

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – srpen 2013

## OBSAH

01. 08. 2013	DRÁHY ZBAVILY ŽALUDU POSLEDNÍ FUNKCE, V ČD CARGO HO NAHRADÍ LAMACZ .....	3
02. 08. 2013	ČESKÁ ŽELEZNICE SE PŘIPRAVUJE NA 200 KM/H. HROZÍ NÁM „ŠPANĚLSKÁ“ NEHODA?.....	3
02. 08. 2013	TUČNÉ Odstupné si odnese celé vedení drah. Čistka bude stát miliony .....	5
02. 08. 2013	REGIOJET KRITIZUJE SLOVENSKO ZA DOTACI PRO STÁTNÍHO DOPRAVCE ..	6
02. 08. 2013	NOVÝ ŠÉF ČD BUDE BEZ "PADÁKU" A JEN S PŮLKOU PLATU .....	6
02. 08. 2013	VE VODŇANECH VYKOLEJIL MOTORÁK, NIKDO NEBYL ZRANĚN.....	6
05. 08. 2013	ŠKODA TRANSPORTATION A DB PODEPSALY SMLOUVU NA DODÁVKU 6 VLAKŮ.....	7
06. 08. 2013	ZA SESUVY TRATÍ MOHOU UCPANÉ PROPUSTKY .....	7
07. 08. 2013	ZASTÁNCE NÁDRAŽÍ V HAVÍŘOVĚ PODPOŘIL MINISTR. DRÁHY TRVAJÍ NA BOURÁNÍ.....	8
08. 08. 2013	PŘÍPRAVA JÍZDNÍHO ŘÁDU 2014 VRCHOLÍ.....	9
09. 08. 2013	ČESKÉ DRÁHY NASADÍ NA RYCHLÍKY PRAHA – PLZEŇ – CHEB MODERNIZOVANÉ KLIMATIZOVANÉ VOZY .....	10
09. 08. 2013	DRÁHY OSEKAJÍ 1. TŘÍDU V PENDOLINECH NA POLOVINU, BÝVÁ SKORO PRÁZDNÁ.....	10
09. 08. 2013	ŽELEZNIČNÍ OPRAVNY PARS NOVA MĚLY LONI REKORDNÍ TRŽBY I ZISK ....	10
12. 08. 2013	POLSKÉ DRÁHY MAJÍ PRVNÍ PENDOLINO, S NASAZENÍM POČÍTAJÍ V PROSINCI 2014 .....	11
12. 08. 2013	VLAKY V NĚMECKU NABÍRAJÍ ZPOŽDĚNÍ KVŮLI ABSENCÍM DISPEČERŮ.....	11
13. 08. 2013	DRÁHY CHTĚLY ČÍSLA KONKURENCE. NA MINISTERSTVU NEUSPĚLY .....	12
14. 08. 2013	ČESKÉ DRÁHY ROZHODNOU O NÁKUPU DALŠÍCH RAILJETŮ DO 6. ZÁŘÍ .....	12
15. 08. 2013	V SC PENDOLINO Z PRAHY DO OSTRAVY S REZERVACÍ JIŽ OD 35 KČ .....	12
15. 08. 2013	BUDOVY NA NÁDRAŽÍ DĚČÍN VÝCHOD ZANIKAJÍ, MUZEUM ASI NEVZNIKNE	13
16. 08. 2013	DOZORČÍ RADA SNÍŽILA GENERÁLNÍMU ŘEDITELI ČESKÝCH DRAH PLAT NA POLOVINU. BUDE BRÁT 250 TISÍC.....	13
19. 08. 2013	DALŠÍ ČESKÉ RAILJETY NEBUDOU. DRÁHY JSOU MOC ZADLUŽENÉ, NÁKUP STOPLY.....	14
19. 08. 2013	ŽELEZNICE HLEDÁ RECEPT, JAK UTRATIT 25 MILIARD KORUN DOTACÍ .....	15
19. 08. 2013	INDICKÝ EXPRES SRAZIL LIDI PŘECHÁZEJÍCÍ KOLEJE, CESTUJÍCÍ VE VZTEKU VLAK ZAPÁLILI.....	16
19. 08. 2013	ČESKO KVŮLI HROZBĚ TERORISTICKÉHO ÚTOKU ZPŘÍSNILO KONTROLY NA ŽELEZNICI.....	16
19. 08. 2013	ČD ZAPLATILY ZA 3 ROKY PLZEŇSKÉMU KRAJI ZA PORUŠENÍ SMLUV MILION .....	16
19. 08. 2013	V TELČI ZA 99 DNÍ VYROSTLO CELODŘEVĚNÉ DEPO. PŘIPOMÍNÁ NOEMOVU ARCHU .....	17
20. 08. 2013	PŘEDSEDA ÚOHS RAFAJ POTVRDIL POKUTU 900 000 KČ PRO SŽDC.....	18
21. 08. 2013	ČISTKY NA DRAHÁCH POKRAČUJÍ, SKONČIL PERSONÁLNÍ ŠÉF ŠVAGR I VEDENÍ CARGA .....	19

22. 08. 2013	DO VŠECH VLAKŮ BUDE STAČIT JEDNA JÍZDENKA. DRÁHY JEDNAJÍ S KONKURENCÍ.....	19
22. 08. 2013	REGIOJET V PRVNÍM ROCE PROVOZU PRODĚLAL 76 MILIONŮ KORUN.....	20
22. 08. 2013	DRUHÉHO ZÁŘÍ ZAČNE PLATIT MIMOŘÁDNÁ ZMĚNA ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY.....	20
22. 08. 2013	KONTEJNEROVÝ TERMINÁL V TŘEBOVÉ ROSTE, MOHL BY DÁT PRÁCI STOVKÁM LIDÍ.....	21
23. 08. 2013	REGIOJET ŽALUJE DRÁHY O STAMILIONY KVŮLI CENÁM MEZI PRAHOU A OSTRAVOU.....	21
26. 08. 2013	ZMĚNA U DRAH: MÍSTO NOVINEK JEN OBNOVA.....	22
27. 08. 2013	PO MĚSÍČÍCH ODKLADŮ ZAČNE V ZÁŘÍ PROMĚNA OLOMOUCKÉHO VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ .....	22
27. 08. 2013	NÁVRAT „BAZALOVČŮ“ DO ČD CARGO. DOPRAVCE POVEDE MAZÁNEK .....	23
29. 08. 2013	ČESKÉ DRÁHY V POLOLETÍ PROHLOUBILY ZTRÁTU NA 510 MILIONŮ KORUN .	23
29. 08. 2013	DRÁHY ZRUŠÍ OD PROSINCE D1 EXPRESS. DŮVODEM JSOU VÝLUKY, TVRDÍ..	24
30. 08. 2013	ČD CARGO UJÍŽDĚJÍ VLAKY S UHLÍM. DO CHVALETIC ZAČNE JEZDIT BAKALA	25
30. 08. 2013	PO LETECH OBNOVENÁ HORNOSLAVKOVSKÁ ŽELEZNICE PO VÍKENDU NÁHLE OSIŘÍ .....	26
30. 08. 2013	NEJDELŠÍM ŽELEZNIČNÍM TUNELEM SVĚTA POPRVÉ PROJEL VLAK (GOTTHARD-BASISTUNNEL).....	26

**01. 08. 2013 Dráhy zbavily Žaludu poslední funkce, v ČD Cargo ho nahradí Lamacz**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-zbavily-zaludu-posledni-funkce-v-cd-cargo-ho-nahradi-lamacz-1010724>)

Vedení Českých drah zbavilo bývalého šéfa Petra Žaludu poslední funkce. Valná hromada ČD Cargo jej odvolala z pozice předsedy představenstva ČD Cargo a na volné místo v představenstvu jmenovala Pavla Lamacze. Nového předsedu si představenstvo pravděpodobně zvolí na nejbližším zasedání, které se bude konat nejpozději do týdne. Lamacz zastával různé pozice související s nákladní dopravou v ČD i v dalších společnostech. Řadu let byl ředitelem odboru nákladní dopravy Českých drah a v ČD Cargo. V poslední době se živil jako nezávislý konzultant v oblasti nákladní dopravy, uvedl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Představenstvo dopravce dnes rovněž opustil Zbyšek Waclawik, a to kvůli kolizi jeho funkce s nově příchozím Lamaczem, který místo něj bude v rámci představenstva řídit obchod, uvedl mluvčí ČD Cargo Zdeněk Větrovec s tím, že i po odchodu z představenstva si Waclawik ponechá funkci obchodního ředitele. V tříčlenném představenstvu zůstávají finanční ředitel ČD Cargo Petr May a obchodní ředitel Zbyšek Waclawik. Změnu vedení mateřských Českých drah odstartovalo úterní odvolání představenstva ČD v čele s Žaludou. Následně dozorčí rada jmenovala nové představenstvo, které Žaludu odvolalo i z funkce generálního ředitele.

Žák, který má se Žaludou nevyřízené účty z minulosti, si začal chystat půdu pro jeho odvolání už bezprostředně od svého nástupu do čela dopravního resortu. Nejdřív, v polovině července, inicioval obměnu řídicího výboru ČD, což je nejvyšší řídicí orgán podniku, který rozhoduje o složení dozorčí rady. Výbor posléze vyměnil pět lidí v osmičlenné dozorčí radě státního dopravce. Poroučeli se zástupci stran pravicové koalice, tedy ODS, TOP 09 a LIDEM. Odbory už tehdy vyjádřily názor, že šlo o nepochybný krok k odvolání generálního ředitele Petra Žaludy. Žákův předchůdce na ministerstvu Zbyněk Stanjura označil personální změny za „pomstychtivé chování nikým nezvoleného dobyvatele“.

**02. 08. 2013 Česká železnice se připravuje na 200 km/h. Hrozí nám „španělská“ nehoda?**

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/rychlovaky-v-cesku-0a1-tec-technika.aspx?c=A130729\\_151023\\_tec-technika\\_rja](http://technet.idnes.cz/rychlovaky-v-cesku-0a1-tec-technika.aspx?c=A130729_151023_tec-technika_rja))

Správa železniční dopravní cesty připravuje pro některé koridory zvýšení maximální rychlosti až na 200 km/h. Nehoda jako nedávno ve Španělsku by se však u nás stát neměla. Bude nasazena vhodná technika, která měla zabránit i tamnímu neštěstí. I v Česku se na vybraných úsecích budou patrně prohánět vlaky 200kilometrovou rychlostí. Nehoda, kdy vjela souprava španělského rychlovlaku, přezdívaného kačátko (el Patito), nadměrnou rychlostí do oblouku u města Santiago de Compostela, by se v Česku neměla opakovat. V ČR nově budovaný zabezpečovací systém ETCS (European Train Control System neboli evropský systém vedení vlaku) dokáže zpomalit nebo dokonce zastavit vlak. "Není možné, aby při plné funkčnosti ETCS strojvedoucí překročil stanovenou rychlost vlaku. ETCS mu to prostě nedovolí," vysvětluje fungování zabezpečovače Jiří Dlabaja, šéfredaktor odborného železničního časopisu Reportér. Dodává, že před tím, než vlak přejde z úseku zabezpečeného ETCS do úseku zabezpečeného národním (španělským) zabezpečovačem ASFA, musí strojvedoucí potvrdit ETCS, že přechází na národní systém. V opačném případě ETCS převezme řízení a vlak zastaví. ASFA rozlišuje pouze návěstidla, nikoliv poměry na trati (ASFA na rozdíl od ETCS neví, jakou má jet rychlostí). Pokud by bylo ETCS i v kritické části, systém by zasáhl do řízení vlaku a automaticky by soupravu zpomalil na 80 km/h.

**Poslední úsek z Madridu k Atlantiku je pro strojvedoucí velmi náročný**

Trať z Madridu k pobřeží Atlantiku má necelých 600 km (nehoda se stala několik kilometrů před cílem). Během jízdy vlak měnil šířku rozchodu, systémy napájení a dokonce v jedné části přešel na diesellový pohon. Posádka v kabině měla za sebou obrovské množství úkonů, proto došlo ke střídání ve stanici Ourense. Strojvedoucí Francisco José Garzón měl dokumenty (např. jízdní rozkazy, seznání s tratí) v elektronické a papírové podobě. Při jízdě využíval elektronickou verzi na iPadu, neboť se dá zvětšit. Garzón měl před sebou relativně krátký úsek o délce 87 km, který je pro strojvedoucí velmi náročný z hlediska střídání světla a tmy. Kačátko zde doslova letí rychlostí 200 km/h 30 tunely o celkové délce 28,9 km a 38 viadukty o celkové délce 19,6 km.

**Španělský strojvedoucí evidentně přehlédli předvěstník, že následuje snížení rychlosti**

Strojvedoucí i jeho pomocník si na základě seznámení s tratí měli uvědomit, že vysokorychlostní trať navazuje na ostrý oblouk. Faktem je, že strojvedoucí s pomocníkem evidentně přehlédli předvěstník signalizující, že bude následovat rychlost 80 km/h. Podle všeho až uviděli rychlostník s 80 km/h, pak

teprve strojvedoucí začal brzdit. International Railway Journal dokonce spekuloval, že vlak pod ETCS nejel buď z důvodu poruchy systému, nebo proto, že si ho strojvedoucí nezapnul. Web ovšem článek stáhl. Místo toho přinesl informaci, že jednotky 730, na rozdíl od sesterských 121 Avant, na úseku Ourense – Santiago nepoužívají ETCS.

Jak to bylo doopravdy, zjistí až vyšetřování. Podle rozborů záznamů černé skříňky strojvedoucí telefonoval. Vlak krátce před nehodou prudce brzdil, do oblouku vjel rychlostí 153 km/h. V trestněprávním vyšetřování vzal strojvedoucí odpovědnost na svá bedra. Železniční dopravce, drážní autority a výrobce zabezpečovací techniky na celém světě pochopitelně zajímají výsledky vyšetřování španělských drážních autorit. Všichni mají stejný cíl: technická opatření, která účinně zabrání opakování lidské chyby v podobné situaci v budoucnosti. Až budou známy výsledky vyšetřování ve Španělsku, budou také v ČR přijata taková opatření, aby se podobná nehoda pokud možno nemohla opakovat.

### **Jak bylo zabezpečeno místo nehody ve Španělsku**

Španělský tisk zjistil, že odpovědní usoudili, že je zbytečné, aby evropský zabezpečovač ETCS vysokorychlostní tratě vedl až do nešťastného oblouku. Odůvodnili to faktem, že v tomto místě je omezená rychlost na 80 km/h. Úředníci nepovažovali za nutné, aby zabezpečovač nezávisle na strojvedoucím hlídal rychlost až do bezpečnostními experty kritizovaného oblouku (ETCS končí nedaleko od něj). Po nehodě bude změněna organizace bezpečnosti. Dá se očekávat, že evropský zabezpečovač bude upraven a prodloužen tak, aby každou soupravu před zatáčkou Santiago de Compostela zpomalil na omezenou rychlost až do kritického oblouku, i kdyby se strojvedoucí snažil o opak. Je totiž pravděpodobné, že telefonující strojvedoucí se porušením předpisů snažil snížit pětiminutové zpoždění.

### **Co se musí udělat v Česku pro bezpečnou dvoustovku**

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) připravuje pro některé koridory zvýšení maximální rychlosti až na 200 km/h. Maximální rychlosti 200 km/h se dále nebude zvyšovat, neboť na koridorech se pohybují také pomalejší nákladní vlaky. Úseky s dvoustovkou vzniknou na stávajících koridorech nebo na koridorech, které se projektují nebo plánují. V Česku je všeobecně zažité pravidlo, že pro zvýšení rychlosti na 200 km/h stačí na současné koridory instalovat ETCS. Opak je pravdou. Musí proběhnout mašinérie, která začíná tipováním a končí změnou zákona, ve kterém je dána maximální rychlost pro české železnici.

Správce kolejí, společnost Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), nejprve vytipoval vhodné úseky. Mezi nejznámější patří v Čechách úsek Pardubice – Choceň. Na Moravě Břeclav – Brno. Prověřuje se také možnost zvýšení rychlosti na připravovaných stavbách 4. koridoru, např. v úsecích Ševětín – Horusice a Horusice – Veselí nad Lužnicí. Na vytipovaných úsecích musí jako první proběhnout geotechnický průzkum železničního spodku. Pozornosti odborníků neunikne trakční vedení. Samozřejmě je náhrada všech přejezdů mimoúrovňovým křížením. Málo známým faktem je, že největším problémem je šířka nástupišť. Pokud vlak pojedje kolem nástupiště rychlostí vyšší než 160 km/h, musí být nástupiště dostatečně široké, aby rychle jedoucí vlak tlakovou vlnou nesmetl cestující anebo je nevtáhl pod vlak.

