřebujeme od státu alespoň nějaký příspěvek," uvedl Jančura. Mělo by se jednat o 50 tisíc eur (1,3 milionu Kč) měsíčně. RegioJet už tak poslal tamnímu ministerstvu dopravy faktury. Žádá v nich proplatit zmíněné padesátiprocentní slevy, které studentům poskytuje od minulého roku. Slovenské ministerstvo dopravy však jakékoli ústupky odmítá s odvoláním na to, že RegioJet jezdí na lince Bratislava – Košice "na vlastní riziko". Slevy podle něho platí pouze pro spoje, na které mají dopravci uzavřenou smlouvu o dopravě ve veřejném zájmu. Na komerční vlaky se tyto slevy nevztahují. Ministerstvo dopravy tak například proplácí RegioJetu slevy na trati Bratislava – Komárno, kde soukromý dopravce jezdí na objednávku státu.

**Zatím se zřejmě bude jezdit dál**

Je však také pravděpodobné, že to majitel RegioJetu Radim Jančura ještě rok na Slovensku zkusí, píše tamní Denník N, protože požádal o zařazení svých vlaků do jízdního řádu pro rok 2016. Není dokonce vyloučeno, že své spoje v příštím roce ještě posílí. "Vše bude záležet na tom, zda nám vláda alespoň v některých věcech ustoupí," říká Jančura.

**Jízdné zdarma se nelíbí ani mnohým Slovákům**

Jízdné zdarma, které ve vlacích státního dopravce ZSSK zavedla Ficova vláda, přitom dělí i samotnou slovenskou společnost. Velká část Slováků označila tento krok za značně populistický, navíc ZSSK nemá doposud ani potřebné kapacity pro velký zájem o přepravy zdarma. Slovákům se jednoznačně hodnota nulového jízdného nezamlouvá, už před samotným zavedením si získala tisíce kritiků jak z řad pravidelných cestujících, tak i lidí, kteří vlakem jezdí sporadicky. "Doplácet na to budeme všichni" znělo nejvíce komentářů na sociálních sítích. Vlaky dopravce ZSSK navíc nedisponují dostatečnou kapacitou, aby se do nich vešla početnější skupina neplatících cestujících, a proto začíná být problém s obsazeností některých vlaků i ve skupině platících. Slovenské dráhy sklízí i kritiku za jejich doporučení pro platící cestující. Totiž, pokud se do vlaku z tohoto důvodu nevejdete, vyčkejte si na další spoj. Takové argumenty ale dle vyjádření cestujících na sociálních sítích spadají tak někam do Indie nebo Afrických republik. K dosti zvláštnímu způsobu jisté selekce cestujících dochází u pokladen ZSSK. Dopravce disponuje interním seznamem vlaků, u kterých má přesně definované rozdělení kapacity na platící a neplatící cestující. Pokud student nebo důchodce u pokladen bude požadovat přepravu zdarma, může být odkázán na nutnost zaplatit si běžnou jízdenku – to tedy v případě, pokud kapacita vlaku je již pro přepravy zdarma zcela vyčerpána.

**17. 04. 2015 Japonský rychlovlak překonal rekord, jel 590 km v hodině (Maglev MLX01)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/japonsky-rychlovlak-prekonal-rekord-jel-590-km-v-hodine/1205842>)

Japonský vysokorychlostní vlak na magnetickém polštáři dosáhl při testovací jízdě nového rychlostního rekordu 590 kilometrů v hodině. Informoval o tom deník The Daily Telegraph, podle něž se při dalších testech příští týden pokusí překonat hranici 600 kilometrů za hodinu. Nový rekord zaznamenala vlaková souprava využívající technologie magnetické levitace ve čtvrtek na zkušební

trati v prefektuře Jamanaši západně od metropole Tokia. Souprava se sedmi vagony jela zmíněnou rychlostí po dobu 19 sekund, upřesnila společnost Central Japan Railway, která nový vlak považuje za prostředek hromadné dopravy budoucnosti.

Dosavadní nejvyšší rychlost vlaku byla naměřena na téže trati v Jamanaši 2. prosince 2003. Její hodnota se rovnala 581 kilometrům v hodině. Na normálních kolejích drží rekord 574,8 kilometru v hodině francouzský expres TGV z 3. dubna 2007. Firma Central Japan Railway vyvíjí nové vlaky v souvislosti s připravovanou tratí mezi Tokiem a městem Nagoja, která by měla být hotová do roku 2027 a zkrátit cestování na této trase ze stávajících 90 minut na 40. Více než 80 procent z 285 kilometrů dlouhé trati bude vedeno pod zemí. Do roku 2045 by pak linka měla být protažena až do Ósaky. Cena projektu je odhadována v přepočtu na 1,81 bilionu Kč. Japonsko doufá, že část nákladů by se mu mohla vrátit prodejem technologie do zámoří, uvádí The Daily Telegraph. Japonské firmy by prý mohly vybudovat systém magnetického klouzání například ve Spojených státech, kde by spojil metropoli Washington s Baltimorem za pouhých 15 minut.

Výhodami použití magnetické levitace u vlaků jsou zejména vyšší rychlost, která kvůli absenci tření přesahuje 400 km/h, a větší komfort pro cestující. Technologie vyžaduje specifickou dopravní infrastrukturu, většímu rozšíření těchto rychlovlaků brání zejména vysoké investiční náklady, které jsou dvojnásobné v porovnání s výstavbou vysokorychlostních tratí. Provoz magnetických rychlovlaků je ale levnější: při rychlosti 400 km/h vystačí souprava s příkonem sedm megawatt, což je o polovinu méně než u francouzského TGV nebo německého ICE při podobné rychlosti. Již nyní jezdí dva komerční vlaky na magnetickém polštáři, od dubna 2004 v Šanghaji v Číně a od března 2005 v japonském Aiči.

#### **17. 04. 2015 Přistoupení ČR k nákladnímu koridoru Severní moře – Balt (RFC 8, větev Praha – Dresden)**

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

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 913/2010 definovalo v roce 2010 devět železničních nákladních koridorů (RFC/rail freight corridors), kterými se na území EU vytváří železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Tato síť tzv. nákladních koridorů má za cíl v rámci EU zvýšit podíl environmentálně šetrnější železnice na přepravním trhu a podpořit rozvoj vnitřního trhu v oblasti nákladní dopravy.

Českou republikou, která tradičně leží na křižovatce důležitých evropských tras, až dosud procházely tři z devíti evropských koridorů. Koridor RFC 5 (Balt – Jadran), RFC 7 (Orient/Východo-středomořský) a RFC 9 (Česko-slovenský, zkr. CS koridor). Žádný z těchto koridorů však ČR dostatečně nenapojoval na státy západní Evropy. ČR a země RFC 8 (BE, NL, DE, PL, LT) proto vyvinuly společné úsilí vůči Evropské komisi a společně s Polskem požádali o rozšíření tohoto koridoru o novou jižní větev, která k tomuto koridoru připojuje vedle ČR také oblasti Dolního a Horního Slezska, jež se rovněž vyznačují silnými hospodářskými vazbami na průmyslovou oblast Porýní a severomořských přístavů. ČR se tímto stává místem propojení koridorů 7, 8 a 9.

Dne 16. dubna 2015 došlo k završení schvalovacího procesu Evropskou komisí a k přistoupení ČR k nákladnímu koridoru Severní moře – Balt. ČR se tak po více než dvou letech příprav stává plnohodnotným členem tohoto koridoru, označovaného jako RFC 8. Železniční trať Praha – Kralupy nad Vltavou – Děčín – Drážďany s pokračováním dále na Hannover je nyní novou větví koridoru Severní moře – Balt s nezanedbatelným významem pro rozvoj kombinované dopravy i našich terminálů, které tímto získávají výhodné napojení na severoněmecké přístavy i přístavy Rotterdam a Antverpy.

Pro české dopravce operující mezi ČR a severomořskými přístavy a Porúřím znamená toto přistoupení příležitost získat přístup k tzv. předpřipraveným trasám, jež jsou na každém z nákladních koridorů konstruovány a zájemců z řad dopravců a přepravníků jediným kontaktním místem koridoru (tzv. C-OSS) nabízeny. Jejich smyslem je na koridorových tratích garantovat souvislou a rovnoměrnou kapacitu pro vlaky nákladní dopravy (přednostně těm, které překračují alespoň jednu státní hranici) a tím přispět ke zrychlení, zvýšení spolehlivosti a celkové výkonnosti nákladní železniční dopravy s pozitivním vlivem na konkurenceschopnost železnice jako celku.

Přistoupení ČR k RFC Severní moře – Balt je tedy krokem k vyšší propojenosti Evropy i příležitostí pro další posílení úlohy železnice na těchto klíčových relacích. Více informací o nákladním koridoru RFC 8 na webu [www.rfc8.eu](http://www.rfc8.eu). Více informací o dalších nákladních koridorech na webu [www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html](http://www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html).

## 18. 04. 2015 Výhybky nebo pražce od jediné firmy. Ťok chce ukončit monopoly na dráze

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-zacina-resit-monopoly-na-draze-db0/eko-doprava.aspx?c=A150417\\_162743\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/stat-zacina-resit-monopoly-na-draze-db0/eko-doprava.aspx?c=A150417_162743_eko-doprava_suj))

Mimořádně výnosný byznys několika vyvolených firem s dodávkami různých dílů pro železniční stavby skončí. Ministerstvo dopravy a Správa železniční dopravní cesty připravily poprvé zásadní materiál, v kterém ukazují, že díly za miliardy korun ročně mohou na českou železnici dodávat jen monopolní dodavatelé. „Monopolní dodavatele na železnici vnímám jako velký problém. SŽDC dostala za úkol připravit materiál, jak změnit monopolní stav u některých částí železnice,“ říká ministr dopravy Dan Ťok. Materiál bude projednávat ministerstvo a SŽDC na veřejném zasedání v pondělí, úřad ho už zveřejnil i na svých stránkách. Dá se přitom očekávat velmi ostrá diskuze: monopolizace české železnice se nelíbí čím dál více firmám. Zvláště v době, kdy na dráhy proudí rekordní objem investic a k nim se nemohou všichni dostat.

Podle materiálu je monopol například na betonové pražce, které dodává v Česku pouze společnost ŽPSV Uherský Ostroh. Z firmy se španělskými majiteli přišel na SŽDC současný náměstek pro modernizaci Mojmír Nejezchleb. O certifikaci betonových pražců se podle SŽDC snaží také například Skanska. Monopol je podle SŽDC také například u výhybek, ty na českou železnici dodává pouze společnosti DT – Výhybkárna Prostějov nebo její slovenská dcera. Bez konkurence jsou také Třinecké železářny u drobného kolejiva, což jsou například kolejnicové spojky či tuhé svěrky. Podobnou exkluzivitu má Šroubárna Kyjov s upevňovacími.

### Mobilní signál mohl dodat pouze Kapsch, připustila SŽDC

SŽDC také v materiálu přiznala, že do soutěží na pokrytí železnice signálem GSM-R se nemohl přihlásit nikdo jiný, než Kapsch. Dříve to přitom vytrvale odmítala. „Aby mohlo vzniknout plnohodnotné konkurenční prostředí v úrovni výrobců, musí některý z dodavatelů dodat na vlastní náklady v rámci soutěže vyhlášené SŽDC samostatný BSC kontrolér základnových stanic včetně dohledového pracoviště,“ uvádí se v materiálu. SŽDC přitom dříve kritiku za zakázky na GSM-R vytrvale odmítala, nakonec ale poslední dva velké tendry zrušila. V seznamu monopolních dodavatelů je například i polská společnost Tens spółka, která dodává na českou železnici zařízení pro diagnostiku jedoucích vozidel.

