

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – prosinec 2015

## OBSAH

01. 12. 2015	KŘETÍNSKÉHO LOKOTRAIN SI OD SIEMENSU KUPUJE PRVNÍ VECTRON .....	3
02. 12. 2015	PRÁVNÍCI ČD: SMLOUVA SE ŠKODOU BYLA OD POČÁTKU ŠPATNÁ (109 E) ...	3
02. 12. 2015	O VÍKENDU POJEDOU V PRAZE MIKULÁŠSKÉ PARNÍ VLAKY, CESTUJÍCÍ SE MŮŽOU TĚŠIT I NA CYKLOHRÁČEK (5. A 6. PROSINCE 2015) .....	3
02. 12. 2015	STÁT SJEDNOTÍ DOTACE NA LOKÁLKY. NĚKTERÝM KRAJŮM HROZÍ ŠKRTY.	4
02. 12. 2015	KONEC DRAHÝCH VLAKŮ V RAKOUSKU? KOMISE TAM VYŠETŘUJE KARTEL	5
03. 12. 2015	SPRÁVA ŽELEZNIC SCHVÁLILA PRODEJ DVOU TRATÍ FIRMĚ AŽD (TRATĚ ČÍŽKOVICE – OBRNICE, ODB. KAMENSKO – DOLNÍ BOUSOV).....	6
03. 12. 2015	ZAMĚSTNANCI ČD CARGO DOSTANOU PŘIDÁNO V PRŮMĚRU O PROCENTO	6
03. 12. 2015	SLOVENSKO ASI VYHOVÍ REGIOJETU A ZRUŠÍ PROVOZ STÁTNÍCH IC VLAKŮ (BRATISLAVA – KOŠICE).....	6
04. 12. 2015	STÁT OBEJDE ČESKÉ DRÁHY, PRVNÍ RYCHLÍKY ZADÁ PŘÍMO KONKURENCI (R16).....	7
04. 12. 2015	DRÁHY VYDAJÍ DALŠÍ MILIARDOVÉ DLUHOPISY .....	8
04. 12. 2015	ČESKÉ DRÁHY ŽALUJÍ LEO EXPRESS ZA SLOVA O KRIMINÁLNÍCÍCH .....	8
04. 12. 2015	SLOVENSKÉ DRÁHY NEDOKÁŽÍ KONKUROVAT REGIOJETU, SKONČÍ S VLAKY INTERCITY (BRATISLAVA – KOŠICE).....	8
04. 12. 2015	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA Z BLUDOVA DO JESENÍKU BUDE RYCHLEJŠÍ, BEZPEČNĚJŠÍ A POHODLNĚJŠÍ .....	9
04. 12. 2015	VÝRAZNĚ VÍC RYCHLÍKŮ V ČESKÉ TŘEBOVÉ ZASTAVOVAT NEBUDE, KRAJ A MĚSTO S INICIATIVOU NEUSPĚLY .....	10
05. 12. 2015	DRÁHY MOHOU PŘIJÍT O 251 MILIONŮ, NEVYMÁHALY PO ŠKODĚ SANKCE ZA ZPOŽDĚNÍ.....	10
08. 12. 2015	SOUKROMNÍCI PRO ČESKÉ DRÁHY NEEXISTUJÍ, VYMAZALY JE Z JÍZDNÍHO ŘÁDU (KJŘ ČD ZA 99 KČ) .....	11
08. 12. 2015	ČESKÉ DRÁHY TESTUJÍ BEZHOTOVOSTNÍ PLATBY VE VLACÍCH .....	11
08. 12. 2015	O PŘÍMÉM SPOJENÍ Z LIBERCE DO POLSKA STÁLE NENÍ ROZHODNUTO (LIBEREC – SZKLARSKA PORĘBA) .....	12
08. 12. 2015	JANČURA SOBOTKOVI: SLIBTE SOUTĚŽE NA VLAKY A JÁ SE JICH NEZÚČASTNÍM .....	12
09. 12. 2015	CHLOUBA DRAH JE I PO ROCE BEZ INTERNETU. TENDR PRO RAILJETY SE PROTÁHUJE.....	13
09. 12. 2015	CESTA VLAKEM V ÚSEKU LIBEREC – HARRACHOV VÝRAZNĚ ZRYCHLÍ .....	13
09. 12. 2015	ZAMĚSTNANCŮM ČESKÝCH DRAH VZROSTOU NAPŘESROK PLATY O 1,7 PROCENTA.....	15
09. 12. 2015	SKAUTI PŘIVEZOU ČD RAILJETEM DO ČESKA BETLÉMSKÉ SVĚTLO (12. A 19. PROSINCE 2015).....	15
09. 12. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: ÚPRAVY ZAB. ZAŘ. PRO ETCS V ÚSEKU PRAHA – KOLÍN.....	16
09. 12. 2015	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE SZZ ŽST. RASPEŇAVA.....	17
09. 12. 2015	OPRAVA NEGRELLIHO VIADUKTU SE POSOUVÁ, NEPODAŘILO SE VYKOUPIŤ POZEMKY (ZAČÁTEK V ROCE 2017).....	17
10. 12. 2015	SOUD ZAMÍTL ŽALOBU LEO EXPRESU NA ČESKÉ DRÁHY .....	18

10. 12. 2015	DRÁHY NECHAJÍ OPRAVIT PENDOLINO ZNIČENÉ VE STUDÉNCE. FIRMA CHCE 210 MILIONŮ (681.003) .....	18
11. 12. 2015	PROBLÉM JE VYŘEŠEN. PŘÍMÉ VLAKY DO SKLÁŘSKÉ PORUBY NAKONEC VYJEDOU (LIBEREC – SZKLARSKA PORĘBA).....	19
11. 12. 2015	TRAGICKÁ NEHODA U ŘIKONÍNA. OBĚTI ANI PO 45 LETECH NIC NEPŘIPOMÍNÁ (11. PROSINCE 1970) .....	19
13. 12. 2015	SPRÁVA ŽELEZNIC CHCE MODERNIZOVAT NÁDRAŽÍ. ČÁST KANCELÁŘÍ NABÍDNE ÚŘADŮM.....	20
14. 12. 2015	ZVYŠOVÁNÍ MEZD NA ŽELEZNICI: NEJVÍCE SI POLEPŠÍ VÝPRAVČÍ A SPOL..	20
14. 12. 2015	TENDR NA ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY ZA DVĚ MILIARDY SE ZADRHL. HROZÍ ZDRŽENÍ O ROK (TRATĚ Č. 194, 197, 198).....	21
14. 12. 2015	NOVÝMI ČLENY DOZORČÍ RADY ČD JSOU RÉVÉSZ A KUCHARČÍK .....	22
16. 12. 2015	CESTUJÍCÍM SE NEJVÍCE LÍBÍ TAPETY S NÁMĚTEM KOUPELNY (ČD) .....	22
16. 12. 2015	ŠKODA MÁ NAKROČENO K REKORDNÍ ZAKÁZCE. DODÁ VLAKY DO NĚMECKA ZA 10 MILIARD (S-BAHN NÜRNBERG) .....	23
17. 12. 2015	STÁT UVAŽUJE O TOM, ŽE BY Z LIBERCE JEZDILY PŘÍMÉ VLAKY DO PRAHY (STUDIE PROVEDITELNOSTI).....	23
17. 12. 2015	KAŽDÝ VŮZ JINÁ VES? UŽ NE, DRÁHY CHYSTAJÍ DESIGNOVÝ MANUÁL (ČD)	24
18. 12. 2015	CESTUJÍCÍM V PODĚBRADECH BUDE SLOUŽIT OPRAVENÁ VÝPRAVNÍ BUDOVA.....	24
18. 12. 2015	NOVÉ VLAKY ZA MILIARDY. DRÁHY CHYSTAJÍ I NOVOU PODOBU INTERIÉRU .	25
21. 12. 2015	VLÁDA SCHVÁLILA PŘEVOD NÁDRAŽÍ NA SPRÁVU ŽELEZNIC (Z ČD NA SŽDC)	26
22. 12. 2015	TRAŤ ELEKTRIFIKOVALI ZA STOVKY MILIONŮ, JEŠTĚ PŮL ROKU TAM BUDOU MOTORÁKY (TRAŤ ŠUMPERK – KOUTY NAD DESNOU) .....	26
22. 12. 2015	ŠVÉDSKÉ DRÁHY RUŠÍ SPOJE DO DÁNSKA. NEZVLÁDAJÍ KONTROLU UPRCHLÍKŮ .....	27
22. 12. 2015	OPRAVA NÁDRAŽÍ V TŘINCI SE PROTÁHNE O MĚSÍCE. DRÁHY PŘIJDOU O 16 MILIONŮ.....	28
25. 12. 2015	UNIPETROL CHCE ZRUŠIT VLAKY NA LETIŠTĚ. KEROSIN BY VOZIL PO SILNICI (KRALUPY NAD VLTAVOU – STŘEDOKLUKY) .....	28
26. 12. 2015	NULOVÁ INFLACE, LEVNÁ NAFTA. STÁT PŘESTO ČESKÝM DRAHÁM NA RYCHLÍKY PŘIDÁ (R16).....	29
28. 12. 2015	LOKOMOTIVNÍ TRANSAKCE ROKU: ČESKÉ DRÁHY PRODÁVAJÍ 23 "PERŠINGŮ“ (ČD -> ČD CARGO) .....	29
28. 12. 2015	V AUSTRÁLII VYKOLEJIL VLAK S KYSELINOU SÍROVOU. POLICIE OBLAST UZAVŘELA.....	30
28. 12. 2015	TEPLICÍM SVITLA NADĚJE NA OPRAVU SECESNÍHO NÁDRAŽÍ S CENNÝMI FRESKAMI (TEPLICE V ČECHÁCH) .....	30
28. 12. 2015	ČESKÉ DRÁHY NAKOUPÍ U BLAŽKA STEJNOKROJE ZA 110 MILIONŮ KORUN..	31
30. 12. 2015	NOVĚ INSTALOVANÝ VLAKOVÝ AUTOPILOT AVV ZVÝŠÍ ZABEZPEČENÍ TRATÍ A ZLEPŠÍ PŘESNOST VLAKŮ .....	31
31. 12. 2015	TENDR NA ŠUMAVSKÉ LOKÁLKY SE ZDRŽÍ, RAFAJ VYHOVĚL ROZKLADU ČD (TRATĚ Č. 194, 197, 198) .....	32

**01. 12. 2015 Křetínského LokoTrain si od Siemensu kupuje první Vectron**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/kretinskeho-lokotrain-si-od-siemensu-kupuje-prvni-vecatron-1250960>)

Nákladní železniční společnost EP Cargo začíná naplňovat své letní sliby a posiluje flotilu lokomotiv. Konkrétně jde o nákup moderního stroje Vectron od Siemensu, který se stane součástí vozového parku půjčovny drážních vozidel LokoTrain. Tu EP Cargo ovládlo v červenci, když koupilo 65procentní podíl od zakladatele Evžena Nečase. Podle Siemensu je to poprvé, co se Vectron dostane do majetku českého dopravce. Stát by se tak mělo v únoru. Cena nebyla zveřejněna, dle dostupných údajů se ale obecně u Vectronů pohybuje kolem sto milionů korun. „Naše strategie je jednoduchá – pohybovat se flexibilně a bez hranic mezi několika státy. Zvýšený objem přeprav mezi regiony Evropy se neobejde bez použití vícesystémových lokomotiv, aby byla naplněna očekávání zákazníků a požadavky trhu. Bez nové techniky by to nešlo,“ uvedl předseda představenstva EP Cargo Tomáš Novotný. LokoTrain přitom s Vectrony má zkušenost, neboť tři tyto stroje už provozuje. Lokomotivy ale nejsou v jeho majetku, jde o pětiletý pronájem od leasingové společnosti. Siemens si každopádně se svou rychlostní mašinou připsal v tuzemsku další bod. Z Rakouska pronajaté Vectrony využívá například i RegioJet podnikatele Radima Jančury. Univerzální lokomotivu Vectron vyvinul Siemens jako nástupce rodiny lokomotiv Europrinter, kam patří i známý Taurus Rakouských spolkových drah. Provozní rychlost Vectronu je 200 kilometrů v hodině. Siemensovská lokomotiva jako první na světě splnila normy TSI pro interoperabilitu vysokorychlostní železnice. EP Cargo je součástí Energetického a průmyslového holdingu, který většinou patří podnikatelům Danielu Křetínskému a Patriku Tkáčovi. Dopravce ročně přepraví téměř čtyři miliony tun nákladu, převážně uhlí. S LokoTrainem má přitom EP Cargo velké plány, především mluví o posílení vozového parku. Kromě pronájmu lokomotiv a dalších vozidel nabízí firma i služby strojvedoucích nebo různá školení drážního personálu.

**02. 12. 2015 Právníci ČD: Smlouva se Škodou byla od počátku špatná (109 E)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/domaci/udalosti/pravnici-cd-smlouva-se-skodou-byla-od-pocatku-spatna-1251275>)

České dráhy během arbitráže tušily, že uzavřená smlouva má řadu nedostatků a vítězství je velmi nejisté. Dohodu ale dozorčí rada odmítla. Smlouva ve znění šesti dodatků není jednoznačná, připouští různý právní výklad a výsledek sporu nelze předvídat. Jako smysluplné se proto jeví narovnání vzájemných vztahů. Zhruba tak loni v létě hodnotili manažeři Českých drah spor se Škodou Transportation v kauze dodávky dvaceti lokomotiv. Manažerské shrnutí sporu je v dokumentu, který dozorčí radě předložil tehdejší šéf drah Daniel Kurucz. Ve stejném tónu hovořila i trojice právních kanceláří, která smlouvu z roku 2004 posuzovala. Například podle advokátů z kanceláře Achour & Hájek stavěla smlouva České dráhy do „poměrně nepříznivého právního postavení“. O právní nejistotě mluví i jejich kolegové z kanceláře Kříž a partneři, kteří práva a povinnosti plynoucí ze smlouvy popisují jako nejednoznačné a významově pochybné. Kanceláře proto doporučovaly dohodu. Podobně se vyjádřili i právníci z Weil, Gotshal & Manges s jediným rozdílem. Na jejich doporučení podle šéfa dozorčí rady Milana Ferance dráhy dotáhly arbitráž do konce. Rozhodčí soud nedávno přiznal Škodovce téměř 1,2 miliardy, zatímco podobně vysoké nároky drah ignoroval. Firma WGM dráhy v arbitráži zastupovala. „Jestli to byla chyba, to neumím říci. Na stole nebyl žádný konkrétní návrh představenstva. Běžel nějaký spor a každá teoretická dohoda by znamenala, že dráhy přijdou o peníze,“ dívá se zpět Feranec. Výsledek arbitráže nadále vnímá jako nespravedlivý, neboť dráhy dostaly lokomotivy pozdě a nyní musejí ještě doplácet. Nutno dodat, že advokáti doporučující dohodu vždy mluvili o povinnosti zachovat se jako řádný hospodář. Poslední návrh na dohodu měl podobu požadavku Škody na 250 milionů jako doplatek ceny, což dozorčí rada zamítla a arbitráž pokračovala. Smlouvu za České dráhy před jedenácti lety podepsali členové představenstva Josef Bazala a Jiří Kloutvor. Dráhy nyní podrobují celý proces nákupu lokomotiv vnitřnímu auditu. Například dvě advokátní kanceláře ze tří právně zpochybnily i zadržení plateb Škodě, ke kterému došlo v době ředitelování Petra Žaludy.

**02. 12. 2015 O víkendu pojedou v Praze Mikulášské parní vlaky, cestující se můžou těšit i na Cyklohráček (5. a 6. prosince 2015)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25373/>)

Na tuto sobotu a neděli 5. a 6. prosince připravily České dráhy ve spolupráci se SŽDC, ČD Cargo, Pivovarem Ferdinand a Domem dětí a mládeže Prahy 5 tradiční Mikulášské parní vlaky. Souprava

historických vozů v čele s parní lokomotivou „Šlechtična“ několikrát vyjede z nádraží na Smíchově: oba dva dny na Karlštejn, do Radotína a Libně, v sobotu navíc také na Zličín. Během víkendu potěší nejmenší cestující také oblíbený Cyklohráček, který bude jezdit mezi hlavním nádražím a zastávkou Praha-Smíchov na Knížecí a zajede také na Zličín. V této stanici se v sobotu v podvečer sjede Cyklohráček s parním vlakem a cestující se můžou těšit na ohňostroj. Při všech jízdách projde vlakem Mikuláš s čertem.

Vzhledem k přestavbě kolejíště na nádraží Praha-Braník se centrem Mikulášských jízd stane nádraží Praha-Smíchov. Parní vlak bude vždy po oba dny vyjíždět z tohoto nádraží a projede postupně několik tras po pražských tratích a také k hradu Karlštejn. Vlak bude tažen parní lokomotivou 475.179 Šlechtična z roku 1949. V soupravě budou řazené vozy 2. a 3. třídy a chybět nebude ani oblíbený bufetový vůz, ve kterém získají zájemci pamětní list a razítko. V sobotu a neděli pojede vlak na Karlštejn (odj. ze Smíchova v 9:36), do Radotína (odj. ve 12:15) a do Libně (odj. ve 14:41), v sobotu pojede v 17:06 navíc také na Zličín. V Mikulášské parní soupravě bude řazeno celkem 12 vozů. Zájemcům, kteří ještě nemají zakoupenou jízdenku s místenkou v předprodeji, doporučujeme zvolit jízdy ve 12:15 a 14:41. Obě jízdy v 9:36 a sobotní jízda v 17:06 jsou již vyprodány.

Během Mikulášského víkendu se můžou zájemci svézt také oblíbeným výletním vlakem Cyklohráček. Tento vlak plný her bude odjíždět z hlavního nádraží v sobotu i neděli v 10:09 a 14:29 do zastávky Praha-Smíchov Na Knížecí a v 11:54 do Prahy-Zličína. V sobotu v 16:34 pojede souprava navíc také z pražského hlavního nádraží přes Prahu-Smíchov, Řeporyje, Rudnou u Prahy a Hostivici do Prahy-Zličína, kde se setká s parním vlakem.

Parními vlaky i Cyklohráčkem bude procházet Mikuláš se svoji družinou. Všechny hodné děti dostanou od Mikuláše malý dárek. Pro ty zlobivé má čert připraveno uhlí z lokomotivy. Jízdné pro dospělé osoby bude v sobotu stát 200 Kč (ve vlaku na Zličín 240 Kč), v neděli pak 160 Kč. Jízdenka pro děti od 6 do 15 let je za poloviční cenu. K jízdenkám zakoupeným v předprodeji je zdarma vydávána místenka. Děti do 6 let se přepravují zdarma bez nároku na místo k sezení (místenku). V Cyklohráčku budou platit jízdní doklady PID a běžný tarif ČD. Jízdenky a místenky je možné koupit v předprodeji na Masarykově nádraží (tel.: 972 246 161, denně od 8 do 18 hodin) nebo na nádraží Praha-Braník (tel.: 725 859 426, denně 7:00 – 11:30 a 12:30 – 17:20). Další informace o Mikulášských jízdách poskytne Regionální obchodní centrum ČD Praha na e-mailech [pavlik@zap.cd.cz](mailto:pavlik@zap.cd.cz) nebo [lemerk@gr.cd.cz](mailto:lemerk@gr.cd.cz).

**Jízdné v Mikulášských vlacích (5. a 6. prosince 2015)**

	dospělí	děti 6 – 15 let
- jedna jízda parním vlakem v sobotu 5. prosince (mimo jízdu v 17:06)	200 Kč	100 Kč
- jedna jízda parním vlakem v neděli 6. prosince	160 Kč	80 Kč
- parní jízda s ohňostrojem v sobotu 6. prosince	240 Kč	120 Kč
- jízda Cyklohráčkem	platí tarif PID a ČD	
- děti do 6 let (bez nároku na místo)	zdarma	

Podrobné jízdní řády jsou na <http://www.cd.cz/zazitky/kam-na-vylet/1411-mikulasske-jizdy-v-praze>.