### **Proč se buduje jednotný evropský zabezpečovač**

Evropu protíná právě budovaná transevropská železniční dopravní síť (TEN-T), která v principu funguje jako jednotná železnice s různými dopravci. Obsahuje koridory, které se značí podle písmen abecedy od A po F. Díky jednotnému zabezpečovači např. na koridoru E dojedete vlak sestavený v Německu bez jakýchkoliv technických úprav (zejména přepřahání lokomotiv na hranicích) až do Rumunska. Český úsek koridoru E vede z Děčína přes Prahu, Kolín do Břeclavi. Buduje se na 478 km dvoukolejně trati se smíšeným provozem. Na něm bude instalován jednotný zabezpečovací systém ERTMS/ETCS. Systém se buduje proto, že v Evropě existuje víc než 20 typů národních zabezpečovačů, které mezi sebou neumí spolupracovat. To způsobuje mezinárodním vlakům problémy. Donedávna to znamenalo, že na státní hranici se musely přepřahat lokomotivy (nebo lokomotiva obsahovala několik zabezpečovacích systémů).

### **Jak funguje evropský zabezpečovač ETCS budovaný v Česku**

Součástí ERTMS (European Traffic Management System) je zejména ETCS (European Train Control System neboli evropský systém vedení vlaku) a GSM-R (Global System for Mobile Communication for Railway, komunikační systém pro hlasové i datové služby na železnici). Technologie GSM-R nově umožňuje dispečerům kontrolovat parametry jízdy vlaku včetně rychlosti. Pokud by dispečer zaznamenali překročení rychlosti, tak v krajním případě mohou zastavit vlak. Ke své činnosti využívá ETCS tzv. pevné balízy, které jsou v kolejišti. Slouží jako referenční bod pro přesné určení pozice vozidla. Balíza komunikuje s právě přejíždějícím vozidlem na principu pasivního transponderu. Energii

jí dodá elektromagnetické pole antény na vozidle. Jakmile je balíza aktivována, vysílá opakovaně telegram zpět kolejovému vozidlu. Telegramy přenášené prostřednictvím balíz jsou krátké (341 bit, pro uživatelská data slouží 240 bitů) nebo dlouhé (1 023 bity, 830 bitů pro uživatelská data).

Mobilní část ETCS zajistí předání datové informace do radioblokové centrály RBC prostřednictvím sítě GSM-R. RBC zná stav pevné infrastruktury (kolejiště) a platná omezení. Vyhodnotí je s údaji o poloze vlaku a strojvedoucímu zašle informaci o povolené rychlosti a další nezbytné pokyny. Pro kontrolu činnosti strojvedoucího obdrží pokyny také ETCS na vozidle. Mobilní část systému ještě vypočítá ideální rychlostní křivku, a to na základě využití znalosti parametrů vlaku. Z pohledu laika dále hlídá překročení povolené rychlosti a jízdu na červenou. Díky kontinuálnímu rádiovému spojení je strojvedoucí neustále kontrolován, zda všechny pokyny dodržuje. Pokud strojvedoucí chybí, ETCS zajistí, aby nedošlo k nebezpečným událostem.

Zajímavostí je, že pro v ČR budovanou aplikační úroveň (L2) nejsou potřebná návěstidla (lidově např. semaforey) na trati. V tom případě je ovšem nutné, aby se na trati pohybovala pouze vozidla vybavená mobilní částí ETCS. V opačném případě tam návěstidla musí být. Což je případ ČR.

### Český národní zabezpečovač

Náš národní zabezpečovač pracuje na velmi podobném principu jako ASFA, ale s tím rozdílem, že vlak může jet do rychlosti maximálně 160 km/h (ve Španělsku až 200 km/h). Na rozdíl od Španělska je na českých kolejích vedle národního zabezpečovače ještě systém AVV, automatické vedení vlaku, který má velmi podobné vlastnosti jako ETCS. Systém v každé chvíli ví, kde se vlak nachází a jakou má jet rychlostí. Pokud strojvedoucí udělá chybu, AVV zasáhne. Dokonce pokud by strojvedoucí zkolaboval při jízdě, vlak dojede do stanice a sám zastaví.

### Nehoda u Vaňova

Příčinou nehody u Vaňova na Ústecku, kde byl jeden mrtvý a zranění, byly chybějící magnetické informační body v Ústí nad Labem. Pokud by byly instalovány až do Ústí, nehoda by se nestala.

## 02. 08. 2013 Tučné odstupné si odnese celé vedení drah. Čistka bude stát miliony

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/proupousteni-a-zlate-padaky-v-ceskych-drahach-fok-ekonomika.aspx?c=A130801\\_220552\\_ekonomika\\_brd](http://ekonomika.idnes.cz/proupousteni-a-zlate-padaky-v-ceskych-drahach-fok-ekonomika.aspx?c=A130801_220552_ekonomika_brd))

Propouštění v představenstvu Českých drah, které spustil nový ministr dopravy, bude stát desítky milionů. Nárok na odstupné 24 platů má celé představenstvo včetně trestně stíhaného Romana Bočka. Na zlaté padáky ve výši 24 platů má v Českých drahách nárok nejen Petr Žaluda, ale i ostatní členové představenstva včetně trestně stíhaného Romana Bočka. Ten v drahách působí teprve od října. "Jedná se o podobně vysoké částky, tedy 24násobek jeho průměrné mzdy. Tu odhaduji u pana Bočka na 400 až 500 tisíc korun," tvrdí nový ministr dopravy Zdeněk Žák. K nahlédnutí do smluv manažerů však nemá oprávnění. Reakci Romana Bočka se včera nepodařilo sehnat. Podle Žáka má nárok na 24násobek platu na odstupném ještě několik ředitelů zaměstnaných v ČD.

Roman Boček působil jako náměstek exministrů zemědělství Petra Bendla a Ivana Fuksy (oba ODS). Žalobci ho nyní stíhají za to, že údajně pomáhal domlouvát trafiky pro bývalé poslance ODS. Když loni v září Boček skončil coby náměstek, přešel do představenstva Českých drah. Má tak nárok na odstupné, které je vyšší než součet platů za jeho desetiměsíční působení. Podle Žáka se kromě 24násobku platů pro představenstvo můžeme dočkat ještě dalšího překvapení, a to odměny za dodržení konkurenční doložky, o které se v současnosti diskutuje.

Doložkami dráhy, podobně jako jiné firmy, zajišťují své manažery kvůli obavám, aby nevynesli ke konkurenci citlivé informace. "Před časem manažeři Jiří Schmidt a Jan Paroubek odešli ke konkurenčnímu RegioJetu a odnesli si tam informace a kontakty. Byl problém, že neměli doložku," upozorňuje odborář Jaroslav Pejša z OSŽ a člen dozorčí rady Českých drah. Vratislava Kulhánka z poradenské firmy Industrial Advisors, který v roce 2010 dělal personální audit v dozorčí radě ČD, vysoké zlaté padáky nepohoršují. "Ten, kdo vás zaměstnává, by vás neměl vyhodit z politických důvodů za rok. Běžné je doplatit platy do konce manažerské smlouvy," vysvětluje bývalý šéf Škoda Auto. Smlouvy manažerům schvaluje dozorčí rada – pět z jejích devíti členů ministr Žák vyměnil. "Odměňování pro Petra Žaludu před více než pěti lety jsme neschvalovali my. Několikrát se pak připravoval nový systém odměňování v orgánech, ale nikdy se to nedokončilo," popisuje Pejša, který Žákův nástup přežil, neboť v radě zastupuje zaměstnance, nikoliv stát.

Informace o tom, co stojí ve smlouvách členů představenstev státních a polostátních podniků, by měla mít dozorčí rada. "Ani v agendě dozorčí rady jsme o systému odměňování nedohledali záznamy. Podařilo se to představenstvu zamlžit do neprůhledných vztahů. Nedivil bych se, kdyby to ani členové

dozorčí rady neznali," spekuluje Žák. Slibuje, že systém odměňování pro nové představenstvo v čele s Daliborem Zeleným si prostřednictvím nové dozorčí rady ohlídá a podobně vysoké částky tam nebudou. "Pokud by k tomu došlo, tak to považuji za důvod k demisi, nedokázal bych se s tím v resortu smířit," tvrdí. Odstupné a konkurenční doložky prý bude chtít odtajnit.

## 02. 08. 2013 RegioJet kritizuje Slovensko za dotaci pro státního dopravce

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-kritizuje-slovensko-za-dotaci-pro-statniho-dopravce/968155>)

Českému osobnímu železničnímu dopravci RegioJet se nezamlouvá, že Slovensko hodlá konkurenční státní firmě Železničná spoločnosť Slovensko (ZSSK) zvýšit dotaci za rok 2011 o více než 16 milionů eur (415 milionů Kč). RegioJet, který v zemi pod Tatrami získal zakázku na státem dotovanou přepravu cestujících, nyní zvažuje, že postup Bratislavy napadne u institucí Evropské unie. Napsaly to dnes slovenské Hospodárske noviny (HN). "Považujeme to za protizákonné. Povinností dopravce je ztrátu, která vznikla nehospodárností, vyřešit ze svého," řekl slovenskému listu majitel RegioJetu Radim Jančura k plánu slovenských úřadů vyplatit ZSSK další peníze. Informace HN Jančura na dotaz ČTK nekomentoval.

Spor o doplatek pro ZSSK souvisí s objednávkou ministerstva dopravy na dotovanou osobní železniční dopravu za rok 2011. Stát prý pozdě informoval ZSSK ohledně objemu výkonů, které jí proplatí. Vzniklý rozdíl jí nyní proto hodlá uhradit. Slovenské ministerstvo dopravy kritiku RegioJetu nekomentovalo. Bývalý šéf ZSSK Pavel Kravec uvedl, že RegioJet s případným podnětem proti Slovensku neuspěje. Státní dopravce podle něj dostává pouze dotace, které upravuje smlouva uzavřená mezi státem a ZSSK.

RegioJet vstoupil na slovenský trh dotované osobní železniční dopravy loni v březnu. Státem podporovaný provoz osobních vlaků zajišťuje na 100 kilometrech dlouhé regionální trati z Bratislavy do Komárna. Za první rok tam přepravil přes 1,5 milionu cestujících a nabídl více spojů, než na této trati v minulosti provozovala ZSSK.

## 02. 08. 2013 Nový šéf ČD bude bez "padáku" a jen s půlkou platu

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/236849-novy-sef-cd-bude-bez-padaku-a-jen-s-pulkou-platu/>)

Nový šéf Českých drah Dalibor Zelený se bude muset proti svému předchůdci Petru Žaludovi uskromnit. Podle ministra dopravy Zdeňka Žáka by měl jeho měsíční plat klesnout z půl milionu zhruba na polovinu a velmi pravděpodobně taky přijde o takzvaný zlatý padák, tedy 12 milionů korun, které má dostat odvolaný Žaluda. Zelený se dušuje, že do ČD nepřišel kvůli penězům. Dráhy budou šetřit na platu nového generálního ředitele. "Výše platu (pana Žaludy) je pro mě nepřijatelná. I polovinu z té částky považuju za úplné maximum. Naprosto nepřijatelný je pro mě i systém, aby někdo byl odměňován za to, že stát nasype do státní firmy státní dotaci," tvrdí ministr dopravy Zdeněk Žák.

Nový generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený je už s menším platem smířený. "Při zachování standardních principů, jaké manažer má, nebude problém v téhle firmě pracovat. A ty peníze opravdu nejsou tím důvodem, proč tady jsem." K lepšímu platu si může pomoci finančními odměnami, která mu bude schvalovat nově dosazená dozorčí rada. Zapomenout ale bude muset i na zlatý padák, díky kterému by měl odvolaný Petr Žaluda dostat 24 platů, tedy 12 milionů korun. A ze smlouvy zmizí také konkurenční doložka. "Jistě uznáte, že mít konkurenční doložky u firmy, která téměř nemá konkurenta, je docela směšné a hlavně ty částky jsou úplně nepřiměřené," doplnil Žák. Novou smlouvu šéfa drah musí ještě schválit dozorčí rada. Zelený by ji měl podepsat během příštích týdnů.

## 02. 08. 2013 Ve Vodňanech vykolejil motorák, nikdo nebyl zraněn

Zdroj: iDNES.cz ([http://budejovice.idnes.cz/ve-vodnanech-vykolejil-motorak-d3f-/budejovice-zpravy.aspx?c=A130802\\_220103\\_budejovice-zpravy\\_neh](http://budejovice.idnes.cz/ve-vodnanech-vykolejil-motorak-d3f-/budejovice-zpravy.aspx?c=A130802_220103_budejovice-zpravy_neh))

Na nádraží ve Vodňanech na Strakonicku v pátek před druhou hodinou odpoledne vykolejil osobní vlak jedoucí z Čičenic do Nového Údolí. Nehoda se stala na výhybce na vjezd do stanice. Nikdo z deseti cestujících a dvou zaměstnanců ČD, kteří ve vlaku byli, nebyl zraněn.



Vozidlo se ocitlo zcela mimo koleje. Škoda se odhaduje na 400 tisíc korun, uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Na výhybce podle něj nebyly zjištěny žádné závady. "Pravděpodobnou příčinou nehody je selhání lidského činitele, avšak v této fázi vyšetřování není možné vyloučit ani možnou technickou závadu. Provoz na trati bude obnoven během víkendu," uvedl Drápal.

## 05. 08. 2013 Škoda Transportation a DB podepsaly smlouvu na dodávku 6 vlaků

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoda-transportation-a-db-podepsaly-smlouvu-na-dodavku-6-vlaku/968995>)

Plzeňská Škoda Transportation podepsala dnes s německým operátorem Deutsche Bahn (DB) smlouvu na dodávku šesti moderních elektrických vlaků za 2,6 miliardy korun. Budou jezdit na bavorské trati Norimberk - Ingolstadt - Mnichov od prosince 2016. Potvrdilo se tak, že se Škoda Transportation může řadit po bok největších světových výrobců kolejových vozidel, řekl dnes ČTK předseda jejího představenstva Tomáš Krsek. "Do Německa budeme dodávat technicky špičkově vybavený moderní vlak. Díky referenci od gigantu DB (největší evropský přepravce) se nám otevírají dveře do celého světa," dodal. "Tím, že Škoda Transportation vyhrála tento kontrakt, zvýšila se konkurence na našem trhu. Škoda se může opřít o dlouhou tradici výroby vlaků, a proto nepochybujeme, že splní naše očekávání," řekl generální ředitel DB Rüdiger Grube. "Pro DB Regio dodáme šest šestivozových dvoupatrových souprav typu Push-Pull. Každá ze souprav je provozována jako vratná, vozy jsou tedy lokomotivou taženy nebo tlačeny; strojvedoucí je v kabině řídicího vozu nebo lokomotivy," uvedla mluvčí strojíren Lubomíra Černá. Soupravy jsou složeny z jednoho řídicího vozu, pěti vložených vozů a z lokomotivy řady Emil Zátoupek v novém designu speciálně pro DB. Maximální rychlost vlaků bude 189 km/h. Soupravy mají tlakotěsné skříně, 705 míst k sezení, klimatizaci a venkovní i vnitřní kamerový systém.



Plzeňská Škoda Transportation podepsala 5. srpna s německým operátorem Deutsche Bahn (DB) smlouvu na dodávku šesti moderních elektrických vlaků (na vizualizaci) za 2,6 miliardy korun. Budou jezdit na nejvýznamnější bavorské trati Norimberk- Ingolstadt - Mnichov od prosince 2016. Tenda na provozování trati vypsal Bavorská železniční společnost BEG (Bayerische Eisenbahngesellschaft) v roce 2012. Do soutěže na operátora se přihlásila také DB Regio (dceřiná společnost DB). Podmínkou bylo, že zájemce o provozování tratí musel spolu s nabídkou předložit i návrh moderních vysokokapacitních vozidel. DB Regio pak vyhrály soutěž se škodovými vlaky. Pro Škodovku jde o průlomový kontrakt, Německo je jedním z nejnáročnějších trhů na světě. "Pro DB Regio jsme nabídli dvoupatrové soupravy nové generace, které plně odpovídají západoevropským standardům. Kontrakt nám dává velkou šanci přivést v brzké době na koleje v Německu a jiných západoevropských zemích další česká vozidla," uvedl viceprezident pro obchod Škody Transportation Zdeněk Majer. Skupina Škoda Transportation měla loni čistý zisk tři miliardy korun při tržbách 15,3 miliardy. Obě kategorie meziročně klesly o 400 milionů korun.

## 06. 08. 2013 Za sesuvy tratí mohou ucpané propustky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/237259-za-sesuvy-trati-mohou-ucpane-propustky/>)

Nedostatečný odvodňovací systém je jednou z příčin častých sesuvů železničních tratí po přivalových deštích. Například v Libereckém kraji teď kvůli tomu nejezdí vlaky na dvou tratích. Podle dopravního experta šlo škodám zčásti zabránit. Naopak minimum sesuvů půdy trápí železničáře v Karlovarském kraji. Podle nich je výhodou rovinatý terén. I tam ale bleskové povodně škody způsobují. Ročně kvůli tomu experti kontrolují téměř 1 500 mostů a propustí.

Největší dopravní problém v Libereckém kraji po letošních povodních způsobil sesuv u Křížan na trati z Liberce do České Lípy. Desítky metrů kolejí doslova visely ve vzduchu. Fungující odvodnění mohlo škody snížit, původní kanály jsou ale zasypané. Podle dopravního experta k zasypání došlo v posledních letech při rekonstrukcích tratí, dělníci si zřejmě chtěli práci zjednodušit. Trať ve svahu původně chránil systém tří odvodňovacích potrubí. Správce dráhy se ale brání, stav odvodnění se prý kontroluje pravidelně a důsledně. "Minimálně jednou do roka se musí fyzicky projít každý centimetr tratě," říká mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. U Křížan prý ale původní propustky nefungovaly, škody se blíží sto milionům a podle pesimistického odhadu potrvá výluka až do jara. S Českými drahami, které

zajišťují náhradní spoje, teď situaci řeší Liberecký kraj. Za kilometr jim totiž dává třikrát více než autobusovým dopravcům.