Podle SŽDC se nedá porovnat, o kolik stojí díly od monopolních dodavatelů více, než kdyby si stavební firmy mohly vybírat od více dodavatelů. „Ceny nejsou srovnatelné jednoduchým způsobem – jedná se buď o komponenty s nesterýnými uživatelskými vlastnostmi a jiným technickým a technologickým provedením nebo o komponenty, které jsou součástí schválených systémů a musejí být s nimi plně kompatibilní. Pouze velmi omezený sortiment výrobků je do českého prostředí přímo a bez úprav aplikovatelný,“ dodal mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

### Monopol je i v projektování

Podle Petra Šlegra z Centra pro efektivní dopravu není ale materiál úplný, chybí v něm například faktický monopol na projektování v režii firem patřící pod Sudop Group a také nejsou uvedeny dalekosáhlé dopady monopolu společnosti AŽD Praha v oblasti zabezpečovacího zařízení. „Kvůli neexistenci neutrálního rozhraní nejde propojit dálkové řízení od AŽD například se stavědly od jiných firem nebo může být problém u budoucích dodávek evropského zabezpečovacího systému, pokud by nebyl v režii AŽD,“ dodal Šlegr. Podle něj monopol AŽD nemotivuje k technickému pokroku. SŽDC v materiálu nepřímo přiznává, že z plánů na rozboření monopolů není nadšená. „Z provozního hlediska není vždy výhodou, aby v jednotlivých železničních stanicích, na jednotlivých tratích, v obvodech jednotlivých udržujících jednotek se nacházely součásti dráhy od různých výrobců, které mají odlišné požadavky na údržbu nebo náhradní díly,“ uvedla v materiálu.

## 18. 04. 2015 Čína staví tunel, který se má stát křižovatkou Hedvábné stezky 21. století

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/308252-cina-stavi-tunel-ktery-se-ma-stat-krizovatkou-hedvabne-stezky-21-stoleti/>)

Projekt propojení největšího světadílu světa železnicí je opět blíže svému uskutečnění. Čína staví tunel, který se stane rozcestím na trasách do Laosu a Vietnamu. Stavba navazuje na Transasijskou magistrálu, jediný komplexní železniční systém ve východní Asii. Cílem je napomoci ekonomickému a sociálnímu rozvoji zaostalejších regionů východní Asie. Tunel v provincii Jün-nan na jihozápadě Číny je křižovatkou Hedvábné stezky 21. století. Nejlidnatější země





světa se snaží sblížit se svými sousedy. "Tunel může propojit Hedvábnou stezku na severu s Tichým a Indickým oceánem na jižním pobřeží a ekonomický pás okolo řeky Chuang-che na východě s Bangladéši, Čínou, Indií a Myanmarem na západě," vysvětluje hlavní inženýr Wang Keng-tie. Projekt Transasijské magistrály vznikl už v šedesátých letech. Výstavbu ale zatím brzdily technické problémy a nedostatečné investice. Jejím vznik by pomohl hlavně zaostalým regionům východní Asie. "Země v regionu se stále rozvíjí. Jsou Číně podobné, ale jejich infrastruktura je míň vyspělá. Rozvoj dopravy je praktickou a rozumnou cestou k podpoře ekonomiky a sociálního vývoje," říká výzkumný pracovník Národní rozvojové a reformní komise Liou Pin. Transasijská železnice má do budoucna propojit 28 zemí v Asii a Evropě. Celkem má měřit asi 80 000 kilometrů.

#### 18. 04. 2015 Strojvůdci Deutsche Bahn půjdou do stávk

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/strojvudci-deutsche-bahn-pujdou-do-stavky-1181967>)

Němečtí strojvůdci chystají na příští týden stávku, protože se s vedením železniční společnosti Deutsche Bahn (DB) nemohou dohodnout kromě jiného na zvýšení mezd. Kdy protest strojvůdců začne a jak dlouho bude trvat, není zatím jasné. Šéf Odborového svazu strojvůdců (GDL) Claus Weselsky cestujícím vzkázal, že budou o stávce včas informováni. V pátek ztroskotalo další jednání mezi GDL a vedením DB ohledně zvýšení mezd a zkrácení pracovní doby o jednu hodinu týdně. Weselsky rozhovory shrnul tak, že šéfové DB nabízejí „šampaňské pro představenstvo a pro obsluhu vlaků černý chléb“. Chystaný protest strojvůdců kritizuje sružení cestujícího Pro-Bahn. „Cestujícím pomalu dochází trpělivost,“ řekl Karl-Peter Naumann z této organizace. GDL už loni na podzim uspořádal šest stávek, které měly dopad i na dopravu mezi Německem a Českem.

#### 20. 04. 2015 RegioJet umazal ztrátu a letos je v zisku

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/regiojet-umazal-ztratu-a-letos-je-v-zisku-1182127>)

Doprava Železniční dopravce RegioJet podnikatele Radima Jančury se loni přiblížil vytouženému cíli, kterým je ziskové hospodaření. Ztráta firmy činila kolem 38 milionů korun, což je téměř o šedesát milionů lepší výsledek než rok předtím. „To jsou ale jen účetní položky. Provozně jsme vydělávali již loni. Od letoška hospodaříme celkově se ziskem,“ řekl deníku E15 Jančura. Firmě pomohl především nárůst počtu cestujících, který ve směru z Prahy na Ostravsko a do Košic činil 46 procent. RegioJet zde přepravil 2,4 milionu lidí a podle Jančury tak připravil o postavení lídra na ostravské trati České dráhy. Národní dopravce údaje za jednotlivé tratě nezveřejňuje. „Osobně si myslím – ale nevím to – že dráhy tam přišly o první místo už někdy v minulém roce,“ řekl podnikatel. Podíl RegioJetu odhaduje na čtyřicet procent, podobně by na tom mohly být dráhy, zbytek cestujících připadá na Leo Express. Ten za loňský rok hlásil 890 tisíc pasažérů.

#### Cestující dál přibývají

Přiliv cestujících RegioJetu v tuzemsku přitom pokračuje i letos, za první čtvrtletí činil více než třetinu. Dohnáním národního dopravce podle Jančury přestává existovat spor o podnákladové ceny, ale pouze pokud jde o současnost. Naopak za minulá léta vyzval RegioJet České dráhy k úhradě 717 milionů, což má být škoda, kterou národní dopravce údajně způsobil predátorskými cenami v době po nástupu RegioJetu v roce 2011. Další stovky milionů žádá po drahách ze stejného důvodu i Leo Express, jehož žalobu už soud řeší. Ještě nepříjemnější může být pro dráhy žaloba, kterou podal Jančura kvůli transakci z roku 2008. České dráhy tehdy inkasovaly za majetek od státu 12 miliard korun. Podle Jančury byla skutečná hodnota o sedm miliard nižší, tudíž šlo o nedovolenou veřejnou podporu. Dráhy pochybení odmítají. Poškodit je ale může samotný fakt, že žaloba byla podána v době, kdy bojují o zachování svého ratingu v investičním pásmu. Podle Jančury ale nebylo načasování záměrné.

#### RegioJet půjde do soutěží

Dopravní skupina RegioJet se hodlá účastnit všech soutěží, které vypíše ministerstvo dopravy na provoz dotovaných rychlíků. Vedle již vypsání tendru na trať Plzeň – Most půjde v první vlně především o relace Praha – Ústí nad Labem – Děčín a Pardubice – Liberec. Jančura přitom kritizuje, že se ministerstvo rozhodlo zadat trať mezi Břeclaví, Brnem a Olomoucí přímo. I kvůli tomu kontroval žalobou na vrácení sedmi miliard od ČD.

**20. 04. 2015 NKÚ: Polovinu zakázek SŽDC si rozdělilo sedm z 223 firem**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nku-polovinu-zakazek-szdc-si-rozdelilo-sedm-z-223-firem/1206718>)

Půlku zakázek státních železnic za 4,6 miliardy korun si rozdělilo pouhých sedm dodavatelů. Celkem se přitom na všech zakázkách podílelo 223 dodavatelů. ČTK to dnes oznámila mluvčí Nejvyššího kontrolního úřadu (NKÚ) Olga Málková. Úřad prověřoval, jak v letech 2010 až 2014 využila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) peníze na údržbu a opravy drah. Právě v nastavení tendrů prý podnik chyboval. NKÚ také našel až stoprocentní rozdíly mezi cenami v katalogu SŽDC a u dodavatelů. SŽDC na svém webu tvrdí, že uvedená čísla jsou nepřesná. Jaké jsou přesné údaje ale správa neuvědla, data uvedená NKÚ prý nyní analyzuje. "Při výběru dodavatelů omezuje SŽDC počet možných uchazečů příliš tvrdými kvalifikačními požadavky. Například pro zakázky v předpokládané hodnotě dva až pět milionů korun požadovala, aby dodavatel prokázal objem zakázek provedených v předešlých třech letech v hodnotě 50 milionů," uvedla Málková. Zadávacích řízení se tak většinou zúčastnili jen tři až čtyři uchazeči. Zmíněných 50 milionů je však podle SŽDC maximální hranicí, která se upravuje podle povahy konkrétní zakázky. Samotný požadavek na objem odvedených prací v oboru má být zárukou, že se daná firma umí na železnici pohybovat a nenaruší bezpečnost provozu, uvedla správa.

V registru veřejných zakázek bylo podle NKÚ evidováno za dané období dohromady 1 304 zakázek SŽDC za 9,3 miliardy korun, na kterých se podílelo 223 dodavatelů. Více než 56 procent zakázek si ale rozdělilo jen sedm firem, tedy pouhá tři procenta ze všech dodavatelů. I hodnota zakázek, které těchto sedm dodavatelů získalo, byla vysoká - činila 49 procent celkové hodnoty všech tendrů, tedy 4,6 miliardy. Kontroloři vytkli železničářům i nedostatky v oceňování údržby a plánování oprav. "SŽDC používala pro oceňování údržby a oprav katalog cen, který neobsahuje objektivní informace. Mezi cenami v katalogu a nabídkovými cenami dodavatelů jsou u stejných prací neúměrně velké – někdy i stoprocentní – rozdíly. Vinou těchto chyb pak v některých případech nevyhrál zakázku dodavatel s nejuhodnější nabídkou," sdělila mluvčí NKÚ. Projekty pak podle úřadu prodražuje také mnohaleté odkládání oprav kvůli nedostatku peněz. "Musí přece být rozdíl například v ceně za výměnu jednoho pražce, pokud je poptávána v zakázce výměna jednotlivých pražců v různých úsecích, v porovnání se zakázkou, kdy je poptávána cena za výměnu desítek i stovek pražců v jednom úseku," sdělil náměstek ředitele SŽDC Bohuslav Navrátil. Zmíněný katalog cen navíc podle správy železnic teprve v letech 2010 až 2014 vznikl, byl průběžně upravován a teprve od letošního února byl zcela účinný.

Problém je podle kontrolního úřadu v tom, že SŽDC nemusí u podlimitních tendrů postupovat podle zákona o veřejných zakázkách. Právě u podlimitních zakázek objevili kontroloři řadu nedostatků – od nerovného zacházení s uchazeči přes nestandardní průběh zadávacího řízení až po neopodstatněné vyloučení uchazeče. "Podle NKÚ není důvod, aby se na SŽDC tato výjimka ze zákona vztahovala," doplnila Málková. Podle náměstka ředitele SŽDC Navrátila je ale zásadní, že kontrola neodhalila porušení zákona. "Při závěrečném projednávání kontroly NKÚ konstatoval, že SŽDC neporušilo žádnou směrnici ani nařízení a že se vždy drželo veškeré platné legislativy. V porovnání s kontrolami u jiných organizací kontrola u SŽDC nedopadla špatně a nebyly zjištěny žádné systémové nedostatky," uvedl.

**20. 04. 2015 Reakce správce dráží infrastruktury na závěry NKÚ**

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/reakce-na-nbu-04-2015.html>)

Nejvyšší kontrolní úřad (NKÚ) prověřil poskytování, čerpání a použití peněz na opravy a údržbu celostátních a regionálních drah v letech 2010 až 2014. Kontrola nezjistila u Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) ani u jejích oblastních ředitelství zásadní pochybení. Podle NKÚ se při kontrole ukázalo, že SŽDC mohla být v některých jednotlivých případech hospodárnější. Správce železniční infrastruktury však nesouhlasí s některými výtkami kontrolorů, které NKÚ uvádí ve své tiskové zprávě. „Při závěrečném projednávání kontroly o hospodaření s peněžními prostředky na opravy a údržbu drah jako celku NKÚ konstatoval, že SŽDC neporušila žádnou směrnici ani nařízení a že se vždy držela veškeré platné legislativy. V porovnání s kontrolami u jiných organizací nedopadla v případě SŽDC špatně a nebyly zjištěny žádné systémové nedostatky,“ uvedl k závěrům náměstek Bohuslav Navrátil, pod kterého kontrolovaná provozní oblast na SŽDC spadá. „Toto je pro nás zásadní a jednoznačně kladná zpráva,“ dodal náměstek. „Samozřejmě vždy existuje prostor pro zlepšování. SŽDC proto provede analýzu všech kontrolních zjištění NKÚ a využije je k dalšímu zlepšení řídicí činnosti organizace,“ nastínil další postup správce železniční infrastruktury náměstek Navrátil. Již v průběhu kontrolovaného období 2010 – 2014 docházelo postupně, na základě zjištění vlastních vnitřních kontrol, k upřesňování některých postupů, které byly i předmětem kontroly NKÚ.