**02. 12. 2015 Stát sjednotí dotace na lokálky. Některým krajům hrozí škrty**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-slibil-krajum-dotace-na-vlakly-do-2034-d99-eko-doprava.aspx?c=A151202\\_111036\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/stat-slibil-krajum-dotace-na-vlakly-do-2034-d99-eko-doprava.aspx?c=A151202_111036_eko-doprava_suj))

Kraje získají jistotu, že až do roku 2034 jim bude ministerstvo dopravy přispívat kolem třiceti procent na provoz regionální železniční dopravy. Počítá s tím materiál o způsobu řešení organizace a financování regionální železniční dopravy po roce 2019. Stát se v materiálu zavazuje, že na krajské vlaky bude přispívat nejméně do roku 2034. Jistota dotací však některým krajům výrazně zhoří. Dosud se totiž podíl státního příspěvku na regionální vlaky jednotlivým krajům výrazně liší. Zatímco Karlovarskému kraji hradí ministerstvo 20,4 % nákladů na vlaky, Královéhradeckému přes 41 procent. Takové velké výkyvy mají skončit. Stát navrhuje tři různé verze pevného příspěvku ve výši 29 – 33 % celkových nákladů. To v praxi znamená, že některé kraje si výrazně s dotacemi polepší, některé naopak výrazně pohorší.

Pokud by například nastala minimalistická verze s pevným příspěvkem státu ve výši 29,312 % všech nákladů, Karlovarský kraj získá od státu namísto stávajících 74,6 milionu korun 120 milionů korun. Naopak v Královéhradeckém kraji přijdou o více než sto milionů: příspěvek státu spadne z 262 na 152 milionů korun. Většina krajů se aktuálně pohybuje s výší příspěvku kolem třiceti procent.

„Vyslovili jsme písemný nesouhlas se stanovenými podmínkami. Výpadek by znamenal kritický dopad na zajištění drážní dopravy s ohledem na skutečnost,“ řekla mluvčí Královéhradeckého kraje Martina Götzová. „Jsme přesvědčení, že ke krajům bychom měli přistupovat spravedlivě, tedy podíly by měly být stejné,“ řekl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení ministerstva dopravy.

### Stát bude hlídat hospodárnost

Rozdíly v procentním podílu příspěvku podle něj vznikly v roce 2009, kdy se řešilo memorandum s kraji. „Snahou bylo zafinancovat tehdejší ztrátovost regionální dopravy. Systém fakticky vedl k tomu, že kraje, které se o dopravní obslužnost více staraly, v konečném důsledku dostaly menší dotace. Předložený materiál by měl tuto nerovnost odstranit,“ dodal Neusar. Regionální vlaky ročně stojí přes osm miliard korun, v drtivé většině jde o provoz podle nevysoutěžené smlouvy s Českými drahami zadané napřímo. Stát na ně přispívá necelými třemi miliardami korun, další čtyři miliardy korun platí za provoz dálkových vlaků. Příspěvek se má každý rok valorizovat o inflaci.

Stát ustoupil od myšlenek, že by převzal od krajů objednávku regionálních vlaků, částečně jim ale do dopravy přesto chce mluvit. „Jde o to, aby prostředky nebyly poskytovány na dopravní služby, které zcela zjevně budou provozovány neekonomicky, a to nejen z pohledu kraje, ale z pohledu veřejných rozpočtů jako celku,“ uvádí materiál. Stát tak chce dát podmínku, aby se financovaly pouze tratě, kde pojedou alespoň šest párů vlaků denně v pracovních dnech. Ministerstvo ale nechá krajům volnou ruku v tom, zda budou dál posílat peníze rovnou Českým drahám bez jakékoliv soutěže nebo začnou dopravce vybírat v tendrech. „Vzhledem k tomu, že právní předpisy v oblasti železnice umožňují objednatelům soutěžit nebo zadávat přímo, nepokládáme za vhodné systém dotací podvazovat jednou z možností. I nadále tedy kraje v samostatné působnosti mohou rozhodnout, v jakém rozsahu zajistí dopravní obslužnost a jakým způsobem vyberou dopravce,“ dodal Neusar.

### Chceme povinné soutěže, volají soukromníci

S materiálem mají velký problém především soukromí dopravci, kteří se zatím většinou marně snaží kraje přesvědčit, aby vlaky soutěžily. Podle Petry Valentové z Leo Express materiál navazuje na memorandum z roku 2009, které bylo tehdy prezentováno jako výjimečné opatření kvůli ohrožení provozu 40 % dopravních služeb. „Toto provizorní řešení se tímto nově navrženým dokumentem stává statem quo. Po šesti letech očividně záchranný model nepomohl, neboť i nyní se používá stejný argument: pokud stát krajům nezafinancuje část dopravní obslužnosti, bude skoro polovina spojů ohrožena,“ řekla Valentová.

Obdobné stanovisko má i další soukromý dopravce RegioJet. „Není možné na přímo zadat z veřejných peněz miliardové zakázky tam, kde prokazatelně existují další zájemci, kteří jsou připraveni se zúčastnit výběrového řízení a přijít z lepší nabídkou,“ uvedl tiskový mluvčí společnosti Aleš Ondrůj. „Přímé zadání jde pouze tam, kde by o veřejnou zakázku neměl nikdo další zájem a taková situace v České republice neexistuje,“ dodal. Soukromníci by rádi peníze navázali na povinnost tratě soutěžit. „V opačném případě hrozí, že okamžitě po podpisu smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti mezi státem a kraji, dojde k prodloužení smluv s ČD a k zakonzervování současného stavu úrovně veřejné dopravy,“ dodala Valentová.

## 02. 12. 2015 Konec drahých vlaků v Rakousku? Komise tam vyšetřuje kartel

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/konec-drahych-vlaku-v-rakousku-komise-tam-vysetruje-kartel-1251473>)

Evropská komise provedla minulý týden neohlášené inspekce u železničních přepravců v Rakousku. Operátoři v čele se státní společností ÖBB jsou vyšetřováni kvůli podezření na uzavírání kartelových dohod a omezování konkurence, sdělila dnes komise. Inspekce, které pracovníci komise provedli 24. listopadu spolu se svými protějšky z rakouského úřadu pro hospodářskou soutěž, jsou předběžným krokem ve zjišťování, zda byla porušena pravidla hospodářské soutěže. „Vyšetřování komise se týká údajných praktik proti hospodářské soutěži, jejichž účelem je vytlačení konkurenčních operátorů osobní železniční přepravy z trhu,“ uvedla komise podle agentury Reuters.

Vedle ÖBB působí na rakouských drahách řada soukromých dopravců. Firma CAT například provozuje kyvadlovou dopravu mezi Vídní a vídeňským letištěm; mezi Vídní a Salcburkem jezdí společnost Westbahn, která už vedla s ÖBB spory. ÖBB uvedla, že komise minulý týden navštívila některá její pracoviště. Společnost dodala, že s úřady spolupracuje, avšak pro vyšetřování nevidí důvod. Podle ní se obvinění týká dřívějších sporů s přepravcem Westbahn, který tvrdil, že státní podnik a jeho partneři nabízejí příliš levné jízdenky. Westbahn uvedla, že u ní inspekce nebyly.



### 03. 12. 2015 Správa železnic schválila prodej dvou tratí firmě AŽD (tratě Čížkovice – Obrnice, odb. Kamensko – Dolní Bousov)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/sprava-zeleznic-schvalila-prodej-dvou-trati-firme-azd/1288642>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) schválila prodej dvojice dlouhodobě nevyužívaných železničních tratí tuzemskému výrobcí zabezpečovací techniky AŽD Praha. ČTK to řekl mluvčí správy železnic Jakub Ptačinský. Nový majitel na nich chce testovat vyvíjená zabezpečovací zařízení. Prodej tratí z Čížkovic do Obrnic u Mostu a z Dolního Bousova do Kopidlna, za které SŽDC požadovala minimálně sedm milionů korun, musí ještě posvětit vláda. "Pokud (vláda) prodej schválí, koupíme obě tratě," řekl ČTK mediální zástupce společnosti Jiří Dlabaja. AŽD chce kromě zkoušek železničních zabezpečovacích systémů spojení nabídnout potřebám železničních dopravců, pokud budou mít zájem na nich provozovat nepravidelné nostalgické jízdy historickými soupravami. Případně ji bude možné využít pro dopravní obslužnost obcí, které protíná, uvedla společnost. Právě zaručení pravidelné železniční dopravy je podmínkou pro to, aby nový majitel mohl na provoz železnic čerpat peníze ze státního rozpočtu. Podmínkou jsou podle pravidel SŽDC alespoň dva páry vlaků denně, případně odpovídající počet spojů během roku, pokud nebudou jezdit každý den.

Kromě zmíněné dvojice tratí se nyní správa železnic připravuje na prodej třetí trasy z Kralovic do Mladotic na Rakovnicku, kterou původně prodávala spolu s nimi. Nikdo ale o ní za minimálně 5,7 milionu korun neměl zájem. Nyní proto bude SŽDC tuto přes 11 kilometrů dlouhou trasu prodávat za polovic. Do prodeje se mají zanedlouho podle Ptačinského dostat rovněž další dvě železniční spojení, Velká Kraš – Vidnava a Čelákovice – Mochov. Celkem je takovýchto tratí vytypovaných k postupnému prodeji 21. Státní správa železnic se jich chce zbavit především proto, že do nich nechce dále investovat a předpokládá, že prostředky na jejich opravy bude platit nový majitel. Proti rozprodeji nevyužívaných tratí se v minulosti postavil Svaz cestujících ve veřejné dopravě, podle jehož předsedy Miroslava Vyky jde o krátkozraký krok. Řádně zdůvodněné podle něj rovněž nebylo i původní rozhodnutí zastavit na uvedených tratích provoz vlaků.

### 03. 12. 2015 Zaměstnanci ČD Cargo dostanou přidáno v průměru o procento

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zamestnanci-cd-cargo-dostanou-pridano-v-prumeru-o-procento/1288674>)

Zaměstnanci státního nákladního dopravce ČD Cargo, patřícího do skupiny Českých drah, dostanou napřesrok přidáno na platech v průměru o jedno procento. Vedení se s odbory shodlo rovněž na zachování stávajících benefitů. ČTK to řekl mluvčí drah Radek Joklík. Vloni mzdy zaměstnanců železničního dopravce rostly tříprocentním tempem. Na mateřských Českých drahách se o podobě kolektivní smlouvy na příští rok dosud jedná. "Dojednání růstu mezd je potřeba považovat vždy za kompromis," řekl ČTK místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Radek Nikola s tím, že se ale podařilo vyjednat větší než jednoprocentní růst mezd pro klíčové zaměstnance. Půjde především o provozní zaměstnance, kteří jsou flexibilní a vytváří pro společnost vyšší hodnotu, dodal. Konkrétně má jít o zaměstnance z řad strojvedoucích, vedoucích posunu nebo vozmistrů. Celkem ČD Cargo zaměstnává 7 100 lidí. Průměrná mzda ve společnosti dosáhla podle Nekoly ke konci letošního roku 29 600 korun měsíčně. Původně Cargo zvažovalo napřesrok rozsáhlé propouštění v důsledku omezování provozu takzvaných jednotlivých vozových zásilek, které mohlo postihnout přes 500 lidí. Tomu se ale podařilo zabránit snížením ceny za dopravní cestu pro tento typ vlaků sestavených z vozů směřujících do jiných cílových stanic. ČD Cargo je dceřinou společností Českých drah. Největší tuzemský železniční nákladní dopravce provozuje asi 650 lokomotiv a ročně přepraví 78 milionů tun nákladu. Stáří vozového parku dopravce se blíží 30 letům. V pololetí společnosti meziročně klesl zisk z 540 milionů na 216 milionů korun. To firma přičítá rostoucí konkurenci a rovněž nižšímu objemu přeprav způsobenému zejména teplejší zimou a s tím spojeným snížením poptávky po přepravě uhlí.

### 03. 12. 2015 Slovensko asi vyhoví RegioJetu a zruší provoz státních IC vlaků (Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovensko-asi-vyhovi-regiojetu-a-zrusi-provoz-statnich-ic-vlaku-1252037>)

Slovensko zřejmě zruší provoz vlaků vyšší kategorie InterCity (IC) státního dopravce ZSSK na trati mezi Bratislavou a Košicemi. Oznámil to dnes slovenský ministr dopravy Ján Počiatek. Český dopravce RegioJet by takový krok uvítal a slíbil zvýšení kapacity svých dálkových vlaků na této trase.

V listopadu přitom RegioJet oznámil, že provoz vlaků mezi dvěma největšími městy na Slovensku kvůli údajné nekalé konkurenci ZSSK ukončí. „Momentálně jsme ve finální fázi vyhodnocování provozu IC vlaků. Z mého pohledu je velmi pravděpodobné, že z této pozice ustoupíme a vytvoříme tak ještě větší prostor pro RegioJet, aby provozoval tuto službu,“ řekl Počiatek před poslanci slovenského parlamentu.

RegioJet reagoval prohlášením, že zastavení provozu státních IC vlaků by z hlediska soutěžního práva bylo jediné správné řešení. „Jsme připraveni stanovit datum, od kdy začneme nasazovat soupravy až o 13 vozech tak, aby kapacita byla větší, než aktuálně na této trase v komerčních vlacích nabízejí oba dopravci dohromady,“ sdělil ČTK mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Právě provoz IC vlaků, na které ZSSK nepobírá od státu dotace, vyvolal v minulosti rozepře mezi RegioJetem, ZSSK a slovenským ministerstvem dopravy. Český dopravce opakovaně tvrdil, že ZSSK provozuje IC vlaky za podnákladové ceny. Tím prý poškozují RegioJet, který začal na vlastní komerční riziko přepravovat cestující ve svých dálkových vlacích mezi Bratislavou a Košicemi loni v prosinci.

### RegioJet chce na trati skončit

Minulý týden RegioJet oznámil, že provoz svých dálkových vlaků na zmiňované trati ukončí v prvním čtvrtletí příštího roku. Své rozhodnutí zdůvodnil tím, že slovenské ministerstvo dopravy nezakročilo proti nekalé konkurenci ZSSK. ZSSK letos na jaře omezila počet spojů IC o dvě pětiny. Státní dopravce to tehdy zdůvodnil cenovou válkou RegioJetu. Loni IC vlaky prodělaly více než milion eur. Železniční dopravce ZSSK provozuje na trati ze slovenské metropole do Košic také státem dotované rychlíky, ve kterých mohou děti, studenti a senioři cestovat zdarma. Bezplatné cestování ve státem dotovaných vlacích zavedla levicová slovenská vláda loni.

RegioJet na Slovensku zajišťuje s příspěvkem od státu provoz osobních vlaků na regionální trati z Bratislavy do Komárna na jihu země. Dopravce dříve také ohlásil, že má zájem zúčastnit se tendru na dotovaný provoz vlaků z Bratislavy do Banské Bystrice, který Slovensko již vypsal. RegioJet letos na Slovensku otevřel autobusovou linku mezi Bratislavou a Banskou Bystricí a v listopadu začal provozovat autobusovou linku mezi Bratislavou, vídeňským letištěm a Vídní.

---

## 04. 12. 2015 Stát obejde České dráhy, první rychlíky zadá přímo konkurenci (R16)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-obejde-ceske-drahy-zada-rychliky-naprmo-soukromnikum-p4h-eko-doprava.aspx?c=A151203\\_141822\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/stat-obejde-ceske-drahy-zada-rychliky-naprmo-soukromnikum-p4h-eko-doprava.aspx?c=A151203_141822_eko-doprava_suj))

Rychlíky mezi Plzní a Mostem má od příštího prosince provozovat společnost GW Train Regio. Ministerstvo dopravy se rozhodlo jí zadat kontrakt přímo, i když soutěž na provoz těchto vlaků zrušil nepravomocně antimonopolní úřad. „Jednáme o přímém zadání zakázky firmě, která nabídla v soutěži nejméně. Ta cena je výrazně nižší, než za kolik tam jezdí České dráhy a chci postupovat s péčí řádného hospodáře. Zákon mi to umožňuje, nesu to na vládu. Jsem si jist, že se to někomu nebude líbit,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok. Ministerstvo ve své zprávě o otvírání železničního trhu uvedlo, že chce tímto vyslat jasný signál o pokračování soutěží. „Nabídka této společnosti by totiž při potenciálním nezrušení soutěže byla vybrána jako vítězná, přičemž absolvovala test porovnatelnosti s nabídkami dalších dopravců,“ uvedlo ministerstvo dopravy v materiálu. České dráhy se totiž kromě napadání soutěže pokusily zpochybnit i cenu, kterou GW Train nabídlo. České dráhy nemusí mít po tomto rozhodnutí pocit ukřivděné firmy: v soutěži, kterou napadaly, nabídly druhou nejvyšší cenu. Dražší byl RegioJet, který byl ale vyloučen pro nesplnění podmínek.

Ministerstvo použilo oblíbený argument Českých drah proti soutěžím na provoz vlaků: stávající legislativa umožňuje zadat objednávku vlaků na rychlíky přímo bez soutěže. Právě touto možností se České dráhy snaží přesvědčit stát i kraje, aby zakázky na vlaky nesoutěžily a prodloužily kontrakty uzavřené podle „zvykového“ práva. České dráhy soutěž napadaly, nelíbila se jim především povinnost uznávat režijní jízdenky, kterou mají na rozdíl od soukromníků ze zákona. V podmínkách soutěže ale ministerstvo uznávání takových jízdenek nepožadovalo a opakovaně odmítalo výklad Českých drah, že je uznávat musí. GW Train Regio dalo ze čtyř soutěžících v tendru nejlepší nabídku, naopak České dráhy výrazně vyšší. Stát ušetří i v porovnání se současnou cenou, kterou na trati platí. GW Train Regio požadoval v tendru 74,70 Kč za každý ujetý kilometr. Druhý Leo Express a třetí Arriva se s cenou vešly pod 80 korun, České dráhy požadovaly 103,44 Kč. Letos stát Českým drahám na této trati platí 88 korun za kilometr.

GW Train Regio je následníkem někdejší firmy Viamont, firmu loni ovládla dopravní společnost ČSAD Jihotrans. Provozuje vlaky na některých regionálních tratích, například na Karlovarsku. Letos vyhrála i soutěž na provoz na pošumavských lokálkách, tu ale rovněž zablokoval na popud Českých drah antimonopolní úřad.

#### 04. 12. 2015 Dráhy vydají další miliardové dluhopisy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-vydaji-dalsi-miliardove-dluhopisy-1252084>)

České dráhy vydají ještě před koncem roku další miliardové dluhopisy pro mezinárodní trh. Důvodem je v první řadě přefinancování starých dluhopisů v hodnotě 300 milionů eur z roku 2011, které jsou splatné příští rok. Potvrdil to předseda dozorčí rady drah Milan Feranec. „Je to výhodné, neboť si dráhy aktuálně půjčují za lepších podmínek,“ uvedl Feranec. Za pravdu mu dává úspěšná emise drážních bondů z poloviny tohoto roku. Dopravce tehdy udal papíry v hodnotě přes 115 milionů eur s kuponem 1,89 procenta, respektive tři procenta. Před pěti lety přitom musel slíbit roční výnos 4,5 procenta. „Refinancování starých dluhopisů novými je standardní způsob, který obchodní společnosti běžně využívají,“ doplnil mluvčí drah Radek Joklík. Podrobnosti k chystané emisi ale nesdělil. Dráhy se pravděpodobně budou snažit maximálně využít rámec, který jim dává schválená strategie financování pro letošní rok. Dokument umožňuje vydání emisí až do celkové výše šesti miliard korun či ekvivalentu v jiných měnách.

V pololetí dráhy vydaly dluhopisy v přepočtu za zhruba tři miliardy korun, tudíž zbývají ještě tři miliardy. „Záleží vždy na úspěšnosti, ale budeme se snažit o maximum,“ doplnil Feranec. Dráhy se rovněž přiklánějí k dlouhodobějším dluhopisům, letos splatnost protáhly až na dvacet let. Vedle dluhopisů mohou dráhy využít i směnečného programu, jehož celkový limit dozorčí rada letos na jaře navýšila z osmi na 11 miliard korun. Dráhy dosud vydaly pět emisí dluhopisů, peníze vesměs použily na modernizaci vozového parku. Dluhopisy využívá i dceřiné ČD Cargo, čisté zadlužení celé skupiny činí zhruba 33 miliard korun. Zatím přitom není jasné, jak se firma vypořádá s prohranou arbitráží se Škodou Transportation, z níž plyne závazek Českých drah zaplatit zhruba 1,2 miliardy korun. V úvahu připadá mimo jiné omezení investic včetně nákupu lokomotiv.