Na opravě a čištění vodních propustků právě pracují také dělníci na trati z Karlových Varů do Nejdku. Ačkoli v Karlovarském kraji díky rovinaté krajině k tolika sesuvům nedochází, i tady se občas některý z 1 470 propustků ucpe. Ani důkladná kontrola nezaručí, že přírodním živlům odolá. "Byť ten propustek může být vyčištěn například těsně před bouřkou, stačí deset dvacet minut takového řádění, a je znovu bohužel ucpan," konstatuje Ptačinský. To se stalo i na nedávno opravené propusti pod hlavní trati z Karlových Varů do Chebu. Voda sem na konci června během bouřky naplavila bahno a větve, odnesla s sebou i část železnice. Vlaky tu zatím jezdí opatrně v obou směrech jen po jedné koleji. "Tohle byla výjimka, trápí nás spíše popadané stromy, a to jak na trati regionální, tak i na trati celostátní z Plzně do Chebu," říká Vladimír Omelka, ředitel Krajského centra osobní dopavy ČD. Správce tratí se proto snaží dohodnout s vlastníky lesů podél kolejí na vykácení stromů. Nemůže je k tomu ale přinutit.

## 07. 08. 2013 Zastánce nádraží v Havířově podpořil ministr. Dráhy trvají na bourání

Zdroj: iDNES.cz ([http://ostrava.idnes.cz/ministr-je-proti-prestavbe-nadrazi-v-havirove-a-vitkovicich-pl7-ostrava-zpravy.aspx?c=A130807\\_1961358\\_ostrava-zpravy\\_ama](http://ostrava.idnes.cz/ministr-je-proti-prestavbe-nadrazi-v-havirove-a-vitkovicich-pl7-ostrava-zpravy.aspx?c=A130807_1961358_ostrava-zpravy_ama))

Je tak cenné, že si zaslouží záchranu, ne demolici. To příznivci architektury míní o havířovském nádraží. A názor nezměnili ani poté, co padla šance na ustanovení nádraží památkou. Ba co víc. Boj zesílili. Demolici odmítá i ministr dopravy. Dráhy ji ale chtějí. A jsou i proti prohlášení dalšího z nádraží, vítkovického, památkou. Už už se zdálo, že nádraží v Havířově odzvonila hrana. Pak ale členové sdružení Důl architektury, jež bojuje za záchranu budovy, získali novou naději. Podle šéfky sdružení Lucie Chytilové se pojí s ministerstvem dopravy. Současný ministr dopravy Zdeněk Žák, s nímž už zástupci Dolu architektury jednali, totiž jednak odmítá demolici havířovského nádraží a jednak je i pro zachování hodnot dalšího z cenných nádraží, toho v Ostravě-Vítkovicích. I jeho přestavbu chtějí České dráhy umožnit. "Pan ministr plán na přestavbu hodnotí jako 'díru' na peníze. Jeho osobní pohled je, že by nádraží měla být zachována z důvodu historické hodnoty," řekl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Jak dodal, ministr si vyžádá od drah detaily k plánům výstavby nových dopravních terminálů. "Po seznámení s nimi je připraven komunikovat s ministrem kultury o případném zachování stávajících objektů," dodal Novák.

Za zachování havířovského nádraží postaveného v bruselském stylu 2. srpna demonstrovalo zhruba pět desítek lidí. I tuto protestní akci zorganizovali členové Dolu architektury, kteří navíc začali spolupracovat s Asociací sdružení pro ochranu a rozvoj kulturního dědictví. Ta dřív výrazně přispěla třeba k záchraně nádraží v Ústí nad Orlicí. České dráhy i Havířov nicméně pokračují v přípravě rekonstrukce nádraží a prostoru před ním. Budova je dle nich zpustlá, zbytečně velká a pro budoucí potřeby nevyhovující. "Přípravné práce běží," uvedla před nedávnem mluvčí Českých drah Kateřina Šubová s tím, že nejpozději na podzim dráhy vyberou zhotovitele stavby, pak podepíší smlouvu o přidělení dotace a na začátku roku začnou bourat a stavět.

A stavbu chystají i zástupci města, v jehož režii má být obnoven prostor před nádražím. Rekonstrukce nádraží má stát asi 90 milionů korun, úprava okolí 60 milionů, značnou částí přispěje Unie. Jak přitom řekla mluvčí ministerstva kultury Pavla Zdráhalová, už není možné uvažovat o tom, že by havířovské nádraží někdy bylo památkou. Stát se jí ale může jiné z "bruselských" nádraží, to v Ostravě-Vítkovicích. Jednou už se památkou stalo, České dráhy ale proti rozhodnutí podaly rozklad. Teď nezávislí odborníci posuzují, jak by bylo možné využít budovu, pokud by se stala památkou. Zda se jí stane, bude jasné asi na podzim. Dráhy už přitom mají zájemce, jenž by chtěl z nádraží vybudovat obchodní zónu. Brzy s ním chtějí jednat o koupi. "Nechceme předbíhat, ale pokud bude nádraží památkou, kupec o ně ztratí zájem," řekla Šubová.

### Z historie

#### Havířovské nádraží

- Provoz zahájilo 27. října 1969 a patřilo k nejmodernějším.
- Stavba i s připojenými komunikacemi v té době stála neuvěřitelných 139 milionů, nádraží vznikalo od roku 1964. Stavělo se dle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou.
- Podle odborníků je stavba s prvky českého bruselského stylu cenná. Výjimečná je výzdoba (mozaiky, dlažby), ale i čistý půdorys či prosklená stěna v průčelí. Před nádražím stále stojí plastika od Václava Uruby zvaná Směrník.



**Vítkovické nádraží**

- Budovu vyprojektoval v roce 1963 architekt Josef Danda, který je i jedním z autorů nové budovy pražského hlavního nádraží.
- Slavnostně bylo nádraží otevřeno 26. května 1967 a denně jím prošly tisíce lidí.
- Pro znalce architektury je jedním z nejčistších příkladů bruselského stylu v zemi. Upozorňují na neopakovatelné spojení keramických obkladů, mozaik, vlnitého plechu a skla s odlehčenou ocelovou konstrukcí. Hala se chlubí třeba uměleckým sklem na ochozech i na podstavci hodin.

**08. 08. 2013 Příprava Jízdního řádu 2014 vrcholí**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17629/>)

Přibližně už jen jeden měsíc mají České dráhy na objednávku a úpravu tras pro Jízdní řád 2014. V současnosti tak vrcholí přípravy a jednání s objednateli o rozsahu dopravy a vedení jednotlivých vlaků v Jízdním řádu 2014. České dráhy zajistí provoz prakticky všech vlaků, které si objednatelé – ministerstvo dopravy nebo kraje – u akciové společnosti objednají a uhradí prokazatelnou ztrátu z jejich provozu. Přes zatím stále probíhající práce na přípravě Jízdního řádu 2014 jsou zřejmé již některé změny. Nejdále je v tomto směru příprava mezistátní a dálkové dopravy.

Podstatným způsobem se rozšíří provoz vlaků SuperCity do západních Čech. V pracovní dny až 4x denně pojedou přímé vlaky z Ostravska přes Prahu do Plzně a Chebu, 2 páry spojů pak pojedou až do Františkových Lázní. Vlaky zastaví také ve Stříbře, Plané u ML a v Mariánských Lázních a nahradí některé dosavadní rychlíky. Předpokládáme, že cestující mezi Plzní a Fr. Lázněmi budou moci využít 2. třídu rychlovlaků za obdobných podmínek jako dosavadní rychlíky, tzn. bez nutnosti rezervace. Spoje SuperCity tak nabídnou četné, přímé, komfortní a velmi rychlé spojení Moravy, východních Čech a Prahy s Plzní a Chebskem. Cestovní doba mezi Prahou a Chebem bude přibližně 2 a půl hodiny, asi o 40 minut méně oproti klasickým rychlíkům a podstatně méně oproti autobusům. (Autobus urazí trasu Praha – Cheb asi za 3 a 1/4 hodiny.) Cesta z Ostravska do Chebu bude trvat přibližně 5 a 3/4 hodiny.

K drobným změnám dojde také u spojů z Prahy na střední a severní Moravu. V Zábřehu na Moravě se prakticky zdvojnásobí počet zastavení vlaků EuroCity a Expresů a rozšíří se tak na hodinový interval. Také více vlaků na trase Praha – Olomouc – Vsetín bude pokračovat dál na Slovensko do Žiliny. Z Prahy do Žiliny tak pojedou vlaky prakticky každou hodinu. Naopak bude ukončen provoz denního EuroCity Praha z Prahy do Varšavy. Cestující v tomto směru však mohou využít hned několik velmi rychlých spojů kombinujících vlaky SuperCity a EuroCity s přestupem na Ostravsku. Vlaky SuperCity Pendolino by měly trasu Praha – Ostrava urazit opět pod 3 hodiny v daleko nejrychlejších cestovních časech oproti konkurenčním spojům.

Směrem do Německa zůstávají také v roce 2014 partnerem DB České dráhy. Zachován je dvouhodinový interval vlaků EuroCity s cílovými stanicemi v Berlíně, Hamburku nebo Stralsundu (v létě Binz na Rujaně). Novinkou bude prodloužení jednoho z vlaků z / do Rostocku. Ve směru do Rakouska, na jih Slovenska nebo do Maďarska k žádným podstatným změnám nedojde.

Cestující se během platnosti Jízdního řádu 2014 mohou těšit ještě na další novinky souvisejících s rychlejším a pohodlnějším cestováním. Např. od prosincové změny jízdního řádu se zrychlí doprava z Prahy do Českých Budějovic asi o 10 minut na méně než 2,5 hodiny. Zrychlení se dotkne především úseku Praha – Tábor, kde je několik již dokončených modernizovaných úseků. V průběhu roku 2014 pak budou do provozu uváděny další modernizované rychlíkové vozy např. na linkách z Prahy do Chebu, z Brna přes Břeclav do Olomouce nebo z Ústí nad Labem do Kolína. Již v létě 2014 se v rámci zkušebního provozu očekává také nasazení prvních zcela nových souprav Railjet na spoje Praha – Brno – Vídeň.

Také v regionální dopravě bude zavedeno více nových souprav. Rozsah dopravy na jednotlivých linkách však závisí na objednavce krajů. České dráhy jsou připraveny provozovat všechny osobní spoje, které si regiony objednají a jejichž prokazatelnou ztrátu uhradí. České dráhy sami o sobě nemohou rušit a omezovat žádné regionální osobní spoje.

O Jízdním řádu 2014 budou České dráhy tradičně informovat formou tiskových konferencí a tiskových zpráv v listopadu, několik týdnů před zahájením jeho platnosti. Nový Jízdní řád 2014 začne platit 15. prosince letošního roku.

## 09. 08. 2013 České dráhy nasadí na rychlíky Praha – Plzeň – Cheb modernizované klimatizované vozy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17631/>)

Od pondělí 12. srpna začnou České dráhy na rychlících Praha – Plzeň – Cheb řadit komfortní vozy řady Bbdgme<sup>236</sup>. Modernizované vagony nabídnou cestujícím klimatizované prostory, elektrické zásuvky 230 V 50 Hz, jsou vybavené nástupní plošinou, novými moderními stolkami, vozy mají toaletu s uzavřeným systémem. Modernizované vozy mají interiér rozdělený do několika částí, ve kterých jsou umístěny čtyři klasické šestimístné oddíly, jeden dvanáctimístný velkoprostorový oddíl, nástupní prostory se zdvižnou plošinou pro nástup vozíčkářů, bezbariérově řešené WC, speciální oddíl pro umístění invalidních vozíků a služební oddíl. V jednom z nástupních prostorů a v prostoru pro nástup vozíčkářů jsou stojany celkem pro 12 jízdních kol. V případě přepravy jízdních kol se mění nepovinná rezervace úschovy během přepravy na povinnou rezervaci přepravy jako spoluzavazadlo. Rezervace lze kupovat až do odjezdu vlaku ze stanice. Vůz je vybavený moderními, textillem potaženými sedačkami. U vybraných míst jsou nově řešené stolkové vhodné pro práci nebo stolní hry a elektrické zásuvky 230 V 50 Hz pro napájení drobné elektroniky cestujících, např. mobilních telefonů nebo notebooků. Pohodě při cestování, hlavně v letních dnech, přispívá klimatizace a o průběhu cesty jsou zákazníci informováni audiovizuálním informačním systémem. Bezpečnosti cestování přispívají nové nástupní dveře. Jsou snadno ovládané tlačítky a za jízdy blokovány proti otevření. Podvozky typu GP 200 byly rekonstruovány, doplněny o magnetickou kolejnicovou brzdou a vůz je nově vybaven tzv. EP brzdou, která umožňuje vyšší stupeň bezpečnosti při jízdě tunely do délky 5 kilometrů.

## 09. 08. 2013 Dráhy osekají 1. třídu v pendolinech na polovinu, bývá skoro prázdná

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/pendolina-meni-vagon-prvni-tridy-na-druhou-f2q/eko-doprava.aspx?c=A130809\\_131507\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/pendolina-meni-vagon-prvni-tridy-na-druhou-f2q/eko-doprava.aspx?c=A130809_131507_eko-doprava_fih))

České dráhy od začátku září sníží počet míst první třídy v pendolinech. Dosud má sedmivozové pendolino dva vagony první třídy, nově to bude jen jeden. Důvodem je menší vytíženost "jedničky". Například u odpoledních spojů z Ostravy do Prahy v neděli 11. srpna je druhá třída prakticky vyprodaná. V té první bylo v pátek v poledne u vlaku o půl čtvrté prodáno jedno místo, v pendolinu jedoucím o dvě hodiny později pak osm míst. V první třídě přitom pendolino nabízí celkem 105 sedadel. "Také u jiných spojů je dnes běžné, že mají zařazen pouze jeden vůz první třídy," vysvětluje chystanou změnu mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Oficiální čísla o obsazenosti jednotlivých tříd dopravce nesdělují, mluvčí však potvrzuje, že "zájem o druhou třídu je vyšší než o první". V první třídě pendolina tak bude nově 52 míst namísto dnešních 105, ve druhé třídě pak 279 oproti současným 226. Konkurenční Leo Express nabízí ve vyšších třídách 25 míst, v základní 212. RegioJet pak prodává všechny jízdenky jako druhou třídu.

### Přestavby interiéru nebudou nutné

Změna vozu s číslem 1 na druhou třídu si nevyžádá žádné úpravy interiéru. "Typ sedaček a rozteče jsou u obou tříd stejné. Liší se pouze v barvě potahu," připomíná Štáhlavský. Nejvýraznější rozdíl pro cestujícího tak spočívá v ceně. Zatímco jízdenky do druhé třídy pendolina mezi Prahou a Ostravou lze o prázdninách koupit už od 210 korun (aniž by cestující musel mít drážní In-kartu), "jednička" startuje bez karty na pětistovce. "Rozdíl mezi první a druhou třídou je dán servisem, v němž je zahrnuto například bezplatné občerstvení," vysvětluje různé ceny Štáhlavský. Vedle toho dostanou cestující první třídou zdarma také denní tisk. Českým drahám se během letních prázdnin podařilo přitáhnout do pendolin více cestujících i díky nabídce bezplatných místenek, které jsou pro cestování pendolinem povinné. Tato akce však potrvá jen do konce prázdnin. "Od září budeme ceny rezervací nabízet za různé ceny, bude posílen již dříve zavedený dynamický tarif u cen rezervací," uvedl mluvčí Štáhlavský. Ceny místenek se tak budou lišit podle vzdálenosti či dne v týdnu. Pendolinem bez placené místenky bude možné cestovat pouze na trase Plzeň – Františkovy Lázně, kde České dráhy výrazně posílí nasazení těchto vlaků.

## 09. 08. 2013 Železniční opravy Pars nova měly loni rekordní tržby i zisk

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-opravy-pars-nova-mely-loni-rekordni-trzby-i-zisk/970823>)

Šumperská společnost Pars nova, která se specializuje na opravy a modernizaci kolejových vozidel, loni zvýšila tržby meziročně o 183 milionů korun na rekordní 2,4 miliardy korun. Opravy zároveň

zvýšily zisk z 455,3 milionu korun v roce 2011 na 468 milionů korun, což je také nejvyšší hodnota v historii firmy. ČTK dnes informaci získala z výroční zprávy společnosti Pars nova, která je součástí skupiny Škoda. Firma Pars nova loni drtivou většinu tržeb získala v tuzemsku. Nejvíce peněz inkasovala za modernizaci a opravy motorových vozů, a to 1,74 miliardy korun. Za opravy elektrických lokomotiv utržila 322 milionů korun, za pantografické jednotky 169 milionů korun a za osobní vozy 35 milionů korun.