Nehledě na závěry inspektorů byla ve většině případů v minulosti přijata opravná a upřesňující opatření. SŽDC podala k některým zjištěním námitky. Podle správce jsou totiž nepřesná nebo neodráží aktuální stav věcí. Nesrovnalostí však našla SŽDC ve zprávě NKÚ více. Kontroloři v ní například poukázali na oceňování údržbových prací nebo přísný výběr dodavatelů. Zabývali se také plánováním oprav drah.

SŽDC zásadně nesouhlasí s tvrzením inspektorů, že SŽDC omezuje počet možných uchazečů příliš tvrdými kvalifikačními požadavky. Jako příklad jsou uváděny zakázky v předpokládané hodnotě 2 až 5 milionů korun, kde podle NKÚ SŽDC požadovala, aby dodavatel prokázal objem zakázek provedených v předešlých třech letech v hodnotě 50 milionů korun. Toto tvrzení se nenachází v žádném kontrolním protokolu, který NKÚ předal SŽDC. Jde o zavádějící informaci, neboť tyto číselné údaje jsou vyřaty z interní směrnice SŽDC, kde jsou ovšem uvedeny jako maximální a vždy se upravují podle konkrétního charakteru dané zakázky. Nejde tedy o data z žádného uskutečněného tendru. Samotný požadavek na objem odvedených prací v oboru vychází z povinnosti SŽDC jako provozovatele dráhy, aby jako objednatel prací zajistil realizaci prací pouze odborně způsobilými zhotoviteli, kteří se umějí pohybovat na železnici a kteří při těchto pracích nenaruší bezpečnost železničního provozu. SŽDC nesouhlasí ani s tvrzením, že nejhorší situace je u mostů, propustků a tunelů. Nedá se mezi sebou porovnávat, zda z hlediska technického stavu je lepší stav u železničního svršku, spodku, mostu, propustku, tunelu, trakčního vedení, napájecího zařízení, zabezpečovacího zařízení, nástupiště či budovy. Z hlediska nehodovosti v posledních letech nebyla zaznamenána mimořádná událost, jejíž příčinou by byl technický stav mostu, propustku nebo tunelu. Toto ničím nedoložené tvrzení, které by si mohla laická veřejnost vyhodnotit i jako zcela mylnou informaci, že se jedná o nedostatky z pohledu bezpečnosti železničního provozu, proto SŽDC zásadně odmítá.

NKÚ kritizované rozdíly v nabídkových cenách jednotlivých uchazečů vyplývají taktéž z charakteru prováděných prací u jednotlivých opravných prací, které již inspektoři tímto jednoduchým a zavádějícím postupem nezohlednili. „Musí přece být rozdíl např. v ceně za výměnu jednoho pražce, pokud je poptávaná v zakázce výměna jednotlivých pražců v různých úsecích v porovnání se zakázkou, kdy je poptávaná cena za výměnu např. desítek i stovek pražců v jednom úseku. Rozdíly jsou také v cenách položek, pokud mají být práce prováděny ve vlakových přestávkách nebo při výlukách,“ dokládá nesprávnost tvrzení inspektorů Navrátil. Kontroloři také podle svých závěrů zjistili, že SŽDC používala pro oceňování údržby a oprav katalog cen, který neobsahuje pro toto porovnání objektivní informace. Nelze se divit, že tímto chybným srovnáním byly u stejných prací zjištěny neúměrně velké – někdy i stoprocentní – rozdíly.

NKÚ totiž porovnával vybrané položky z nabídek uchazečů s cenami uvedenými v katalogu údržbových prací, přesněji ve sborníku prací. K tomu je však nutno uvést, že do roku 2010 pro realizaci opravných prací neexistoval žádný takový nástroj! Teprve od roku 2010 začala sama SŽDC vytvářet jednotný sborník prací na údržbu jednotlivých součástí infrastruktury a vytvářet popis těchto položek. Jedná se o velmi specifické práce, které se nikde jinde než na železniční infrastruktuře neprovádějí. Teprve v roce 2013 bylo ve spolupráci s MD a SFDI zadáno zpracování cenových kalkulací pro jednotlivé položky, v roce 2014 byl takto zpracovaný sborník prací zaveden do ověřovacího provozu a teprve od února 2015 je sborník prací zcela účinný. Tento dokument obsahuje desítky tisíc položek, kdy každá z nich má popsanou věcnou náplň a současně také zpracovanou ekonomickou kalkulaci. Vzhledem ke skutečnosti, že se v průběhu let 2010 – 2014 zásadně měnila podoba tohoto dokumentu, měnila se i věcná náplň jednotlivých položek, a tím samozřejmě i cena, nelze z porovnání cen v jednotlivých položkách sborníku s cenami nabídek uchazečů vyvozovat žádné jednoznačné závěry. Výběr zhotovitele na vlastní realizaci oprav a údržby navíc SŽDC realizuje vždy cestou výběrových řízení tak, že má přednost zhotovitel, který poskytne službu při splnění zadaných podmínek za nejnižší cenu.

Chybné údaje předložil NKÚ například i v kontrolním protokolu o objemu zakázek, počtu dodavatelů v oblasti mostů, propustků a tunelů – SŽDC všechny uvedené čísla následně přepočítala. Výsledek a srovnání chybovosti jsou uvedeny v grafu níže. NKÚ tyto námitky zpětně přijal. SŽDC nyní analyzuje také data inspektorů týkající se počtu zakázek a počtu dodavatelů v oblasti železničního spodku a svršku, která jsou uvedena v tiskové zprávě NKÚ. Již podle prvotních propočtů se ukazuje, že jsou taktéž nepřesná, a tudíž stejně zavádějící.

## 20. 04. 2015 RegioJet porazil u soudu České dráhy. Musí ukázat čísla za vlaky

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-musi-ukazat-cisla-za-vlakly-dxb/eko-doprava.aspx?c=A150419\\_225211\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-musi-ukazat-cisla-za-vlakly-dxb/eko-doprava.aspx?c=A150419_225211_eko-doprava_suj))

Spory mezi Českými drahami, státem a soukromými dopravci o zveřejňování detailnějších výsledků hospodaření za státem objednávané dálkové vlaky se začínají otáčet v neprospěch Českých drah.

Krajský soud v Brně rozhodl, že ČD musí zveřejnit výkazy nákladů a výnosů podle jednotlivých linek objednaných Jihomoravským krajem. Podobná data žádá RegioJet i od dalších krajů a od státu. RegioJet u soudu žaloval ministerstvo vnitra, které nejprve dalo při žádosti o informace podle zákona o svobodném přístupu k informacím za pravdu Jihomoravskému kraji. Ten data odmítl vydat. Dráhy u soudu zažaloval soukromý dopravce, kterému se podařilo před časem poprvé legální cestou z ministerstva dopravy tyto údaje získat.

Podle rozhodnutí soudu jsou výkazy v podstatě fakturou a proto je nelze utajovat jako obchodní tajemství a musí být na žádost zveřejněny. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka ale ještě rozhodnutí soudu neznámá, že údaje poskytnou. „Nejedná se o rozhodnutí ve věci samotné. Rozhodnutí pouze zrušuje rozhodnutí Ministerstva vnitra a to z důvodu jeho nepřezkoumatelnosti a věc vrací novému řízení. V žádném případě se nejedná o rozhodnutí o vydání citlivých údajů, které tvoří obchodní tajemství Českých drah,“ dodal Joklík. „Soud konstatoval, že pouhé souhrnné poskytnutí informace o celkově vyplacené úhradě na vyrovnání prokazatelné ztráty dopravce je vzhledem ke specifčnosti a složitosti předmětu nedostatečné plnění. K řádné veřejné kontrole těchto prostředků použitých ve veřejném zájmu je nezbytné též poskytnutí údajů v členění dle jednotlivých linek“ uvedla Markéta Jančurová, advokátka společnosti RegioJet. iDNES.cz má rozsudek soudu k dispozici.

RegioJet vymohl už dříve zveřejnění dat za hospodaření Českých drah podle jednotlivých linek za dva roky. Meziroční srovnání nákladů u jednotlivých linek ukázalo, že České dráhy s výkazy do jisté míry „kouzlí“, když se například personální náklady na jeden vlakokilometr lišily během roku o více než třetinu. Podobný spor běží i mezi Českými drahami a ministerstvem dopravy. Státní dopravce svého vlastníka zažaloval právě za to, že výkazy zveřejnil. Městský soud v Praze v polovině února podle deníku E15 rozhodl, že postup ministerstva byl procesně chybný, neřešil ale podstatu sporu. Dráhy dlouhodobě odmítají data zveřejňovat s tím, že jde o jejich obchodní tajemství.

## **20. 04. 2015 Němečtí strojvůdci vyhlásili dvoudenní stávkou v osobní dopravě (22. – 23. dubna 2015)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nemecti-strojvudci-vyhlasil-dvoudenni-stavku-v-osobni-doprave/1207041>)

Němečtí strojvůdci vyhlásili na středu a čtvrtek stávkou v osobní dopravě. Už v úterý odpoledne začnou stávkovat i strojvůdci nákladních vlaků. Informoval o tom Odborový svaz strojvůdců (GDL), který se dlouhodobě pře s vedením železničního dopravce Deutsche Bahn (DB) o pracovní podmínky, mimo jiné o výši mezd. Zatím není jasné, zda a případně jak protestní akce ovlivní i dopravu na tratích do ČR. Stávka v osobní dopravě začne ve středu v 02:00 SELČ a potrvá do čtvrtečních 21:00 SELČ. Strojvůdci nákladních vlaků zastaví práci v úterý v 15:00 SELČ a jejich protestní akce skončí v pátek v 09:00 SELČ. "I po 16 kolech vyjednávání stále chybí výsledky v hlavních tématech," zdůvodnil vyhlášení stávky v tiskovém prohlášení svaz GDL. "Vlakový personál nutně potřebuje snížení zátěže. Vyřešena není ani otázka zvýšení mezd," uvedly odbory.

Odborový svaz se pře s vedením DB od loňského léta. Odbory požadují zvýšení mezd o pět procent a zkrácení pracovní doby z 39 na 38 hodin týdně, zároveň chtějí smluvně stanovit maximální počet odsloužených přesčasů. Svaz GDL navíc žádá, aby při jednání s DB zastupoval kromě strojvůdců i další profesní skupiny, především průvodčí, zaměstnance jídelních vozů a posunovače. Ty dosud zastupují konkurenční odbory EVG. Vedení DB zatím nesdělilo, jakým způsobem stávka ovlivní dopravu v Německu. Při předchozích šesti protestních akcích, které svaz GDL loni uspořádal, vyjela zhruba třetina plánovaných spojů. Loňské stávky také ovlivnily dopravu do Česka, především na trati z Berlína do Prahy. Německá veřejnost zpočátku měla pro stávky strojvůdců pochopení, nyní ale roste nespokojenost s neústupností svazu GDL. Nedávný průzkum společnosti YouGov ukázal, že 64 procent Němců s postupem odborů nesouhlasí. Stejný podíl má obavy, že protestní akce strojvůdců mohou z dlouhodobého pohledu negativně ovlivnit výkon německé ekonomiky.

## **20. 04. 2015 Středočeský kraj rozšíří železniční dopravu na některých tratích (od 13. prosince 2015)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/stredocesky-kraj-rozsiri-zeleznicni-dopravu-na-nekterych-tratich/1207046>)

Středočeský kraj v příštím roce rozšíří dopravu na některých železničních tratích. Lidem se zjednoduší cestování například z Prahy do Českého Brodu, Davle nebo Řevnic, a to zejména v ranní a odpolední

dopravní špičce. Opatření, které schválili krajsí radní, si vyžádá 19 milionů korun, řekl novinářům hejtmán Miloš Petera (ČSSD). Cílem je podle něj rozšířit dopravu na tratích, kde jsou problémy s kapacitou nebo kde je nedostatečná nabídka spojů. Změny budou platit pro nový jízdní řád na rok 2016, tedy od letošního 13. prosince do prosince příštího roku.