#### 04. 12. 2015 České dráhy žalují Leo Express za slova o kriminálnících

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zajuli-leo-express-kvuli-urazce-dxl-eko-doprava.aspx?c=A151204\\_140315\\_ekonomika\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-zajuli-leo-express-kvuli-urazce-dxl-eko-doprava.aspx?c=A151204_140315_ekonomika_rts))

Do soudních sporů mezi Českými drahami a soukromými dopravci přibyla nová žaloba. Tentokrát od Českých drah. Ty se cítí dotčeny výroky majitele Leo Expressu Leoše Novotného v rozhovoru pro iDNES.cz, v kterých označil chování Českých drah za kriminální. „Požadujeme od nich omluvu, a aby se zdrželi dalších podobných výroků,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Podle žaloby Leo Express opakovaně očerňuje České dráhy a jeho jednání už naplňuje znaky nekalé soutěže. České dráhy výroky konkurence dlouho nechávaly bez reakcí, jejich trpělivost ale přetekla po listopadovém rozhovoru, ve kterém Leoš Novotný uvedl: „Start byl mnohem těžší, než byly představy, především díky kriminálnímu chování Českých drah.“ Později Novotný uvedl, že se překlil a že správný termín je nezákonné chování. Na mysli měl velké zlevnění na trase Praha – Ostrava, kvůli kterému zažaloval České dráhy jak Leo Express, tak RegioJet. Spor se táhne už několik let.

Dráhy nechtějí finanční kompenzaci, pouze omluvu uveřejněnou ve třech denících a na serveru iDNES.cz. Leo Express v reakci na žalobu ze strany ČD uvedl, že slova, která Leoš Novotný v rozhovoru použil, byla vzhledem ke kontextu expresivnější. „Po zveřejnění jsme zareagovali a požádali redakci o opravu, které bylo vyhověno. Dotčené označení tedy bylo v článku krátce, hluboce se omlouváme všem, kterých se toto označení dotklo,“ vysvětlila mluvčí Petra Valentová.

#### 04. 12. 2015 Slovenské dráhy nedokáží konkurovat RegioJetu, skončí s vlaky InterCity (Bratislava – Košice)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/slovenske-drahy-nedokazi-konkurovat-regiojetu-skonci-s-vlakly-intercity-1252337>)

Slovenský státní železniční dopravce Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) v lednu ukončí provoz svých vlaků InterCity (IC) na trase mezi Bratislavou a Košicemi, kde cestující přepravuje také český soukromý dopravce RegioJet. Své rozhodnutí zdůvodnila tím, že provoz komerčních IC vlaků je ztrátový. RegioJet na to zareagoval sdělením, že kapacitu svých vlaků posílí, původně se přitom plánoval z trati stáhnout. „Ekonomická kondice InterCity vlaků se tři roky systematicky zlepšovala, ztrátu jsme každoročně radikálně snižovali. Po příchodu konkurence počet cestujících klesl. Nedokážeme tak dostat tyto vlaky do kladných čísel,“ uvedl generální ředitel ZSSK Pavol Gábor.



Vlaky vyšší kategorie IC přestane ZSSK provozovat od 18. ledna příštího roku, loni tyto soupravy prodělaly více než milion eur. ZSSK své rozhodnutí oznámila den poté, co takový krok naznačil slovenský ministr dopravy Ján Počiatek. Státní dopravce již letos na jaře omezil o dvě pětiny počet IC spojů na 445 kilometrů dlouhé trati, která spojuje dvě největší města na Slovensku. Dopravce to tehdy zdůvodnil cenovou válkou RegioJetu. Provoz IC vlaků, na které ZSSK nepobírá od státu dotace, vyvolal v minulosti rozepře mezi RegioJetem, ZSSK a slovenským ministerstvem dopravy. Český dopravce opakovaně tvrdil, že ZSSK provozuje IC vlaky za podnákladové ceny. Tím prý poškozují RegioJet, který začal na vlastní komerční riziko přepravovat cestující ve svých dálkových vlacích mezi Bratislavou a Košicemi loni v prosinci.

#### Jančura monopol nezíská

RegioJet rozhodnutí ZSSK uvítal. „RegioJet se připravuje na provoz souprav až o 13 vozech na trase Bratislava – Košice tak, aby byla cestujícím nabídnuta více než dvojnásobná kapacita proti tomu, co dosud na této trati nabízely všechny komerční vlaky obou dopravců dohromady,“ sdělil mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj v reakci na oznámení ZSSK. Ještě minulý týden přitom RegioJet uváděl, že v prvním čtvrtletí příštího roku provoz svých dálkových vlaků na zmiňované trase ukončí. Svě rozhodnutí tehdy zdůvodnil tím, že slovenské ministerstvo dopravy nezakročilo proti nekalé konkurenci ZSSK. RegioJet v dálkové železniční dopravě mezi Bratislavou a Košicemi monopol nezíská. ZSSK přepravuje cestující na této trati i ve státem dotovaných rychlících, ve kterých mohou děti, studenti a senioři cestovat zdarma. Bezplatné cestování ve státem dotovaných vlacích zavedla levicová slovenská vláda loni. Jízda rychlíkem z Bratislavy do Košic zabere asi o hodinu více než cesta vlakem IC nebo vlakem RegioJetu.

RegioJet na Slovensku zajišťuje také státem dotovaný provoz osobních vlaků na regionální trati z Bratislavy do Komárna na jihu země. Dopravce letos na Slovensku také otevřel autobusovou linku na trase mezi Bratislavou a Banskou Bystricí a rovněž linku z Bratislavy do Vídně.

#### 04. 12. 2015 Železniční doprava z Bludova do Jeseníku bude rychlejší, bezpečnější a pohodlnější

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

Správa železniční dopravní cesty zahájila v letošním roce revitalizaci trati z Bludova do Jeseníku v úseku Bludov (mimo) – Hanušovice (mimo). Výsledkem bude především zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob. Díky revitalizaci se zvýší rovněž bezpečnost, jízdní komfort a provozní spolehlivost trati. „Cestující ocení zejména zrychlení dopravy v tomto úseku. Zatímco dosud zde byla maximální traťová rychlost 65 – 75 km/h, po provedení revitalizačních opatření ji bude možné na většině trati navýšit až na 100 km/h,“ prohlásil generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Součástí projektu je rekonstrukce železničního svršku a spodku, mostů a propustků, nástupišť v železničních stanicích a zastávkách, staničního a traťového zabezpečovacího zařízení a železničních přejezdů. Železniční stanice Ruda nad Moravou a Bohdíkov budou zapojeny do dálkového ovládání ze stanice Šumperk.

Stavba vychází z globálního cíle pro Prioritní osu 3, jímž je zlepšení železniční dopravy mimo transevropskou síť TEN-T. Tohoto cíle investor dosáhne prostřednictvím zvýšení dopravní dostupnosti. Celkové investiční náklady projektu s názvem Revitalizace trati Bludov – Jeseník činí 993 690 156 Kč bez DPH. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do výše 779 897 058 Kč. Národní financování projektu zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Revitalizace trati Bludov – Jeseník
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
Zhotovitel	EUROVIA CS, a.s.
Začátek a konec stavby	km 48,437 (žst. Bludov) – km 70,488 (žst. Hanušovice)
Termín zahájení	06/2015
Termín dokončení	08/2016
Celkové náklady stavby	993 690 156 bez DPH
Schválený příspěvek EU	779 897 058 Kč

#### 04. 12. 2015 Výrazně víc rychlíků v České Třebové zastavovat nebude, kraj a město s iniciativou neuspěly

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1630782-vyrazne-vic-rychliku-v-ceske-trebove-zastavovat-nebude-kraj-a-mesto-s-iniciativou>)

Od příštího týdne přestanou na hlavním železničním koridoru v České Třebové zastavovat některé rychlíky. Ministerstvo dopravy nevyslyšelo námitky města ani Pardubického kraje, který zásadně odmítá omezení počtu zastavujících vlaků vyšší kategorie. Změna přichází s novým jízdním řádem platným od 13. prosince. „Ministerstvo dopravy rozhodlo o přidání jednoho páru zastavení u vlaků, které jedou časně ráno – jde o první ranní spojení z Prahy přes Českou Třebovou do Bratislavy a Budapešti,“ popsal kompromisní řešení mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. Naopak v opačném směru bude v České Třebové navíc stavět poslední spoj z Budapešti směrem na Prahu.

Podle města a kraje je Česká Třebová jedním z nejdůležitějších dopravních uzlů v České republice s moderním terminálem za víc než 300 milionů korun. Udajný kompromis v podobě zastavení dvou mezinárodních spojů kraj neuznává. Na omezování vlaků si zástupci regionu nedávno stěžovali u ministra dopravy. „My ani nejsme v konfliktu s panem ministrem osobně, jako spíš s úředníky, kteří bez ohledu na to, který ministr je v čele, podsouvají některé argumenty, které považujeme za účelové,“ řekl hejtman Pardubického kraje Martin Netolický (ČSSD). Podle ministerských úředníků přináší změna úsporu času na trati. Město i kraj chtějí nadále usilovat o to, aby se mezinárodní rychlíky na zastávku do České Třebové vrátily.

#### 05. 12. 2015 Dráhy mohou přijít o 251 milionů, nevymáhaly po Škodě sankce za zpoždění

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-mozna-prijdou-o-dotace-v-souvislosti-s-lokomotivymi-skoda-1zr-/eko-doprava.aspx?c=A151205\\_2210296\\_eko-doprava\\_cen](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-mozna-prijdou-o-dotace-v-souvislosti-s-lokomotivymi-skoda-1zr-/eko-doprava.aspx?c=A151205_2210296_eko-doprava_cen))

Pár týdnů poté, co v arbitráži se Škodou Transportation přišly České dráhy o víc než miliardu korun, hrozí státnímu dopravci kvůli vlakům od Škody další finanční šlamastyka. Tentokrát nejde o chybu Škody, ale Českých drah. Ty nechtěly pokuty za zpoždění dodávek lokomotiv, za což možná budou muset vrátit část dotací. Auditóři, kteří kontrolují podmínky pro splnění dotací, tvrdí, že státní dopravce chyboval, když po Škodě nevymáhal sankce za pozdní dodávku jednotek RegioPanter. Ty podpořily regionální operační programy. Dráhy a ministerstvo financí k případu raději mlčí, protože se snaží aktuálně udat další várku dluhopisů. „Nebudeme to aktuálně vůbec komentovat, není to uzavřené,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Podle informací MF DNES má jít celkem o 251 milionů korun. Část této sumy a její vymáhání potvrdila mluvčí Regionální rady Severovýchod Silvie Špryňarová. „Během kontroly, jež byla zahájena také s ohledem na ukončený audit, bylo konstatováno, že došlo k podstatné změně smlouvy s vítězným dodavatelem,“ řekla Špryňarová. Změna spočívala v tom, že České dráhy ustoupily od vymáhání smluvní pokuty, pokud budou soupravy dodány bez průkazu způsobilosti. Soutěž přitom v zadání obsahovala přesně takovou podmínku. Regionální rada proto rozhodla, že České dráhy musí vrátit čtvrtinu dotace, celkem 68 milionů korun. Podobný postup přitom nastal i u dalších regionálních operačních programů. Dráhy se proti rozhodnutí odvolaly na ministerstvo financí, které o něm ještě nerozhodlo a k celému případu se za dva dny nevyjádřilo.

Soutěž na dodávky RegioPanterů platila za ukázkou kreativity Českých drah, když chtěly vyjít vstříc plzeňské Škodě. U jednotek požadovaly šířku dveří 1 500 milimetrů, běžně se přitom používá o 100 mm méně. Do zakázky se tak nakonec přihlásila jen Škoda, což zkoumal antimonopolní úřad – ten chybu nenašel. Vyšel z posudku pardubické univerzity, která srovnávala příměstské jednotky s výletními vlaky na švýcarských a francouzských ozubnicových drahách.

Na problém s pokutami přišli auditóři ministerstva financí. Jde o zakázku a smlouvy uzavřené za vedení Českých drah Petrem Žaludou. „Jsem přesvědčený, že k žádnému pochybení nedošlo,“ řekl v lednu Žaluda a s dalšími dotazy odkázal na České dráhy. Ty už dříve uvedly, že necítí žádné pochybení. Vlaky totiž dodal výrobce včas, ale jezdily oficiálně ve zkušebním provozu bez schválení. Dráhy získaly na dvouapůlmiliardový kontrakt 40% dotaci z regionálních operačních programů – v praxi tak získaly zhruba 800 milionů korun. Zprávy o hrozbě vratky čtvrt miliardy korun přichází v době, kdy se České dráhy snaží získat peníze prodejem dluhopisů, informoval deník E15. „Je to výhodné, neboť si dráhy aktuálně půjčují za lepších podmínek,“ uvedl předseda dozorčí rady Milan Feranec. Dráhy se chtějí zadlužit u zahraničních investorů, celkovou hodnotu dluhopisů však zatím nechtějí uvést. Dříve schválený dokument jim však umožňuje půjčit si až šest miliard korun, už

v pololetí si půjčily tři miliardy korun. Letos protáhly splatnost až na dvacet let, využívají především nízkých úroků.

Ministr dopravy Dan Ťok chce kvůli prohrané arbitráži se Škodou nařídít ve firmě kontrolu smluv s touto firmou. „Chci pořádný forenzní audit od renomovaného subjektu. Jednak máme ještě stále běžící smlouvy a chci, aby se někdo podíval, zda je musíme za současné situace dodržet. Kvůli této pokutě musí České dráhy některé investice omezit, a tak je logické, že bychom mohli začít škrtat investice tomu subjektu, který tento stav způsobil,“ řekl Ťok. Podle něj by měl audit přinést i poučení pro další zakázky, jak je soutěžit. „Nerozumím třeba poslední zakázce na interpantery s rámcovou smlouvou, nedávali jsme jim pokyn, aby se zakázka zadala, dotace ještě nebyla jistá. Dějí se kolem Škody a Českých drah velmi zvláštní záležitosti,“ řekl Ťok.

---

## **08. 12. 2015 Soukromníci pro České dráhy neexistují, vymazaly je z jízdního řádu (KJŘ ČD za 99 Kč)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-konci-s-vydavanim-papirovych-jizdnich-radu-fts-eko-doprava.aspx?c=A151207\\_165902\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-konci-s-vydavanim-papirovych-jizdnich-radu-fts-eko-doprava.aspx?c=A151207_165902_eko-doprava_suj))

Poprvé v historii nevydá Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jízdní řád pro osobní dopravu v klasické knižní podobě. Vydají ho pouze České dráhy. Cestujícím však nebudou poskytovat informace o všech vlacích: státní dopravce z něj vymazal většinu vlaků soukromé konkurence. O „Bibli“ všech železničních fanoušků je rok od roku menší zájem. Zatímco ještě v sedmdesátých letech se jich běžně prodávalo přes tři čtvrtě milionů, postupně se s nástupem internetu stala z jízdních řádů okrajová záležitost. Loni jich SŽDC vydala jen 35 tisíc kusů.

SŽDC díky novelizované vyhlášce už oficiální jízdní řád se všemi dopravci vydávat knižně nemusí, stačí ho zveřejnit na svých webových stránkách. Stejně tak budou jízdní řády nadále vyvěšeny i na nádražích a zastávkách. České dráhy se tak rozhodly, že jízdní řád vydají namísto SŽDC samy. Oproti oficiální úřední verzi na webu SŽDC je ale na některých tratích značně proškrtaný. Dráhy v něm totiž vypustily většinu vlaků soukromých dopravců, takže uživatel jízdního řádu může mít pocit, že mezi Prahou a Ostravou jezdí stále jen České dráhy. Výjimkou jsou pouze vlaky jiných dopravců, které si objednávají kraje. „Protože se jedná o jízdní řád naší společnosti, obsahuje spoje naší společnosti a kooperujících železničních podniků, které provozují službu ve veřejném zájmu,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Podobný výmaz provádí v traťových jízdních řádech České dráhy už několik let na svém webu, papírová verze bez soukromníků vychází poprvé.

### **Jízdní řád podraží, výtisků bude méně**

Podle Štáhlavského jsou oproti úřednímu jízdnímu řádu i jiné odlišnosti: neobsahuje například mezinárodní část, výchozí a cílové stanice jsou součástí vnitrostátních tabulek. Upraven je také přehled dálkových vlaků. Jízdní řád navíc i podraží: oproti loňské ceně 60 korun bude stát 99 korun. Dráhy ho nechaly vytisknout 31 tisíc kusů, což je meziročně pokles o desetinu. Knižní jízdní řád byl podle Štáhlavského dříve součástí povinného vybavení například vlakových doprovodů a pokladen. Postupně byl ale nahrazen elektronickým vyhledáváním spojení v přenosné pokladně či počítači. „Lidé dnes obvykle vyhledávají spojení na internetu, prostřednictvím mobilního telefonu,“ dodal Štáhlavský. Podle něj už navíc veřejnost příliš v klasických jízdních řádech neumí vyhledávat. „Přesto je stále skupina osob, která preferuje při hledání nebo cestování knižní jízdní řád. Pro tuto skupinu představuje stále významný nástroj obchodní a marketingové komunikace,“ dodal. Knižní jízdní řády zmizely už dříve například v Rakousku či Německu.

---

## **08. 12. 2015 České dráhy testují bezhotovostní platby ve vlacích**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25473/>)

České dráhy zahájily testování bezhotovostní platby při nákupu jízdenek přímo ve vlaku. Testování provádějí průvodčí ze stanic Cheb, Olomouc a Břeclav ve vybraných dálkových vlacích, například na tratích Praha – Břeclav, Praha – Cheb, Cheb – Ostrava nebo Brno – Šumperk. Zkoušky probíhají na 10 platebních terminálech karet dvou různých typů. Mobilní terminály typu Ingenico iCMP nebo Ingenico iSMP spolupracují s přenosnými osobními pokladnami POP IT – 9000. V těchto terminálech je možné platit kartami Mastercard, VISA, DinersClub, JCB a American Express. Jsou vybaveny pro příjem karet jak bezkontaktně, tak pro přenos dat z čipu nebo z magnetického proužku. Výhodou testovaných terminálů je možnost pracovat také v režimu off-line, kdy je umožněna transakce kartou bez potřeby komunikace s bankou až do částky 990 Kč. Vzhledem k tomu, že průměrná cena jízdenky hrazená ve vlaku se pohybuje okolo 120 Kč, umožní tyto terminály odbavení většiny zákazníků

i v místech, kde není dostatečné pokrytí mobilním signálem pro on-line komunikaci s bankou. České dráhy chtějí v rámci testovacího provozu získat praktické zkušenosti s možností hradit jízdenky platební kartou přímo ve vlaku. Mimo jiné se zaměříme na rychlost odbavení, kvalitu a rychlost komunikace mezi mobilním zařízením ve vlaku a pevnými zařízeními atp. V případě úspěšného testování by mohla být v příštích letech zavedena možnost platit za jízdenky prodané ve vybrané síti vlaků bezhotovostně platební kartou.

České dráhy akceptují platební karty při nákupu jízdenek již na 421 pokladních přepážkách v 255 železničních stanicích. Platební kartou lze hradit také nákupy na eShopu Českých drah včetně jeho mobilní verze dostupné přes mobilní telefony. Ročně realizují České dráhy bezhotovostní prodej jízdenek v objemu asi 2 miliardy korun, což představuje přibližně třetinu transakcí, a zájem o bezhotovostní nákup jízdenek stále roste.

---

## **08. 12. 2015 O přímém spojení z Liberce do Polska stále není rozhodnuto (Liberec – Szklarska Poręba)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/o-primem-spojzeni-z-liberce-do-polska-stale-neni-rozhodnuto/1290594>)

Pět dní před zahájením provozu stále není jasné, zda přímé vlaky z Liberce do Sklářské Poreby v Polsku v neděli 13. prosince skutečně pojedou. České dráhy nemají podepsanou smlouvu se společností Koleje Dolnoslezské, která je partnerem projektu na polské straně. Smlouva by měla dorazit ve čtvrtek, kdy jsou v plánu také testy českých vlaků v Polsku. Zcela jasno, jak bude provoz zajištěn, bude až v sobotu, řekl dnes novinářům obchodní ředitel Českých drah v Liberci Jaroslav Jirman.

Trať z Tanvaldu přes Harrachov do polské Sklářské Poreby patřila ještě za druhé světové války k nejmodernějším ve střední Evropě. Od roku 1945 byla ale pro dopravu uzavřená. Pravidelné vlaky se na ni vrátily až v srpnu 2010 po rekonstrukci, která stála 138 milionů korun. Jde o turisticky atraktivní trať a zájem o ni stoupá meziročně o 20 až 30 procent. Zatím ale musí cestující v Kořenově přesezat do polských vlaků. Proto se Polsko a Česko dohodly na přímém spojení, sjednotí se i tarif. Jízdenka z Liberce do Sklářské Poreby přijde na 90 korun.