Na konci loňského roku společnost Pars nova předala Českým drahám poslední modernizovaný motorový vlak řady Regionova a oficiálně ukončila jejich výrobu. První souprava Regionova vyjela na tuzemské koleje v roce 2005 a postupně bylo modernizováno 237 jednotek. Celková hodnota zakázky nebyla zveřejněna. Poslední kontrakt na 11 dvoudílných jednotek Regionova uzavřely ČD s firmou Pars nova předloni v létě. Hodnota této zakázky činila 280 milionů korun bez DPH. Firma loni na jaře získala od ČD zakázku na opravu čtyřiceti elektrických dvousystémových lokomotiv. Cena tohoto kontraktu je téměř 630 milionů korun. První lokomotivy začali pracovníci šumperské firmy opravovat loni a poslední přijdou na řadu v roce 2015. V letošním roce pak společnost Pars nova zahájila modernizaci 40 osobních vozů, které České dráhy nasadí na dálkové spoje. Zakázka má hodnotu bezmála 700 milionů korun.

Podnik Pars nova je od roku 2008 součástí skupiny Škoda Transportation. Loni se průměrný počet pracovníků šumperských oprav zvýšil o 20 na 794. Skupina Škoda Transportation měla loni čistý zisk tři miliardy korun při tržbách 15,3 miliardy. Obě kategorie meziročně klesly o 400 milionů korun.

## 12. 08. 2013 Polské dráhy mají první pendolino, s nasazením počítají v prosinci 2014

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/polske-drahy-maji-prvni-pendolino-s-nasazenim-pocitaji-v-prosinci-2014-1012941>)

Zatímco česká železnice zažívá už několik měsíců absurdní tahanici o pár kusů vlaků RailJet od Siemensu, severní sousedé nelení a nakupují rychlovlaky z Itálie. Češi se o tom mohli přesvědčit na vlastní oči o víkendu, kdy republikou projelo zbrusu nové pendolino pro polské dráhy. Je to vůbec první polský rychlovlak, tamní železničáři se jím chlubí na nádraží ve Vratislavi právě dnes. Polské dráhy si objednaly dvacet pendolin třetí generace s nejvyšší rychlostí 250 kilometrů v hodině. Italskému výrobcu Alstom zaplatí za celou sérii 400 milionů eur. Zajímavostí je, že navzdory názvu nebudou mít soupravy naklápěcí skříně. Poláci totiž plánují výrazné investice do kolejí, které by se v polské rovině měly vinout bez větších zákrut. Nové vlaky mají zásadně zvýšit komfort cestování na tratích z Varšavy k přímořským městům Gdyně, Gdaňsk a Sopoty, na jihu pak zamíří do Krakova, Katovic a Vratislavi. Zpozornět by proto měl i český podnikatel Leoš Novotný, který by se rád se svým Leo Expressem dostal na polský trh. Ve svých plánech zmiňuje totožné tratě.



### První cestující svezí polské pendolino koncem příštího roku

S nasazením pendolin do provozu se počítá v prosinci 2014, do té doby by měly zvládnout předepsané testy. Poláci si pro novinku vybrali novou obchodní značku Express InterCity Premium alias EIC Premium. Jejich první pendolino se ocitlo na českém území v noci ze soboty na neděli. Z Břeclavi zamířilo do Polska přes Brno, Svitavy, Českou Třebovou, Ústí nad Orlicí, Letohrad a Lichkov. Nejelo ale samo, vlekla ho lokomotiva maximálně stokilometrovou rychlostí. Obrázek nových rychlovlaků není na českých kolejích běžný. Občas některá zahraniční souprava zamíří na zkušební okruh v Cerhenicích u Velimi. Lahůdkou byl v tomto směru supervlak AGV, nástupce legendárního TGV, který se v Čechách na testech objevil v roce 2008. Teď tento vlak provozuje v Itálii soukromá společnost Nuovo Trasporto Viaggiatori.

## 12. 08. 2013 Vlaky v Německu nabírají zpoždění kvůli absencím dispečerů

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-v-nemecku-nabiraji-zpozdzeni-kvuli-absencim-dispeceru/971739>)

Železnice v Německu se potýká s neobvyklou četností zpoždění. Vše začalo v západoněmeckém městě Mohuč, kde polovina z 15 dispečerů buď onemocněla, nebo je na dovolené. Kvůli provázanosti spojů to má vliv na celé Německo, vysvětlila dnes agentura AP. Regionální vlaky v lidnaté oblasti Porýní nyní jezdí v hodinových intervalech, místo půlhodinových. To má za následek zpoždění navazujících spojů. Kvůli propojenosti německé železniční sítě se problémy z Mohuče přenesly

do celé země. Železnice nyní zvažuje, že zaměstnance požádá, aby dovolenou zkrátili. Podle zákonů jim to však nemůže nařídít. Odbory tvrdí, že jedinou možností řešení je nábor nových pracovníků.

### 13. 08. 2013 Dráhy chtěly čísla konkurence. Na ministerstvu neuspěly

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chtely-cisla-konkurence-na-ministerstvu-neuspely-1013443>)

České dráhy se několik týdnů před odchodem generálního ředitele Petra Žaludy snažily dostat k číslům konkurence. Konkrétně je zajímaly nabídky a ekonomické modely, se kterými se přihlásily do soutěže o dotovanou trať Ostrava – Krnov – Olomouc firmy RegioJet a Arriva vlaky. Dráhy informace žádaly po ministerstvu dopravy na základě zákona o svobodném přístupu k informacím. Ministerstvo však žádost odmítlo a dráhy pak ani nevyužily možnost odvolat se k ministrově. Podobný postup přitom vyšel právě RegioJetu podnikatele Radima Jančury. Ten si po dlouhých tahanicích na ministerstvu vynutil podrobná čísla Českých drah za jednotlivé tratě. Dráhy proti předání údajů konkurenci brojily s poukazem na obchodní tajemství. Úder proto chtěly nejspíš vrátit. „Jelikož došlo k poskytnutí výkazu prokazatelné ztráty a podrobné struktury nákladů Českých drah konkurenčním dopravcům, chtěli jsme také my znát tyto informace o firmách, které mají zájem provozovat dopravu v závazku veřejné služby, tedy s dotacemi ze státního rozpočtu,“ uvedl mluvčí drah Radek Joklík.

#### Tendr byl zrušen

Národní dopravce ale u ministerských úředníků nepochodil. V odůvodnění poukazují na dvě základní fakta. Ministerstvo celý tendr o krnovskou trať už v dubnu zrušilo, žádná smlouva s vítěznou firmou o poskytování dotací tedy nebyla uzavřena. Nabídkové dokumenty navíc vznikly bez přispění veřejných peněz a ministerstvo nemá souhlas autorů s jejich zveřejněním. „Zamítnutí jsme akceptovali,“ doplnil Joklík. Podle Jančurova mluvčího Pavla Hally by RegioJet data poskytl sám, ovšem pouze v případě, že by zakázku získal. „Takto k tomu není žádný důvod,“ řekl Halla. Takzvaná válka o čísla vypukla už loni, kdy se Jančura domáhal podrobného rozpisu dotací, nákladů a výnosů za jednotlivé tratě, kde jezdí České dráhy. Čísla nakonec dostal za léta 2010 a 2011. Mimo jiné z nich vyplynulo, že největší dotace polyká právě rychlík Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc, konkrétně 225 korun na kilometr (rok 2010). RegioJet přišel do tendru s požadavkem 188 korun na jeden vlakový kilometr, Arriva byla o korunu dražší. České dráhy následně vykazaly, že jejich ztráta v roce 2011 klesla na 175 korun na vlakový kilometr.

### 14. 08. 2013 České dráhy rozhodnou o nákupu dalších Railjetů do 6. září

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17698/>)

Zástupci společností České dráhy, a.s., a Siemens, s.r.o., se na dnešní schůzce dohodli na prodloužení opce na nákup Railjetů do 6. září 2013. Do té doby musí český národní dopravce definitivně rozhodnout, zda koupí i dalších 8 jednotek. Ty by měly podle dohody se slovenskými a maďarskými drahami zajíždět do Bratislavy a Budapešti. „Velice si vážíme profesionalitu a trpělivosti kolegů ze Siemensu. Je to náš tradiční partner, který nám v minulosti dodával vozy první a druhé třídy, restaurační a lůžkové vozy pro mezinárodní provoz s rychlostí do 200 km/hod., a vždy jsme byli s jeho výrobky spokojeni. Jednotku Railjet považují za špičkový produkt, který přinese na české koleje novou úroveň služeb,“ říká generální ředitel ČD Dalibor Zelený.

České dráhy již uzavřely smlouvu na nákup sedmi jednotek Railjet, které budou v rámci společného projektu s ÖBB provozovat ve dvouhodinovém taktu a v modelu se 7 českých a 3 rakouskými vlaky na lince Praha – Brno – Vídeň – Graz. První jednotky se ve společnosti Siemens aktuálně vyrábějí a na české koleje vyjedou příští rok. „Osobně bych byl rád, kdybychom mohli opci využít celou. Jde o kvalitní a pro cestující komfortní vlaky. Tuto investici však musíme velmi seriózně zvážit. Kladné stanovisko bychom mohli dát jedině tehdy, když bychom měli zajištěné financování. A to, bohužel, v tuto chvíli nemáme. Není možné, abychom spoléhali na výnos z prodeje nádraží SŽDC, o němž ještě nebylo rozhodnuto, a další zadlužení Českých drah nemůžeme dovolit,“ doplňuje Dalibor Zelený.

### 15. 08. 2013 V SC Pendolino z Prahy do Ostravy s rezervací již od 35 Kč

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-17710/>)

České dráhy od 1. září 2013 ještě více posílí již dříve zavedený dynamický systém stanovení ceny rezervací ve vlacích SC Pendolino Bohumín – Ostrava – Praha (– Františkovy Lázně). Půjde o režim

podobný nákupu letenek, který zohlední včasnost nákupu rezervace nebo vytížení spoje. Cestující 2. třídy vlaků SC Pendolino si bude moci zakoupit rezervace například na celou trasu Praha – Ostrava při včasné nákupu za 35 Kč. Postupně s blížícím se odjezdem vlaku a rostoucím obsazením spoje se však bude cena zvyšovat na 70 Kč, 100 Kč, 150 Kč a krátce před cestou může cena dosáhnout až 200 Kč. Cestujícím v 1. třídě vlaků SC Pendolino bude nabízena rezervace v ceně 100, 150 nebo 200 Kč v závislosti na termínu odjezdu a obsazenosti spoje. Pro vybrané relace, např. mezi Olomoucí a Ostravou, může být nabízen omezený počet míst ve 2. třídě také za 0 Kč. Za tuto hodnotu mohou být nabídnuty také některé rezervace na již jedoucí spoj, např. se to může týkat úseku z Pardubic do Prahy po odjezdu vlaku z Olomouce. Rezervace za tyto dynamicky proměnné ceny budou k dispozici ve všech prodejních místech Českých drah, jak v eShopu Českých drah, tak na pokladních přepážkách nebo v automatech. Předprodej rezervací podle těchto podmínek začíná dnes, tedy ve čtvrtek 15. srpna.

Akční rezervaci ve vnitrostátní přepravě v ceně 0 Kč poskytují České dráhy také do rychlíků, expresů a vlaků EuroCity. Bezplatnou vnitrostátní rezervaci v 1. i ve 2. třídě si mohou cestující obstarat zároveň při nákupu jízdenek na eShopu Českých drah. Přesné podmínky nákupu zvýhodněných rezervací získají cestující na internetovém portálu Českých drah [www.cd.cz](http://www.cd.cz) nebo na pokladních přepážkách Českých drah.

### 15. 08. 2013 Budovy na nádraží Děčín východ zanikají, muzeum asi nevznikne

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/238170-budovy-na-nadrazi-decin-vychod-zanikaji-muzeum-asi-nevznikne/>)



Železniční muzeum na nádraží Děčín východ nebude. Ačkoli už vznikla sbírka, kterou mělo vystavovat, České dráhy nechťejí poskytnout prostory – naopak začaly staré budovy na nádraží bourat, památkově chráněnou staniční budovu chtějí prodat. Tvrdí však, že muzejníkům ještě najdou vhodné prostory. Nádraží Děčín východ je už dlouho v nemilosti těch, kteří rozhodují o budoucnosti železnice. Kdysi významná stanice po spojení Děčína s Podmokly přišla o pozici nejdůležitějšího děčínského nádraží, když Národní technické muzeum hledalo prostory pro novou železniční expozici, muselo ustoupit starému depu Praha-Masarykovo. Nyní začaly České dráhy bourat část budov – přitom se právě objevil další zájemce o využití východního nádraží. "Snažili jsme se víc než rok. Obešli jsme to svrchu od generálního ředitelství až po správce," uvedl strojvedoucí Jan Boček, který by chtěl muzeum vytvořit. Plánované děčínské železniční muzeum přitom není jen vizí. Boček už sehnal čtyři dieselové lokomotivy, které mají být základem sbírky. Ale vzhledem k tomu, že kromě likvidace nepoužívaných drážních budov mizejí z nádraží i koleje, obává se propagátor muzea, že už nemá šanci na úspěch – tam, kde se vytrhají koleje, se železniční expozice zřizuje jen těžko. Podle mluvčí drah Radky Pistoriusové však není na výběr – sedm budov, které ČD bourají, je v havarijním stavu. Současně však dráhy slibují, že se ještě pro muzeum pokusí najít vhodné prostory. Klíčovým prostorem východního nádraží však je výstavná staniční budova, kterou státem vlastněný dopravce nadšencům nabídnout nechce. Památkově chráněný objekt by chtěly prodat. "Budova potřebuje silného finančního partnera. Takový zájemce se zatím nenašel," řekla mluvčí Pistoriusová. Dráhy slibují, že budovu prodají pouze tomu, kdo ji poté zrekonstruuje.

Nádraží Děčín východ postavila Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB), která v 70. letech 19. století vybudovala rozlehlou síť tratí od Vídně po Děčín. Dnešní východní nádraží bylo tehdy hlavní děčínskou stanicí (dnešní hlavní nádraží je v tehdy samostatných Podmoklech) a současně pohraniční stanicí, odkud vlaky pokračovaly dále po státní dráze do Drážďan. Postupně však spojení Vídně a Drážďan, které objíždělo Prahu (hlavní trať ÖNWB vedla přes Jihlavu, Kutnou Horu, Nymburk, Mělník a Střekov pouze s odbočkou z Lysé do Prahy) ztratilo jako celek na významu. Její větve na sever od Kolína sice i dnes zůstává významnou nákladní magistrálou, pro osobní dopravu však má pouze druhořadou roli, a zatímco přes bývalé Podmokly jezdí nablýskané vlaky z Vídně či Budapešti do Berlína, do starého děčínského nádraží zajíždějí pouze regionální motoráky.

### 16. 08. 2013 Dozorčí rada snížila generálnímu řediteli Českých drah plat na polovinu. Bude brát 250 tisíc

Zdroj: iHNed.cz (<http://byznys.ihned.cz/zpravodajstvi-cesko/c1-60433080-dozorci-rada-snizila-generalnimu-rediteli-ceskych-drah-plat-na-polovinu-bude-brat-250-tisic>)

Nový šéf Českých drah Dalibor Zelený bude mít o polovinu nižší plat než jeho předchůdce Petr Žaluda. Zelený tedy bude pobírat platový základ 250 tisíc korun. Rozhodla o tom ve čtvrtek dozorčí

rada ČD. Kromě toho radní již po dvou týdnech odvolali z představenstva Pavla Švagra. Nový generální ředitel Českých drah Dalibor Zelený bude mít poloviční plat než jeho předchůdce ve funkci Petr Žaluda. Rozhodla o tom ve čtvrtek dozorčí rada při projednávání jeho manažerské smlouvy. Informaci serveru IHNED.cz sdělil ministr dopravy Zdeněk Žák, který byl na jednání přítomen. "O polovinu budou novému řediteli sníženy i odměny. Podle podobného poměru se co nejdříve mají upravit i platy nejvyššího managementu," informoval ministr Žák. Předseda dozorčí rady Českých drah Zdeněk Žemlička dodal další detaily smlouvy, kterou se Zeleným dráhy uzavřely do konce roku. "Snížili, nebo dokonce vypustili jsme i mnoho benefitů, díky kterým měl minulý generální ředitel ve výsledku plat přesahující milion korun. Na polovinu jsme ze čtyřadvaceti snížili počet měsíců, ze kterých se vypočítává odstupné," řekl Žemlička. Předseda dozorčí rady nové platové poměry probral již i se samotným Zeleným. Šéf drah podle něj situaci akceptoval s tím, že se považuje za krizového manažera. Dozorčí rada nyní od Zeleného očekává, že podobně sníží odměny managementu. "To už je pravomoc generálního ředitele. Ale kdyby nezasáhl, pobíralo by mnoho jeho podřízených vyšší plat než on a to je nepřípustné," říká Žemlička s tím, že snížit by se podle něj měl i počet náměstků. Těch je nyní šest.

Žaluda svůj půlmilionový plat zveřejnil, jako první ze státem placených manažerů, v roce 2009. "Můj měsíční plat je ve výši 500 tisíc korun, u náměstků se to pohybuje do 400 tisíc," prohlásil tehdy Žaluda. Kritici mu od té doby jeho plat vyčítali v podstatě až do odvolání. Stejně placený přitom byl podle Žaludových vyjádření management za jeho předchůdce Josefa Bazaly. V pojišťovně Axa, ze které Žaluda do drah přešel, měl podle svých slov plat vyšší.