Na trati Praha – Český Brod bude nově zaveden patnáctiminutový interval a mezi 06:00 a 09:00 bude z Úval u Prahy do Českého Brodu na Kolínsku protaženo šest párů vlaků a mezi 15:00 a 19:00 osm párů. V odpolední špičce budou také posíleny spoje z Čelákovic u Prahy do Lysé nad Labem na Nymbursku. V ranní špičce v úseku Kolín – Nymburk – Praha – Strančice a Strančice – Praha budou posíleny spoje zdvojením souprav řady 471 City Elefant. Na trati z pražského Radotína do Řevnic u Prahy budou ráno a odpoledne prodlouženy dva páry vlaků. Nový pár vlaků bude nasazen v ranní špičce i v úseku Vrané nad Vltavou – Praha a odpoledne v úsecích Praha – Vrané nad Vltavou – Davle. Večer bude nový pár vlaků jezdit v úseku Kralupy – Vraňany – Lužec a také na trati Rakovník – Jesenice – Blatno a odpoledne v úseku Kralupy – Neratovice. O víkendech budou rozšířeny i spoje do vyhledávaných turistických lokalit, jako je Posázaví a Ladův kraj. Posíleny mají být o víkendech také tratě Praha – Benešov, Rakovník – Beroun a Praha – Kladno. Petera připomněl, že kraj dává ročně na dopravní obslužnost téměř dvě miliardy korun, z toho 1,1 miliardy na železniční dopravu a téměř 700 milionů na autobusovou dopravu.

## 21. 04. 2015 Rychlovlak maglev překonal rychlostní hranici 600 km/h (MLX01, 603 km/h)

Zdroj: FinančníNoviny.cz

(<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/rychlovlak-maglev-prekonal-rychlostni-hranici-600-km-h/1207242>)



Vysokorychlostní vlak na magnetickém polštáři poprvé v Japonsku překonal hranici 600 kilometrů za hodinu. Na testovací dráze pod horou Fudži dosáhl nového rychlostního rekordu 603 kilometrů v hodině. Informoval o tom zpravodajský server BBC News. Vlaková souprava využívající technologie magnetické levitace tak smazala vlastní rychlostní rekord z minulého týdne, který měl hodnotu 590 kilometrů za hodinu. Také tehdy bylo rekordu dosaženo na zkušební trati v prefektuře Jamanaši západně od metropole Tokia. Na normálních kolejích drží rekord 574,8 kilometru v hodině francouzský expres TGV z 3. dubna 2007.

Dnes dokázala japonská souprava se sedmi vagony jet rychlostí přes 600 kilometrů za hodinu po dobu 11 sekund, upřesnila společnost Central Japan Railway, která nový vlak považuje za prostředek hromadné dopravy budoucnosti. Firma Central Japan Railway vyvíjí nové vlaky v souvislosti s připravovanou tratí mezi Tokiem a městem Nagoja, která by měla být hotová do roku 2027 a která by měla zkrátit cestování na této trase ze stávajících 90 minut na 40. Více než 80 procent z 285 kilometrů dlouhé trati bude vedeno pod zemí. Do roku 2045 by pak linka měla být protažena až do Ósaky. Cena projektu je odhadována v přepočtu na 1,81 bilionu Kč. Japonsko doufá, že část nákladů by se mu mohla vrátit prodejem technologie do zámoří. Japonské firmy by prý mohly vybudovat systém magnetického klouzání například ve Spojených státech, kde by spojil metropoli Washington s Baltimorem za pouhých 15 minut.

Výhodami použití magnetické levitace u vlaků jsou zejména vyšší rychlost, která kvůli absenci tření přesahuje 400 km/h, a větší komfort pro cestující. Technologie vyžaduje specifickou dopravní infrastrukturu, většímu rozšíření těchto rychlovlaků brání zejména vysoké investiční náklady, které jsou dvojnásobné v porovnání s výstavbou vysokorychlostních tratí. Provoz magnetických rychlovlaků je ale levnější: při rychlosti 400 km/h vystačí souprava s příkonem sedm megawatt, což je o polovinu méně než u francouzského TGV nebo německého ICE při podobné rychlosti. Již nyní jezdí dva komerční vlaky na magnetickém polštáři, od dubna 2004 v Šanghaji v Číně a od března 2005 v japonském Aiči.

## 25. 04. 2015 O cestách skupin budou chtít ČD od května vědět předem, jinak nedají slevu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/308907-o-cestach-skupin-budou-chtit-cd-od-kvetna-vedet-predem-jinak-nedaji-slevu/>)

České dráhy od počátku května zpřísňují své požadavky, které se týkají cestování skupin. Dosavadní žádost o ohlášení cesty většího množství lidí se nyní mění v podmínku, pokud chtějí cestující získat oblíbenou slevu pro skupiny. Již od okamžiku, kdy dráhy změnu představily – zprvu s neurčeným

datem vyhlášení – přicházely stížnosti. Cestu skupiny šesti a více osob je totiž nutné ohlásit nejméně tři dny předem s konkrétním počtem cestujících. Po kritice jejich záměru zejména ze strany mládežnických organizací dráhy slibují, že pokud pojedou méně lidí, než bylo objednáno, poměrnou část jízdného vrátí.

K větším skupinám cestujících byly ČD až dosud vstřícné, pokud šlo o nákup jízdenek: nabízely slevu až pro třicetičlenné skupiny tak, že pouze za jednoho člověka účtovaly plné jízdné, druhý již měl 25procentní slevu a všichni ostatní 50procentní, a to až do třicátého člověka. Podle mluvčí ČD Radka Joklíka to však občas působilo problémy. "Soupravy jsou většinou dimenzovány tak, aby byly na pravidelnou frekvenci. To znamená, že když jela větší skupina lidí, tak jsme měli řadu stížností od pravidelných cestujících, že je vlak přeplněný, že stojí – kolikrát na jedné noze," popsal. Nové opatření neznamená, že by předem neohlášené skupiny nemohly cestovat, budou mít však dražší jízdné. Bude však při předchozím neohlášení cesty nutné rozdělit skupinu na pětice, při cestě třiceti lidí tak budou mít slevu pouze tři pětiny cestujících, zatímco dosud ji získalo 28 členů takové výpravy.

### Dráhy vrátí jízdné, přijde-li méně lidí

Změnu pravidel pro cestování skupin šesti a více lidí ohlásily České dráhy se změnou jízdního řádu loni v prosinci, novinku ale chtěly zavést "od vyhlášení". Původně k němu mělo dojít od Nového roku, nakonec se tak stane až 1. května. Proti připravované změně se ostře ohradily zejména mládežnické organizace – např. skautské či sportovní oddíly – pro které představoval problém zejména požadavek, aby byl předem známý přesný počet cestujících. "Z důvodu nemoci finální počet dětí neodpovídá tomu, za kolik si koupili skupinovou jízdenku," poukázal místopředseda České rady dětí a mládeže Ondřej Šejtka. Od toho ale dráhy nakonec upustily. "Pokud pojedou méně lidí, budeme vracet poměrnou část jízdného bez jakékoli srážky," slíbil Radek Joklík. Dodal, že skupinová sleva bude platit, i když skupina nestihne předem domluvený vlak, v tom případě jí ale hrozí, že bude stát. I s navrácením jízdného však má rada dětí a mládeže problém vzhledem ke stanovené tříměsíční lhůtě. "To je pro nás naprosto nepřijatelné," podotkl Ondřej Šejtka. Jako "cenu útěchy" nabízejí dráhy větším skupinám rezervace místa zdarma, a to nejenom v dálkových spojích (kde ostatně je rezervace zdarma standardem při nákupu jízdenek na internetu), ale i v regionálních vlacích, kam se obvykle jízdenky neprodávají. Zdarma budou i rezervace pro jízdní kola skupin. Podle Ondřeje Šejtky se navíc rýsuje možnost zavést v létě ještě dodatečnou desetiprocentní slevu z již zlevněného skupinového jízdného pro předem ohlášené dětské skupiny.

### Skupiny se nevejdou do vlaků, ale hlavně do náhradních autobusů

Dráhy opatření – o kterém tvrdí, že je inspirované obdobnými pravidly zahraničních dopravců – zavedly po letech balancování mezi zájmem o cestující skupiny a snahou zajistit dostatečný prostor pro ně. Již dříve byla v přepravních podmínkách poznámka, že by větší skupiny měly své cesty předem ohlásit. V případě, že se tak stalo, mohli se organizátoři výprav dočkat i překvapení v podobě mimořádného posilového vozu, avšak anotaci dopravce nijak nevymáhal. Výsledkem potom za určitých okolností bylo přetěžování vlaků – například když se neohlášená školní výprava začala tlačit do malého, řádně již obsazeného motorového vozu.

Radek Joklík dal novou podmínku do souvislosti s velkým množstvím výluk, při kterých je nutné přestupovat do autobusu. "V případě, že nám k autobusu místo 40 lidí přijde 80 nebo 100, tak je do autobusu nedostaneme," poznamenal. Když se dráhy o velké skupině dozvědí, až když si kupuje jízdenku těsně před odjezdem, je to podle něj pozdě: "Jestliže skupina přijde k pokladně a řekne, že jede 40 lidí, nejsme schopni posílit nic."

### Jak ohlásit skupinu

Samotné ohlášení sice lze provést formulářem na Internetu, popř. telefonicky na 840 112 113 anebo u pokladny. Zaplatit a vyzvednout jízdenku je potom nutné alespoň 48 hodin před cestou. Ve zkušebním provozu je sice nutné předem zajít pro jízdenky na nádraží, podle mluvčího Joklíka ale bude od května možné zaplatit a vyzvednout skupinové jízdenky i prostřednictvím eshopu. Organizátor cesty také dostane informace, jakým způsobem budou spoje posíleny.

### Srovnání cen pro skupiny při cestě Praha–Plzeň (základ 160 Kč):

5 cestujících – rodina se třemi dětmi do 15 let:

- jízdenka pro každého cestujícího zvlášť:	560 Kč
- síťová skupinová víkendová jízdenka platná v sobotu a neděli:	650 Kč
- skupinová jízdenka při neohlášení skupiny:	520 Kč
- skupinová jízdenka při ohlášení skupiny:	520 Kč (nemění se)

9 cestujících – dvě spřátelené rodiny s pěti dětmi do 15 let:	
- jízdenka pro každého cestujícího zvlášť:	1 040 Kč
- dvě síťové skupinové víkendové jízdenky:	1 300 Kč
- skupinová jízdenka při neohlášení skupiny:	960 Kč
- skupinová jízdenka při ohlášení skupiny:	840 Kč
15 cestujících – výprava dospělých na návštěvu pivovaru:	
- jízdenka pro každého cestujícího zvlášť:	2 400 Kč
- skupinová jízdenka při neohlášení skupiny:	1 560 Kč
- skupinová jízdenka při ohlášení skupiny:	1 320 Kč
30 cestujících – pěvecký sbor s 15 dětmi do 15 let:	
- jízdenka pro každého cestujícího zvlášť:	3 600 Kč
- skupinová jízdenka při neohlášení skupiny:	3 120 Kč
- skupinová jízdenka při ohlášení skupiny:	2 520 Kč

## 25. 04. 2015 Vlákem na švýcarské hranice za 474 Kč. Mezinárodní jízdenky zlevňují

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cestovani-vlakem-do-zahranici-zlevnuje-d9x-/eko-doprava.aspx?c=A150424\\_174118\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/cestovani-vlakem-do-zahranici-zlevnuje-d9x-/eko-doprava.aspx?c=A150424_174118_eko-doprava_suj))

Cestování vlakem do zahraničí začíná být mnohem dostupnější, než v minulosti. Ukazují to jak akční ceníky dopravců, tak i statistiky prodeje mezinárodních jízdenek Českých drah. Lidé na levnější jízdenky zjevně slyší: za čtyři roky počty cestujících stouply o téměř třetinu. Největší zlevnění zaznamenalo za poslední rok hlavně cestování na Slovensko. Nástup dalších dvou soukromých dopravců – RegioJetu a Leo Expressu – na trasu mezi Prahou a Košicemi přinesl pokles cen až na 250 korun za jízdenku mezi oběma městy. Ještě před rokem se běžně jezdilo za trojnásobek. Podle mluvčího Petra Štáhlavského letos zaznamenávají České dráhy největší nárůst zájmu cestujících o jízdy do Rakouska a Maďarska, meziročně o třicet až čtyřicet procent. „Určitě to souvisí s dobrou cenovou nabídkou, kvalitními soupravami nebo zrychlením cesty,“ vypočítává důvody většího zájmu Štáhlavský. Od prosince nasazují ČD na všechny vlaky mezi Prahou a Štýrským Hradcem nové jednotky railjet.