České dráhy na trati z Liberce do Harrachova využívají moderní vlaky Stadler, které ale nemají potřebná povolení k provozu v Polsku. Podle Jirmana je proto třeba ověřit, zda umí komunikovat se systémy polských železnic, které se od těch českých liší. Na provoz v Polsku se už podle Jirmana připravuje i personál. "Připravili jsme jak strojvedoucí tak vlakvedoucí po odborné stránce, aby mohli jezdit na zahraničním území. Zároveň všichni, kteří tam budou nasazeni, mají malý jazykový kurz polštiny. Pro cestující se snažíme udělat maximum," uvedl.

Až v sobotu večer bude podle Jirmana zcela jasné, jak bude provoz na trati v neděli vypadat. Zda moderní Stadlery pojedou až do Sklářské Poreby. Je ale také možné, že vlaky nebudou moci směřem do Polska pokračovat a skončí na nádraží v Harrachově. "Pokud bude platit smlouva, tak budeme zajišťovat do Polska náhradní autobusovou dopravu, pokud by nebyla smlouva, tak nemáme objednávku a ani náhradní autobusová doprava by nebyla," vysvětlil. Nevyloučil ale, že by v takovém případě mohla vlaky do Harrachova vyslat polská strana, která má na zachování spojení zájem.

---

## **08. 12. 2015 Jančura Sobotkovi: Slibte soutěže na vlaky a já se jich neúčastním**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/jancura-tlaci-na-souteze-vymenou-nabizi-svoji-neucast-ppr-eko-doprava.aspx?c=A151208\\_142236\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/jancura-tlaci-na-souteze-vymenou-nabizi-svoji-neucast-ppr-eko-doprava.aspx?c=A151208_142236_eko-doprava_suj))

Majitel RegioJetu Radim Jančura posouvá svůj boj za otevření české železnice na další úroveň. České vládě vzkázal, že pokud schválí harmonogram, podle něhož se podaří do roku 2025 vysoutěžit všechny výkony na železnici objednané z veřejných peněz, nebude se účastnit žádného výběrového řízení. Jančura chce tímto krokem dokázat, že mu nejde o vlastní byznys, ale o veřejný zájem. „Usiluji pouze o transparentní otevřenou soutěž, které se může zúčastnit a vyhrát ji každý, včetně ČD. Jsem připraven se těchto soutěží neúčastnit, abych jednoznačně deklaroval, že jsem vždy bojoval pouze o veřejný zájem a nikoli o zájem svých firem,“ uvedl Jančura v tiskovém prohlášení.

Na objednaných linkách dnes České dráhy dostávají 13 miliard korun z veřejných peněz ročně. Minimální část mají z veřejných peněz za objednané vlaky ještě GW Train Regio, Arriva a JHMD. Podle Jančury lze soutěžením zajistit skokové navýšení kvality přepravy a potřeb úhrad provozu ztrátových vlaků o 20 až 30 procent. ročně. To dokazuje i několik málo soutěží, které se v Česku



uskutečnily. Například na Jizerskohorské železnici jezdí České dráhy s novými soupravami levněji, než na jiných tratích s desítky let starými soupravami. Růst kvality přinesl i velký nárůst počtu cestujících.

Jančura se ve svém prohlášení obul i do tuzemských výrobců železničních vozidel. „Je nelegitimní, pokud například lobbistická organizace Asociace podniků železničního průmyslu, jejímž členem je i Škoda Transportation, aktivně lobbuje, aby dotované železniční spoje byly i nadále zadávány bez soutěže přímo Českým drahám. To není ani veřejný zájem, ani zákonný postup. Jediným důvodem takového lobbingu může být fakt, že si Škoda Transportation potřebuje pohlídat, aby České dráhy nakoupily soupravy či lokomotivy přímo od ní,“ dodal Jančura.

Harmonogram na otevírání trhu schvalovaly už dříve jiné vlády, častým střídáním ministrů dopravy ale není vůbec dodržen a týká se jen rychlíkových tratí. Po zrušené soutěži na rychlíky Plzeň – Most zatím stát nevypsal další, řeší ještě problém s povinností uznávat režijní jízdenky. Stát dosud nevyřešil ani tarifní integraci mezi dopravci. Kraje jsou ve většině případů ještě plně nakloněny smlouvám bez soutěže pro České dráhy, které se snaží kontrakt platný do roku 2019 prodloužit o dalších pět let. „Na dveře ministerstva a krajů klepe minimálně šest dopravců, kteří jsou připraveni se soutěže účastnit provozovat tuto dopravu s nižší potřebou dotací, než dnes pobírají České dráhy,“ dodal Jančura.

RegioJet dlouho bojuje za soutěže, sám se ale do všech nepřihlásil. Chyběl například v soutěži na pošumavské lokálky či Jizerskohorskou železnici, v poslední rychlíkové soutěži na vlaky Plzeň – Most dal nejvyšší nabídku a byl vyřazen pro nesplnění podmínek. V roce 2013 byl blízko kontraktu na vlaky Olomouc – Ostrava, soutěž ale zrušil krátce po svém nástupu do funkce exministr dopravy Zdeněk Žák.

---

## **09. 12. 2015 Chloubka drah je i po roce bez internetu. Tendr pro railjety se protahuje**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-maji-zpozdzeni-s-internetem-do-railjetu-f3x/eko-doprava.aspx?c=A151208\\_163851\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-maji-zpozdzeni-s-internetem-do-railjetu-f3x/eko-doprava.aspx?c=A151208_163851_eko-doprava_suj))

Chloubka Českých drah - jednotky Railjet nasazované na vlaky z Prahy do Vídně a Štýrského Hradce, budou nejméně dalšího čtvrt roku jezdit bez možnosti připojit se za jízdy k internetu. Podle původních slibů dopravce přitom připojení k wi-fi mělo být ve vozech ještě letos. Státem vlastněný dopravce se sice rád chlubí tím, jak postupně rozšiřuje počet vlaků, kde mohou cestující za jízdy surfovat po internetu, zasíťovat railjety se mu ale stále nedaří.

Railjety jsou v plném provozu od loňského prosince. „Během příštího roku plánujeme dosadit wi-fi připojení k internetu do všech sedmi jednotek Railjet,“ sliboval přesně před rokem člen představenstva Českých drah Michal Štěpán. České dráhy ale začaly soutěžit dodavatele technologie teprve v dubnu, tendr není stále dokončen. České dráhy se často vymlouvají na fakt, že zakázky mají zpoždění kvůli nutnosti dodržovat zákon o veřejných zakázkách. Než ale vypsaly samotnou zakázku, uplynulo pět měsíců od převzetí vlaků. „Vítěz výběrového řízení je znám, aktuálně řešíme podpis smlouvy. Do té doby nemohu říct, kdo zvítězil, ani další podrobnosti. Každopádně do čtyř měsíců od podpisu smlouvy s vítězem bude zařízení nainstalováno,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Vítěze čeká zasíťování celkem 49 vozů v sedmi jednotkách. Railjety se zatím Českým drahám ukazují jinak jako velmi dobrá investice: počet cestujících mezi Prahou, Brnem a Vídní díky nasazení nových vlaků výrazně stoupl. Internet ale funguje jen v „červených“ railjetech, které na trasu posílají rakouské státní dráhy ÖBB.

---

## **09. 12. 2015 Cesta vlakem v úseku Liberec – Harrachov výrazně zrychlí**

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

Správa železniční dopravní cesty dnes slavnostně ukončila celkem tři stavby na jednokolejně regionální trati vedoucí z Liberce přes Tanvald, Desnou a Kořenov až do Harrachova: rekonstrukce traťového úseku Liberec – Tanvald a Harrachovského tunelu a zřízení výhybny Harrachov. „Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald – Harrachov byla již zcela nezbytná pro další rozvoj celého regionu, a proto zde již od loňského roku probíhaly rozsáhlé stavební práce. Věřím, že nám cestující odpustí dočasné nepohodlí, protože výsledek stojí za to. Zatímco dříve jim cesta vlakem na této trase trvala 70 minut, nyní dojezdová doba klesla pod hodinu,“ sdělil generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Cestující ocení rovněž větší komfort při pohybu v železničních stanicích a zastávkách. Kolejové úpravy na trati za účelem zvýšení rychlosti a plynulosti jízdy vlakových souprav si vyžádaly také výstavbu nových nástupišť a centrálních přechodů ve stanicích Vesec u Liberce, Jablonec nad Nisou,



Smržovka a Tanvald, na zastávkách v Jablonci nad Nisou, v Jabloneckých Pasekách a v Lučanech nad Nisou. K nim vznikly kromě nových nástupišť a přístřešků pro cestující i přístupové chodníky a rampy včetně veřejného osvětlení. Součástí projektu byla rekonstrukce železničního svršku a spodku, významných úprav doznaly i konstrukce tunelů a plochy skalních zářezů. Stavební práce se týkaly i železničních přejezdů, v některých případech u nich došlo k instalaci nového zabezpečovacího zařízení. Projekt zlepšil také provozní vlastnosti trati mezi Libercem a Tanvaldem. Po celém úseku byla položena nová kabelizace sdělovací a zabezpečovací technologie. Provoz bude nyní řídit dálkově dispečerské pracoviště v železniční stanici Liberec. Plynulejší dopravu v zimních měsících zajistila instalace elektrického ohřevu výhybek.

Předmětem druhé stavby bylo odstranění nevyhovujících parametrů Harrachovského tunelu, přilehlých zdí u portálů a skalních výchozů, kde v zimních měsících docházelo k trvalému zalednění, které zužovalo průjezdní průřez na trati. Z tohoto důvodu byla v tomto úseku v zimě výrazně snížena traťová rychlost. Dále byla součástí projektu i rekonstrukce přilehlého mostu, tzv. Jizerského viaduktu. Stavbaři osadili nové mostnice a posílili ocelové prvky tak, aby vyhovovaly předpokládanému zvýšení rychlosti na 55 km/h.

V rámci třetí stavby byla zřízena výhybna Harrachov na trati z Liberce přes Tanvald do polské stanice Szklarska Poręba Górna. Modernizace harrachovské dopravní zahrnovala částečnou výměnu železničního svršku a zároveň zlepšení parametrů železničního spodku. Výhybky se samovratnými přestavníky jsou vzhledem k nadmořské výšce 740 m n. m. vybaveny elektrickým ohřevem. Stávající kusou manipulační kolej č. 3 nahradila předjízdna kolej stejného označení, u které stavbaři vybudovali 110 metrů dlouhé vnější nástupiště s atypickým dřevěným přístřeškem pro cestující. Rekonstrukcí prošlo také již existující nástupiště u koleje č. 1 a dále došlo k obnově orientačního systému a úpravám osvětlení. Přístup k vlakům je bezbariérový.

Celkové plánované náklady stavby s názvem Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald činily 773 223 616 Kč bez DPH. Projekt byl navržen na spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to až do výše 650 801 236 Kč. Zhotovitelem stavby byla společnost STRABAG Rail a.s. Celkové plánované náklady stavby s názvem Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec – Harrachov činily 108 255 304 Kč bez DPH. Projekt byl navržen na spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to až do výše 77 528 854 Kč. Zhotovitelem stavby byly společnosti STRABAG Rail a.s. a PROMINECON CZ a.s. Celkové plánované náklady stavby s názvem Zřízení výhybny Harrachov činily 34 789 608 Kč bez DPH. Projekt byl navržen na spolufinancování Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava, a to až do výše 26 187 447 Kč. Zhotovitelem stavby byla společnost STRABAG Rail a.s. Investorem všech staveb byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

**Název stavby**

**Rekonstrukce trati Liberec – Tanvald**

Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	Sdružení Valbek-Prodex
Zhotovitel	Viamont DSP a.s. (od 1. 1. 2015 STRABAG Rail a.s.)
Termín zahájení stavby	03/2014
Termín dokončení stavby	10/2015
Celkové náklady stavby	773 223 616 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	650 801 236 Kč

**Název stavby**

**Rekonstrukce Harrachovského tunelu trati Liberec – Harrachov**

Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektanti	Sdružení firem TOP CON SERVIS s.r.o. a AMBERG Engineering Brno a.s.
Zhotovitel	Společnost Harrachovský tunel: Viamont DSP a.s. (od 1. 1. 2015 STRABAG Rail a.s.) a PROMINECON CZ a.s.
Termín zahájení stavby	11/2014
Termín dokončení stavby	12/2015
Celkové náklady stavby	108 255 304 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	77 528 854 Kč

<b>Název stavby</b>	<b>Zřízení výhybny Harrachov</b>
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Projektant	METROPROJEKT Praha a.s.
Zhotovitel	STRABAG Rail a.s.
Termín zahájení stavby	09/2015
Termín dokončení stavby	11/2015
Celkové náklady stavby	34 789 608 Kč (bez DPH)
Schválený příspěvek EU	26 187 447 Kč

### 09. 12. 2015 Zaměstnancům Českých drah vzrostou napřesrok platy o 1,7 procenta

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zamestnancum-ceskych-drah-vzrostou-napresrok-platy-o-1-7-procenta/1291003>)

Zaměstnancům Českých drah vzrostou napřesrok platy v průměru o 1,7 procenta. Na nárůstu se dnes dohodlo vedení firmy s odboráři, uvedl v tiskové zprávě dopravce. Kolektivní smlouvu na příští rok už má podepsanou i dceřiná firma Českých drah ČD Cargo. Zaměstnancům tohoto nákladního dopravce napřesrok vzrostou mzdy o procento. "Dospěli jsme ale k oboustranně přijatelnému kompromisu, který zaměstnancům zaručuje dostatečnou sociální jistotu," uvedl k dohodě předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Průměrná mzda v Českých drahách na konci tohoto roku dosahovala 29 600 korun. České dráhy v současnosti zaměstnávají 15 200 lidí. Skupině Českých drah, kam patří i uvedené nákladní ČD Cargo, v pololetí meziročně klesl zisk o 56 milionů na 102 milionů korun. Ve ztrátě 78 milionů korun skončila osobní doprava představovaná Českými drahami, zatímco ČD Cargo skončilo se ziskem 216 milionů korun.

### 09. 12. 2015 Skauti přivezou ČD railjetem do Česka Betlémské světlo (12. a 19. prosince 2015)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25494/>)

Každoroční cesta Betlémského světla z Vídně do Brna se uskuteční tuto sobotu 12. prosince. Symbol Vánoc přivezou čtyři členové Junáku vlakem railjet 370 Joseph Haydn. Za týden, v sobotu 19. prosince, se pak začne Betlémské světlo rozvážet za pomoci Českých drah do všech koutů republiky. Betlémské světlo se k nám tradičně dopraví z Vídně, kde ho rakouští skauti předávají o třetím adventním víkendu delegacím z celé Evropy. Čeští junáci pojedou z Vídně do Brna vlakem railjet 370 Joseph Haydn, konkrétně ze stanice Wien Hbf v 17:07. Do Brna dorazí v 18:39. Na spoji bude nasazena jednotka ČD railjet.

#### Seznam vlaků a úseků, kterými rozvezou skauti 19. prosince 2015 Betlémské světlo

- R 1108 Nymburk hl. n. – Rumburk
- R 1127 Olomouc hl. n. – Opava východ
- R 1186 Plzeň hl. n. – Žatec
- R 1268 Pardubice hl. n. – Liberec
- R 610 Ústí nad Labem hl. n. – Cheb
- R 644 Veselí nad Lužnicí – Tábor
- R 668 Brno hl. n. – Plzeň hl. n.
- R 688 Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. n.
- R 760 Praha hl. n. – Mariánské Lázně
- R 792 Kolín – Ústí nad Labem západ
- R 805 Brno hl. n. – Přešov
- R 825 Brno hl. n. – Bohumín
- R 872 Brno hl. n. – Pardubice hl. n.
- R 905 Brno hl. n. – Šumperk

- R 927 Jaroměř – Trutnov hl. n.
- R 988 Brno hl. n. – Praha hl. n.
- Sp 1705 Zábřeh na Moravě – Jeseník
- Sp 1721 Brno hl. n. – Uherské Hradiště
- Sp 1756 Staroč – Broumov
- Sp 1964 Plzeň hl. n. – Železná Ruda centrum
- Os 14017 Olomouc hl. n. – Senice na Hané
- Os 14069 Senice na Hané – Prostějov hl. n.
- Os 19809 Kralupy nad Vltavou – Kladno
- Os 2055 Praha hl.n. – Dobříš
- Os 24807 Okříšky – Znojmo
- Os 27953 Březnice – Rožmitál pod Třemšínem
- Os 28309 Kostelec u Jihlavy – Telč
- Os 2933 Bohumín – Mosty u Jablunkova
- Os 3130 Ostrava hl. n. – Frýdlant n. Ostravici
- Os 3165 Valašské Meziříčí – Frenštát pod Radhoštěm
- Os 3227 Hranice na Moravě – Vsetín
- Os 3629 Olomouc hl. n. – Šumperk
- Os 3725 Šumperk – Olomouc hl. n.
- Os 3726 Prostějov hl. n. – Olomouc hl. n.
- Os 4309 Uherské Hradiště – Bylnice
- Os 5310 Havlíčkův Brod – Chrudim
- Os 6106 Lovosice – Louny střed
- Os 6609 Děčín východ – Česká Lípa hl. n.
- Os 6658 Benešov n. Ploučnicí – Mlýny
- Os 6661 Mlýny – Děčín východ
- Os 7414 Plzeň hl. n. – Domažlice
- Os 7910 Zdice – Březnice

### Tradice Betlémského světla

Betlémské světlo je plamínek z Betléma, který putuje napříč Evropou. Myšlenka šíření předvánočního pokoje a míru vznikla v Rakousku, odkud se rozšířila do 25 zemí světa. Poprvé plamínek přicestoval v roce 1986 letadlem do Lince, kde se stal součástí vánoční sbírky rakouského rozhlasu a televize na pomoc postiženým dětem. K nám se Světlo přátelství, jak byl betlémský plamen také nazván, dostalo po pádu čtyřicetileté komunistické vlády a v rukou skautů poprvé putovalo v prosinci 1989 až pod sochu sv. Václava v Praze.

## 09. 12. 2015 Stavební povolení: Úpravy zab. zař. pro ETCS v úseku Praha – Kolín

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/151209rozhodnuti1.pdf>)

Účelem stavby je provedení úprav technologických zařízení nutných pro následné nasazení systému ETCS L2 v úseku Poříčany – Úvaly se zajištěním přenosu informací o volnosti jednotlivých traťových úseků do přilehlých stanic. V úseku Český Brod – Úvaly bude provedena náhrada stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení za nové v rozsahu stávajícího s novou vnitřní technologií umístovanou do stávajících prostor. Součástí stavby je výměna kolejových obvodů v žst. Praha-Malešice a navazujících traťových úsecích do žst. Praha-Běchovice, Praha-Libeň a Praha-Vršovice. Dále bude docházet k výměně technologických zařízení. V rámci 1. etapy této stavby jsou jako příprava realizovány kabelové trasy (zemní práce a pokládka kabelů) v mezistaničních úsecích Poříčany – Český Brod – Úvaly (podle § 103 odst. 1 písm. c) a e) stavebního zákona). Podrobnosti viz projektová dokumentace.

## 09. 12. 2015 Stavební povolení: Rekonstrukce SZZ žst. Raspenava

Zdroj: Drážní úřad (<http://ducr.cz/drurad/2015/151209rozhodnuti.pdf>)

Obsahem stavby je rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Raspenava a Frýdlant v Čechách, dále traťového zabezpečovacího zařízení v traťových úsecích Mníšek u Liberce – Raspenava, Raspenava – Frýdlant v Čechách a Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem, v čteně zabezpečení železničních přejezdů. Součástí stavby je též odstranění několika dožitých drobných staveb stavebníka, které nejsou vedeny v katastru nemovitostí.

Ve stanicích Raspenava a Frýdlant v Čechách jsou navržena vnější nástupiště a poloostrovní nástupiště s přístupem přes centrální přechod s předepsanou výškou nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnice. V rozsahu hlavních a dopravních kolejí je navržena bezстыková kolej. Nově budou stanice vybaveny elektronickým informačním zařízením, novým orientačním systémem pro cestující, všechny veřejné prostory stanic budou přístupné osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, nástupiště budou nově osvětlena. Plynulá dodávka elektrické energie bude zajištěna z veřejné distribuční sítě nově zřízenými přípojkami.

Realizací souhrnu technických návrhů a opatření budou v zájmové oblasti zajištěna vylepšení, která odstraní nevyhovující současný stav, a to odstranění propadů rychlosti, zvýšení bezpečnosti cestujících, zvýšení kultury cestování, zajištění vyhovujícího technického stavu železničního svršku a spodku v žst. Raspenava a Frýdlant v Čechách, náhrada zastaralého zabezpečovacího a sdělovacího zařízení novou technologií, umožňující dálkové řízení provozu a snížení provozních intervalů pro zajištění stabilního plnění GVD.