### **Dozorčí rada také po dvou týdnech opět měnila představenstvo**

Na stejném zasedání dozorčí rady ale došlo i k dalšímu kontroverznímu kroku. Po dvou týdnech ve funkci byl z představenstva Českých drah odvolán Pavel Švagr a nahradil ho Karel Otava. Švagr je akademikem a dopravním specialistou, dříve vedl fond dopravní infrastruktury. Aktuálně působí jako personální ředitel Českých drah. Kromě toho je tajemníkem stínové vlády ČSSD. Podle serveru E15, který o změně ve vedení drah informoval jako první, se měl Švagr do představenstva dostat náhodou proti vůli ministra dopravy Zdeňka Žáka. I zdroje IHNED.cz již dříve uvedly, že rozhodování o Švagrovi před dvěma týdny značně vybočovalo z jinak velmi hladké a rychlé schvalovací procedury tím, že se o něm členové dozorčí rady přeli. Nově jmenovaná pětice v dozorčí radě přitom tehdy jinak neměla problém během jednoho dne odvolat staré představenstvo vedené Petrem Žaludou, nechat si osobně zavolat šest kandidátů a následně z nich vybrat představenstvo nové. To si ze svých řad ihned vybralo nového generálního ředitele, kterým se stal Dalibor Zelený. Spolu s ním byl do tříčlenného představenstva zvolen právě Švagr a ředitel pro provoz a techniku ČD Daniel Kurucz.

### **Žák: Švagr rezignoval na vlastní žádost. Nevěděl, co to obnáší**

Ministr Žák ale interpretaci o svém nátlaku na Švagrův post odmítá. Tvrdí, že Švagr skončil na svou vlastní žádost. "Je to jednoznačně dezinformace. Do činnosti dozorčí rady nijak nezasahuji. Pan Švagr mne už dva dny po zvolení do představenstva informoval o tom, že bude rezignovat. Rozhodl se tak poté, když si uvědomil všechny povinnosti vyplývající z členství v představenstvu," interpretuje změnu Žák. Předseda dozorčí rady Žemlička ale ke Švagrově konci v představenstvu dodává ještě jeden důležitý fakt. Jeho odvolání radě navrhl proto, že podle něj je personální ředitel Švagr zodpovědný za mzdovou politiku firmy. "Teprve po jeho jmenování se mi do ruky dostal materiál o mzdové politice, který zásadně neodpovídal naší představě o směřování podniku. Rozhodl jsem se proto, že v představenstvu by neměl být člověk, který za to zodpovídá," dodal Žemlička. Vyjádření samotného Pavla Švagra se IHNED.cz nepodařilo získat. Ve čtvrtek odpoledne nebral telefon.

Personální změna připadala divná i dalšímu ze členů dozorčí rady Pavlu Pejšovi. Stejně jako před dvěma týdny bylo i ve čtvrtek podle něj hlasování v režii nově jmenovaných členů dozorčí rady, kteří mají nyní v orgánu většinu. "Já jsem pro tuto změnu nehlasoval a tak ji ani nechci komentovat. Nechápu ale, proč si ostatní radní nejprve někoho zvolí a za pár dní ho opět odvolávají," řekl ke čtvrtečnímu zasedání dozorčí rady její člen a předseda drážních odborů Pavel Pejša. Ten spolu s dalšími dvěma kolegy z odborů nemohl být vyměněn novým ministrem. Před dvěma týdny ani nyní pro personální změny nehlasoval.

---

## **19. 08. 2013 Další české railjetly nebudou. Dráhy jsou moc zadlužené, nákup stoply**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-rusi-nakup-dalsich-railjetu-dl9-ekonomika.aspx?c=A130818\\_195655\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-rusi-nakup-dalsich-railjetu-dl9-ekonomika.aspx?c=A130818_195655_ekonomika_ert))

České dráhy nevyužijí opci a nekoupí dalších osm vysokorychlostních jednotek Railjet. Měsíce spekulací ukončila minulý týden dozorčí rada Českých drah. Dala šéfovi drah Daliboru Zelenému

za úkol nákup a podpis smlouvy zastavit. Hlavním důvodem bylo to, že dráhy mají už teď obří dluhy. "Je to jeden z úkolů, který od nás generální ředitel dostal. Dráhy jsou příliš zadlužené na to, aby si pořizovaly takové vlaky," řekl šéf dozorčí rady Zdeněk Žemlička. Ještě minulý týden se přitom dráhy a Siemens dohodly na tom, že na rozhodnutí o využití opce na další jednotky bude čas do 6. září. Podle Žemličky neexistuje propočít, který by ukázal návratnost celé investice. "Nikdo neví, zda by se nákup vyplatil, nebo ne," řekl Žemlička. Dráhy chtěly osm dalších jednotek přidat k sedmi jednotkám, které si objednaly dříve a které už Siemens vyrábí ve Vídni. Na českých kolejích se objeví v závěru příštího roku.

O zrušení nákupu dalších railjetů se spekuluje od nástupu ministra dopravy Zdeňka Žáka, který se od začátku netají kritikou vysokého zadlužení drah. Nákup dalších osmi jednotek by znamenal dalších 2,8 miliardy korun. Odvolané vedení drah počítalo s tím, že by je nasadilo hlavně na spoje do Bratislavy a Budapešti, první, již objednaná série bude jezdit do Rakouska. Nákup nových jednotek by současně uvolnil desítky nejlepších vagonů drah na jiné rychlíkové linky, kde dosud dráhy nabízejí třicet a více let staré soupravy. "Pořízení dalších jednotek by zvýšilo kvalitu cestování i na dalších linkách, kde kvalita vozového parku rozhodně neodpovídá standardu cestování ve 21. století," míní Miroslav Vyka, šéf Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Podle původních plánů měly dráhy financovat nákup dalších railjetů z výnosu prodeje nádraží státní Správě železniční dopravní cesty, pádem Nečasovy vlády však z transakce zatím sešlo.

### O nákup railjetů se zajímá i antimonopolní úřad

Rozhodnutí přichází jen pár dní poté, co nákup railjetů znovu začal řešit antimonopolní úřad. Ten se jím zabýval už před dvěma lety na popud Škody Transportation. Dráhy totiž koupily jednotky bez soutěže, převzaly opci rakouských drah, které však nákup jednotek řádně soutěžily. Nákup vlaků nakonec antimonopolní úřad odsouhlasil, Škoda se však obrátila na soud a ten znovu přikázal případ řešit. "Předseda ÚOHS se řídil právním názorem soudu a nařídil prvostupňovému orgánu opětovně zejména zjistit srovnatelné vlakové soupravy, porovnat jejich cenu a posoudit, zda nabízená cena souprav Railjet je skutečně mimořádně nízká," řekl mluvčí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže Martin Švanda. ÚOHS současně podal proti rozhodnutí soudu kasační stížnost.

Stopka railjetům je dalším ze zásadních rozhodnutí nové dozorčí rady, která před dvěma týdny kompletně vyměnila vedení drah. Personální turbulence však pokračují. Minulý týden nejprve představenstvo odvolalo Miroslava Šebeňu, který byl na drahách v podstatě po tehdejší šéfovi Petru Žaludovi druhým nejvýše postaveným mužem. Šebeňa přitom obsadil dříve dva posty výkonných ředitelů, ani jeden ještě nové vedení neobsadilo. Osobní dopravu by měl podle informací MF DNES vést šéf pardubického krajského centra osobní dopravy Michal Štěpán, což by jen prohloubilo velký vliv lidí z Pardubického kraje na dráhy. Z České Třebové přišel současný šéf Zelený, mluví se o velkém vlivu někdejšího odboráře a nyní náměstka pardubického hejtmana Jaromíra Duška. Ani nové představenstvo nevydrželo přitom dlouho: už ve čtvrtek dozorčí rada odvolala Pavla Švagra, který je současně personálním šéfem drah. Místo něj přišel Karel Otava, poradce šéfa SŽDC.

---

## 19. 08. 2013 Železnice hledá recept, jak utratit 25 miliard korun dotací

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznice-hleda-recept-jak-utratit-25-miliard-korun-dotaci-1014528>)

Správci českých železnic našli nový způsob, jak rychleji utratit evropské dotace. Musejí ale spěchat. Mají jen tři roky na to, aby prostavěli více než 25 miliard korun, pak se současný eurobalík zavře. Kromě toho, že sepsali seznam takzvaných náhradních projektů, do nichž mají peníze směřovat, mají i nové technické řešení, jak opravovat koleje rychleji a stihnout vyčerpat víc peněz. Po době útlumu a zastavování projektů, které vyhlásil exministr Vít Bárta, se ukázalo, že zbývá poměrně velký balík nevyčerpaných eurodotací. Jde o přibližně 12 miliard korun. Správa železniční a dopravní cesty (SŽDC) se tak ve hře o čas snaží zjednodušit administrativní schvalování nových projektů. „Vyhledáváme investice, jež jsou technicky standardizované a které zároveň opraví příslušný úsek do zamýšleného stavu,“ řekl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. V praxi má jít o to, že se při opravách vybraných tratí už nebudou vykopávat celé kolejové svršky až na podklad, ale vymění se jen vadné kolejnice a pražce. Podloží se pak zpevní pomocí speciální techniky zesponu. Bude to znamenat kratší výluky na opravovaných tratích a po opravách se bude moci zvýšit rychlost vlaků. Řešení ale ještě není schváleno. Finální rozhodnutí bude na ministerstvu dopravy, jež určí, které projekty se spustí. „Seznam připravovaných investic se průběžně stále aktualizuje. Jsou vytipovávány projekty, které mají potenciál významně zlepšit současný stav a zároveň bez zmaření těchto investic nezamezit budoucímu uvedení trati do cílového stavu,“ doplnil Ptačinský.

## 19. 08. 2013 Indický expres srazil lidi přecházející koleje, cestující ve vzteku vlak zapálili

Zdroj: Novinky.cz (<http://www.novinky.cz/zahranicni/svet/310894-indicky-expres-srazil-lidi-prechazejici-koleje-cestujici-ve-vzteku-vlak-zapalili.html>)

Nejméně 37 lidí zahynulo v pondělí, když v indickém státě Bihar přecházeli u odlehle stanice přes koleje a srazil je expres. Oběťmi jsou především hinduističtí poutníci, kteří právě vystoupili z jiného osobního vlaku ve stanici Dhamara gát. Původně se uvádělo 20 obětí. Vysoký představitel indické železnice Arun Mallik, který právě míří na místo neštěstí, potvrdil BBC, že zemřelo nejméně patnáct lidí, další jsou zraněni a na místě probíhá záchranná operace. Zraněných je 40. Poutníci, většinou vyznavači Šivy, mířili do chrámu, když je v 8:40 místního času (5:10 SELČ) srazil expres jedoucí do Patny. Expres neměl ve stanici stavět, podle některých zpráv se jej poutníci na kolejích pokoušeli zastavit, uvedla AP. Po nehodě vlak zastavil o několik set metrů dále. Po nehodě rozlícený dav lidí na stanici zaútočil na expres a zapálil několik vagonů. Také zbil strojvedoucího i železniční stráž a drží je jako rukojmí. Podle některých zpráv dav strojvedoucího ubil.

### Provoz na trati je zastaven

Indické železnice, které denně přepraví 18 miliónů lidí, jsou zastaralé a nehody jsou na nich časté. Za pět let na kolejích zahynulo 1 200 lidí.

## 19. 08. 2013 Česko kvůli hrozbě teroristického útoku zpřísnilo kontroly na železnici

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/cesko-kvuli-hrozbe-teroristickeho-utoku-zprisnilo-kontroly-na-zeleznici-1td-domaci.aspx?c=A130819\\_113452\\_domaci\\_jav](http://zpravy.idnes.cz/cesko-kvuli-hrozbe-teroristickeho-utoku-zprisnilo-kontroly-na-zeleznici-1td-domaci.aspx?c=A130819_113452_domaci_jav))

Čeští správci železnic zpřísnili kvůli možné hrozbě teroristického útoku na tratě v Evropě bezpečnostní opatření. Konkrétní podobu opatření neupřesnili s tím, že po jejich zveřejnění by přestala být účinná. Pohotovost kvůli útokům mají podle některých informací například v Německu. "SŽDC jedná v současné době s policií. Byla přijata bezpečnostní opatření, která ale nebudeme komentovat, abychom nedávali někomu návod. Máme nějaký krizový plán. Mohu zatím říci, že se opatření zatím nedotknou cestujících," řekl iDNES.cz mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš. Jeho kolega Jakub Ptačinský v České televizi zdůraznil, že opatření jsou preventivního charakteru. Podle Bezpečnostní informační služby ale Česku žádné bezprostřední nebezpečí nehrozí. "V této chvíli ze zdrojů v terénu ani od našich partnerských zahraničních služeb nemáme informace, že by ČR hrozilo okamžité, bezprostřední nebezpečí," řekl iDNES.cz mluvčí tajné služby Jan Šubert. Podobně reagovala i policie. "Hrozbu monitorujeme, jsme v kontaktu i s kolegy v zahraničí. V současné době ale nemáme informace, že by v České republice hrozilo nějaké akutní nebezpečí," řekla iDNES.cz mluvčí policejního prezidia Ivana Ježková.

Žádná opatření zatím nemusely přijímat České dráhy. "České dráhy, jakožto dopravce, zatím v současné chvíli nemají žádné zvláštní pokyny ze strany policie ani jiných státních orgánů. V případě, že obdržíme nějaké preventivně-bezpečnostní pokyny, pak se jimi budeme řídit a příslušná bezpečnostní opatření přijmeme," řekl iDNES.cz mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Ani České dráhy však v takovém případě z taktických důvodů nezveřejní detaily. Na hrozbu teroristické sítě al-Káida upozornil německý list Bild. Podle něj hrozí na evropských železnicích například sabotáže kolejí a elektrického vedení, ale také výbušniny na vysokorychlostních trasách, v tunelech nebo přímo ve vlacích. Německé ministerstvo vnitra ale uvedlo, že nemá informace o zhoršení bezpečnostní situace na železnici. Už tak přísná bezpečnostní opatření posílena nebyla. Podle bezpečnostního experta, kterého oslovil iDNES.cz, ale může jít právě o reakci železnic na informaci listu Bild. Žádné jiné a hlavně potvrzené zprávy se totiž neobjevily. Nasvědčovala by tomu i skutečnost, že tajná služba možnost akutního nebezpečí popírá a na opatřeních se podílí "jen" policie. "Je to samozřejmě dobře, že dráhy z vlastní iniciativy reagují na všechny informace a nechťejí ponechat nic náhodě. Ale rozhodně bych věc nepřeceňoval," řekl expert, který si nepřál být jmenován.

## 19. 08. 2013 ČD zaplatily za 3 roky Plzeňskému kraji za porušení smluv milion

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-zaplatily-za-3-roky-plzenskemu-kraji-za-poruseni-smluv-milion/974069>)

České dráhy zaplatily za tři roky Plzeňskému kraji za porušení smluv na pokutách 962.000 korun. Podle kraje se ale díky trvalým kontrolám osobních a spěšných vlaků postupně zvyšuje procento bezzávadných vozů a kultura cestování. Kraj věří tomu, že se ČD do dvou let dostanou



na 90 až 95 procent vozů bez závad. Ve třetím čtvrtletí roku 2010 to bylo 67 procent, o dva roky později už přes 81 procent, řekl ČTK hejtmanův náměstek Jaroslav Bauer (ČSSD). "Děláme maximum, aby závad bylo co nejméně. Přesto kontroly závady nacházejí. Řešíme je se zaměstnanci, kteří to zavinili," řekl šéf plzeňské oblasti ČD Vladimír Kostelný. Podle něj je pro ČD reálné mít do dvou let v pořádku přes 90 procent kontrolovaných vozů. "Problémy nastávají ještě v zimních měsících, kdy se zjišťuje i tepelná pohoda ve vozidlech," uvedl Bauer. Kontrolu dodržování podmínek smlouvy o závazku veřejné služby provádí od ledna 2010 pracovník krajské firmy Poved (Plzeňský organizátor veřejné dopravy). "Loni se opět meziročně zlepšila většina kontrolovaných parametrů. Ze strany ČD je řešení závad věnována stále větší pozornost a jsou operativně odstraňovány podle technických a finančních možností dopravce," řekl Bauer. Podle něj dopravce řeší nálezy velmi vážné a projednává je i se strojvedoucími, vlakvedoucími a průvodčími.

Pokuty, které uděluje kraj čtvrtletně, se pohybují podle Bauera v řádech desetitisíců korun, do 100.000 korun. "I ta malá pokuta spraví stejně jako velká, pokud nám jde o věc, a nikoli jen o to pokutovat. Když například průvodčí nezavře dveře, tak to s ním projedná jeho nadřízený a pokutu přenesne na něj a strhne mu třeba pětistovku z platu a on si to příště pohlídá," řekl. Podle Bauera je výraznější zlepšování hodně závislé na kvalitě vozového parku. "Chápu, že vozy jsou odepsané a poruchové a dá větší úsilí udržet je v provozuschopném stavu," řekl.