České dráhy zatím ještě nezveřejnily výsledky za loňský rok, data za poslední roky ale ukazují, že průměrná cena mezinárodních jízdenek klesá. Podle údajů za rok 2013 inkasovala firma z mezinárodních jízdenek 2,085 miliardy korun, na každého cestujícího tak v průměru 636 korun. O rok dříve to bylo 713 korun. Dráhy přitom mají z jízdenek čím dál více peněz, protože počet cestujících roste rychleji. Loni už to bylo 3,3 milionů cestujících, ještě v roce 2011 to bylo 2,5 milionu. U mezinárodních jízdenek přitom výrazně roste také průměrná délka cesty: ze 119 na 220 kilometrů.

### Akční jízdné už i na železnici

Pro dopravce zejména na středně dlouhých trasách je zlevnění nutností: čím dál více pocítují jak konkurenci autobusů, tak zejména nízkonákladových leteckých dopravců. Samotný mezinárodní tarif zůstává zhruba stále stejný a nezlevňuje, jeho vysoká cena hlavně pro cestování na západ je způsobena tím, že základní jízdné například v Německu je čtyřikrát dražší. Využívá ho ale čím dál méně lidí, dopravci totiž stále častěji nabízí akční jízdenky. České dráhy je aktuálně označují jako Včasné jízdenky Evropa. Ty fungují na podobném principu, jako nejlevnější letenky u aerolinek: čím dříve jsou koupené, tím bývá cena levnější. Jízdenky ale obvykle nejde vrátit a cestující musí využít přesně těch spojů, pro které je jízdenka zakoupena.

Díky těmto spojením se dá například dostat z Českých Budějovic až do rakouského města Bregenz u Bodamského jezera za 948 korun za zpáteční jízdenku. Tak levné cestování až na švýcarskou hranici dosud nebylo. Za jeden ujetý kilometr více než šestisetkilometrové cesty platí zákazníci méně než korunu. Jen pro srovnání: jedna cesta z Českých Budějovic do Ostravy vyjde na 550 korun. Z Prahy do Budapešti vyjde jedna cesta už na 558 korun, z Ostravy do Salcburku za 670 korun. Akční jízdenky zahraničních dopravců se dají využít i pro delší cesty, stačí nakombinovat například jízdenku z Česka do Norimberka či Drážďan a pak nakoupit jízdenku Deutsche Bahn pro delší cesty. Například z Drážďan se dostanete do Londýna už za 59 euro. Za 39 euro se dá pořídit cesta z Norimberka do Paříže, díky rychlovlakům ICE a TGV s jedním přestupem za 6 hodin.

**27. 04. 2015 Stavební povolení: Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany**

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150427vyhlaska.pdf>)

„Revitalizace trati Praha – Vrané nad Vltavou – Čerčany“ je liniovou stavbou, jejíž hlavní náplní je obnova nevyhovujícího stavu železničního svršku a spodku ve vybraných železničních stanicích a náhrada zastaralého zabezpečovacího a sdělovacího zařízení novou technologií, umožňující dálkové řízení provozu.

- Délka upravovaných kolejí: 5 466 m
- Počet nových nebo regenerovaných výhybek 28 ks
- Délka nových nástupišť
  - žst. Praha-Braník 200/170 m
  - žst. Vrané nad Vltavou 170/100 m
  - žst. Davle 170/111 m
  - zast. Luka p. Medníkem 170 m
  - žst. Jílové u Prahy 170 m
  - žst. Týnec nad Sázavou 170 m
- Nejvyšší traťová rychlost
  - v úseku Praha-Krč – Praha-Modřany 80 km/hod
  - v úseku Praha-Modřany – Skochovice 60 km/hod
  - v úseku odb. Skochovice – Davle 50 – 60 km/hod
  - v úseku Davle – Čerčany 50 km/hod
- Traťové zabezpečovací zařízení nové 3. kategorie
- Staniční zabezpečovací zařízení nové 3. kategorie, elektronické

**Železniční stavby:**

- bude použit nový materiál, kolejnice S49 na betonových pražcích
- v mezistaničních úsecích jsou to především vybrané úseky s propady rychlosti z důvodu nevyhovujících parametrů směrového oblouku nebo nevyhovujícího stavebně technického stavu. Poloha koleje zůstane stávající, upraveno bude převýšení v oblouku a prodlouženy přechodnice.
- železniční stanice budou kompletně rekonstruovány včetně změny konfigurace kolejiště z důvodu nového řešení nástupišť. Jedná se o stanice Praha-Braník, Vrané nad Vltavou, Davle, Jílové u Prahy a Týnec nad Sázavou.
- nástupiště budou realizována v rekonstruovaných železničních stanicích. V zastávkách budou nová nástupiště řešena pouze ve vazbě na úpravu přilehlé koleje (zast. Luka pod Medníkem). Výška nástupní hrany bude 550 mm nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště bude úroňový bezbariérový. Délka nástupních hran je navrhována 170 m. V případě nedostatečných prostorových možností je druhá hrana navržena zkrácená dle prostorových možností.

**Propustky**

- budou rekonstruovány tři stávající propustky. Objekty budou demolovány a nahrazeny novými betonovými konstrukcemi.

**Pozemní stavby**

- Pro umístění technologie pro zabezpečovací a sdělovací zařízení budou využity stávající výpravní budovy v ŽST Praha-Braník, Davle, Jílové u Prahy, Měchenice a Týnec nad Sázavou. Budovy budou v nezbytném rozsahu zrekonstruovány (zesílení stopů, krovy, izolace, instalace). Toto řešení je odsouhlaseno SŽDC, s.o. a ČD a.s.

**Zabezpečovací zařízení**

- Kompletní rekonstrukce zabezpečovací techniky včetně napojení na návazné úseky tratí.
- Zabezpečovací zařízení bude 3. kategorie



- Zabezpečeno bude 23 ks železničních přejezdů, na kterých je v současnosti propad rychlosti a 1 zabezpečený přejezd bude rekonstruován
- Kabelová trasa propojí jednotlivé stanice a přejezdy s centrálním dispečerským pracovištěm v žst. Vrané nad Vltavou.

**Sdělovací zařízení**

- budou položeny nové sdělovací kabely v celém řešeném úseku
- ve stanicích bude nová kabelizace, kamerové systémy, zařízení pro informování cestujících
- přenosové zařízení 1Gbps Ethernet
- traťový rádiový systém TRS, místní rádiová síť MRS ve stanicích

**Silnoproudá technologie a DŘT**

- nový elektrický ohřev výměn
- osvětlení ve stanicích
- rekonstrukce kabelových rozvodů.

---

**27. 04. 2015 Na železniční trati u Havlíčkova Brodu hořela za jízdy lokomotiva (Pohled, 230.110)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://jihlava.idnes.cz/pozar-lokomotivy-v-pohledu-u-havlickova-brodu-fqj-jihlava-zpravy.aspx?c=A150427\\_145038\\_jihlava-zpravy\\_mv](http://jihlava.idnes.cz/pozar-lokomotivy-v-pohledu-u-havlickova-brodu-fqj-jihlava-zpravy.aspx?c=A150427_145038_jihlava-zpravy_mv))

Přímo za jízdy po hlavní železniční trati nedaleko Havlíčkova Brodu začala hořet lokomotiva u nákladního vlaku. K požáru vyjelo pět hasičských jednotek. Požár zřejmě vznikl závadou na lokomotivě. Škoda se vyšplhala na půl milionu. Po dobu zásahu byl omezen provoz na trati na Brno. K požáru na hnacím železničním vozidle došlo u vjezdu do stanice Pohled v sobotu v podvečer. Nyní zveřejnili dobrovolní hasiči z Přibyslavi, kteří k události přijeli jako první, fotografie z místa. Po příjezdu se jim naskytl neobvyklý pohled na plameny šlehající ze střechy lokomotivy. „Na místě byl přítomen pouze strojvedoucí, který se pokoušel požár zdolat za pomoci hasících přístrojů. To bylo nad jeho síly,“ popsal na svých webových stránkách sbor přibyslavských dobrovolných hasičů. Velitel jednotky musel požádat oblastní dispečink Správy železniční dopravní cesty o uzavření tratě a vypnutí trakčního vedení. Na stále se rozšiřující se plameny pak hasiči zaútočili dvěma proudnicemi s pěnidlem. „Zásah byl veden v dýchací technice,“ popsali přibyslavští dobrovolníci.



Požár, k němuž se následně sjelo pět hasičských jednotek včetně profesionálů z Havlíčkova Brodu a brodských drážních hasičů, zasáhl celé vozidlo. Uchránit se však podařilo druhou lokomotivu i zařízení železniční trati. S největší pravděpodobností požár způsobila technická závada na lokomotivě. Přesně příčiny vzniku požáru, při němž se nikdo nezranil, však určí další vyšetřování. Škoda se však vyšplhala na půl milionu korun.

---

**28. 04. 2015 Sasko stojí o vysokorychlostní trať z Drážďan do Prahy**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sasko-stoji-o-vysokorychlostni-trat-z-drazdan-do-prahy/1210134>)

Drážďany a Prahu by měla spojit nová vysokorychlostní železnice vedená tunely pod Krušnými horami. Serveru německého deníku Freie Presse to dnes řekl saský zemský ministr dopravy Martin Dulig, který chce trasu železnice prosadit do spolkového plánu na výstavbu dopravní infrastruktury. Podle něj má návrh podporu Česka i Evropské komise. Zařazení vysokorychlostní železnice do spolkového plánu je nutná podmínka k tomu, aby německá strana pokračovala v příštích letech v přípravě projektu. Německá vláda by měla spolkový plán přijmout příští rok; dopravní projekty, které v něm budou uvedené, budou mít přednost při realizaci.

Dulig dnes o vysokorychlostní železnici jednal s ředitelem odboru drah českého ministerstva dopravy Jindřichem Kušnírem a s koordinátorem evropské komise Mathieum Groschem. Po schůzce uvedl, že Česko, stejně jako Evropská komise, mají zájem na uskutečnění projektu a budou podporovat saskou žádost o jeho zařazení do spolkového plánu. Podle Duliga podporu přislíbila i železniční společnost Deutsche Bahn, která spravuje německé tratě. Grosch řekl Freie Presse, že trať z Drážďan do Prahy

by měla být součástí transevropských dopravních sítí a měla by zajistit kvalitní propojení severní a jižní části kontinentu. "Co se zde děje, je důležité pro Hamburk, pro Prahu, ale také pro Atény," řekl. Vysokorychlostní trať by měla být vedena v tunelech pod Krušnými horami. Měla by odvést dálkovou osobní i nákladní železniční dopravu ze současné tratě v údolí Labe, která je velmi silně vytižena.