## 09. 12. 2015 Oprava Negrelliho viaduktu se posouvá, nepodařilo se vykoupit pozemky (začátek v roce 2017)

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/oprava-negrelliho-viaduktu-se-posouva-dhh-/praha-zpravy.aspx?c=A151209\\_2211267\\_praha-zpravy\\_rsr](http://praha.idnes.cz/oprava-negrelliho-viaduktu-se-posouva-dhh-/praha-zpravy.aspx?c=A151209_2211267_praha-zpravy_rsr))

Nejdelší český most, který spojuje pražské Masarykovo nádraží přes Štvanici s Bubny, se ani příští rok nedočká opravy. Správe železniční dopravní cesty (SŽDC) se totiž dosud nepodařilo vykoupit všechny potřebné pozemky. Bez nich nemůže práce na rekonstrukci Negrelliho viaduktu zahájit. „Komplikace jsou konkrétně s jedním pozemkem, který leží v bezprostřední blízkosti mostu a patří soukromému majiteli. S ním se nám dosud nepodařilo domluvit,“ popisuje mluvčí SŽDC Marek Illiaš.



Opravu historického mostu přes Vltavu SŽDC odložila již několikrát. Z kraje letošního roku železničáři plánovali, že zhruba do července vypíší výběrové řízení, z něhož vzejde firma, která most opraví. Ta se pak měla na jaře roku 2016 pustit do oprav. To se ale nestane. „Výběrové řízení ještě nebylo vypsáno. Nemáme zatím ani stavební povolení,“ popisuje Illiaš. Dodává, že stavba je zatím rozdělena na dvě části – severní a jižní. Zatímco v případě jižní části je již proces na získání povolení v běhu, v druhé části zatím SŽDC nepokročila. Začátek stavby se tak odsouvá na jaro 2017.

Z dalšího zpoždění stavby nemají radost městské části Praha 7 a Praha 8. „Spolu se zpožděním rekonstrukce se oddálí také proměna prostoru pod mostními oblouky, o jehož zkvalitnění dlouhodobě usilujeme,“ říká radní Prahy 8 Karel Šašek, který má na starosti oblast dopravy. Zatímco v současnosti se pod oblouky nachází opuštěné garáže a útočiště tam po nocích hledají bezdomovci, do budoucna by zde mohly být kavárny a další podniky. Tento záměr, který prosazuje Praha 8 spolu s Institutem plánování a rozvoje, však záleží na dohodě se SŽDC, která má most ve správě.

### Modernizace trati se nezbrzdí

Zatímco pozornost Prahy 8 se zaměřuje na mostní oblouky, radnice Prahy 7 má obavy z toho, aby se nezpozdlila samotná modernizace železniční trati z Prahy do Kladna s odbočkou na ruzyňské letiště. Její součástí je totiž právě Negrelliho viadukt. To podle železničářů nehrozí. „Na opravu viaduktu se nevážou žádné další stavby. Sice se mylně hovoří o tom, že by mohlo dojít ke zpoždění modernizace celé trati, ve skutečnosti ji ale začneme modernizovat ve směru od Kladna,“ říká Illiaš. Projekt takzvané rychlodráhy, jak někteří budoucí trati z Kladna do Prahy přezdívalí, se dal do pohybu po letech plánování až v posledních měsících. Ministerstvo dopravy totiž vybralo vítěznou variantu projektu. Podle ní by neměla vést železnice z Kladna do Prahy přímo přes Letiště Václava Havla. Projekt počítá pouze s odbočkou na ruzyňské letiště. To se nelíbí Kladnu, které se aktuálně snaží

přesvědčit ministerstvo, aby své rozhodnutí ještě přehodnotilo. Podle dosavadních odhadů by měl stát s využitím evropských dotací za modernizaci rychlodráhy zaplatit zhruba 18 miliard korun. Přípravné práce by mohly začít ještě letos. Kdy bude stavba dokončena, zatím není jasné.

### **Oprava viaduktu**

Rekonstrukce vyjde zhruba na miliardu korun a potrvá dva a půl roku. Z toho přibližně dva roky po mostě nepojedou žádné vlaky. Oprava mostu, po němž se první vlak projel v roce 1850, bude podle SŽDC kvůli jeho historické hodnotě velmi náročná. Srovnatelná bude v tomto ohledu s rekonstrukcí Karlova mostu.

---

## **10. 12. 2015 Soud zamítl žalobu Leo Expressu na České dráhy**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/soud-zamitl-žalobu-leo-expressu-na-ceske-drahy/1291569>)

Pražský městský soud zamítl kvůli nedostatku důkazů žalobu soukromého dopravce Leo Express na státní České dráhy. Leo Express tvrdil, že České dráhy zavedly podnákladové ceny k vytlačení konkurence na trase mezi Prahou a Ostravou, kde si obě společnosti konkurují. Domáhal se náhrady škody 419 milionů korun. Rozhodnutí soudu dnes potvrdili mluvčí obou společností. "Je to dobrá zpráva. Jsme rádi, že soud přijal naše argumenty, a potvrdil tím, že z naší strany k porušení zákona nedošlo," řekl ČTK mluvčí Českých drah Radek Joklík. Leo Express naproti tomu s výrokem soudu nesouhlasí a chystá se proti němu odvolat, uvedla mluvčí společnosti Petra Valentová. Pro České dráhy je rozhodnutí soudu důležité, protože ze stejného důvodu je žaluje také druhý ze soukromých konkurentů, společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury. RegioJet po státním dopravci požaduje více než 700 milionů korun.

Podle Leo Expressu pražský městský soud neuznal způsob, jakým soukromá společnost dospěla k výpočtu nákladů provozu Českých drah, na základě kterého Leo Express usuzoval na zneužití dominantního postavení. Soukromý dopravce nesouhlasí s tím, že soud nenařídil vypracování znaleckého posudku, který by hospodaření státních drah prověřil. Zákaz jezdit za podnákladové ceny platí pouze pro dominantního hráče na trhu. O tuto dominanci podle majitele RegioJetu Jančury přišly České dráhy v roce 2014, jeho žaloba se tak týká pouze období od roku 2011, kdy začal RegioJet mezi Prahou a Ostravou jezdit. Leo Express vlaky na tuto trať vyslal v roce 2012. RegioJet i po rozhodnutí soudu trvá na tom, že se České dráhy na trati mezi Prahou a Ostravou dopustily nekalé soutěže. "České dráhy několikrát ještě před vstupem RegioJetu přiznaly, že jsou na této trati ve ztrátě minimálně 200 milionů Kč. Týden po našem vstupu České dráhy snížily ceny jízdného celkem o 40 procent a přirozeně přišly o část cestujících, proto je logické, že se jejich ztráta prohloubila. Dominant nesmí být podnákladový," uvedl Jančura.

Podle soukromých dopravců České dráhy po vstupu konkurence výrazně snížily ceny jízdenek, aby se dostaly na úroveň soukromých společností. Leo Express stanovil nejnižší cenu jízdenky Praha – Ostrava na 134 korun a zároveň tvrdil, že reálné ceny spojů Českých drah by měly začínat na 380 korunách v případě rychlíků a 1190 korun u vlaků Pendolino. Později Leo Express u svých spojů mezi Prahou a Ostravou nejnižší cenu snížil dokonce na 99 korun.

---

## **10. 12. 2015 Dráhy nechají opravit pendolino zničené ve Studénce. Firma chce 210 milionů (681.003)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nechaji-opravit-znicene-pendolino-f4p/eko-doprava.aspx?c=A151210\\_174354\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-nechaji-opravit-znicene-pendolino-f4p/eko-doprava.aspx?c=A151210_174354_eko-doprava_suj))

České dráhy se rozhodly vrátit svoji sedmou jednotku pendolino na koleje. Nechají opravit pendolino, o které přišly při červencové srážce s kamionem ve Studénce. Na koleje se vrátí ale až za dva roky. Se zadáním zakázky na opravu společnosti Alstom, která je výrobcem pendolina, souhlasila ve čtvrtek dozorčí rada. Alstom za opravu požaduje 7,79 milionů eur, tedy v přepočtu zhruba 210 milionů korun. „Pendolina dnes patří k nejspolehlivějším vlakům národního dopravce a spokojenost s cestovním komfortem i službami v nich je důvodem, proč jsou u zákazníků oblíbená a dokáží plně konkurovat soukromým dopravcům. Sedmou jednotku potřebujeme, proto ji necháme opravit,“ vysvětlil předseda dozorčí rady Českých drah Milan Feranec.

Zatím není jasné, kolik ČD za opravu ve skutečnosti zaplatí. „Management Českých drah se bude snažit při jednacím řízení maximálně srazit cenu opravy a následně vymoci maximum těchto peněz po viníkovi a jeho pojišťovně,“ dodal Feranec. Jedno nové pendolino vyšlo České dráhy při nákupu



na zhruba 650 milionů korun, České dráhy tak zaplatí zhruba třetinu nákupní ceny. Část jednotky je v podstatě nepoškozená, zničený je ale hnací vůz. Relativně vysoká cena je dána tím, že se pendolina už nevyrábí a řada dílů se bude muset nechat vyrobit jen na tuto zakázku. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka by měla být oprava hotová do konce roku 2017.

## 11. 12. 2015 Problém je vyřešen. Přímé vlaky do Sklářské Poruby nakonec vyjedou (Liberec – Szklarska Poręba)

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/vlaky-z-liberce-do-sklarske-poruby-d5h-/liberec-zpravy.aspx?c=A151211\\_093536\\_liberec-zpravy\\_tm](http://liberec.idnes.cz/vlaky-z-liberce-do-sklarske-poruby-d5h-/liberec-zpravy.aspx?c=A151211_093536_liberec-zpravy_tm))

Otázka, zda od neděle vyjedou, nebo nevyjedou nové přímé vlaky z Liberce do polské Sklářské Poruby, je zodpovězena. Vyjedou. Dráhy řešily problém, že vlaky RegioSpider neměly potvrzení od výrobce, aby mohly vstoupit na polské území. Polské straně to ale nevádí a vlaky budou dokonce posíleny. První vlak do Sklářské Poruby vyjede v neděli v 8:35 z libereckého hlavního nádraží. „Kvůli očekávanému zájmu turistů bude posílen. Bude mít dvojnásobnou kapacitu,“ řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

České dráhy už podepsaly smlouvu se společností Koleje Dolnoslezské, která je partnerem projektu na polské straně. Ve středu se navíc uskutečnily testy českých vlaků v Polsku. České dráhy na trati z Liberce do Harrachova využívají moderní vlaky firmy Stadler, které nemají potřebná povolení k provozu v Polsku. Proto bylo třeba ověřit, zda umí komunikovat se systémy polských železnic, které se od českých liší. „Testy dopadly dobře,“ řekl liberecký hejtman Martin Půta, který prvním vlakem do Polska v neděli pojede. Na provoz je připraven i personál Českých drah. „Připravili jsme jak strojvedoucí, tak vlakvedoucí po odborné stránce, aby mohli jezdit na zahraničním území. Zároveň všichni, kteří tam budou nasazeni, mají malý jazykový kurz polštiny. Pro cestující se snažíme udělat maximum,“ řekl obchodní ředitel Českých drah v Liberci Jaroslav Jirman. „Objednané jsou každý den tři páry vlaků, které budou v zimní i letní sezoně rozšířené o další spoje. Na spojích budou jezdit motorové vozy RegioSpider. Zároveň bude možné na spojích do Polska možné využít tarif Malý pohraniční styk,“ dodala Pistoriusová.

## 11. 12. 2015 Tragická nehoda u Řikonína. Oběti ani po 45 letech nic nepřipomíná (11. prosince 1970)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1634827-tragicka-nehoda-u-rikonina-obeti-ani-po-45-letech-nic-nepripomina>)

Na trati Brno – Havlíčkův Brod u Řikonína došlo přesně před 45 lety k tragické železniční nehodě. Do stojícího nákladního vlaku tam tehdy na mostě narazil expres Panonia. Po nárazu se z viaduktu do řeky zřítil lůžkový a jídelní vůz. Zemřelo 31 lidí. Na místě ale dosud není žádná důstojná připomínka této události. „Bylo to obšancovaný vojáky. Když jsem přišel, tak dávali dohromady ty nebožtíky, snášeli je svrchu a v potoce je koupali a dávali to do rakví,“ popsal své vzpomínky na nehodu Pavel Býtešník. Dozvěděl se o ní ve škole v Bystřici nad Pernštejnem, kde studoval. Na místo dorazil dvě hodiny po srážce. K nehodě došlo 11. prosince 1970. Kolem osmé ráno zastavil na železničním viaduktu nákladní vlak. Hláškařka z nedalekého Níhova nepočkala na odhlášku z Řikonína a na obsazenou kolej pustila samostatnou lokomotivu. Ta narazila do konce stojícího vlaku a několik vagonů vykolejilo na druhou kolej.



### Expres narazil do vagonů v plné rychlosti

Strojvedoucí nákladního vlaku sice vyslal pomocníka zjistit příčinu nárazu, nevaroval však protijedoucí vlak návěstím „Stůj, zastavte všemi prostředky“. Za pár minut pak místem směrem na Brno projížděl expres Panonia. Pustil ho tam výpravčí z Řikonína. „Narazil do nákladního vlaku na mostě, který měl vysunutých několik vagonů,“ popsal tragédii Býtešník. Po nárazu v plné rychlosti se z mostu do říčky Libochůvky zřítil lůžkový a jídelní vůz. Zahynulo 31 lidí – jeden Čech a třicet Poláků. Většina z nich byla zaměstnanci drah, kteří se vraceli z rekreace. Z Brna expres vyjížděl ve tři čtvrtě na sedm, a tak se v jídelním voze nacházelo mnoho lidí, kteří se přišli nasnídat.

### Oběti nic v místě nehody nepřipomíná

Jména obětí jsou zapsána v kronice, kterou psal otec pana Býtešníka. „Moc toho není, ale něco tam je, seznam těch lidí, to asi málokdo má,“ potvrdil Býtešník. Mnoho toho není ani na samotném místě

nehody, jen tento improvizovaný křížek. Bez jakéhokoliv pomníku nebo desky. „Určitě by to zasloužilo, aby tam něco bylo. Sami jsme nad tím nepřemýšleli. České dráhy by na to asi taky měly přispět," uvedl starosta Řikonína Tomáš Hladík (nez.). Mluvčí Českých drah Kateřina Šubová na to reagovala slovy, že dráhy zpravidla neinicují stavby památníků železničních neštěstí. „Pokud jsme ovšem požádáni o pomoc, tak vycházíme maximálně těmto iniciativám vstříc," dodala.

Pamětní desky se dočkalo třeba před čtyřmi roky místo další tragédie v Šakvicích. Tam na Štědrý den roku 1953 po nárazu rychlíku do osobního vlaku zemřelo 106 lidí. Za tehdejší neštěstí byli odsouzeni tři drážní zaměstnanci. Hláška z Níhova a výpravčí z Řikonína nakonec také skončili ve vězení. Výpravčí si odseděl čtyři roky za mřížemi, hláška šest let.

---

### **13. 12. 2015 Správa železnic chce modernizovat nádraží. Část kanceláří nabídne úřadům**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-na-nadrazi-lakat-urady-dne-ekonomika.aspx?c=A151212\\_2211927\\_ekonomika\\_zt](http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-na-nadrazi-lakat-urady-dne-ekonomika.aspx?c=A151212_2211927_ekonomika_zt))

Nekonečný příběh s převody tuzemských nádraží z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) má další pokračování. Správa se už rok připravuje na to, že bude nádraží vlastnit, ale stále je nemá. Příští týden má převod schválit vláda, zbývá „jen“ souhlas Českých drah. Část budov chce přitom nabídnout úřadům. „Jsme plně připraveni provést převod a nádraží si vzít do správy," potvrzuje náměstek generálního ředitele SŽDC Tomáš Drmola. Podle něj je reálný termín 31. březen 2016. Když mluví o nádražích, raději používá výraz dům, aby tím ukázal, že nejde jen o budovu pro železnici, ale i jiné účely. Na SŽDC by v rámci transakce mělo přejít celkem 1 574 budov, z toho 1 051 nádraží. Zbytek jsou menší stavby, ve kterých je například zabezpečovací zařízení. SŽDC slibuje, že ani jedno nádraží nehodlá bourat. „Máme teď jasnou metodiku, podle které budeme vybírat nádraží na rekonstrukce. Neříkáme ale, že budeme všechna opravovat, u některých to nebude mít smysl," tvrdí Drmola.

U správce české železnice je vytipováno už 61 nádraží, která mají projít modernizací v první vlně. Seznam je zatím tajný, na opravy má přispět Evropská unie. Právě možnost dotací byla jedním z důvodů převodu. Drmola nechce uvést ani odhady rozpočtu na opravy. Je však jisté, že půjde o miliardy korun. „Jednotlivé projektové dokumentace jsou v různých stupních rozpracovanosti, existují dokonce projekty, u kterých jsou hotové rozpočty. Jenže v některých případech jde o rozpočty staré deset let," vysvětlil Drmola.

#### **Nádraží jsou příliš velká a mají neobsazené kanceláře**

Problémem řady nádražních budov je jejich velikost. Pro dnešní dobu jsou zbytečně rozlehlé a mají často několik pater neobsazených kanceláří. Proto chce v některých městech SŽDC oslovit úřady, zda by se nechtěly na nádraží s kanceláři přestěhovat. „Je to krok k tomu, aby nádraží více žila. Na řadě míst je to i pro občany výhodnější, že se na úřad dostanou rychleji," dodal Drmola. Tam, kde to bude možné, chce správa rozšířit parkovací místa, protože čím dál více lidí jezdí na vlak autem. Na nádraží by pak měla být alespoň základní nabídka služeb.

SŽDC zároveň od Českých drah přebere desítky tisíc nájemních smluv na prostory na nádražích, které chce postupně přesoutěžít. Právě to je podle informací MF DNES důvodem, proč část lidí z Českých drah s převodem nesouhlasí a snaží se ho oddalovat. Ministr dopravy Dan Ťok v rozhovoru pro MF DNES uvedl, že nechápe, proč se vše tak protahuje, když impuls na převod vyšel od drah. Přesoutěžení čeká také smlouvy na služby, například úklid. Správa u nich bude preferovat dlouhodobé kontrakty. V praxi by to mělo znamenat například konec heren na nádražích. „Nebudeme podporovat aktivity, které by přitahovaly problémy. Nové smlouvy na herny už v poslední době neuzavíraly ani České dráhy," dodal Drmola. Nechce, aby nádraží byla „mucholapkami na živly", za chybu označuje v minulosti zrušení drážní policie. V balíku převáděných nemovitostí chybí brněnské nádraží a pražské Masarykovo, naopak na SŽDC přejde i hlavní nádraží nebo jedna z hlavních ostud české železnice, pražské smíchovské nádraží.

---

### **14. 12. 2015 Zvyšování mezd na železnici: nejvíce si polepší výpravčí a spol.**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-prida-lidem-dve-procenta-dje-eko-doprava.aspx?c=A151214\\_153345\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-prida-lidem-dve-procenta-dje-eko-doprava.aspx?c=A151214_153345_eko-doprava_suj))

O dvě procenta zvýší Správa železniční dopravní cesty od ledna tarifní mzdy svým zaměstnancům. Jde o výsledek kolektivního vyjednávání mezi odborovými organizacemi a vedením

jedné z rozpočtově nejbohatších státních organizací. O výsledku informovala na svých stránkách Aliance drážního provozu, jedna z odborových organizací u SŽDC. Odboráři si u státních drážních firem a organizací vyjednali největší růst mezd právě na SŽDC. Zaměstnancům Českých drah stoupnou mzdy o 1,7 %, na ČD Cargo o 1 %. Růst tarifů je na příští rok menší, než o kolik stoupl plat železničářům letos. Loni v závěru roku se dohodli odboráři s vedením firmy na růstu o 2,9 %. SŽDC je jedním z největších zaměstnavatelů v Česku: podle poslední výroční zprávy zaměstnává přes 17 tisíc lidí, průměrná mzda byla 29 tisíc korun. Organizace má na starosti kompletní provoz většiny železničních tratí včetně jejich údržby. Letos je díky dočerpávání evropských peněz i organizací, přes kterou se rozděluje nejvíce evropských dotací.