Hlavní problémy jsou čistota vozů, neuzavřené dveře po odjezdu vlaku, chybějící toaletní papír na WC, zpoždění a v zimního období vytápění, kdy ČD netemperují všechny vozy v soupravě. Zatímco v roce 2006 dal Plzeňský kraj do ztrátových vlaků 312 milionů korun, letos to bude 588 milionů. Region je letos spolu se středočeským a ústeckým jedním ze tří v ČR, který zvýšil rozsah vlakové dopravy. Osobní a spěšné vlaky v regionu ujedou letos o 0,1 procenta kilometrů více než loni, tedy přes 5,71 milionu kilometrů. Objednávky kraje u ČD se zvyšují od roku 2005. Železnice tvoří páteř veřejné dopravy.

## 19. 08. 2013 V Telči za 99 dní vyrostlo celodřevěné depo. Připomíná Noemovu archu

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/historicke-vlakly-maji-v-telci-nove-depo-d9q-domaci.aspx?c=A130819\\_1966093\\_jihlava-zpravy\\_mkk](http://zpravy.idnes.cz/historicke-vlakly-maji-v-telci-nove-depo-d9q-domaci.aspx?c=A130819_1966093_jihlava-zpravy_mkk))

Na nádraží v Telči se už tento týden v sousedství staršího betonového depa otevře nová hala. Stavba za téměř pět milionů ve tvaru vagonu, připomínající tak trochu i biblickou Noemovu archu, nabídne kromě přístřeší pro historické vagony i prostor pro výstavy. Depo bude na jediné koleji ukrývat až čtyři historické vagony či lokomotivy a zároveň sloužit společně s vedlejším starým betonovým depem jako železniční muzeum.



Stavba je nejdražší částí celého projektu turistického oživení trati z Kostelce do Slavonic. Po dokončení nabídne nejen pravidelné jízdy parních vlaků na trati, ale i výstavy s tématem železnice v jednotlivých stanicích celé trasy. "Chceme naši železnici objevit pro turisty. Trochu vzorem pro nás je jindřichohradecká úzkokolejka, na které se děje spousta akcí. Rádi bychom kromě parních jízd nabídli i něco kolem, ať už z historie trati, tak i vozů," potvrzuje starosta Telče Roman Fabeš.

Zajímavostí je, že nové depo je zhotovené celé ze dřeva a zvenčí má připomínat historický vagon. A vyrostlo za pouhých 99 dní. "I když jsme porovnávali náklady jiných možných konstrukcí, ty rozdily takové nebyly a pro celkovou přitažlivost projektu se nám dřevo zdálo nejvhodnější," sdělil architekt stavby Jiří Ondráček. Ten se inspiroval dřevostavbami při svém pobytu v Austrálii. "Je to materiál lehce obnovitelný. Na tuto stavbu v naší republice vyroste materiál do pěti minut," řekl. Na stavbu železničního depa použili výhradně modřínové dřevo. "V těchto podmínkách je nejodolnější," vysvětlil Ondráček. Konstrukce stavby není ani nijak mořená či natíraná. A životnost dřevěné stavby? "Myslím, že nás přežije," odpověděl architekt. Dřevěné depo je velké šedesát metrů na délku a šest metrů na výšku i na šířku. "Stavba má symbolizovat vagon, ve kterém budou vagony uschované," vysvětlil architekt. Hala přiláká nejen na historické vagony, ale i na výstavy. Jejich příprava už nyní finišuje.

### Slavnostní otevření na Mikuláše

"S novým objektem depa otvíráme i první část výstavy, která bude připravená na jednotlivých panelech v novém depu. Už je máme kompletně hotové, je to nyní věcí grafiků a tisku, aby to do otevření bylo hotové," sdělil manažer projektu za město Telč Vladimír Švec. Na panelech v novém i starém depu turisté najdou nejrůznější informace o historii železnice od jejích počátků až do 60. let. K tomu se návštěvníci dozvědí i o historii trati Slavonice – Kostelec. Oficiálního slavnostního otevření s programem se však depo dočká až v prosinci. "Na Mikuláše bychom rádi otevřeli i druhou část expozice ve starém depu, kde bude historie trati i některé zajímavosti kolem železniční dopravy. Měla by tak Telč zatraktivnit i mimo letní sezonu," dodal starosta Fabeš.

### K vidění budou malby z časopisů

Ve vedlejších starém betonovém depu bude ve velké zasedací místnosti připravená expozice i s předměty, které souvisí s historií železnice. Ve starém depu budou pro návštěvníky i toalety. Celý areál bude přístupný směrem od silnice vedoucí na telčskou rozhlednu. "Chceme, aby souběžně s provozem historických vláčků tady probíhaly i nejrůznější doprovodné akce tak, abychom lidi více nalákali," dodal Švec. A staré depo bude ukrývat ještě jednu zajímavost: "Získali jsme od vdovy malíře kresby parních vlaků od autora, který je kreslil pro časopis ABC. Hlavně pro nás starší, kteří si to pamatují, to může být zajímavé," dodal starosta Fabeš. Do otevření začátkem prosince by měl být ještě areál vybaven například i lavičkami, výstavními panely, které budou i venku, a také celý oplocen. Také prašná příjezdová cesta k zázemí železniční výstavy v Telči by se měla dočkat lepšího povrchu. To už však bude součástí dalšího projektu, který by měl železniční muzeum provázat s turistickými lákadly v okolí.

### Výše vstupného? Mělo by být symbolické

Základem celého projektu financovaného Evropskou unií je právě historie železnice. Součástí jsou proto historické jízdy vlaků, které už v Telči a okolí znají z programu Parního léta. "Cílem je, aby se do budoucna rozšířily a staly se pravidlem podle jízdního řádu," dodal Švec. V areálu depa v Telči bude stálá obsluha. O víkendu bude otevřeno po celý den. Přes týden by pak muzeum v depu mělo být přístupné po předchozí domluvě. Zatím není rozhodnuté, kolik bude do areálu vstupné. "Máme naplánované, že nějaké bude, ale zatím nevíme, v jaké výši, měla by to být jen symbolická částka," dodal Švec.

Zatraktivnění nádražních prostor v Telči bude jen částí celého projektu DY-THA rail usilujícího o oživení trati. "Na různých místech trati se snažíme zbudovat zajímavá místa. V Telči to bude depo, v Třešti výstava železničních modelů, v Dačicích a Slavonicích zase v rámci projektu vzniknou rámové přístřešky na kola, aby ta železnice navazovala na cykloturistiku a jednotlivé formy cestovního ruchu se tak doplňovaly," doplnil senátor Miloš Vystrčil, který je zároveň i předsedou Svazku obcí Železnice Kostelec – Slavonice. Na to navazuje projekt cyklostezky z rakouského Dobersbergu do Slavonic po železničním náspu. Prolínat se bude i s již fungující autobusovou linkou z Telče do Raabsu. Otevření cyklostezky z Rakouska do Slavonic po železničním náspu by mělo navazovat na spuštění projektu historických jízd a expozice na trati na české straně.

### V sobotu z Telče vyjede parní vlak

Nostalgická jízda parním vlakem je naplánována na železniční trati číslo 227 na sobotu 24. srpna. "Souprava vyjede z Telče v půl desáté dopoledne. Předpokládaný příjezd do Třeště je v 10.12 hodin, následně mohou zájemci v 10.35 odjet do Kostelce a zpět," uvedla vedoucí odboru kultury na třeštské radnici Michaela Marešová. Na sobotní dopoledne připravilo město Třešť na vlakovém nádraží dvouhodinový koncert vokální kapely X-tet. Ten začne v 10 hodin.

## 20. 08. 2013 Předseda ÚOHS Rafaj potvrdil pokutu 900 000 Kč pro SŽDC

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/predseda-uohs-rafaj-potvrdil-pokutu-900-000-kc-pro-szdc/974308>)

Předseda Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) Petr Rafaj potvrdil pokutu 900.000 korun pro Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) za chyby v zakázce za 237 milionů korun na modernizaci tratě mezi Lysou nad Labem a Prahou-Vysočany. Rozhodnutí je pravomocné, ÚOHS ho zveřejnil na svém webu. Správa chybovala podle ÚOHS tím, že z tendru neoprávněně vyloučila společnost Skanska, jejíž nabídka byla o více než čtvrtinu nižší než nakonec realizovaná cena.

Podle SŽDC byla u některých objektů stavby nabídka firmy Skanska mimořádně nízká. Po firmě chtěla zdůvodnění cen. Zadavatel konkrétně požádal o rozepsání agregovaných položek v nabídce podle podrobných technických specifikací a o ověření cen dodávek u jednotlivých dodavatelů. Společnost Skanska požadované vysvětlení předložila, zadavatel ji však přesto vyloučil se zdůvodněním, že jednotlivé ceny nebyly podloženy patřičnými podklady. Podle ÚOHS byl tento postup nezákonný. "Skanska požadavky zadavatele na vysvětlení mimořádně nízké nabídkové ceny splnila, neboť položky rozepsala a uvedla jednotkové ceny dodávek a montáže i ceny od dodavatelů. Zadavatel nemohl uchazeči vytýkat absenci dalších dokumentů zdůvodňujících mimořádně nízkou nabídkovou cenu, když žádné další podklady ve své žádosti nepožadoval," uvedl už dříve Rafaj. SŽDC nyní musí pokutu zaplatit. Případ ale ještě může zvrátit případným podáním žaloby ke Krajskému soudu v Brně.

**21. 08. 2013 Čistky na drahách pokračují, skončil personální šéf Švagr i vedení Carga**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/svagra-odvolali-z-drah-06t/eko-doprava.aspx?c=A130821\\_074450\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/svagra-odvolali-z-drah-06t/eko-doprava.aspx?c=A130821_074450_eko-doprava_suj))

Nové vedení Českých drah pokračuje ve velkých personálních výměnách na nejvyšších postech tuzemského dopravce. Představenstvo včera odvolalo z postu výkonného ředitele pro personalistiku Pavla Švagra, kterého přitom nová dozorčí rada ještě nedávno zvolila dokonce i do představenstva. Nové vedení drah pokračuje v personálních změnách i v dceřiném nákladním dopravci ČD Cargo. Dozorčí radu Carga opustili Zdeněk Prosek a Milan Špaček, nahradí je šéf drah Dalibor Zelený, předseda dozorčí rady drah Zdeněk Zemlička a Dušan Svoboda. Odvolání Švagra, který má na starost například vyjednávání se silnými železničními odbory, potvrdily dva zdroje z drah i sám Švagr. "Ano, je to pravda," řekl Švagr. Dráhy pod vedením Dalibora Zeleného nechtějí personální záležitosti na rozdíl od minulého managementu rozebírat a změny nekomentují. Není tak jasné, kdo Švagra nahradí.

Švagr byl personálním šéfem drah od května roku 2008, předtím působil na Správě železniční dopravní cesty a vedl Státní fond dopravní infrastruktury, je tajemníkem stínové vlády ČSSD. Ještě na konci července ho nová dozorčí rada zvolila do představenstva, kde se ale příliš "neohřál". Bez vysvětlení ho minulý týden z představenstva odvolali. Už minulý týden odvolalo představenstvo dalšího manažera z dob vlády Petra Žaludy na drahách, Miroslava Šebeňu, který měl pod sebou prakticky celou osobní dopravu.

Šéf drah Dalibor Zelený v písemných odpovědích pro MF DNES uvedl, že počítá se snížením počtu náměstků ze šesti na čtyři a redukcí počtu odborů na drahách o dvacet procent. "Všechny změny, které provádíme, vedou k tomu, aby odborné pozice zastávali odborníci a ne 'univerzální manažeři'. Zásadní rozhodnutí vždy schvaluje představenstvo, všechny změny tedy provádí nejvyšší vedení po vzájemné konzultaci," řekl Zelený. Podle něj bude například Šebeňův úsek zrušen a stane se součástí činnosti náměstka pro osobní dopravu. "Kromě toho budu mít náměstka pro průřezové činnosti, pro ekonomiku a pro správu majetku," řekl Zelený.

**"Kdo co na drahách dělá ví už jen vrátný"**

Podle železničního odborářů současné personální zemětřesení připomíná akci Kulový blesk. "Kdo co na drahách dnes dělá ví snad už jen vrátný," podotkl šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša. Odboráři podle něj budou chtít na dozorčí radě vysvětlení. Podle informací MF DNES prošlo změnou i představenstvo ČD Cargo, kam se má vrátit někdejší výkonný ředitel Václav Andryšek a provozní ředitel Oldřich Mazánek. Oba odešli od státního nákladního dopravce v červnu roku 2010, kdy tým Petra Žaludy odvolal z postu generálního ředitele ČD Cargo Josefa Bazaly. Andryšek pak působil u soukromého dopravce AWT patřící Zdeňku Bakalovi, Mazánek působí na Správě železniční dopravní cesty jako ředitel odboru operativního řízení provozu. Tiskové oddělení drah na dotazy ke jmenování nových členů představenstva neodpovědělo.

**22. 08. 2013 Do všech vlaků bude stačit jedna jízdenka. Dráhy jednájí s konkurencí**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/jizdenky-na-cxo/eko-doprava.aspx?c=A130822\\_1967310\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/jizdenky-na-cxo/eko-doprava.aspx?c=A130822_1967310_eko-doprava_fih))

Dva soukromí a jeden státní železniční dopravce možná prolomí mlčení a zasednou ke stolu k jednání. Výsledkem by měla být dohoda o uznávání jízdenek konkurence. Nyní cestující někde musejí kupovat více jízdenek, aby se dostali do cílového místa, v budoucnu by však stačila jen jedna. Například když chce jet cestující z Prahy do Opavy vlakem a využít při tom služeb soukromého dopravce, musí si chtít nechtít koupit dva lístky. Jeden u soukromníka pro cestu z Prahy do Ostravy, druhý u státních Českých drah na zbývající kus cesty. Čeští dopravci spolu totiž "nemluví" a na rozdíl třeba od Švýcarska, které se dá přejet i s přestupy celé jen s jedním lístkem, nechtějí prodávat společné jízdenky. Ovšem komplikované nákupy lístků, na které si cestující vytrvale stěžují, by měly být i v tuzemsku minulostí. České dráhy poprvé potvrdily, že mají zájem se s konkurencí dohodnout na vzájemném uznávání jízdenek. "S LEO Expressem i RegioJetem jsme již začali jednání," řekl MF DNES nový ředitel drah Dalibor Zelený.

Vzájemnou dohodu minulé vedení drah dlouho odmítalo, i když se jí ministerstvo snažilo prosadit. Dohodlo se jen s dopravci na malých regionálních tratích. "Je to určitě i cesta, jak na železnici přilákat další lidi," míní Miroslav Vyka, šéf Svazu cestujících ve veřejné dopravě. Podle něj to bude výhodné pro cestující, kterým například ujede vlak a nebudou muset dvě hodiny čekat na spoj "svého" dopravce. Železniční firmy však čeká zejména na trati mezi Prahou a Ostravou složitá dohadování o to, jak lístky platit a uznávat. A nejde jen o rozdílné jízdné. S výjimkou expresů Českých drah jsou

všechny vlaky totiž povinně místenkové, a tak si budou muset vzájemně propojit i své systémy. "V první řadě budeme rádi, když budeme moci prodávat jízdenky Českých drah. A není problém, aby ony naopak prodávaly naše jízdenky," říká Jiří Schmidt, obchodní ředitel RegioJetu. Podobně snahu o dohodu vítá i Leoš Novotný, šéf LEO Expressu. Na dohodu o uznávání jízdenek už dříve tlačilo ministerstvo dopravy, ale neúspěšně. S plánovaným vstupem dalších konkurentů na trh by bez dohody mohla nastat situace, kdy by třeba pro cestu z Ústí nad Labem do Zlína byly potřeba tři jízdenky.

---

## **22. 08. 2013 RegioJet v prvním roce provozu prodělal 76 milionů korun**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-prodelal-76-milionu-dpb-eko-doprava.aspx?c=A130822\\_1967344\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-prodelal-76-milionu-dpb-eko-doprava.aspx?c=A130822_1967344_eko-doprava_fih))

Soukromý železniční dopravce RegioJet za první celý rok svého provozu prodělal podnikateli Radimu Jančurovi 76 milionů korun. Za negativní výsledek podle něj může cenová politika Českých drah. Letos očekává podobný výsledek. Vyplývá to z výroční zprávy, kterou má MF DNES k dispozici. RegioJet přitom dosáhl na trati mezi Prahou a Ostravou tržeb ve výši 267 milionů korun. "Letos bude ztráta podobná," připustil šéf firmy. Ukazuje se tak, že RegioJet ukrojí z tržeb na této trase Českým drahám značnou část: podle výkazů drah za rok 2011, které zveřejnilo ministerstvo dopravy, státní dopravce utržil na této trase necelou půlmiliardu korun, v tom však nejsou započteny příjmy z pendolin, jejichž ztráty stát nehradil.

Výsledky RegioJetu znamenají, že z každé koruny tržeb firma loni prodělala 28 haléřů. Jančura z toho viní hlavně České dráhy, které jsou podle něj na trase dominantní a prý zlevnily výrazně pod náklady. Opírá se i o znalecký posudek, který si nechala jeho firma vypracovat a jež chce použít v řízení u antimonopolního úřadu. Ve ztrátě je RegioJet i na Slovensku, kde loni začal provozovat linku z Bratislavy do Komárna na objednávku ministerstva dopravy.