## 28. 04. 2015 Dánsko s Německem spojí podmořský tunel, druhý nejdelší v Evropě

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/dansko-s-nemeckem-spoji-podmorsky-tunel-druhy-nejdelsi-v-evrope-1184834>)

Kodaň dala zelenou výstavbě tunelu pod Fehmarnovou úžinou mezi Dánskem a Německem. Stalo se tak v době, kdy zemi navštívila německá kancléřka Angela Merkelová. Ta projekt rovněž podpořila. „Nemůžu vyloučit, že nedojde k průtahům,“ upozornila ale Merkelová. Dodala ale, že Kodaň i Berlín vyvinou maximální úsilí, aby se podařilo co nejvíce dodržet časový plán. Vybudování zhruba 20kilometrového silničního a železničního tunelu mezi dánským ostrovem Lolland a německým ostrovem Fehmarn bude stát odhadem 7,4 miliardy eur (203 miliard korun). Tyto náklady ponese Dánsko. Naopak Německo podle příslušné mezistátní smlouvy, ve které se obě země k novému spojení zavázaly, musí na svém území postavit dopravní napojení na dálniční a železniční síť. Na německé straně se očekává zpoždění, neboť v zemi ještě neskončilo připomínkové řízení. Tunel by podle nynějších předpokladů měl být hotov do roku 2021, Německo k němu ale železnici přivede zřejmě nejdříve v roce 2024. Tunel výrazně zrychlí cestování mezi Hamburkem a Kodaní a díky již existujícímu mostu mezi Dánskem a Švédskem přes úžinu Öresund usnadní cestu do jihošvédského Malmö. Mezi německou pevninou a ostrovem Fehmarn již most stojí, rovněž dánský Lolland je plně propojen s největším dánským ostrovem Sjælland, kde leží Kodaň.

## 29. 04. 2015 InterPanter, vítězné jméno pro nový vlak na českých kolejích

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23866/>)

Pantefí rodinu moderních nízkopodlažních vlaků rozšíří InterPanter, jednotka určená pro meziregionální a dálkovou dopravu Českých drah. O pojmenování nového vlaku byl nečekaně velký zájem, do soutěže přišlo 5 097 originálních návrhů od 2 333 hlasujících. Spolu s novým jménem odhalil výrobce Škoda Vagonka, člen skupiny Škoda Transportation, také čelový vůz jednotky. Poprvé se cestující svezou novým vlakem na podzim letošního roku. „Vybrat nejlepší jméno z pěti tisícovek návrhů nebyl vůbec jednoduchý úkol, každý návrh jsme jednotlivě posoudili, do nejužšího výběru, finálního seznamu TOP 10, postoupily ty nejoriginálnější. Vítězný InterPanter pak nejvíce vystihuje účel nových jednotek, a tou je zajištění vnitrostátní dálkové dopravy Českých drah,“ vysvětluje Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. „Rádi bychom první jednotku nasadili do zkušebního provozu už na podzim letošního roku. Prvními pasažéry by pak mohli být cestující z Brna přes Břeclav do Olomouce,“ doplňuje Michal Štěpán. „Těší mě, že dnes můžeme představit novou dálkovou jednotku určenou pro České dráhy. Potvrzujeme tím, že se nám úspěšně daří rozšiřovat portfolio našich výrobků. Díky vysokým investicím do vývoje a výzkumu jsme schopni každoročně na trh přicházet s novými špičkovými výrobky, které jsou úspěšné nejen na domácí, ale především na zahraničním trhu. Vedle dnes prezentovaných jednotek InterPanter v současnosti například vyrábíme nejnovější typ tramvaje ForCity Plus pro slovenskou Bratislavu, nebo pro Německo nové lokomotivy a moderní dvoupodlažní soupravy,“ říká Tomáš Ignačák, generální ředitel Škoda Transportation.

České dráhy objednaly v loňském roce deset pětivozových a čtyři třívozové elektrické jednotky s kapacitou 350 a 200 sedících cestujících u společnosti Škoda Vagonka, která je členem skupiny Škoda Transportation. Českým drahám budou postupně dodávány od druhé poloviny letošního roku. Soupravy nabídnou cestujícím komfortní klimatizovaný interiér pro dálkovou přepravu, bezbariérové toalety nebo Wi-Fi. Samozřejmě budou polstrované a polohovatelné sedačky, sklápěcí stoly, elektrické zásuvky, oddělené oddíly pro cestující s dětmi do 10 let nebo prostory pro uložení jízdních kol, kočárků a dalších objemných zavazadel nebo audiovizuální systém.

Návrhy na pojmenování nového vlaku vzešly ze soutěže, kterou organizovaly České dráhy spolu se Škodou Transportation. Autor vítězného návrhu získá od Českých drah In Kartu s aplikací IN 100 na jeden rok v ceně 19 990 Kč. Národní dopravce ocení i dalších devět nejzajímavějších návrhů. Jejich autoři obdrží na druhém místě In Kartu s aplikací IN 50 a další účastníci v pořadí pak Kilometrické banky a vouchery v ceně 1 000 Kč pro cestování s Českými drahami.

## 29. 04. 2015 České Dako prorazilo u Indických drah, okolo tendrů krouží i plzeňská Škoda

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/prumysl-a-energetika/ceske-dako-prorazilo-u-indickych-drah-okolo-tendru-krouzi-i-plzenska-skoda-1184932>)

Východočeský výrobce železničních brzd Dako-CZ pronikl na slibný indický trh. Od tamních drah získal nezbytný certifikát a tento měsíc zahájil dodávky pro indickou společnost Escorts Group, která vyrábí brzdové komponenty na železniční vagony. Kolem obřích drážních zakázek v zemi krouží také plzeňská Škoda Transportation. Ta jedná o možné spolupráci s nejmenovaným indickým hráčem z železničního průmyslu. „Na základě úspěšného schválení již přicházejí od firmy Escorts objednávky na větší počty kompletních sad brzdového vybavení,“ sdělil serveru E15.cz mluvčí Daka Andrej Čírtek. Podle něj jde v této chvíli o 30 kotoučových brzd a protismykových zařízení, které Escorts dodá Indickým drahám pro osobní vozy. „Hodnotu zakázky z důvodu ochrany obchodního tajemství nezveřejníme. Půjde ale o dlouhodobou spolupráci,“ dodal mluvčí.

Dillí plánuje v příštích letech investovat do zastaralé železnice 137 miliard dolarů. Obří zakázky proto lákají kromě světových hráčů i další české firmy. Například Škoda Transportation podle ředitelky Asociace podniků českého železničního průmyslu Marie Vopálenské jedná o možné spolupráci s indickým výrobcem. „Jednání jsou ale na samém začátku,“ upozornila Vopálenská. Škoda bližší informace o vstupu na trh druhé nejlidnatější země světa neupřesnila. „Indie je perspektivní trh, o který se zajímáme. V současnosti ale nemá naše společnost v Indii žádné konkrétní plány,“ dodal k tomu Michal Tobrman, mluvčí plzeňské firmy, která mimo jiné vyrábí lokomotivy a vlakové soupravy. Zástupci Škody se nicméně zúčastní podnikatelské delegace, která zanedlouho pojedje do země.

### Češi předběhli Čínu

Mezi českými podniky a indickou stranou totiž probíhá s podporou asociace a české ambasády v Dillí čilá spolupráce. Čechům se již loni v srpnu jako prvním podařilo s drahami podepsat memorandum o spolupráci, která by mohla usnadnit cestu k zakázkám. „Až po nás to podepsala Čína, Jižní Korea, Japonsko, Belgie a nově Francie. Na základě memoranda byl vytvořen společný výbor, který v Praze poprvé zasedne tento týden,“ upřesnil pro E15.cz velvyslanec v Indii Miloslav Stašek.

### Do Indie zamíří obchodní mise

Na výbor naváže výše zmíněná mise českých výrobců, která do Indie vyrazí již počátkem května. Zúčastní se jí vedle firem ze skupiny Škody Transportation také Dako-CZ nebo výrobce železničních kol Bonatrans. Podle Staška bude obchodní delegace v Indii jednat o modernizaci vlakových souprav či o společné montáži dvoupodlažních vagonů. „Tématem bude i podíl na výstavbě rychlostních koridorů nebo účast v tendrech na dodávku souprav metra pro hlavní indické aglomerace,“ doplnil diplomat. Právě modernizace vlaků či dodávky dvoupodlažních vagonů nebo vozů metra je parketa plzeňské Škody a jejích dcer.

Řada českých společností už v Indii dlouhodobě působí. Již přes půlstoletí tam dodává ložiska jejich brněnský výrobce ZKL, který má letos v zemi spolu s indickým partnerem rozjet výrobní závod. Společná firma má být vstupenkou pro zakázky na dodávku ložisek pro Indické dráhy. Ty mají podmínku, že budou odebírat jen ložiska vyrobená přímo v Indii. Produkce v Indii zvýhodňuje i další zájemce o zakázky. Otevření továrny v Indii chystá letos také Bonatrans.

### Soutěž na rychlé vlaky

Obnova husté, ale zastaralé železniční sítě patří mezi priority indických politiků. Dráhy již odstartovaly budování koridorů, které umožní propojit megapole Dillí, Mumbai a Kolkatu vlaky jezdící 200kilometrovou rychlostí. Před pár dny také zahájily přípravy tendru na nákup 15 vysokorychlostních souprav za odhadovanou cenu půl miliardy dolarů. Indické dráhy podle tamních médií uvedly, že kromě světových hráčů jako Bombardier, Siemens, Alstom a Talgo očekávají zájem také českých, japonských a čínských firem.

## 30. 04. 2015 Ražba nejdelšího tunelu pro vlaky je pomalejší, hotovo je tři sta metrů (Ejpvovice – Plzeň)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/tunel-kysice-razici-stit-zeleznice-koridor-plzen-chlum-homolka-pwf-plzen-zpravy.aspx?c=A150430\\_085016\\_plzen-zpravy\\_jzk](http://plzen.idnes.cz/tunel-kysice-razici-stit-zeleznice-koridor-plzen-chlum-homolka-pwf-plzen-zpravy.aspx?c=A150430_085016_plzen-zpravy_jzk))

Obří razicí štít Viktorie, který u Plzně provrtává vrchy Homolka a Chlum, se prokousává horninami pomaleji, než inženýři počítali. Ze 4150 metrů dlouhého jižního tubusu, kterým budou jezdit vlaky směrem na Prahu, vykousal po čtvrt roce od zahájení prací necelých 300 metrů. Zprovoznění tunelu

v roce 2017 zatím ohrožené není. „Postup je každý den jiný. Někdy pokročíme za den o plánovaných 15 metrů, někdy jen o jeden metr. V podzemí jsou trochu jiné podmínky, než ukazovaly sondy, ale to bývá běžné,“ říká František Polák z firmy Metrostav. Muže řídící 115 metrů dlouhý štít brzdí v rychlejší ražení lepkavé složky v horninách a kolísání podzemních vod. Někdy je v místě ražby sucho, jindy tam voda črčí proudem. „Přítoky spodní vody jsou velice nepravidelné, s deštěm na povrchu nemá její výskyt nic společného. Tohle ale sondy, kterých bylo po trase velké množství, nemohly odhalit,“ dodává Polák. Podle něj je ale v hotové části tunelu sucho. Jakmile štít vyrazí ve skalách dva metry tunelu, zastaví se. Speciální vozítka dovezou do štítu betonové profily, které stroj automaticky seskládá do prstence a vytvoří tak kompletní stěny tunelu. Jejich přesné dosednutí a nasměrování zajišťují speciální gumové válečky. Tento postup se bude opakovat celých 4 150 metrů ražení prvního z tunelů.



### Tvrdsí horniny štít čekají v poslední třetině ražby

První dvě třetiny tunelu, od Kyšic zhruba k úrovni odvětrávací šachty mezi Újezdem a Bukovcem, by se razicí stroj měl prokousávat zejména břidlicemi. Jakmile se obří Viktorie dostane pod Chlum, čeká ji rubání v mnohem tvrdším spilitu. V něm bude muset kolos zvládnout ražení tunelu i do oblouku. Projektanti odhadují, že se Viktorie prokouše na plzeňský konec prvního z tunelů letos v listopadu. Pak se vrátí zpátky do Kyšic a bude razit severní tunelovou rouru pro směr jízdy z Prahy do Plzně.

Proč se historicky největší razicí štít na území republiky jmenuje Viktorie? „Jméno bylo zvolené 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,“ vysvětloval při lednovém křtu mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Na poli pod Chlumem už pomalu startují práce na druhém tunelovém portálu a budoucím napojení kolejí na současnou trať. Už je tam stržená ornice, na okraji parku v Potoční ulici musela budoucím kolejím ustoupit řada stromů. Teď na jejich původním místě bagry rovnají plochu pro budoucí kolejiště.