#### **14. 12. 2015 Tendr na šumavské lokálky za dvě miliardy se zadrhl. Hrozí zdržení o rok (tratě č. 194, 197, 198)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/tendr-na-lokalky-za-dve-miliardy-se-zadrhnul-hrozi-zdrzeni-o-rok-p81-budejovice-zpravy.aspx?c=A151210\\_2211446\\_budejovice-zpravy\\_mbe](http://budejovice.idnes.cz/tendr-na-lokalky-za-dve-miliardy-se-zadrhnul-hrozi-zdrzeni-o-rok-p81-budejovice-zpravy.aspx?c=A151210_2211446_budejovice-zpravy_mbe))

Kvůli boji dopravců o lukrativní zakázku na provoz vlaků na třech pošumavských tratích se oddaluje podpis smlouvy s vítězem soutěže. Jihočeský kraj zatím marně čeká na rozhodnutí antimonopolního úřadu, u kterého se brání České dráhy. Moderněji vybavené vozy tak vyrazí na koleje nejdříve v polovině roku 2017. Klimatizace, připojení k internetu či moderní informační systém. Na tyto vymoženosti si zatím musí cestující na pošumavských železničních tratích nechat zajít chuť. Jihočeský kraj totiž stále nemůže uzavřít smlouvu na provoz takzvaných šumavských lokálek. Vítěz soutěže má spoje provozovat dalších 15 let, celková hodnota zakázky je 2,25 miliardy korun.

Kraj chtěl smlouvu podepsat na začátku prosince, aby dopravce mohl zahájit provoz v prosinci roku 2016. To se ale nestíhá. České dráhy (ČD) před časem u Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) už podruhé napadly výběr dopravce. Vítězem tendru se stala společnost GW Train Regio. Jednou už antimonopolní úřad rozhodl, že Jihočeský kraj chyboval. Ten proto odstranil některé nedostatky a komise vybírala znovu. Vítěz ale zůstal stejný. Také proti tomu se ČD odvolaly. Upozorňují například na výrazně nízkou nabídkovou cenu. „Na úřadě v Brně to leží už několik měsíců a nic se neděje. Jsou tam dokonce dvě věci. První je rozklad, který podaly k šéfovi úřadu České dráhy, druhá je pozastavení samotného výběrového řízení,“ konstatoval Ivan Študlar, poradce hejtmana pro dopravu. Ve společnosti Jikord (Jihočeského koordinátora dopravy) se specializuje právě na železnici. Výsledek rozkladu je zatím nejistý. „Na návrh společnosti České dráhy vedeme prvostupňové správní řízení týkající se opakovaného výběru nejvhodnější nabídky,“ informoval předseda antimonopolního úřadu Petr Rafaj. Podle Študlara je tak zřejmé, že nový dopravce nestihne zahájit provoz na tratích České Budějovice – Černý Kříž, Čičenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary od prosince 2016. V případě kladného rozhodnutí ve prospěch kraje by to mohlo být nejdříve v létě roku 2017. „Spíše už to však vidím na prosinec 2017. Na přípravu potřebuje dopravce 18 měsíců až dva roky,“ vysvětlil Študlar. Kraj si od změny slibuje zvýšení komfortu pro cestující a také větší rychlost. Ta je na pošumavských tratích většinou omezená na 50 až 60 kilometrů za hodinu, takže je otázkou, jak velké bude zrychlení díky svižnějším rozjezdům ze zastávek.

#### **Podle Českých drah mohou mít cestující problémy**

Dráhy pak upozorňují například na skutečnost, že mohou cestujícím s otevřením trhu soukromým dopravcům vzniknout problémy s návazností spojů, omezením některých slev či možností cestovat na jednu jízdenku. GW Train Regio měla chtít původně za kilometr 95 korun. Kraj ovšem soutěžil lokálky ve dvou kolech a v tom druhém měla jít s částkou až na 88 korun za kilometr. „Roční úspora oproti současné smlouvě by byla 30 milionů korun, které bychom mohli využít na posílení dopravní obslužnosti,“ dodal Študlar. Drahám nicméně neupřel, že se snaží provoz zlepšovat. Vyplývá to i z nových jízdních řádů, které začaly platit 13. prosince. „Na trati České Budějovice – Černý Kříž bude v provozu nová zastávka Domoradice. Nachází se mezi Českým Krumlovem a Přísečnou na okraji obchodní zóny,“ upozornila Radka Pistoriusová, mluvčí ČD. Na trase Volary – Strakonice pak v pracovní dny pojede nový spoj z Lenory do Volar, s odjezdem z Lenory v 8.26 hodin. Zpět pojede z Volar do Lenory s příjezdem v 15.34 hodin.

#### **Tratě, o které se bojuje**

- Trať č. 194: České Budějovice – Černý Kříž, délka 88 kilometrů
- Trať č. 197: Čičenice – Volary – Nové Údolí, délka 70 kilometrů
- Trať č. 198: Strakonice – Volary, délka 71 kilometrů

Soutěž vyhlásil Jihočeský kraj už v roce 2014. Přihlásili se tři uchazeči a přišla ještě jedna nabídka na nahrazení provozu vlaků autobusy.

#### 14. 12. 2015 Novými členy dozorčí rady ČD jsou Révész a Kucharčík

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/novymi-cleny-dozorci-rady-cd-jsou-revesz-a-kucharcik/1293110>)

Novými členy devítičlenné dozorčí rady Českých drah budou bývalý šéf Státního zemědělského intervenčního fondu (SZIF) Tomáš Révész a finanční ředitel společnosti Vetropack Moravia Glass Milan Kucharčík. V radě nahradí bývalého poslance za ČSSD Josefa Smýkala a bývalého ředitele pražského dopravního podniku Milana Křístka. Rozhodl o tom dnes řídicí výbor ČD. ČTK to sdělil mluvčí drah Tomáš Joklík. Řídicí výbor také v rámci změny stanov rozhodl o znovuvytvoření funkce generálního ředitele Českých drah. Tu by měl zastávat stávající předseda představenstva ČD Pavel Krtek. "Jde o technickou změnu, v čele generálního ředitelství má logicky stát generální ředitel. Nevytváříme ale místo pro dalšího manažera," uvedl předseda dozorčí rady Milan Feranec. Krtkova mzda ani jeho povinnosti se nezmění. Změny v dozorčí radě mohou podle informací v médiích souviset s chystaným převodem nádraží z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Někteří členové dozorčí rady ČD totiž převod nechtějí podpořit, nejhlasitěji proti jsou odboráři. Révész v letech 2007 až 2010 vedl Státní zemědělský intervenční fond, z něhož byl odvolán kvůli prosazování kontroverzního informačního systému pro evidenci dotací zemědělcům. Podle tehdejšího ministra zemědělství Ivana Fuksy hrozily úřadu kvůli tomuto projektu ekonomické škody a zastavení výplat zemědělských dotací. Kucharčík podle serveru iDnes působil dva roky v čele firmy Agrotec, která patří do skupiny Agrofert vicepremiéra a ministra financí Andreje Babiše (ANO).

#### 16. 12. 2015 Cestujícím se nejvíce líbí tapety s námětem koupelny (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25645/>)

České dráhy se chystají vylepšit vzhled toalet ve svých vlacích. Uspořádaly proto mezi cestujícími anketu o nejlepší grafickou úpravu toalet ve vlacích. Mohli si vybírat mezi čtyřmi náměty, dvěma různě barevnými náměty koupelen a dvěma verzemi lesa. Mezi cestujícími zvítězila tapeta s námětem modré koupelny. V anketě udělili cestující celkem 8 864 hlasů. Sílu hlasu mohli účastníci ankety ovlivnit hodnocením od jednoho do pěti bodů. Nejvíce se líbily tapety v provedení domácích koupelen s námětem mozaiky, pověšených ručníků a skříňky v koupelně s obvyklými předměty jako jsou mýdla, krémy a různé dózy. Toto řešení v modré barvě získalo 2 259 hlasů a nejlepší hodnocení s průměrnou hodnotou 4,27 bodu. Podobně řešená koupelna, ovšem v zelené barvě, získala 2 261 hlasů a celkem 4,11 bodu. Nejvíce hlasů získal námět jehličnatého lesa. Bylo jich 2 360, ovšem bodové hodnocení bylo nejhorší, pouhých 3,46 bodu. Jen o něco lépe se umístil námět jarního světlezeleného březového háje. Získal 3,58 bodu, ale jen 1 984 hlasů. „České dráhy věnují úrovni a čistotě sociálního zařízení ve vlacích velkou pozornost, proto chtějí v příštích letech postupně vylepšit vzhled vlakových toalet obrazovými tapetami. Zaměříme se primárně na dříve modernizované vozy pro dálkovou dopravu, postupem času se ale dostane i na regionální vlaky. Stejně postupují například železnice v Rakousku, Švýcarsku nebo ve Francii,“ říká člen představenstva zodpovědný za úsek osobní dopavy Michal Štěpán a doplňuje: „Motivy designu toalet určitě prostřídáme, unifikované jednotné řešení by ve finále bylo nezajímavé.“



Kvalita toalet ve vlacích Českých drah prošla v posledních letech značnou proměnou. Už v přibližně 1 200 vozech se nachází dohromady okolo 2 000 moderních toalet s uzavřeným systémem. Běžná údržba a opravy toalet se provádí přímo ve vozech. Při některých závažnějších závadách je však nutné zařízení demontovat a opravit ve speciální dílně. Ta ročně řeší opravu okolo 350 toalet, tedy přibližně každý den v roce jednu. Většina oprav přitom nesouvisí přímo s poruchovostí zařízení, ale se závadami vyvolanými nesprávným použitím WC. Nejčastěji jde o ucpání odpadního systému předměty, které do uzavřeného systému WC nepatří. V souvislosti s provozem moderních vozů s uzavřeným systémem WC je modernizováno a doplňováno také zázemí dep a stanic tak, aby bylo zajištěno plnění vodou a vysávání odpadních jímek po celý rok.



## 16. 12. 2015 Škoda má nakročeno k rekordní zakázce. Dodá vlaky do Německa za 10 miliard (S-Bahn Nürnberg)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/skoda-je-blize-rekordni-zakazce-na-vlaky-pro-nemecko-fyp/ekoakcie.aspx?c=A151216\\_133343\\_ekoakcie\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/skoda-je-blize-rekordni-zakazce-na-vlaky-pro-nemecko-fyp/ekoakcie.aspx?c=A151216_133343_ekoakcie_rts))

Škoda Transportation je blízko získání největší zahraniční zakázky v historii společnosti. Pro britského dopravce National Express dodá do Německa 38 nízkopodlažních jednotek za téměř 10 miliard korun. Definitivně ale ještě slavit nemůže. Bavorský objednatel dopravy Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) ve středu potvrdil svůj únorový výběr a zamítl odvolání Deutsche Bahn proti výsledku soutěže na provoz příměstských vlaků S-Bahn v okolí Norimberka. Jenže státní dopravce se ještě může znovu odvolat. Pokud zakázka projde a BEG podepíše smlouvu s National Express, cestující v okolí bavorského Norimberku čeká od roku 2018 dvojnásobná změna: poprvé je nebude vozit dopravce s německým kapitálem a ani nebudou sedět ve vlacích vyrobených v Německu. Žádný zahraniční dopravce dosud v Německu neprokládá do vlaků S-Bahn. Britský National Express má převzít provoz vlaků na konci roku 2018, do soutěže se hlásil s vlaky od Škody Transportation. Pro tu jde o největší zahraniční zakázku v historii: dodávka 38 vlaků má hodnotu téměř deseti miliard korun. Definitivně jasno o zakázce má být na začátku roku.



### Nemají na to, tvrdily Deutsche Bahn

Deutsche Bahn napadaly výsledek soutěže mimo jiné i kvůli tomu, že National Express podle nich nemá dostatečnou finanční sílu na krytí této zakázky. BEG znovu prozkoumal ekonomické zázemí britského dopravce a potvrdil svůj výběr z února letošního roku. „Analýza auditorské společnosti ukázala, že lze potvrdit finanční kapacitu společnosti National Express,“ vysvětlil Johann Niggli, jednatel BEG. Zakázka se týká současných linek i městské a příměstské železniční dopravy z Norimberku do stanic Bamberg, Hartmannshof, Altdorf, Neumarkt, Roth a Ansbach. Také do ní patří plánované prodloužení městské a příměstské železniční dopravy až za Ansbach do Dombühlu a dnešní „Allersberg-Express“ (budoucí S5).

## 17. 12. 2015 Stát uvažuje o tom, že by z Liberce jezdily přímé vlaky do Prahy (studie proveditelnosti)

Zdroj: iDNES.cz ([http://liberec.idnes.cz/prime-vlaky-z-liberce-do-prahy-dko/liberec-zpravy.aspx?c=A151217\\_082137\\_liberec-zpravy\\_tm](http://liberec.idnes.cz/prime-vlaky-z-liberce-do-prahy-dko/liberec-zpravy.aspx?c=A151217_082137_liberec-zpravy_tm))

Cesta trvající dvě a půl hodiny, někdy i přes tři. Lidé, kteří se chtějí vlakem dostat z Liberce do Prahy, musí počítat s tím, že dříve než za 150 minut to nestihnou. V budoucnu by se to mohlo změnit. Ministerstvo dopravy připravuje další, již dvanáctou studii rychlejšího spojení. „Samozřejmě se musíme řídit pravidly pro investice, cesta se musí ekonomicky vyplatit. Podle jedenácti studií, které o tom byly už zpracovány, zatím tohle pravidlo nespĺňovaly. Proto se snažíme některé parametry změnit,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok. Zatím existují dvě možnosti, kudy by se měl vlak do Prahy ubírat. Jednou z ní je velká modernizace trati přes Turnov. Sem sice nyní vlaky už jezdí, pokud ale cestující míří do hlavního města, musejí přestoupit na jinou trať. „Modernizace by zdvojkolejnila a elektrifikovala stávající trať z Liberce. To by ale vyšlo na desítky miliard korun. Druhá varianta je takzvaná Všejská spojka,“ vysvětlil ministr.

### Je potřeba vystavět trať

O té se mluví už řadu let. Její trasa by vedla přes Mladou Boleslav a před Nymburkem by se stočila na Prahu. Jenže k tomu je potřeba vystavět zhruba devět kilometrů trati propojující Milovice a Čachovice a souběžně s tím zdvojkolejnit a elektrifikovat trať mezi Čachovicemi a Mladou Boleslaví. I tahle varianta by vyšla na několik miliard korun. Přímý vlak mezi Libercem a Prahu už několik let nejezdí. Podle Českých drah není po tomto spoji od ministerstva dopravy poptávka. „Ta trať je stará a kroutivá, je stále taková, jak ji před sto lety postavili. Vlak musí projet takovým nepříjemným úsekem kolem Rychnova a pak na Turnov. A zatímco po silnici jedete do Turnova dvacet kilometrů, po železnici je to zhruba dvakrát tolik,“ upozornil Jindřich Berounský, jablonecký dopravní specialista. Pokud tedy cestující zatouží dostat se vlakem až do hlavního města, musejí v Turnově přestoupit na rychlík z Tanvaldu do Prahy. Podle Berounského zdlouhavá cesta mnohé cestující odradí. I on by proto uvítal, pokud by se začala realizovat Všejská spojka. „Vytvořili bychom pak větší konkurenci autobusové dopravě. Cesta po silnici má svá úskalí, přece jen tu hrozí více nehod, dopravních zácp, kvůli kterým třeba ani autobusový spoj nestihnete. A praxe nám ukazuje, že tam, kde je rychlá a komfortní doprava po železnici, ani autobusové spoje nezavádějí,“ dodává Berounský.



## 17. 12. 2015 Každý vůz jiná ves? Už ne, dráhy chystají designový manuál (ČD)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/1637816-kazdy-vuz-jina-ves-uz-ne-drahy-chystaji-designovy-manual>)

České dráhy v uplynulých třech letech představily zhruba desítku typů nových nebo modernizovaných vozů určených pro dálkovou dopravu. Interiér každého je jiný, což by se ale mělo změnit. Největší železniční dopravce v Česku připravuje designový manuál, který by v budoucnu měl vzhled vozidel sjednotit. Designový manuál, který ČD připravují, má dodavatelům jasně říct, jak má připravovaný vlak vypadat. Nepůjde jenom o vzhled, ale i o pohodlí. „Bude obsahovat podrobnou specifikaci materiálů, o jak kvalitní textilie by mělo jít, jak má vypadat vzor sedadel, jak mají být uspořádány stolky,“ shrnul v rozhovoru pro Českou televizi ředitel drážního odboru dálkové a mezinárodní dopravy Jiří Ješeta. V posledních letech probíhaly ve vagonech ČD úpravy různého rozsahu od prostého přečalounění sedadel až po zásadní rekonstrukce, při kterých se z původně oddílových vagonů staly velkoprostorové. Od roku 2009, kdy společnost přišla s jednotným modro-šedým zbarvením vozů, přitom vystřídala hned tři barevné a designové kombinace potahů sedadel. Nyní se již podoba potahů sjednotila, přesto jsou v každé další dodané sérii rekonstruovaných či nových vozů například jiný typ sedadel či jiná barva obložení.

Sjednocením interiéru procházejí v současnosti například vozy německého dopravce DB, jehož starší vozy dostávají shodné sedačky, jaké jsou ve vysokorychlostních soupravách ICE, úpravy se týkají také obložení interiéru či stolků. První vlaštkou podobného směřování ČD by se mohly stát nové vozy pro linku Praha – Budapešť, jejichž vizualizace představily dráhy na Facebooku. Jejich interiér je značně podobný railjetům – jak odstínem obložení, tak typem a barvou sedadel. Podle hlavy dálkové dopravy ČD bude hlavním jmenovatelem prosvětlené, velkoprostorové uspořádání vozů s nepřímým osvětlením, okny krytými stahovacími roletami. Do druhé třídy se oproti současnému standardu mají dostat koberce, v první třídě budou běžná kožená sedadla. S nimi přišel z českých dopravců jako první Regiojet, zatímco ČD se koženým potahům dlouho bránily. Objevily se až v railjetech a starších vozech, které dráhy loni nakoupily od svého rakouského protějšku, společnosti ÖBB. Nyní však na takový materiál usednou cestující i v revitalizovaných vozech určených pro linku do Hamburku a zřejmě i v ohlášených vagonech pro budapeštské spoje. Designový manuál by se již neměl týkat starých vozů, které nedávno procházely menšími revitalizacemi, při kterých nechaly dráhy přetěsnit okna či lavice potáhnout namísto koženky látkou. S pokračováním takových úprav ČD již nepočítají. „Malé, drobné modernizace se dnes již nerealizují. Většina vozového parku je obnovena,“ poznamenal Jiří Ješeta.

### Vylepšení interiéru čeká i na pendolina

Úpravou interiéru naopak mají projít jednotky Pendolino. Ty letos v prosinci slaví deset let od zahájení pravidelného provozu na lince Supercity mezi Prahou a Ostravou, stáří také odpovídá jejich vybavení. Jiří Ješeta sice zařadil interiér pendolin k nejpovedenějším, ale některé prvky v něm chybějí. „Chceme tam doplnit věci, které tam v té době ani nemohly být, nebylo to běžným trendem: informační LCD displeje, možná i dětská kina, osvětlení a zatemnění míst, co se týče oken, vybavení bistra, řešení podlah, koberce a podobně,“ shrnul. České dráhy od nového jízdního řádu, který začal platit v neděli, nadále omezily provoz původních vozů východoněmecké výroby ze 70. a 80. let, které nikdy neprošly velkou rekonstrukcí. Výhradně na ně zůstávají cestující odkázáni pouze na jedné rychlíkové lince z Prahy do Olomouce a dále do Luhačovic či Vsetína. Na některých dalších linkách bývá ale v soupravě pouze jeden modernizovaný vůz, zatímco například mezi Prahou a Děčínem jezdí novější soupravy pouze o víkendech.