### **Firmy uvažuje o dotovaných autobusech na Slovensku**

Jančura zatím RegioJet musí dotovat z jiných svých aktivit, ty mu vynášejí čím dál více. Celá skupina Student Agency loni podle výroční zprávy zvýšila obrát u všech firem poprvé nad šest miliard (tržby, do nichž se nepočítá celá cena prodané letenky, ale jen provize z ní, jsou však výrazně nižší). Poprvé v historii například přesáhly tržby z autobusové dopravy miliardu korun, největší obraty však stále generuje prodej letenek, kde je Student Agency největším prodejcem na tuzemském trhu. Jančura odmítá uvést, jak moc jsou pro něj jednotlivé činnosti ziskové. Výsledky ukazují i nárůst závazků vůči dodavatelům po lhůtě splatnosti. Jančura neuvažuje o tom, že by se s autobusovým byznysem vrhl i na dotované linky, které teď řada krajů soutěží. "Vidíme potenciál na Slovensku, kde se soutěže připravují," podotkl Jančura. Kvůli konsolidaci zisků procházejí letos „žluté“ firmy i změnou právní formy. Namísto společnosti s ručením omezeným je ze Student Agency komanditní společnost, podle Jančury to přinese efektivnější hospodaření celé skupiny. Jančura zůstává jediným majitelem.

---

## **22. 08. 2013 Druhého září začne platit mimořádná změna železniční osobní dopravy**

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

Správa železniční dopravní cesty připravila od pondělí 2. září 2013 mimořádnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy na některých tratích. Stalo se tak na základě žádostí dopravců. V regionální dopravě se rozšiřuje zastavování 45 osobních a spěšných vlaků ve východní části Pardubického kraje na tratích 010 (Dlouhá Třebová), 020 (Plchůvky), 021 (Sopotnice), 260 (Semanín, Opatov a Svitavy-Lačnov) a 261 (Květná). Rovněž byl posunut začátek provozu vlaků dopravce KŽC Doprava na trati 070 v úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Čakovice na 1. říjen 2013. Dále dochází k zapracování některých drobných změn, ke kterým došlo již dříve v souvislosti s redukcí dálkové dopravy od 1. července letošního roku.

S ohledem na převážně lokální úpravy menšího významu bude tato změna provedena pouze v jízdních řádech umístěných na nádražích a v internetových vyhledávačích. Pro běžné uživatele knižního jízdního řádu bude zveřejněna na internetových stránkách Správy železniční dopravní cesty a Českých drah. Další informace lze získat v osobních pokladnách a informačních střediscích Českých drah.

**22. 08. 2013 Kontejnerový terminál v Třebové roste, mohl by dát práci stovkám lidí**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/obri-prekladiste-v-ceske-trebove-se-jeste-rozsiri-fv2-ekonomika.aspx?c=A130822\\_145317\\_pardubice-zpravy\\_jah](http://ekonomika.idnes.cz/obri-prekladiste-v-ceske-trebove-se-jeste-rozsiri-fv2-ekonomika.aspx?c=A130822_145317_pardubice-zpravy_jah))

Kontejnerový terminál v České Třebové hodlá pražská firma Metrans výrazně rozšiřovat. A dokonce chce do města v budoucnu přemístit své sídlo. Práci v ní najde 600 lidí, k dalším 1 400 místům pomůže. Vlečka, vagóny, kontejnery, jeřáby a jeřábové dráhy, zpevněné plochy, unikátní software. To vše tvoří nejmodernější kontejnerový terminál v České republice, který byl na počátku roku dostavěn v České Třebové.



Firma chce však v místě kdysi proslulého železničního uzlu přikupovat další pozemky, přemístit tam své sídlo a stát se největším zaměstnavatelem ve třetím největším městě Pardubického kraje. "Česká Třebová je ideální místo pro sídlo nadnárodního koncernu. Celkem bychom předpokládali zaměstnanost během následujících deseti let zhruba v dvojnásobku počtu současně zaměstnaných v našem závodu v Dunajské Středě, tedy 600 lidí přímo a 1400 v návazných činnostech," uvedl generální ředitel společnosti Metrans Jiří Samek. V České Třebové plánuje Metrans vybudovat řídicí centrum, které postupně převezme řadu činností z Prahy a bude řídit dopravu po celé Evropě.

**Další investice bude trojnásobná**

"Když Metrans vytváří tolik pracovních míst, děláme všechno pro to, aby se firma rozvíjela. Díky ní se hlásí i další firmy, které chtějí v České Třebové investovat a přinášejí další pracovní příležitosti," řekl česko-třebovský starosta Jaroslav Zedník. Město chce zajistit ze svých prostředků výstavbu infrastruktury pro podniky, tipuje už také parcely, kde by mohlo vyrůst až sto nových domů. Přibýt by mohlo podle radnice do města několik tisíc nových obyvatel. První etapa stála Metrans téměř 18 milionů eur, z toho dotace byly 2,7 milionů eur z evropského programu na podporu revitalizace vleček. Celková hodnota plánované investice by mohla dosáhnout až trojnásobku. Díky ní vznikne depo, neboli technické zázemí pro opravu vagonů, lokomotiv a kontejnerů a dispečerské pracoviště centrálního řízení kontejnerů ve střední Evropě.

**Zatím stačí jen 60 lidí, ale jejich počet poroste**

Zatím se obří vlakové překladiště nákladních kontejnerů rozbíhá. "Dnešní kapacita kolem 24 vlaků denně i při nainstalování plánovaného čtvrtého jeřábu by mohla být nedostatečná, a proto bychom rádi využili prostorové možnosti rozšíření o další modul. Území k tomu potřebné by bylo přibližně 10 hektarů. Část již vlastníme a věříme, že se nám podaří získat nevyužívané plochy od dosavadních vlastníků," řekl Jiří Samek. Nyní zaměstnává Metrans přímo šedesát lidí, v průběhu jednoho roku předpokládá zdvojnásobení počtu zaměstnanců v podniku a rovněž v návazných službách. Vedení Metransu doufá, že mu podaří své představy uskutečnit v průběhu pěti let. Zatím ho trochu zaskočila přetíženost hlavního koridoru, kdy na trati mezi Prahou a Českou Třebovou je ve dne každou hodinu vypravováno v průměru sedm rychlíků, které spolu s příměstskou dopravou v době výluk úplně vytlačily nákladní dopravu do nočních hodin.

**23. 08. 2013 RegioJet žaluje dráhy o stamiliony kvůli cenám mezi Prahou a Ostravou**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zaluje-cd-o-stamiliony-kvuli-cenam-feo-eko-doprava.aspx?c=A130823\\_1967822\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/regiojet-zaluje-cd-o-stamiliony-kvuli-cenam-feo-eko-doprava.aspx?c=A130823_1967822_eko-doprava_neh))

Soukromá železniční společnost RegioJet bude žalovat České dráhy o 270 milionů korun za rok 2012, o které prý přišla na tržbách kvůli údajně podnákladovým cenám Českých drah. "České dráhy zneužily svého dominantního postavení na trase Praha – Ostrava. Soutěžní právo jasně říká, že dominantní hráč nemůže jít pod náklady," vysvětluje Radim Jančura, šéf RegioJetu. "Kdyby České dráhy nesnížily jízdné po našem vstupu o 25-30 procent pod naše ceny, byli bychom dnes v zisku. Soutěžní právo nazývá toto jednání jako predátorské," řekl Jančura. Podle něj dráhy jako dominant nemohou nabízet podnákladové ceny jízdenek, protože tím by uzavíraly trh vůči nové konkurenci.

Dráhy sice nikdy nezveřejnily výsledky vlaků mezi Prahou a Ostravou, RegioJet si však nechal od společnosti Tacoma RSM udělat znalecký posudek, který odhadl ztrátovost. "Základem jsou výkazy ztrát za objednané vlaky na této trase v letech 2010 a 2011," uvedl Jančura. Čísla zveřejnilo na přelomu roku ministerstvo dopravy. RegioJet už posudek poslal na Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který už téměř tři roky řeší chování drah na trase mezi Prahou a Ostravou. RegioJet dráhy viní z podnákladových cen: zatímco před příchodem konkurence se jezdilo nejméně za 328 až 438 korun, v pendolinech stála další peníze navíc místenka, s nástupem soukromníka klesly ceny

na polovinu, příchod třetího dopravce Leo Expressu srazil dočasně ceny až ke stokoruně. Taková cena je však silně pod náklady dopravců, a proto všichni prodělávají.

České dráhy jsou přesvědčené, že zákon neporušily. "Otázku případného zneužití našeho postavení řeší antimonopolní úřad, se kterým plně spolupracujeme," říká mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Znalci odhadli ztrátu z provozování expresů na 220 milionů korun, dalších více než půl miliardy pak u pendolin, jejichž ztrátu však stát nikdy neplatil. Podle Jančury je reálná ztráta ještě větší než 740 milionů. "Jsou to údaje, jako bychom na trh nevstoupili a nepřebrali žádné cestující drahám," podotkl Jančura. Skutečnou výši ztráty odhaduje až na 949 milionů korun, protože přibyl další konkurent a ceny dál klesly. Žalobu podává proto, že ÚOHS nemá lhůtu, dokdy musí spor vyřešit. RegioJet loni prodělal 76 milionů korun, z každé koruny tržeb měla firma 28haléřovou ztrátu. Podle Jančury to je právě kvůli nízkému jízdnému drah, kterému se musel RegioJet přizpůsobit.

## 26. 08. 2013 Změna u drah: místo novinek jen obnova

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zmena-u-drah-misto-novinek-jen-obnova-1016119>)

České dráhy nasadily letos při obnově vozového parku nebývalé tempo. Jen za pololetí převzaly do svého majetku rekordních 49 zbrusu nových lokomotiv a vlaků. V přepočtu na jednotlivé vagony to dělá téměř sto kusů více než za pět miliard korun. Obrozuje se především regionální doprava, na kolejích se objevily například nové pantografy od Škody Plzeň nebo motoráky od polské firmy Pesa Bydgoszcz či německé Stadler Pankow. Věc má ale háček. Tyto dodávky jsou dílem předchozího vedení Petra Žaludy, které si neváhalo na nové vlaky půjčovat na finančních trzích. Nový management Dalibora Zeleného teď chystá zásadní změnu kurzu. „Za základní chybu považují značné zadlužení Českých drah, byť s cílem rychle modernizovat zastaralý vozidlový park. Státem vlastněná firma by měla být v tomto ohledu opatrnější,“ sdělil deníku E15 Zelený. Pokud jde tedy o nové akvizice, letošek zřejmě pro dráhy zůstane na dlouho vrcholem. Zelený se chce spíše než na nové vlaky zaměřit na levnější rekonstrukce těch starých. „V modernizaci musíme pokračovat, to je jasné. Ale bude to pomaleji,“ doplnil nový ředitel. Svou pozornost upne především na vnitrostátní rychlíkové spoje. Staré vagony z počátku devadesátých let by se prý měly dočkat například klimatizace, elektrických zásuvek nebo záchodů. Podle prezidenta Svazu cestujících ve veřejné dopravě Miroslava Vyky je takový přístup chybný. „Vozový park je třeba omladit radikálně. Nové soupravy přitáhnou nové cestující, kdežto modernizace, i když vylepší komfort stávajícím pasažérům, v podstatě zakonzervují současný stav,“ řekl Vyka. Zelený ale trvá na tom, že žádné další dluhy nepřipustí, peníze na modernizaci chce získat hlavně prodejem nepotřebného majetku.

Nový přístup drah už se projevil v rozhodnutí dozorčí rady, která odmítla nákup dalších osmi vlaků Viaggio Comfort od Siemensu. Dráhy tím ušetří skoro tři miliardy. Jásat mohou tuzemské firmy z železničního průmyslu. Při akvizicích nových vlaků se totiž za Žaludy v poslední době začaly prosazovat zahraniční společnosti. Pokud jde o rekonstrukce, tučné sousto si podle předpokladů rozeberou tuzemské dílny. Průměrný věk vozidel ČD byl ke konci června 22,6 roku, v roce 2009 to bylo 27 let. Za optimální se na železnici považuje věk 15 let, což zhruba splňuje Deutsche Bahn.

## 27. 08. 2013 Po měsících odkladů začne v září proměna olomouckého vlakového nádraží

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/modernizace-olomouckeho-vlakoveho-nadrazi-fkk-/olomouc-zpravy.aspx?c=A130817\\_1965754\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/modernizace-olomouckeho-vlakoveho-nadrazi-fkk-/olomouc-zpravy.aspx?c=A130817_1965754_olomouc-zpravy_stk))

S bezmála ročním zpožděním v září konečně začne velká proměna olomouckého vlakového nádraží. "Revoluce" za dvě miliardy přinese mimo jiné zmodernizovaná nástupiště, obnovu podchodu a nové koleje i mosty. Stavba ovšem zasáhne i do života cestujících. "Celá stavba je naplánovaná na šestatřicet měsíců, zahájení prací očekáváme v průběhu září," přiblížil Jakub Ptačinský, tiskový mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Krom jiného za ně olomoucká nástupiště při přestavbě dostanou nový kabát střížený dle pravidel platných v celé Evropě. "Přímo v kolejišti pak bude vybudováno ještě jedno nové ostrovní nástupiště. Stavební firmy opraví i starý podchod," doplnil Ptačinský. Modernizace se bude týkat i třinácti kilometrů kolejí a mostů v okolí Olomouce. Po odchodu dělníků tu bude železnice i bezpečnější, zabezpečovací systém čeká obnova. "Bezpečnost cestujících a provozu bude nově hlídat kamerový systém. Odbavovací kapacita olomouckého nádraží se zvýší o čtrnáct procent. Po modernizaci zde budou moci osobní vlaky projíždět rychlostí do sto šedesáti kilometrů v hodině a nákladní soupravy až do sto dvaceti kilometrů v hodině," shrnul mluvčí SŽDC.

**Proměna měla původně začít už téměř před rokem**

Toho všeho se tak lidé dočkají po třech letech od zájmového začátku stavby. Nejdříve tedy na podzim 2016. Úplně původní termín zahájení prací přitom byl již říjen 2012. Nástup dělníků ovšem zdržely problémy při výběrovém řízení SŽDC, na které v dubnu upozornil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). "Zadavatel porušil zákon o veřejných zakázkách, když při posuzování nabídek nevyřadil nabídku sdružení společností Eurovia, Subterra a Elektrizace železnic Praha a tohoto uchazeče nevyločil. Jeho nabídková cena nebyla uvedena ve správném tvaru," uvedl tehdy předseda ÚOHS Petr Rafaj. Právě tuto skupinu firem si správci železnic pro proměnu olomoucké trati vybrali, ÚOHS byl proti. "Zadavatel rovněž nedodržel zásadu transparentnosti, když při posouzení nabídek vzal v potaz opožděné upozornění tohoto uchazeče, že jeho skutečná nabídková cena je nižší, než byla ta čtená při otevírání obálek. V důsledku těchto pochybení mohlo dojít k podstatnému ovlivnění výběru nejhodnější nabídky," vysvětlil Rafaj.

**Cestující budou muset sledovat hlášení před odjezdem**

Po několika měsících tak správa železnic vybrala nového vítěze. Vyhověla přitom ÚOHS, podle něhož mělo vyhrát sdružení společností OHL ŽS a Alpine Bau CZ, které si za proměnu olomoucké železnice naúčtují zhruba dvě miliardy korun. "Správa železnic sice plně respektuje rozhodnutí úřadu, trvá ale na tom, že soutěž, jejíž výsledek ÚOHS zpochybnil, se přesto uskutečnila maximálně transparentně a nediskriminačně," podotkl mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. Samotné přebudování nástupišť, kolejí či mostů se ovšem neobejde bez zásahů do samotné dopravy. Ptačinský tak nevyklučuje změny nástupišť pro jednotlivé vlakové spoje. "Vzhledem k tomu, že nemáme zaveden odbavovací systém jako například v Německu, kde vlaky odjíždějí z pevných a neměnných pozic, tak se cestující stejně jako doposud dozvědí číslo nástupiště až před příjezdem vlaku," přemítá mluvčí. "Spíše očekáváme, že vzhledem k vysoké vytiženosti trasy bude docházet v určitých fázích stavby ke zpoždění vlaků. O všech změnách budou cestující informováni," doplnil.

**27. 08. 2013 Návrat „Bazalovců“ do ČD Cargo. Dopravce povede Mazánek**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-ma-noveho-sefa-mazanka-del-/eko-doprava.aspx?c=A130827\\_143010\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-ma-noveho-sefa-mazanka-del-/eko-doprava.aspx?c=A130827_143010_eko-doprava_suj))

Novým předsedou představenstva státního nákladního dopravce ČD Cargo se stal Oldřich Mazánek. Do čela ztrátové firmy ho zvolilo minulý týden výrazně obměněné představenstvo. Během tří let je už pátým předsedou představenstva ČD Cargo. V čele ČD Cargo nahradil odvolaného šéfa drah Petra Žaludu. Po třech letech se tak vrací do firmy manažeři z dob, kdy firmě vládl tehdejší šéf Josef Bazala. Společně s Mazánkem do představenstva přišel v pondělí i někdejší výkonný ředitel Václav Andryšek. Bazalu odvolalo vedení drah v roce 2010 kvůli neuspokojivým ekonomickým výsledkům i některým podezřelým investicím a smlouvám. Trestní oznámení na tehdejší vedení však nakonec policie odložila. Mazánek působil v ČD Cargo jako provozní ředitel, do firmy se ovšem vrací z jiného postu: ředitele odboru operativního provozu Správy železniční dopravní cesty. "Musím se seznámit s tím, v jakém stavu firma je a podle toho se rozhodnout pro další kroky," řekl Mazánek.