### Od června bude cestování komplikovat výluky

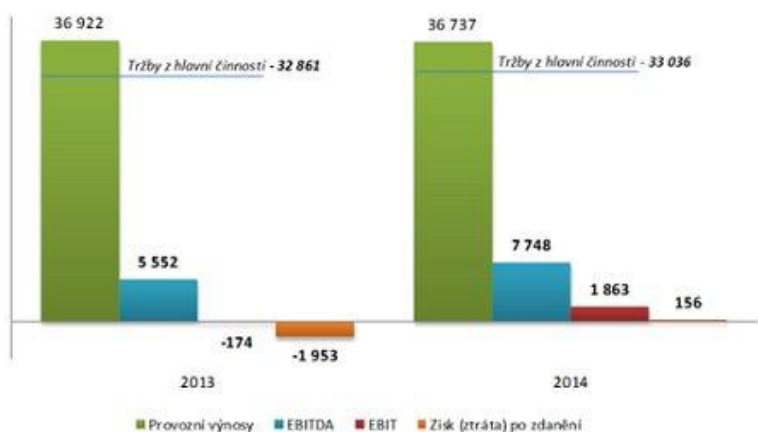
Stavební ruch je i podél celé trati od Chlumu k hlavnímu plzeňskému nádraží. Podle Františka Poláka z Metrostavu se stavbaři vrhli na přípravné práce před velkou výlukou, která podle harmonogramu začne v červnu a skončí v listopadu. „Výluky máme ohlášeny, bude tam jednokolejný provoz. Mírně upravíme jízdní řády, aby byl dopad na cestující co nejmenší,“ řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Na jedné koleji si budou muset vystačit vlaky mezi Plzní a Chrástem.

Rekonstrukce železničního koridoru mezi Rokycany a Plzní bude stát bezmála čtyři miliardy korun, samotný tunel spolknou asi polovinu z této částky. Tunel je vyprojektovaný a stavěn i pro využití v budoucnu vysokorychlostní železnici, jež bude využívat rychlosti nad 200 kilometrů v hodině. Koridory jsou vesměs stavěny na rychlost 160 kilometrů v hodině.

## 30. 04. 2015 Skupina ČD skončila loni čistým ziskem 156 milionů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-23896/>)

Skupina České dráhy vykázala dle mezinárodních účetních standardů na konci loňského roku hospodářský výsledek po zdanění ve výši 156 milionů korun. To představuje meziroční zlepšení o více jak 2 miliardy. Podobně se zlepšily také ukazatele EBITDA a EBIT. „Naším cílem je Skupinu ČD stabilizovat a držet majoritní podíl na trhu osobní i nákladní dopravy. Budeme proto dál usilovat o zvýšení ziskovosti nejdůležitějších společností ČD, a.s., ČD Cargo, a.s., a VUZ, a.s., které tvoří náš hlavní předmět podnikání, a tlačit na maximální efektivitu podpůrných činností v informačních technologiích, opravách a údržbě zajišťovaných dcerami ČD IS, a.s., a DPOV, a.s.,“ říká předseda představenstva ČD, a.s., Pavel Krtek. Celkové provozní výnosy Skupiny ČD a tržby z hlavní činnosti jsou v porovnání s loňským rokem na srovnatelné úrovni. V tržbách z hlavní



činnosti došlo k jednocentnímu růstu, který byl pozitivně ovlivněn tržbami v osobní dopravě. Nejvýznamnější úspory v nákladech byly na straně výkonové spotřeby. Ta se meziročně snížila o 950 milionů korun (tj. o 5,5 %) především dosaženými úsporami v trakčních nákladech vlivem nižšího objemu přeprav na straně nákladní dopravy a částečně i snížením nákupních cen elektřiny a nafty na trhu. Klesly však i další náklady, včetně osobních, které se meziročně snížily o 577 mil. Kč (5 %) díky podstoupeným restrukturalizačním opatřením v nákladní dopravě.

### Osobní doprava

Osobní doprava dosáhla lepších výsledků než v roce 2013 a vykazuje pozitivní výsledek před započítáním finančních nákladů. Bohužel, vyšší míra zadlužení kvůli investicím do obnovy vozidel generuje vysoké finanční náklady (na obsluhu dluhu) a způsobuje celkovou ztrátu. „Abychom železniční dopravu zatraktivnili, zvyšujeme počet bezbariérových spojů, rozvíjíme moderní prodejní kanály i doplňkové služby jako třeba bezplatné Wi-Fi připojení. A kvalitnější služby cestující oceňují, loni jsme jich přepravili přes 170 milionů. Dynamicky se rozvíjí především dálková a příměstská doprava,“ doplňuje Pavel Krtek. Také díky tomu stouply tržby z hlavní činnosti o 800 milionů korun. Naopak nižší byly provozní i režijní náklady, a tak segment osobní dopravy stáhnul ztrátu z 2,053 miliardy korun v roce 2013 na 865 milionů korun v roce 2014.

### Nákladní doprava

Hospodaření se pozitivně vyvíjelo také ve druhém nejdůležitějším segmentu našeho podnikání, v nákladní dopravě. Vlivem snížení nakupovaných výkonů a ztráty přeprav černého a hnědého uhlí sice meziročně došlo ke snížení tržeb o 584 milionů korun, firma však byla ve výsledku ziskovější. Akciová společnost ČD Cargo totiž pokračovala v restrukturalizaci a dokázala ušetřit na provozních a osobních nákladech stovky milionů korun. To se zúročilo v podobě zisku po zdanění 877 milionů korun, který byl o 100 milionů korun vyšší než v roce předchozím.

## 30. 04. 2015 Obří zakázka Škody do Německa má problém. Kvůli Deutsche Bahn

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/obri-zakazku-pro-nemecko-nema-jeste-skoda-jistou-f6c-eko-doprava.aspx?c=A150430\\_135433\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/obri-zakazku-pro-nemecko-nema-jeste-skoda-jistou-f6c-eko-doprava.aspx?c=A150430_135433_eko-doprava_suj))

Desetimiliardový kontrakt na vlaky pro Norimberk a okolí se začíná Škodě Transportation mírně vzdalovat. National Express, který soutěž na provoz tamějších vlaků vyhrál právě s novými vlaky z Česka, zatím nemá vítězství jisté a musí se o něj soudit. Bavorská obdoba antimonopolního úřadu totiž rozhodla, že výsledek soutěže na provoz vlaků v okolí Norimberku neplatí. National Express se chce proti rozhodnutí bránit u soudu. Na úřady se kvůli vítězství britské soukromé firmy obrátily německé státní Deutsche Bahn, které dosud provoz vlaků S-Bahn v okolí Norimberku zajišťují. „Budeme se kvůli tomu rozhodnutí soudit,“ řekl šéf německé pobočky National Express Tobias Richter. Britský dopravce se chce uchytit i v Česku. Podle původních plánů měl National Express převzít kontrakt v prosinci 2018.

### Vyloučení kvůli formalitám

Nabídka National Express Rail do výběrového řízení byla údajně odmítnuta pro formální a obsahové nedostatky. Požadované popisy spolu s doklady prý nebyly dodány v souladu se zadáním. Rozhodnutí se prý netýká kvality nabídky National Express Rail. Bavorsko je v soutěžích na provoz dotovaných vlaků nejdále v celé v Evropě, více než polovina tamních tratí a linek je už vysoutěžená. Bavorský objednatel, společnost BEG, si soutěže pochvaluje, protože dává do železnice stále stejný objem peněz, ale výrazně roste počet cestujících i spojů díky lepší kvalitě. Také BEG se hodlá proti rozhodnutí bránit soudně a za výběrem National Express si stojí.

Zakázka pro National Express vyvolala v Německu velké pozdvižení. Nejen proto, že ji získal zahraniční soukromý dopravce, ale i tím, že má vlaky dodat zahraniční výrobce. Pro Škodu Transportation by šlo o největší kontrakt, navíc teprve druhý pro Německo. Pro National Express má dodat 39 nízkopodlažních vlaků vycházejících z jednotek RegioPanter. Firma nechce současnou situaci komentovat, čeká, jak se vyvine spor v Německu.

Podnět na přezkoumání zakázky dala dceřiná firma Deutsche Bahn DB Regio. Ta argumentuje i mimo jiné tím, že by převodem pod jinou firmu mohly přijít stovky lidí o práci. Podobně militantní jsou i tuzemští železniční odboráři. Těm se nelíbí fakt, že soutěž na jihočeské lokálky vyhrál soukromý dopravce. České dráhy nabídly v soutěži výrazně vyšší cenu. Výsledek není pravomocný, odvolaly se k antimonopolnímu úřadu.

### 30. 04. 2015 Stavební povolení: Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí, úsek Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/150430rozhodnuti.pdf>)

Obsahem stavby je rekonstrukce železničního spodku, svršku, mostů a technologických zařízení s cílem zvýšení traťové rychlosti a bezpečnosti železničního provozu v úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm. Realizace stavby přispěje k zajištění provozní stability, zlepšení komfortu cestujících zřízením nových nástupišť.

#### Zabezpečovací zařízení

V rámci revitalizace uvedeného úseku tratě bude rekonstruováno nebo modernizováno staniční, traťové a přejezdové zabezpečovací zařízení. Zařízení bude navrženo pro traťovou rychlost 100 km/h a zábrzdnu vzdálenost 700 m. Ve stanici Frýdlant nad Ostravicí je v současnosti v realizaci SZZ elektronické 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, do něhož bude převedeno stávající automatické hradlo do Kunčic pod Ondřejníkem. Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem bude navrženo elektronické SZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 dálkově ovládané ze stanice Frýdek Místek. Ve stanici Frenštát pod Radhoštěm bude ponecháno v činnosti stávající staniční elektromechanické zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620, které bude upraveno a doplněno pro navázání nového traťového zabezpečovacího zařízení. V mezistaničním úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem bude ponecháno stávající traťové zabezpečovací zařízení – automatické hradlo 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 s oddílovým návěstidlem a bude navázáno do nových staničních zařízení sousedních stanic. V mezistaničním úseku Kunčice pod Ondřejníkem – Frenštát pod Radhoštěm bude navrženo nové traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie.

#### Sdělovací zařízení

V rámci stavby bude vybudována v souvislém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Frenštát pod Radhoštěm nová kabelová trasa do níž bude položen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky pro optický kabel. Na optický kabel bude nasazen přenosový systém. Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem bude navržena nová kabelizace, rozhlas pro cestující, informační zařízení, místní radiová síť a kamerový systém. Vnitřní prostory s technologickým zařízením budou vybaveny novým sdělovacím zařízením, elektrickou zabezpečovací signalizací a automatickým hasícím zařízením. Na zastávce Čeladná bude vybudován nový rozhlas pro cestující a informační zařízení.

#### Silnoproudá technologie

Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem bude zřízena rozvodna nn pro napájení jednotlivých železničních zařízení. Rozvodna bude napojena z distribuční sítě ČEZ. Pro důležité odběry bude navrženo napájení zálohovaným napětím. Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem bude navržena telemechanika (dispečerská řídicí technika – DŘT), která koncentruje a přenesení povelů z rozvaděčů, EZS a dalších zařízení na elektrodispečink v Ostravě, který se pro daný účel rozšíří. Současně bude navrženo systém dálkové diagnostiky technologických systémů železniční dopravní cesty (DOTS ŽDC) pro zajištění centrálního dohledu a obsluhy zařízení nezahrnutých do DRT ve výše uvedené stanici a na zastávce Čeladná.