## 18. 12. 2015 Cestujícím v Poděbradech bude sloužit opravená výpravní budova

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-25664/>)

České dráhy dokončily opravu unikátní historické výpravní budovy ve stylu prvorepublikového funkcionalismu v lázeňském městě Poděbrady. Náročnost rekonstrukce byla podtržena památkovou ochranou objektu i skutečností, že se prováděla za plného provozu. „S péčí řádného hospodáře postupně zvelebujeme železniční budovy v našem majetku. Bohužel současná situace ve financování jejich provozu, kdy je mohou například využívat i cestující soukromých dopravců, aniž ti by se podíleli na úhradě nákladů, není optimální. Přesto se snažíme s omezenými finančními možnostmi zajistit kvalitní a plnohodnotnou údržbu našeho majetku. Mezi takové projekty patří i rekonstrukce výpravní budovy v nejvýznamnějších středočeských lázních Poděbradech, která byla jednou z našich priorit. Její rekonstrukce však byla poměrně náročná, protože se jedná o památkově chráněný objekt. Museli

jsme tak připravit projekt, který zachová památkovou hodnotu budovy a zároveň splní náročné podmínky na současnou užitnou hodnotu objektu. Celkové náklady na opravu byly 12 milionů Kč," uvádí František Bureš, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek. František Bureš vyjmenovává i konkrétní opravné práce, které se uskutečnily: „Během rekonstrukce výpravní budovy jsme dokončili povlakové krytiny střechy a umístění klempířských prvků, opravili jsme fasádu a budovu zateplili. Provedli jsme také revizi, opravu a nové povrchové úpravy otvorových výplní jako jsou okna a dveře, rekonstruovali jsme světlíky, obnovili původní vstup na zahrádku restaurace včetně nového zadláždění. Poškozené vstupní dveře jsme nahradili jejich replikou. Úprava se uskutečnila u vstupů, květníků, přístřešků pro cestující a ostatních konstrukcí vnějšího obvodového pláště a realizovali jsme nové zpevněné plochy. Samozřejmostí bylo i zkulturnění vnitřních prostor pro cestující a doplnění mobiliáře. Celkovou rekonstrukcí prošla pro zrak cestujících skrytá kotelná výpravní budovy.“

Rekonstrukci výpravní budovy uskutečnila společnost Chládek a Tintěra Pardubice, a.s., a byla uskutečněna v těsné součinnosti s Národním památkovým ústavem, což si vyžádalo nemalé vícenáklady při obnově a zachování historických prvků. Od září do prosince letošního roku proběhla i oprava bytového domu sousedícího s výpravní budovou. Rozsah této obnovy byl podobný jako u samotné výpravní budovy a týkal se opravy fasády, výměny otvorových výplní, které představují repliky původních oken a dveří, rekonstrukci balkónů, úpravy vstupů, květníků a ostatních konstrukcí vnějšího obvodového pláště. Celkové náklady stavby byly ve výši 2,4 mil. Kč. Letošní konečné fázi rekonstrukce předcházely od roku 2010 ještě dvě samostatné etapy oprav nádražní restaurace a části střechy, které zahrnovaly například opravu části střešní krytiny, vzduchotechniky sálu restaurace, rekonstrukci topení v restauraci a úpravu vstupu do restaurace. Celkově tak bylo od roku 2010 do konce letošního roku investováno do komplexní rekonstrukce celé výpravní budovy a souvisejících objektů v Poděbradech přibližně 33,2 milionů Kč.

Železniční stanice v Poděbradech je významným přepravním bodem a branou do lázeňského města. Denně tam zastavuje okolo 120 vlaků, z toho polovina dálkových, a odbaví v průměru kolem 2 500 cestujících. Místní výpravní budova byla postavena ve funkcionalistickém x 10 m a výšku 13 m. Dolní části stěn jsou obloženy modrými obkladačkami. Z hlavního prostoru vede spojovací chodba do nádražní restaurace. Východní křídlo budovy obsahuje služební byty. První nástupiště kryje ocelová konstrukce s dřevěným stropem. Střechy jsou ploché. Okna v hlavní hale zdobí sklomalby od R. Gajdoše z roku 1960. sluhu podle projektu architekta Vojtěcha Krcha. Jedná se o první skutečně funkcionalistickou stavbu na českých železnicích, která byla dlouho považována za nejhezčí nádražní budovu v Československu. Provoz nádražní budovy byl slavnostně zahájen 29. července 1931. Budova se nachází v centru města při severním okraji lázeňského parku a její tvar je inspirován tvarem parní lokomotivy. Konstrukci budovy tvoří cihly a železobeton. Hlavní vchod i východ kryje železobetonový přístřešek.

Ve Středočeském kraji byly v uplynulých letech rekonstruované i další výpravní budovy. Mezi největší z oprav patřila například rekonstrukce výpravní budovy v Českém Brodě. Z dalších letošních oprav lze zmínit například rekonstrukci budovy v Úvalech, při které byly opraveny výplně otvorů – dveře a okna, fasáda a střešní plášť v hodnotě 1,9 milionu Kč nebo rekonstrukce stanice Týnec nad Sázavou. V letech 2014 a 2015 byly i zde vyměněny výplně otvorů, tedy dveře a okna, opravena fasáda a střecha v objemu 1,35 milionů Kč. Další opravné práce se uskutečnily na stanicích na území Prahy.

## 18. 12. 2015 Nové vlaky za miliardy. Dráhy chystají i novou podobu interiéru

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/souteze-na-vlak-ceskych-drah-d2e-eko-doprava.aspx?c=A151218\\_104735\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/souteze-na-vlak-ceskych-drah-d2e-eko-doprava.aspx?c=A151218_104735_eko-doprava_suj))

České dráhy chystají soutěže na dodávky nových vlaků za více než šest miliard. Není ale jisté, zda jich tolik skutečně odeberou. Firma chce být připravená na čerpání evropských dotací a soutěží na provoz dálkových vlaků. České dráhy chtějí vypsát na začátku roku tři zakázky: na 30 motorových jednotek, 20 elektrických jednotek a 50 vozů klasické stavby s rychlostí na 200 kilometrů v hodině pro dálkovou dopravu. Hodnotu zakázek České dráhy nezveřejnily, při stávajících cenách jde ale o zhruba 6 miliard korun. Vypsání zakázek schválila už dozorčí rada a řídicí výbor Českých drah. Balík má podobu tří velkých soutěží na rámcové smlouvy. „Neznamená to, že se všechny vlaky koupí. Chceme ale být připraveni na soutěže na dálkovou i regionální dopravu i možnost čerpání dotací,“ vysvětlil předseda dozorčí rady Milan Feranec. „Vítěz dodá nejen samotná vozidla, ale ve vysoutěžené ceně bude také provedení první vyvazovací opravy a náhradní díly výměnného systému,“ dodal mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Součástí zadávací dokumentace je i nová podoba interiéru. České dráhy společně s grafickým Studiem Najbrt připravují modernizaci celého manuálu barevného řešení, který bude podkladem

při výrobě nových jednotek a modernizaci těch stávajících. Na nové podobě spolupracoval dopravce ještě s designérskou firmou Auffer Design. Oproti stávající podobě má být vnitřek vozů světlejší. Součástí manuálu je například vylepšení potahových látek nejen v designu, ale i kvalitě materiálu. Rámcová smlouva by měla umožnit dopravci dostat se na lepší ceny, než kdyby soutěžily vlaky po menších sériích. Větší zakázka by mohla přilákat i více zahraničních výrobců a narušit monopol v dodávkách elektrických vlaků v podobě Škody Transportation. Výrobcům ze zahraničí se totiž do malých soutěží příliš nechce kvůli složitému schvalování pro český trh. Pokud budou mít šanci na větší sérii, zájem může být větší. V případě diesellových jednotek v Česku neexistuje výrobce, poslední vlaky na naftu dodávaly Českým drahám polská Pesa a švýcarský Stadler se závodu v německém Berlíně. České dráhy nedávno oznámily, že kvůli prohrané arbitráži se Škodou Transportation omezí investice do nových vozidel. Nové vozy by měly být ale financovány hlavně z evropských dotací.

---

## **21. 12. 2015 Vláda schválila převod nádraží na správu železnic (z ČD na SŽDC)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlada-schvalila-prevod-nadrazi-na-spravu-zeleznic/1295506>)

Vláda schválila dlouhodobě připravovaný převod nádraží z Českých drah (ČD) na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). Po jednání vlády to řekl ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Dopravce má podle návrhu za více než 1 500 budov získat 3,24 miliardy korun, což je cena stanovená znaleckým posudkem společnosti PricewaterhouseCoopers. Tuto cenu akceptuje i Evropská komise, na kterou se kvůli obavě z možného podezření z neoprávněné podpory obrátilo ministerstvo dopravy. S převodem majetku musí ještě souhlasit řídicí orgány ČD. "Jsem velmi rád, že tento materiál byl schválen. Společně s tím bylo i schváleno uvolnění prostředků 3,240 miliardy korun. Tímto krokem se vytváří předpoklad k dokončení transformace ČD. A myslím si, že je to krok správným směrem a umožní se ČD věnovat svému hlavnímu podnikání, což je osobní přeprava," uvedl Ťok.

Vedení drah nicméně za převod majetku očekávalo výrazně více peněz. Kromě toho musí orgány drah řešit i žalobu od společnosti RegioJet podnikatele Radima Jančury. Ta zpochybňuje cenu za převod kolejí z Českých drah na SŽDC v roce 2008 a požaduje, aby ČD vrátily zhruba sedm miliard korun. Důvodem je rozdíl v oceňování majetku státního dopravce. Zatímco koleje a další pozemky, které ČD převáděly v roce 2008, byly prodávány za účetní hodnotu, nyní se stávají chystá prodat za tzv. cenu soukromého investora. Jde o sumu, kterou by byl ochotný za tento majetek zaplatit soukromý investor, a která je výrazně nižší než účetní hodnota majetku. České dráhy původně očekávaly, že za nádraží dostanou minimálně dvojnásobek nyní uvažované částky. Cenu kolem tří miliard kritizují železniční odbory, které už avizovaly, že jejich zástupci pro prodej ruku v dozorčí radě nezvednou. Pokud České dráhy zvažovaný prodej nádraží nyní zastaví, bude po managementu firmy ministr požadovat vypracování plánu, jak budou dráhy tento majetek spravovat, aby dopravci přinášel zisk a dále nechátral. Opakovaně přitom šéf dopravního resortu upozornil, že pokud dopravce tyto požadavky nesplní, není možné vyloučit změny v jeho vedení.

Důvodem převedení nádraží na SŽDC je podle materiálu ministerstva dopravy mimo jiné snaha najít efektivnější financování oprav a provozu tohoto majetku, protože státní správce kolejí na jejich rekonstrukce může získat z EU více peněz než dopravce. Převedení se týká zhruba tisícovky nádraží, převedena ale nebudou všechna. Plán nezahrnuje ty budovy, kde jsou komplikované vlastnické vztahy, například budovu Masarykova nádraží, které vlastní ČD spolu s Pentou, nebo budovu brněnského nádraží, kde zatím není rozhodnuto o zvažované variantě přesunu. V utěšeném stavu je necelá polovina nádraží, zbytek si vyžádá rozsáhlejší rekonstrukci. Zhruba 40 objektů, například nádraží v Plzni, Sokolově, Bílině, v Berouně a ve Strakoně, patří mezi nejvíce zdevastovaná nádraží. Na jejich stavu se podepsala zdlouhavá 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.

---

## **22. 12. 2015 Trať elektrifikovali za stovky milionů, ještě půl roku tam budou motoráky (trať Šumperk – Kouty nad Desnou)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/elektrifikace-zeleznice-desna-kouty-nad-desnou-regiopanter-pqq-olomouc-zpravy.aspx?c=A151219\\_2213710\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/elektrifikace-zeleznice-desna-kouty-nad-desnou-regiopanter-pqq-olomouc-zpravy.aspx?c=A151219_2213710_olomouc-zpravy_stk))

Už měsíc je v provozu trať Šumperk – Kouty nad Desnou, která má za sebou elektrifikaci. Jenže lidé na ní dál nasedají do motoráků. Svězt se moderními RegioPantery bez přestupu, což mělo být vedle ekologičtější a rychlejší přepravy největším přínosem obří investice, nebude možné ještě nejméně půl roku. Investorem zakázky za zhruba 350 milionů korun byl Svazek obcí údolí Desné, kterému



privátní železnice patří. Šéf svazku Pavel Žerníček uznal, že pro cestující by bylo nejlepší jezdit elektrickými vlaky už nyní. Zároveň ale říká, že to nebylo zvládnutelné. „Elektrizaci dodavatelské firmy ukončily 15. listopadu podle harmonogramu, výstavba tak trvala pouze půl roku. To, že Drážní úřad povolil od tohoto termínu znovu provoz motorovými vlaky, svědčí o kvalitě provedené práce. Bohužel nebylo možné ihned přejít na elektrickou trakci,“ uvedl Žerníček. Podle něj nešlo s předstihem vyjednávat o tom, aby elektrické vlaky jezdily už od zahájení platnosti nového jízdního řádu v polovině prosince. Svazek obcí údolí Desné se totiž soustředil na náročnou investici. „Navíc nejsou ještě dokončeny přeložky elektrického vedení nad trakčním vedením trati, na kterých se ale intenzivně pracuje. Dalším důvodem je, že provoz elektrickými vlaky je potřeba pečlivě připravit, a to nebylo souběžně s výstavbou možné,“ popsal Žerníček.

#### **Dopravní koordinátor: Bude složité stihnout i červnový termín**

Objednávku spojů má na starosti Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje (KIDSOK). Ani podle krajské příspěvkové organizace nebylo reálné pustit nové vlaky na trať už od prosince. „Spoje se musí zajišťovat nejméně s tříměsíčním předstihem, takže by musely být objednané už v září. To ještě nebylo jasné, zda celá investice bude v termínu dokončena, zvlášť pokud na ni bylo celkově jen půl roku. Navíc ještě teď probíhají zkoušky nutné ke schválení provozu elektrických vlaků,“ sdělil ředitel KIDSOK Jaroslav Tomík. Ten dodal, že pokud se už spoje k určitému datu objednájí, musejí se platit, i kdyby nejezdily. Měsíčně jde o miliony korun, které by v případě prodlevy byly vyhozeny do vzduchu. „Opravdu nebylo v silách zainteresovaných, aby se vše stihlo do doby, kdy vstoupil v platnost nový jízdní řád,“ zdůraznil Tomík. Podle něj bude složité splnit i červnový termín, kdy by elektrické vlaky měly začít železnici brázdit. „Předpisy jsou velmi složité a náročné. Je třeba objednat trasy, frekvenci spojů, technologii provozu, na vše podepsat smlouvy. Červen 2016 není s ohledem na to, co je ještě potřeba udělat, nijak pozdní termín,“ řekl Tomík.

#### **Elektrifikace se dočkala trať, která měla být v roce 1997 zrušena**

České dráhy potvrdily, že s KIDSOK jednájí. „Musí být schválen provoz elektrických vlaků, vše musíme podrobně projednat a smluvně uzavřít. Termín červen příštího roku se jeví jako reálný,“ sdělila mluvčí drah Kateřina Šubová. Podle ní budou některé spoje z Koutů jezdit přímo do Olomouce a stejně tak zpět, jiné pak do Zábřeha. „Jednáme s KIDSOK o tom, že spoje mezi Nezamyslicemi a Šumperkem, na které nyní navazují motoráky ze Šumperka do Koutů, budou prodlouženy až do Koutů a odtud zase pojedou zpět. To bude znamenat jízdu bez přestupů,“ vysvětlila Šubová.

Trať Šumperk – Kouty nad Desnou byla zničena povodní v roce 1997. Stát ji tehdy nechtěl opravit jako neperspektivní. Obce ležící podél trati se s tím však nesmířily a zničenou železnici převzaly do svého vlastnictví. Potom ji s pomocí dotací obnovily a vylepšovaly. Nyní dokončená elektrifikace byla největší investicí od obnovy tratě, devatenáct kilometrů železnice se dostalo „pod dráty“ v rekordně krátkém čase. Investice přišla na 350 milionů, výrazně ji podpořily dotace. Nezahrnovala jen postavení sloupů a natažení trolejí, také nástupiště v zastávkách jsou nově bezbariérová a upraveny byly i přejezdy.

## **22. 12. 2015 Švédské dráhy ruší spoje do Dánska. Nevládají kontrolu uprchlíků**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/1641517-svedske-drahy-rusi-spoje-do-danska-nezvladaji-kontrolu-uprchliku>)

Švédské dráhy od 4. ledna ruší spoje do Dánska. Firma není schopná kontrolovat identitu cestujících, jak kvůli omezení migrace žádá švédská vláda. Dopravním společností za porušení zákona hrozí pokuta v přepočtu přes 145 000 korun. Zákon, který kontroly kvůli současné uprchlické krizi vyžaduje, začne platit právě 4. ledna. Švédské státní dráhy SJ již oznámily, že od tohoto data ruší veškeré železniční spoje s Dánskem, neboť společnost nebude schopná identitu cestujících prověřovat. „Nějsou stanoveny žádné podrobné požadavky či návrhy, jak ověřování identity provádět,“ řekla švédská ministryně dopravy Anna Johanssonová s tím, že zodpovědnost mají autobusoví, vlakoví i trajektoví dopravci. Pasažéři mladší 18 let, kteří cestují v doprovodu dospělé osoby s platným identifikačním dokladem, se podle Johanssonové kontrole vyhnou.

Společnost SJ již na svém webu oznámila, že nebude schopná nově stanoveným podmínkám vyhovět. Dráhy tvrdí, že během cesty z Kodaně do jihošvédského Malmö přes Öresundský most nebude dostatek času požadované kontroly provést. Firma dále uvedla, že v případě fungujícího řešení spoje s Dánskem opět obnoví. Společnost Öresundstaag, která je dalším švédským železničním operátorem vypravujícím vlaky do Dánska, chce spoje nadále zachovat. Chystá se ale omezit počet souprav ve špičce, aby měla dostatek času na prověřování.

Vlakové spojení mezi Kodaní a Malmö je mimořádně vytížené, denně ho využívají tisíce lidí. V současné době trvá jízda mezi Kodaní a Malmö asi 30 minut. Někteří dopravci již varovali, že by



se cesta kvůli kontrolám mohla prodloužit až o hodinu. Desetimilionové Švédsko, které letos do listopadu přijalo téměř 150 000 žadatelů o azyl, se snaží proud migrantů omezit. Švédský premiér Stefan Löfven na konci listopadu oznámil, že jeho země je nucena zpřísnit hraniční kontroly i dosud vstřícnou azylovou politiku. Od obnovení pasových kontrol na hranici u Malmö v polovině listopadu počet běženců přicházejících do Švédska klesl o 30 procent.

---

## **22. 12. 2015 Oprava nádraží v Třinci se protáhne o měsíce. Dráhy přijdou o 16 milionů**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/1641496-oprava-nadrazi-v-trinci-se-protahne-o-mesice-drahy-prijdou-o-16-milionu>)

Rekonstrukce nádraží v Třinci, která měla být hotová do konce roku, se protáhne ještě minimálně o tři měsíce. České dráhy kvůli tomu přijdou o šestnáctimilionovou dotaci z Evropské unie. Dopravce bude zřejmě peníze požadovat po firmě. Podle mluvčí Českých drah firma předložila nový termín ukončení stavby do konce března. „Hlavní příčinou zdržení jsou vícepráce. Dalším důvodem je to, že zhotovitel podcenil situaci po technické i personální stránce,“ řekla Kateřina Šubová.

### **Dráhy: Budeme chtít po firmě kompenzaci**

České dráhy kvůli tomu nesplní podmínky dotace, kterou na rekonstrukci terminálu získaly z Evropské unie. Celou investici ve výši čtyřicet milionů bude muset dopravce hradit ze svých peněz. „Budeme jednat s firmou o dalším postupu. Budeme chtít, aby nám kompenzovala dotace,“ uvedla Šubová. Podle předsedy představenstva firmy zdržení způsobily neočekávané komplikace. „Při odkrytí většiny nosných konstrukcí jsme zjistili, že jejich stav neodpovídá zadávací dokumentaci. Snažili jsme se problémy co nejrychleji odstranit,“ sdělil před časem šéf firmy Zlínstav Jiří Stacke. Současně s rekonstrukcí nádražní budovy a prvního peronu probíhala přestavba přednádražního prostoru, kterou zadalo město Třinec. Radnice si vybrala stejnou firmu. Tuto zakázku, na kterou město také dostalo evropské peníze, ale stihne v termínu. Stavbu má předat během několika dnů.

### **Přednádražní prostor firma opravila včas**

„Máme uzavřenou smlouvu, která má všechny náležitosti včetně sankcí pro případ nedodržení termínu,“ uvedla starostka Třince Věra Palkovská. Komplikace s nedokončenou opravou nádraží mají kromě Českých drah i cestující, kteří musí cestou k vlakům obcházet rozestavěnou budovu. Někteří si zkracují cestu přes koleje. Řada jich také častěji využívá zastávku v centru města, která byla zprovozněna před dvěma roky. Zastavují tam nyní i mezinárodní vlaky.