#### Železniční spodek a svršek, nástupiště

V rámci úprav kolejíště bude provedena rekonstrukce železničního svršku, spodku, úrovnových přejezdů a nástupišť. Rozsah rekonstrukce železničního svršku a spodku je od km 86,654 do km 100,546, tedy 13,9 km. Jedná se o dva mezistaniční úseky Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem – Frenštát pod Radhoštěm a železniční stanici Kunčice pod Ondřejníkem. Nové koleje budou rekonstruovány novým materiálem tvaru S49, bezстыkové, na železobetonových pražcích B91 s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Rekonstruovány budou všechny koleje a výhybky. Geometrická poloha osy koleje bude navržena s ohledem na poloměry oblouků pro zajištění požadované traťové rychlosti dle rychlostního profilu s přihlédnutím na maximální situování koleje na pozemcích SZDC, s.o. Zvýšení rychlosti bude provedeno úpravou parametrů směrových oblouků bez zásadních změn poloměrů oblouků a posunů osy koleje. Sklonové poměry budou řešeny pouze s minimálními odchylkami s přizpůsobením mostním objektům. Výhybky ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem budou navrženy pro rychlost 80 km/h v koleji č. 3 s ohledem na pravidelné křížování vlaků a z toho vycházející úspory jízdních dob. V celém rozsahu úprav železničního svršku bude navržena rekonstrukce tělesa železničního spodku včetně odvodnění. Informace potřebné pro návrh konstrukce pražcového podloží budou vycházet z výsledků průzkumných prací provedených při předběžném geotechnickém průzkumu. U mostů a na přejezdech bude navržena zesílená konstrukce pražcového podloží. Nástupiště ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem a na zastávce Čeladná budou rekonstruována pro výšku 550 mm nad temenem

kolejnice a délku 170 m. Úrovňové železniční přejezdy budou rekonstruovány. Přejezdové konstrukce budou nahrazeny rozebíratelnou konstrukcí z celopryžových panelů. Ve stavbě bude rekonstruováno 20 přejezdů. Bude provedena rekonstrukce železničního spodku a vlastní konstrukce přejezdu. Odvodnění nové konstrukce bude pomocí trativodu. Přejezdová konstrukce je navržena celopryžová se závěrnými zídками.

### **Mosty a propustky**

Ve stavbě bude provedena rekonstrukce 13 mostů a 11 propustků, bude vybudován 1 nový podchod pro cestující. U mostů bude navržena sanace nosné konstrukce a spodní stavby, rekonstrukce hydroizolace, nové zábradlí. U mostů v km 98,424 a v km 97,575 bude navržena kompletní rekonstrukce se zachováním světlých rozměrů otvorů. Na mostě v km 95,971 bude provedena celková sanace mostní konstrukce a provedena nová železobetonová vana s římsami a nová hydroizolace s napojením na stávající odvodnění. U mostu v km 86,889 bude, z důvodu nevyhovujícího technického stavu a nedostatečného prostorového uspořádání mostní konstrukce, stávající ocelová nosná konstrukce nahrazena novou, při zachování její spodní hrany nad úrovní vodního toku. U mostu v km 86,717 bude navržena rekonstrukce stávající ocelové nosné konstrukce za železobetonovou. Na mostních objektech, jejichž nosná konstrukce nevykazuje známky poruchy nebo poškození od zatížení, bude provedena zejména sanace jednotlivých částí mostní konstrukce, obnovena hydroizolace nosné konstrukce, přespárovány opěry a křídla, případně provedeny nové přechodové římsy a zídky, opraveno zábradlí pro splnění požadavku na volný schůdný manipulační prostor a upraveno odvodnění. U propustků je navržena sanace, případně rekonstrukce při zachování světlého otvoru, propustky v km 93,268, v km 91,208 a v km 88,970 budou přestavěny na trubní, propustek v km 86,829 bude s ohledem na nefunkčnost navržen na zrušení. Opěrná zeď v km 96,66 – 96,82, která zajišťuje zemní svah nad tratí proti občasným přívalům vody ze svahu a její odvedení do propustku bude pro zajištění nosné konstrukce a umožnění prostorové průchodnosti částečně odstraněna včetně příkopu a nahrazena prefabrikovaným žlabem při zachování hlavní funkce opěrné zdi. Ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem bude v km 92,810 vybudován nový podchod pro přístup na nástupiště.

### **Pozemní stavební objekty**

Pro umístění technologického zařízení v Kunčicích pod Ondřejníkem budou adaptovány volné místnosti původně využitě jako restaurace. Dopravní kancelář bude adaptována na nouzové pracoviště včetně sociálního zařízení. Ve Frenštátě pod Radhoštěm budou provedeny dispoziční úpravy části výpravní budovy pro umístění doplňovaného zařízení v místnostech s technologickým zařízením, kde budou sloučeny dvě sousední místnosti. Pro uložení kabelů ve stanici Kunčice pod Ondřejníkem a na zastávce Čeladná bude vybudován kabelovod. Pro ochranu bytových objektů před nadměrným hlukem budou navržena individuální protihluková opatření. Rozsah bude konkretizován po uvedení stavby do zkušebního provozu. Protihluková stěna je bude provedena v celkové délce 105 m v km 99,460 a 99,56 vlevo trati. Protihluková stěna bude provedena do výšky 2,90 m, je navržena jako jednostranně pohltivá z ŽB dílců tl. 120 mm a to ze strany od koleje, z druhé strany bude provedena jako reflexní. V blízkosti rodinného domu bude horní 1/3 provedena jako prosklená.

### **Trakční a energetická zařízení**

V Kunčicích pod Ondřejníkem bude stávající osvětlení stanice nahrazeno sklopnými osvětlovacími stožáry. Současně bude navrženo osvětlení podchodu a nástupišť. Rozvody nn a kabely osvětlení budou navrženy nově v rozsahu pro potřeby zařízení ve stanici. Nově bude řešeno osvětlení zastávky Čeladná včetně kabelizace. V mezistaničním úseku Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem budou pro napájení PZS položeny napájecí kabely ze stanice Frýdlant nad Ostravicí a ze zastávky Čeladná. V souladu s dopravní technologií budou vybaveny elektrickým ohřevem výměn (EOV) krajní výhybky ve zhlavích č. 1, 3. Napájení bude zajištěno z distribuční sítě.

---

## **30. 04. 2015 Jihočeský kraj nesmí uzavřít smlouvu s GW Train Regio na šumavské vlaky (tratě 194, 197, 198)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jihocesky-kraj-nesmi-uzavrit-smlouvu-s-gw-train-regio-na-sumavske-vlakly-1185555>)

Dosud největší soutěž o vlakové dotace se dostala do patové situace. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) dnes zakázal předběžným opatřením Jihočeskému kraji uzavřít smlouvu s firmou GW Train Regio. Ta se s nejnižší cenou umístila na prvním místě v soutěži o provoz na šumavských lokálkách. Informaci serveru E15.cz potvrdil mluvčí ÚOHS Martin Švanda. Zákaz platí do vynesení

konečného verdiktu. Podání k antimonopolnímu úřadu iniciovaly České dráhy. Úřad má podle všeho pochybnosti o tom, že kraj postupoval v souladu se zákonem. Konec dvoumiliardového tendru tak je v nedohlednu, v nejhorším případě může být ohrožen termín vyjetí vítěze na Šumavu v prosinci 2016.

České dráhy podstatu svých protestů nechtějí zveřejnit. Neoficiálně se hovoří o tom, že státní dopravce podezřívá soupeře z podnákladových cen a chová obavu o osud více než stovky zaměstnanců, které vítěz nemusí převzít. Jde zřejmě i o potíže se vzájemným prodejem a uznáváním jízdenek. Jihočeský hejtman Jiří Zimola námitky drah nedávno důrazně odmítl. Dnes pro server E15.cz vyjádřil obavu z možného zpoždění. „Mým přáním nyní je, aby ÚOHS pracoval co nejefektivněji a nejrychleji a do měsíce či dvou jsme se dozvěděli výsledek,“ řekl Zimola. Při delších lhůtách by se prý GW Train Regio nemusela stihnout připravit. Podle Zimoly kraj v tendru nijak nepochybil.

Dráhy v soutěži o tratě České Budějovice – Český Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary skončily třetí. GW Train Regio ze skupiny Jihotrans nabídla za kilometr téměř poloviční cenu oproti 164 korunám Českých drah. Druhá byla Arriva. Antimonopolní úřad nemá na konečný verdikt žádné lhůty, proti zákazu uzavřít smlouvu se lze odvolat k předsedovi do 15 dnů. Úřad zákaz vydal na poslední chvíli. „Považujeme naše připomínky za relevantní a jsme velmi rádi, že se jimi ÚOHS vážně zabývá,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

### 30. 04. 2015 Občané Prahy 6 protestují proti vystavění rychlodráhy. Bojí se o pohodlí

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/rychlodraha-na-letiste-vyje-na-20-miliard-korun-f4k-praha-zpravy.aspx?c=A150429\\_2159260\\_praha-zpravy\\_nub](http://praha.idnes.cz/rychlodraha-na-letiste-vyje-na-20-miliard-korun-f4k-praha-zpravy.aspx?c=A150429_2159260_praha-zpravy_nub))

Obyvatelé Prahy 6 se opět ohrazují proti stavbě rychlodráhy z centra na letiště. Vadí jim rozšíření jednokolejné trati a připomínají, že radnice slibovala, že trať povede tunelem. Hrozí tak, že místo moderní trati budou turisté jezdit po jednokolejce. Na vlakové zastávce Praha-Veleslavín visí leták. „Rychlodráha na letiště a do Kladna?“ stojí na něm napsáno velkými písmeny. Následuje seznam argumentů, proč by výstavba trati neměla odstartovat. Plakáty vyvěšují lidé z iniciativy „Za šetrnou dopravu na Praze 6“. Ti protestují, aby se kvůli stavbě rychlodráhy rozšiřovala současná jednokolejka mezi Hradčanskou a Veleslavínem na dvojkolejnou trať. „Je to nepřijatelné pro pohodu bydlení a život ve značné části Prahy 6,“ stěžují si obyvatelé, kteří připomínají, že radnice Prahy 6 slibovala, že trať povede tunelem.

Protesty přicházejí ve chvíli, kdy má Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) na stole deset ekonomických variant, jak železnici z Masarykova nádraží na Letiště Václava Havla postavit. Finální návrh chce vybrat do konce června a předložit ho ministerstvu dopravy. Díky nové trati by podle SŽDC už v roce 2023 mohla cesta z centra na letiště trvat necelých 20 minut a vlaky by po ní jezdily ve špičce ve zhruba pětiminutových intervalech. To však pouze za předpokladu, že radnice Prahy 6 přistoupí přes protesty místních k rozšíření jednokolejné trati. V opačném případě bude stát SŽDC před zásadním problémem. „V některých úsecích by musely vlaky jezdit po jedné koleji,“ popisuje mluvčí SŽDC Marek Illiáš jeden ze scénářů, na který by došlo, kdyby se nemohla mezi Hradčanskou a Veleslavínem vybudovat dvoukolejná trať. V takovém případě by vlaky také nemohly jezdit ani v pětiminutových intervalech. „Na jednokolejce by mohl být nejkratší interval 15 minut. Pokud by alespoň na části trasy mezi Dejvicemi a Veleslavínem byla dvojkolejná trať, mohly by vlaky jezdit v intervalu 10 minut,“ popisuje mluvčí společnosti Ropid Filip Drápal. Kromě jednokolejné trati SŽDC také prověřuje i nadále možnost zavést dvojkolejnou trať pod zem. Řešení by však celý projekt výrazně prodražilo a není jisté, zda by tato varianta byla vůbec ekonomicky únosná. Právě kvůli nákladnosti zahloubení trasy už byl projekt železničního spojení v minulosti odvolán.

#### Praha 6 chce kompromis

Radnice Prahy 6 nechce, aby se v tomto ohledu historie opakovala. Současné vedení proto připustilo možnost výstavby nové koleje. Klade si však hned několik podmínek. „Zásadním požadavkem je komplexní posouzení projektu na životní prostředí. Druhým požadavkem je férová finanční kompenzace těm obyvatelům, jejichž domy budou stavbou negativně dotčeny. Přísní budeme také v požadavcích na architektonické provedení,“ říká místostarostka Prahy 6 Petra Kolínská (Strana zelených), která má na starosti dopravu.

Podle odhadů by měla modernizace železniční trati z Prahy do Kladna s odbočkou na letiště vyjít zhruba na 20 miliard korun. To ovšem pouze v případě, že část trati nepovede tunelem. Zahloubená varianta by byla řádově dražší. K rychlodráze se včera vyjádřil na své třídní návštěvě Středočeského kraje i prezident Miloš Zeman. Podle něj je projekt předražený a mělo by před ním dostat přednost dokončení Pražského okruhu. První etapa modernizace tratě na Kladno nicméně odstartuje již letos na podzim, kdy SŽDC plánuje zahájit opravu Negrelliho viaduktu. Ta potrvá zhruba



dva roky. Následovat bude úprava kolejiště na Masarykově nádraží. Další harmonogram bude SŽDC znát až po schválení finální varianty projektu. Podle úplně původních plánů měla výstavba dráhy na letiště odstartovat již v roce 1996.

---