---

## **25. 12. 2015 Unipetrol chce zrušit vlaky na letišti. Kerosin by vozil po silnici (Kralupy nad Vltavou – Středokluky)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/unipetrol-chce-zrusit-vlaky-na-letiste-kerosin-by-vozil-po-silnici-1fs-eko-doprava.aspx?c=A151218\\_143253\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/unipetrol-chce-zrusit-vlaky-na-letiste-kerosin-by-vozil-po-silnici-1fs-eko-doprava.aspx?c=A151218_143253_eko-doprava_suj))

Až tři vlaky denně vozí letecké palivo do velkých zásobníků na Letišti Václava Havla. Takový obrázek může být brzo minulostí. Unipetrol jako jeden z hlavních dodavatelů tohoto paliva chce vlaky vyměnit za silniční cisterny. Okolní obce jsou proti. Unipetrol plány s přesunem kerosinu, jak se leteckému palivu také říká, potvrdil. „Za stávajících podmínek by mohla být doprava cisternami efektivnější než železniční přeprava a v případě Letiště Praha by díky dostupnosti dvou alternativních způsobů dopravy projekt mohl zvýšit bezpečnost dodávek paliva,“ řekl mluvčí Unipetrolu Mikuláš Duda.

Na letišti se vozí letecké palivo z Kralup nad Vltavou, tvoří zhruba polovinu všech dodávek. Zbytek se vozí z Německa a Polska. Každý vlak má v průměru dvacet cisteren, do silniční cisterny se vejde poloviční náklad. V praxi to znamená, že denně by z Kralup muselo jezdit kolem 60 silničních cisteren. Plán Unipetrolu jde přesně proti snahám státu přesouvat čím dál víc nákladní dopravy ze silnic na železnici. Podle Dudy by ale takové logistické řešení umožnilo nabízet letecké palivo i na menší letiště, která nejsou připojena k železniční síti. Letiště Praha, které patří státu, je zatím v komentářích na plány Unipetrolu zdrženlivé. „Víme, že jeden z dodavatelů paliva zvažuje alternativu dodávek paliva k dodávkám po železnici. V tuto chvíli však nemáme k dispozici konkrétní studii, ke které bychom se mohli dodavatelé paliva vyjádřit. Obecně lze říci, že při posuzování je environmentální hledisko jednou z našich priorit,“ řekla mluvčí Letiště Praha Marika Janoušková.

Zcela jasný názor mají ale obce, kterými by cisterny měly denně projíždět. O plánech dosud nevěděly, dozvěděly se o nich až od MF DNES. „Uděláme vše pro to, aby se něco takového nestalo,“ říká například starosta Kněževse Stanislav Kettner. „Z laického pohledu se tento nápad zdá absurdní. V minulých letech byla zrekonstruována železniční trať a nevidíme racionální důvod pro její nahrazení

silniční dopravou," podotkl starosta Středokluk Jaroslav Paznocht. Obce v okolí letiště přitom už teď zažívají větší provoz kvůli distribučnímu centru Amazonu i dalších skladů. „Tato změna by pravděpodobně výrazně zhoršila životní podmínky nejen občanů Středokluk, ale i občanů na trase přepravy leteckého paliva," dodal Paznocht.

## 26. 12. 2015 Nulová inflace, levná nafta. Stát přesto Českým drahám na rychlíky přidá (R16)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/rychliky-plzen-most-se-statu-prodrazi-dh6-eko-doprava.aspx?c=A151223\\_115759\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/rychliky-plzen-most-se-statu-prodrazi-dh6-eko-doprava.aspx?c=A151223_115759_eko-doprava_suj))

Inflace je téměř na nule, ceny nafty klesají. Za motorové rychlíky mezi Plzní a Mostem přesto ministerstvo dopravy zaplatí v aktuálním jízdním řádě o osm procent víc než v minulém roce. České dráhy to vysvětlují především chystanými výlukami. Vyplývá to z informací, které zveřejnilo ministerstvo dopravy na svých webových stránkách. Stát prodloužil Českým drahám smlouvu na rychlících Plzeň – Most o rok, na rychlících Pardubice – Liberec o tři roky. Na deset let stát uzavřel smlouvu na provoz rychlíků Brno – Břeclav – Olomouc.

Do změny jízdního řádu platilo ministerstvo dopravy za každý kilometr Českým drahám za vlaky mezi Plzní a Mostem 88,11 Kč, nově od změny platí 95,80 Kč, tedy o 8,7 procenta víc než dosud. Změna ceny na trati, kde budou jezdit stejné vlaky jako dosud a při klesající ceně nafty se na první pohled nezdá příliš logická. Stát i České dráhy ale mají pro zdražení své vysvětlení. Podle mluvčího Českých drah Petra Štáhlavského odpovídá cena skutečnému vývoji na lince a očekávaným nákladům a tržbám z jízdného. Počítá například s vyššími náklady na opravy vozidel. „Vozidla dosáhnou proběhy potřebné k vyšším opravám, v minulém období to nebylo kalkulováno, vozidla neměla plánované tyto opravy," vysvětlil Štáhlavský. Podle něj se ale nejvíc promítne očekávaný propad zájmu kvůli chystaným výlukám na této trati. „To se projeví i v menším přesnosti spoju a také menším zájmu o tuto linku," dodal Štáhlavský. Podobně mluví i ministerstvo dopravy. „Na lince R16 v posledním období docházelo k významnému poklesu výnosů z tržeb, dopravce proto snížené výnosy promítl do kalkulace nové smlouvy. S nižšími výnosy taktéž počítali ve svých nabídkách i všichni dopravci v nabídkovém řízení na této lince," řekl Zdeněk Neusar z tiskového oddělení. Smlouvu a kalkulaci chce ministerstvo zveřejnit v příštích dnech. Loni se přitom podařilo cenu Českých drah výrazně snížit poté, co se o linku začala zajímat také společnost Arriva vlaky. Podle šéfa Arrivy v Česku Daniela Adamky ale letos nebyl pro jiné dopravce prostor. „Na jaře stát jasně řekl, že jakékoliv alternativní nabídky ze strany jiných dopravců budou považovány za nevyžádané a ministerstvo k nim nebude přihlížet. Soustředili jsme se tak na desetiletou soutěž," vysvětlil Adamka.

Pro České dráhy to zřejmě bude poslední rok provozu na této trati: ministerstvo chce zadat napřímo desetiletý kontrakt společnosti GW Train Regio, která nabídla v soutěži na provoz těchto rychlíků nejméně: 74,70 Kč za kilometr. Antimonopolní úřad soutěž nepravomocně zrušil, ministr dopravy Dan Ťok chce ale využít práva možnost zadat zakázku přímo bez soutěže. V případě trati Pardubice – Liberec, která se má příští rok začít soutěžit, zůstává cena prakticky stejná: 127,31 Kč, kontrakt je na tři roky. Stát naopak ušetří za rychlíky na trase R13 z Brna do Olomouce přes Břeclav. Za ně dosud platil 123 korun za každý kilometr. Stát nově bude za každý kilometr platit 84,70 Kč. Z pohledu daňových poplatníků je to však v podstatě jen virtuální úspora: pokles platby nastal díky téměř miliardové dotaci na nákup nových jednotek z Operačního programu Doprava.

## 28. 12. 2015 Lokomotivní transakce roku: České dráhy prodávají 23 "peršingů" (ČD -> ČD Cargo)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodavaji-23-lokomotiv-cd-cargo-fi3-eko-doprava.aspx?c=A151228\\_081303\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-prodavaji-23-lokomotiv-cd-cargo-fi3-eko-doprava.aspx?c=A151228_081303_eko-doprava_suj))

Na zatím největším obchodě s lokomotivami letošního roku na české železnici se dohodly České dráhy se svojí dceřinou firmou ČD Cargo. Nákladnímu dopravci prodají lokomotivy, které už nepotřebují. „Transakce by se měla teprve uskutečnit na přelomu letošního a budoucího roku," potvrdil mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Na stránkách se železniční tematikou se však už objevily fotky přesunu lokomotiv z Českých drah do ČD Cargo. České dráhy prodávají 23 lokomotiv řady 163, které vyráběla v letech 1984 – 1992 Škoda Plzeň, nyní Škoda Transportation. V Česku jedna z nejrozšířenějších lokomotiv získala v minulosti přezdívku Peršing. „ČD Cargo lokomotivy využije pro obnovu svého parku, především k náhradám za starší lokomotivy řady 122," dodal Štáhlavský. Peršingy jsou rychlejší a výkonnější než nahrazované lokomotivy, které by příští rok oslavily

padesát let provozu na české železnici. Cenu za transakci České dráhy ani ČD Cargo neuvedly. České dráhy nyní potřebují méně lokomotiv než v minulosti. Čím dál více používají totiž vlakové jednotky s řízením na obou stranách vlaků, které nahrazují klasické soupravy tažené lokomotivami.

ČD Cargo má podle výroční zprávy za rok 2014 ve flotile přes 800 lokomotiv, jejich stáří ale dosahuje desítek let. I proto se firma rozhodla pořídit si nové lokomotivy, dosud neuzavřená soutěž míří k vítězství Siemensu a jejich lokomotiv Vectron. Škoda se do soutěže nepřihlásila. Na českém trhu jde o největší transakci s lokomotivami za celý rok. Letos je v Česku nakupovali nebo dlouhodobě pronajímali výhradně soukromí dopravci, hlavně v nákladní dopravě. Většina si jich pořídila Siemensy Vectron nebo stroje Bombardier Traxx. Škoda neprodala ani jednu lokomotivu.

## 28. 12. 2015 V Austrálii vykolejil vlak s kyselinou sírovou. Policie oblast uzavřela

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/v-australii-vykolejil-vlak-s-kyselinou-sirovou-fti-zahranicni.aspx?c=A151228\\_102945\\_zahranicni\\_kha](http://zpravy.idnes.cz/v-australii-vykolejil-vlak-s-kyselinou-sirovou-fti-zahranicni.aspx?c=A151228_102945_zahranicni_kha))

Na severozápadě australského státu Queensland v neděli vykolejil vlak s kyselinou sírovou. Australské úřady už kvůli nebezpečnému nákladu v oblasti vyhlásily dvoukilometrovou bezpečnostní zónu. Rozsah škod ani příčina nehody však zatím nejsou známy. Jak informovala BBC, všech 26 vagonů s 200 tisíci litry kyseliny sírové vykolejilo asi 20 kilometrů od Julia Creeku na severozápadě státu Queensland. Tamní úřady podle serveru Brisbane Times dostaly upozornění o nehodě v neděli kolem půl jedenácté dopoledne tamního času a oblast uzavřely o hodinu později. Okolí ekologické katastrofy je neprůjezdné i v pondělí, zatímco se hasiči potýkají se „slabým únikem kyseliny a vylitou motorovou naftou,“ píše CNN.



Tři členové posádky vlaku skončili v nemocnici s lehčími zraněními. Kolik kyseliny mohlo uniknout, zatím není známo, stejně jako příčina vykolejení vlaku. Oblast zasáhly povodně, což ztěžuje přístup k místu nehody. Odklizení vlaku potrvá podle úřadů nejméně týden. Není jasné, nakolik bylo poškozeno místní životní prostředí nebo zásobárny vody. Podle policejního inspektora Trevora Kidda jsou však hlavní vodní zdroje a další infrastruktura od místa nehody vzdálené. Mluvčí provozovatele železnic Queensland Rail řekl, že společnost úzce spolupracuje s vyšetřovateli. „Převrátila se lokomotiva a všech 26 vagonů,“ upřesnil. Pracovníci železnice se podle něj k místu nehody zatím nemohli dostat, protože je blízká dálnice kvůli záplavám uzavřena. Kyselina sírová je žíravina, která může při kontaktu s pokožkou způsobit těžké popáleniny.

## 28. 12. 2015 Teplicím svítla naděje na opravu secesního nádraží s cennými freskami (Teplice v Čechách)

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/precod-a-oprava-nadrazi-v-teplicich-du2-/usti-zpravy.aspx?c=A151228\\_2214657\\_usti-zpravy\\_alh](http://usti.idnes.cz/precod-a-oprava-nadrazi-v-teplicich-du2-/usti-zpravy.aspx?c=A151228_2214657_usti-zpravy_alh))

Převod nádražních budov z Českých drah na stát by mohl zachránit cenné vlakové nádraží v Teplicích. Na konci 19. století bylo označováno za architektonický skvost Rakouska-Uherska, za poslední desetiletí ale zpusťlo a nedařilo se sehnat peníze na opravu. Nyní by mohla být cesta k penězům jednodušší. „Jsem rád, že nádraží dostane někdo, kdo s ním bude moct něco udělat,“ říká teplický primátor Jaroslav Kubera. Secesní budova z roku 1871 je památkově chráněná, cenné jsou především fresky na klenutých stropěch v odbavovací hale a kresby na okenních sklech.



O nutnosti budovu teplického nádraží opravit se mluvilo už několikrát, České dráhy ale na rekonstrukci neměly peníze a vedení města opakovalo, že nemůže investovat do cizího majetku. Převod budov by to měl změnit. „Je to logický krok, který je předpokladem pro dokončení transformace Českých drah. Majetek v železničních stanicích bude spravován jednotně a stát do něj bude moci systematicky investovat. České dráhy se mohou plně věnovat své hlavní aktivitě, tedy dopravě na železnici,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok. Peníze by stát mohl najít ve Státním fondu dopravní infrastruktury nebo využít fondy EU. To bylo dosud komplikované, protože evropská komise namítala, že investování do majetku Českých drah by se dalo posuzovat jako nepovolené zvyhodňování jednoho dopravce oproti jiným.



**Teplické nádraží budou stále připomínat, říká Kubera**

Cena za převod majetku z Českých drah na stát, respektive na Správu železniční dopravní cesty, činí podle znaleckého posudku schváleného Evropskou komisí 3,24 miliardy korun. Pokud záměr vlády potvrdí dráhy a správci železnic, mohlo by k převodu dojít v první polovině příštího roku. Pak půjde o to, aby se teplické nádraží dostalo na celorepublikovém seznamu budov určených k opravě vysoko a Správa železniční dopravní cesty do něj chtěla investovat. „Budou jim naše nádraží neustále připomínat,“ poznamenal Kubera. Rozlehlá budova by se podle něj dala využít mnohem lépe než dnes. „Jsou v ní byty, restaurace s velkým sálem, kde se kdysi pořádaly plesy a která je kupodivu stále dobře zachovalá. Budova by mohla sloužit i jako nákupní zóna,“ poznamenal Kubera.

Teplické nádraží prošlo rekonstrukcí naposledy před deseti roky. Tehdy se vybuďovalo nové nástupiště s podchodem a výtahem pro vozíčkáře, nové osvětlení a informační systém. Stavbaři také pod dohledem památkářů částečně obnovili fresky v odbavovací hale. Stavební práce stály 64 milionů korun, v následujícím roce 2006 se měla opravit fasáda, jenže rekonstrukce byla kvůli nedostatku peněz zastavena. V celé České republice přechází pod stát 1 051 nádraží a 523 dalších provozních budov, v Ústeckém kraji jich jsou desítky.

**28. 12. 2015 České dráhy nakoupí u Blažka stejnokroje za 110 milionů korun**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nakoupi-u-blazka-stejnokroje-za-110-milionu-korun-pp1-eko-doprava.aspx?c=A151228\\_154823\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nakoupi-u-blazka-stejnokroje-za-110-milionu-korun-pp1-eko-doprava.aspx?c=A151228_154823_eko-doprava_suj))

Velkou výměnu stejnokrojů svých zaměstnanců chystají České dráhy v příštích měsících. Nové uniformy mají být kvalitnější a pohodlnější než ty stávající, které už docházejí. Dvě ze tří zakázek na oblečení získala společnost Blažek, jednu firma Triodon. Blažek během čtyř let dodá saka, kalhoty, kabáty, sukně, košile, blůzy, kravaty, šály a šátky za 110 milionů korun, Triodon obuv, ponožky a rukavice za 50 milionů korun. České dráhy soutěžily dodávky od začátku roku v otevřené soutěži.

Stejnokroje jsou určeny zejména pro vlakvedoucí, průvodčí, pokladní a částečně také pro strojvedoucí. Do skladů se mají dostat v květnu 2016. Podle mluvčího Českých drah Radka Joklíka se podoba uniforem nemění zásadně. „Vzhled byl vylepšen zejména s ohledem na kvalitu materiálu a střihovou a velikostní úpravu,“ řekl mluvčí. Změnilo se také logo, které bude na většině součástí oděvů bílé. České dráhy podle Joklíka dosáhly snížení nákladů nejen díky nižší ceně v soutěži, ale i úsporou počtu položek částí stejnokroje, které zaměstnanci budou muset nosit. „Celkově můžeme říci, že výstrojní součástky budou k dispozici ve vyšší kvalitě, za kterou České dráhy zaplatí menší peníze,“ uvedl.

**30. 12. 2015 Nově instalovaný vlakový autopilot AVV zvýší zabezpečení tratí a zlepší přesnost vlaků**

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

Správa železniční dopravní cesty realizovala dva projekty na instalaci traťové části systému automatického vedení vlaku (AVV). Jejich hlavními přínosy jsou zvýšení bezpečnosti provozu, snížení nákladů na elektrickou energii a zajištění lepšího dodržování jízdního řádu na trati. AVV je nadstavbová část systému určeného pro automatizaci řízení hnacích a řídicích drážních vozidel na železniční síti vlastněné Českou republikou, označovaného jako CRV&AVV (centrální regulátor vozidla a automatické vedení vlaku). AVV obsahuje regulátor cílového brzdění a regulátor jízdní doby. Úkolem tohoto zařízení ve spolupráci s CRV je zajistit automatické řízení vlaku.

V rámci této stavby byla řešena instalace adresných traťových informačních bodů (MIB), které umožňují AVV určit okamžitou polohu a směr jízdy vlaku na trati v okamžiku průjezdu nad tímto bodem. Síť SŽDC byla doplněna o více než 300 nových informačních bodů, které pokryly traťové úseky v délce přes 200 km. Zároveň se zacelila i síť již vybudovaných částí a vlaky mohou samočinně jezdit po delších souvislých úsecích. Tím dochází k vyšším úsporám paliva a trakční energie.

Celkové náklady stavby s názvem Instalace traťové části AVV – železniční síť TEN-T činí 168 936 566 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do výše 130 625 316 Kč. Zhotovitelem stavby byla společnost AŽD Praha s.r.o. Celkové náklady stavby s názvem Instalace traťové části AVV – mimo železniční síť TEN-T činí 26 615 175 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až do výše 19 868 646 Kč. Zhotovitelem byla společnost STARMON s.r.o.



Investorem obou staveb byla Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Národní financování projektů zajistil Státní fond dopravní infrastruktury.

---

### **31. 12. 2015 Tendr na šumavské lokálky se zdrží, Rafaj vyhověl rozkladu ČD (tratě č. 194, 197, 198)**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tendr-na-sumavske-lokalky-se-zdrzi-rafaj-vyhovel-rozkladu-cd-1258783>)

Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Petr Rafaj vyhověl rozkladu Českých drah a vrátil ve druhostupňovém řízení k novému rozhodnutí případ výběru železničního dopravce pro takzvané šumavské lokálky. Úřad sice v prvním stupni zrušil výběr vítěze, avšak část námitek, které se týkaly zadávacích podmínek a dalších detailů zamítl, vyplývá z rozhodnutí z 11. prosince, které úřad uveřejnil na svém webu. Zadavatelem soutěže byl Jihočeský kraj.

V prvostupňovém rozhodnutí v polovině roku ÚOHS zrušil výběr vítěze kvůli nedodržení zásady transparentnosti. Jihočeský kraj se totiž věčně nezabýval mimořádně nízkou nabídkovou cenou společnosti GW Train Regio, kterou vybral jako vítěze. Toto rozhodnutí je pravomocné a zůstává v platnosti. Úřad se však musí znovu zabývat námitkami Českých drah, které v polovině roku zamítl. Státní dopravce poukázal na možná pochybení, která se týkala lhůt souvisejících s výběrovým řízením, výpočtů pro platby kompenzací, rozdělování příjmů z prodeje jízdenek, pravidel pro poskytování a čerpání dotací, stanovení dílčích hodnotících kritérií či stanovení požadavků na vlastnosti vozidel. ÚOHS námitky v prvostupňovém řízení zamítl, protože prý nebyly podané včas.

#### **Mimořádně nízká cena**

Antimonopolní úřad vede ještě druhé správní řízení také na popud Českých drah. Jihočeský kraj totiž v létě zopakoval výběr vítěze, tedy GW Train Regio. K dispozici už měl tehdy analýzu nabídkové ceny vítězného dopravce. Toto řízení Úřad přerušil do doby, než se rozhodlo o rozkladu Českých drah v původním tendru. Nyní v něm může pokračovat. Soutěž se vede o provoz tratí České Budějovice – Černý Kříž, Číčenice – Nové Údolí a Strakonice – Volary od prosince 2016. Nový provozovatel by měl na trase najezdit zhruba 1,337 milionu vlakových kilometrů ročně při celkových předpokládaných nákladech 2,25 miliardy korun.

---