Záchrana ČD Cargo patří mezi hlavní priority nového šéfa Českých drah Dalibora Zeleného, dráhy nákladního dopravce stoprocentně vlastní. Namísto původně plánovaných dividend ze zisků nákladního dopravce však dráhy místo toho řeší jeho ztrátu. "Rozhodli jsme o krocích, které povedou k posílení obchodní aktivity s cílem získat nové, lukrativní zakázky. Předchozí vedení si počínalo defenzívně. Když ztratili zakázku, zrušili pracovní místa, ale neudělali nic, aby získali nové zakázky," tvrdí Zelený. ČD Cargo prošlo rovněž velkými změnami: z původních tří členů má nyní představenstvo pět manažerů, z původního vedení zůstal finanční ředitel Petr May a Zdeněk Meidl, k Mazánkovi a Andryškovi přišel ještě Pavel Lamač. Vyměněná je i dozorčí rada, ve které zasedl například i místopředseda Fotbalové asociace Dušan Svoboda. Na nový management čeká především vyřešení problému se ztrátovými kusovými zásilkami. Bývalá vláda chtěla situaci řešit slevami za použití kolejí, ale ty nakonec neprošly. Podle železničních odborářů měsíčně firma prodělává na jejich přepravě sto milionů korun.

**29. 08. 2013 České dráhy v pololetí prohloubily ztrátu na 510 milionů korun**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-v-pololeti-prohloubily-ztratu-na-510-milionu-korun-977504>)

České dráhy v letošním prvním pololetí vykázaly ztrátu 510 milionů korun. Proti stejnému období vloni jde o zhoršení hospodářského výsledku celé skupiny o 16 milionů korun. Výsledek ovlivnily zejména

vyšší náklady spojené s financováním obnovy vozového parku firmy. Pololetní výsledky dnes společnost zveřejnila na své internetové stránce <http://www.ceskedrahy.cz/pro-investory/financi-zpravy/pololetni-zpravy/-5597/>. "I přes výrazně rostoucí provozní ziskovost skupina vykázala celkovou ztrátu 510 milionů korun, což je primárně způsobeno masivními investicemi do modernizace vozidel a zaúčtováním daně z příjmu ve výši 320 milionů korun," řekl předseda představenstva Českých drah Dalibor Zelený.

Kladného hospodářského výsledku dosáhl segment nákladní dopravy, přestože zaznamenal 11procentní pokles tržeb. Úsporami v oblasti poradenských služeb, propagace a nájmu nákladních vozů se podařilo zlepšit zisk po zdanění z nákladní dopravy na 208 milionů korun proti 46 milionům za loňské první pololetí. Zelený ale zároveň připustil, že do výsledku se promítl prodej nevyužívaných lokomotiv za 85 milionů korun dceřiné společnosti Carga působící v Polsku – Kolejce Czeskie.

Do pozitivního výsledku v nákladní dopravě, která vloni státní firmě prodělala téměř dvě miliardy korun, je ale započtena sleva z přepravy jednotlivých vozových zásilek, kterou od března prosadil exministr dopravy Zbyněk Stanjura a která podle odhadů ČD Cargu mohla ročně ušetřit zhruba 200 až 300 milionů korun na poplatcích za využívání kolejí. Tuto slevu ale podle očekávání napadl největší tuzemský konkurent Carga – soukromá společnost AWT s tím, že vyhlášení slevy drážní orgány neoznámily s ročním předstihem a dopravci se tak na ni nemohli připravit. Názor společnosti zatím nepravomocně potvrdil Drážní úřad, který navýšení slev z 15 na 50 procent pro jednotlivé zásilky zrušil. Konečné slovo ve sporu tak bude mít opět ministerstvo dopravy, které působí jako rozhodující orgán druhé instance.

Se ztrátou 274 milionů korun po zdanění se naopak potýkala přeprava osob. Do ztráty segmentu osobní dopravy se podle očekávání promítly vyšší odpisy kvůli modernizaci vozidlového parku, vyšší úrokové náklady a nepříznivé dopady kurzového vývoje, uvedla společnost. Převážily tak mírné zlepšení provozních výsledků v osobní dopravě, kde meziročně vzrostl počet cestujících o 21 000 osob a tím se i mírně (o 130 milionů Kč) zvýšily tržby z hlavní činnosti. Nárůst počtu cestujících společnost zaznamenala v mezistátní a vnitrostátní dálkové dopravě a zároveň i v příměstské dopravě integrované do systémů městské hromadné dopravy. O zhruba kilometr na 39 kilometrů se ale proti loňskému roku snížila průměrná vzdálenost, kterou cestující s Českými drahami jezdí, což se projevilo i v nižším dopravním výkonu v počtu ujetých "osobokilometrů".

V nákladní dopravě přepravilo ČD Cargo 35 milionů tun zboží, což představuje meziroční šestiprocentní pokles. To je podle vedení společnosti způsobené zejména poklesem těžby pevných paliv a zároveň i meziročním poklesem stavební výroby. Podobný vývoj situace očekává vedení drah i ve druhém letošním pololetí. V nákladní dopravě bude pokračovat zavádění úsporných opatření, které se projeví například omezováním dlouhodobě prodělečných přeprav jednotlivých vozových zásilek, což bude mít negativní dopad na další snížení tržeb nákladního dopravce a projeví se i propouštěním zaměstnanců. Těch skupina ČD zaměstnávala téměř 25 573, což je o 844 lidí méně než vloni. Část hospodářských výsledků za první pololetí zveřejnil koncem července bývalý management pod vedením dlouholetého šéfa drah Petra Žaludy. Zpráva tehdy poukazovala zejména na zvýšení zisku před započtením úroků, odpisů a daní a snížení nákladů spojených s provozem vlaků. Zabránit očekávané výměně ve vrcholných orgánech drah po příchodu nového ministra dopravy Zdeňka Žáka se tím ale původnímu vedení nepodařilo. České dráhy se v loňském roce propadly do ztráty 1,6 miliardy korun zejména kvůli potížím dceřiné ČD Cargo. Ztrátová ale byla i osobní doprava, která za rok 2012 prodělala 517 milionů korun.

## 29. 08. 2013 Dráhy zruší od prosince D1 Express. Důvodem jsou výluky, tvrdí

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/d1-expressy-skonci-od-prosince-2013-d40-/eko-doprava.aspx?c=A130829\\_102357\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/d1-expressy-skonci-od-prosince-2013-d40-/eko-doprava.aspx?c=A130829_102357_eko-doprava_suj))

Aktuálně jeden z nejpohodlnějších vlaků na české železnici od prosince skončí. České dráhy od nového jízdního řádu přestanou provozovat speciální vlaky D1 Express mezi Prahou a Brnem, které zavedly loni na podzim kvůli modernizaci nejvytíženější české dálnice. Ostatní spoje mezi oběma městy zůstanou zachovány. Konec provozu vlaků potvrdil MF DNES mluvčí drah Petr Štáhlavský. "Důvodem k našemu rozhodnutí je především plánovaná výluková činnost a modernizace několika traťových úseků, které by narušily jízdu těchto vlaků. Konkrétně probíhá rozsáhlá modernizace železniční stanice Ústí nad Orlicí a hovoří se také o rekonstrukci velmi zatíženého úseku Běchovice - Úvaly na okraji Prahy," vysvětlil Štáhlavský. D1 Express dosud jezdí dvakrát denně každým směrem, v některé dny i třikrát. Dráhy už v minulosti mírně redukovaly počet vozů, které na tyto spoje nasadily. S výjimkou neděle vlak nikde za celou cestu nestaví a je ze všech železničních spojení mezi Prahou a Brnem nejrychlejší. Může do cíle dojet i výrazně dříve, než je v jízdním řádu.



## Investice do propagace budou bezcenné

Dráhy zavedly D1 Express loni a investovaly i nemalé prostředky do jeho propagace. Na rozdíl od jiných vlaků mezi Prahou a Brnem na jejich provoz nepřispívá vůbec stát a dráhy je provozují na vlastní komerční riziko. Obsazenost vlaku byla však často velmi nízká, i když jde v podstatě vedle pendolin o nejpohodlnější vlak v nabídce Českých drah. Ty na spoje nasadily nejnovější vagóny, navíc s připojením k internetu. Uvolněné vozy vyšlou dráhy na jiné rychlíky. Podle Štáhlavského neznámá konec D1 Expressu rezignaci na nabídku alternativní dopravy k cestě autem po dálnici. "Naši nabídku stavíme především na pravidelných spojích sítě EuroCity," dodal. Ty jezdí každou hodinu, jízda se kvůli zastavení v Pardubicích a u některých spojů i v České Třebové či Kolíně o několik minut prodlouží. Dráhy předpokládají, že internetové připojení přes wi-fi rozšíří i do dalších vozů. Navíc se už během léta na této trase objeví ve zkušebním provozu nové jednotky Railjet. Podle informací MF DNES dráhy v létě zvažovaly i možnost, že na trať do Brna nasadí pendolina, které mohou v úseku ze Svitav do Brna díky velkému množství oblouků dobře využít naklápění skříně a zvládnout cestu rychleji, než klasické soupravy. Od záměru však nakonec sešlo.

## 30. 08. 2013 ČD Cargo ujíždějí vlaky s uhlím. Do Chvaletic začne jezdit Bakala

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cr-cargo-prislo-o-zakazku-na-uhli-doy-eko-doprava.aspx?c=A130830\\_1970811\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/cr-cargo-prislo-o-zakazku-na-uhli-doy-eko-doprava.aspx?c=A130830_1970811_eko-doprava_neh))

Státní nákladní dopravce ČD Cargo přišel o první velký kontrakt na lukrativní přepravu uhlí ze severočeských dolů do elektráren, který dovoval řadu jiných ztrátových obchodů. Zároveň firmě unikla i zakázka na dopravu nových škodovek do Polska. Od pondělí začne každodenních sedm třicetivozových vlaků s hnědým uhlím z Třebušic na Mostecku až do chvaletické elektrárny na hranici Pardubického a Středočeského kraje vozit společnost AWT z impéria Zdeňka Bakaly. ČD Cargo neuspělo v tendru Severní energetické (dříve Litvínovská uhelná), která se stala novým majitelem chvaletické elektrárny.

Ztráta kontraktu za 700 milionů korun ročně je pro ČD Cargo citelná nejen kvůli výpadku tržeb a jedné z největších smluv. Uniklé audity z roku 2010 ukazovaly, že na dopravě uhlí má ČD Cargo i více než pětinovou marži. I když od té doby díky konkurenci zisky u tohoto typu byznysu klesly, hnědé uhlí stále patří mezi nejziskovější položky v ČD Cargo. "Kromě dopravy zajistíme i operace na vlečce tepelné elektrárny Chvaletice," potvrdil manažer vnějších vztahů AWT Petr Špetlák. Dopravce, kterého Zdeněk Bakala vlastní ze čtyřiceti procent, nasadí na soupravy kvůli nedostatku elektrických lokomotiv i diesellové stroje, i když za ně musí zaplatit větší poplatek za použití kolejí.

O zakázku pro Chvaletice přišlo ještě minulý vedení v čele s minulým měsícem odvolaným Petrem Žaludou. "Když jsem nastoupil, bylo mi sděleno, že tuto přepravu bude zajišťovat už jen dopravce AWT," řekl nový předseda představenstva Oldřich Mazánek. Získat pro Cargo nové zakázky mají za úkol noví manažeři. "Předchozí vedení si počínalo defenzivně. Když ztratili zakázku, zrušili pracovní místa, ale neudělali nic, aby získali nové zakázky," řekl generální ředitel drah Dalibor Zelený. Smlouva s AWT je podepsaná zatím do konce roku s roční opcí na prodloužení. Šéf odborářů ČD Cargo Radek Nekola proto věří, že se firmě od ledna znovu podaří získat kontrakt zpět. Podle něj má ztráta zakázky dopad na zhruba 50 zaměstnanců. "Proto by nebylo dobré ty lidi teď propustit a pak je složitě hledat zpět," řekl Nekola. AWT naopak podle Špetláka plánuje přijmout nové zaměstnance.

## Škodovky pro Poláky už přes Frýdlant nepojedou

Nejde přitom o jediný kontrakt, o který ČD Cargo v posledních týdnech přišlo. Přestalo například také vozit nové škodovky do Polska. Dopravu vlakem dosud zajišťoval DB Schenker, který si najímal právě ČD Cargo, nově přešla Škoda Auto k AWT. "Zvítězili v řádném výběrovém řízení," řekl mluvčí Škody Auto Jozef Baláž. Škoda ročně do Polska posílá vlakem 25 tisíc aut, jezdí dvakrát denně. AWT změnilo i cestu, kterou škodovky do Polska vozí – zatímco ČD Cargo používalo trať přes Liberec a Frýdlant, AWT používá trasu přes Lichkov.

Podíl ČD Cargo na trhu nákladních dopravců neustále klesá, stále však zůstává dominantním hráčem. Jeho podíl loni poprvé klesl pod osmdesát procent, nejvíce loni posílil právě AWT. Podle včera zveřejněných výsledků za první pololetí přišlo ČD Cargo na tržbách za prvních šest měsíců o téměř 900 milionů, v meziročním porovnání jde o pokles o více než desetinu. Pokles tržeb ukazuje na klesající ceny za nákladní dopravu, protože objem přepraveného zboží klesl jen o šest procent. Za první polovinu letošního roku skončila nákladní doprava Českých drah v zisku 208 milionů korun, což představuje více než trojnásobné zlepšení v porovnání s rokem dříve. Stále je však zisk výrazně nižší, než kolik by si majitel, tedy státní České dráhy, představovaly. Zisk za první pololetí navíc výrazně ovlivnil i rozprodej lokomotiv, na kterém vydělaly 85 milionů korun. Do většího zisku se promítlo i škrtnání nákladů a propouštění, které nastalo ve firmě hlavně v loňském roce.

### 30. 08. 2013 Po letech obnovená hornoslavkovská železnice po víkendu náhle osiří

Zdroj: iDNES.cz ([http://vary.idnes.cz/po-vikednu-skonci-provoz-na-hornoslavkovske-drahy-f8o-4vary-zpravy.aspx?c=A130830\\_1970874\\_vary-zpravy\\_pl](http://vary.idnes.cz/po-vikednu-skonci-provoz-na-hornoslavkovske-drahy-f8o-4vary-zpravy.aspx?c=A130830_1970874_vary-zpravy_pl))

Obnovená trať mezi Horním Slavkovem, Kounicemi a Krásným Jezem na Sokolovsku vzbudila mezi lidmi nečekaný zájem. Ve vozech letních víkendových vlaků sedávalo 15 až 70 lidí, většinou turistů a cykloturistů, natěšených na svezení po železnici. Poslední prázdninový víkend tam vlaky vyjedou naposledy. Vlaky platí město napůl s krajem. Uvažují, že příští rok prázdninový provoz rozšíří a lidé se svezou od května do konce září. "Trať je vytížena nad očekávání dobře, nejvíce směrem z Horního Slavkova do Krásného Jezu. Někteří lidé dokonce jeli po přestupu i dál přes Karlovy Vary rychlíkem na Prahu," řekl ředitel Krajského centra osobní dopavy Českých drah Vladimír Omelka.

V návrhu jízdního řádu na rok 2014 se objevuje návaznost slavkovské železnice na trať Rakovník – Bečov. "Taková je objednávka Karlovarského kraje se záměrem lépe propojit turisticky zajímavé oblasti Žluticka a Hornoslavkovska," zmínil Omelka. Už teď si turisté ve vlaku do Slavkova čtou letáky jako pozvánku k návštěvě turistických zajímavostí. "Jezdí k nám i lidé z daleka, kteří trať znají a chtějí se tudy po šestnáctileté přestávce zase svézt. Ze zájmu o železnici mám velkou radost, s tolika cestujícími nikdo nepočítal," těší starostku Horního Slavkova Janu Vildumetzovou.

#### V říjnu zavítá do Slavkova parní vlak

Velkou událostí bude 5. října den regionální železnice. Parní vlak jako připomínka 115. výročí trati Žlutice - Bečov zajede i do Horního Slavkova. Šest kilometrů kolejí z Horního Slavkova (zastávka Kounice) do Krásného Jezu obnovil stát letos v červenci za 20 milionů korun. Místní politici už ale přesvědčují Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), aby opravený úsek o 1,6 kilometru prodloužila až do centra Horního Slavkova. "Teď je to spíš turistická atrakce. Prodloužení trasy na nádraží bude mít pro občany města větší význam. Dohodli jsme se s náměstkem ředitele SŽDC, že pro to uděláme vše, co je v našich silách," řekl Robert Koutný z dopravní komise Hospodářské a sociální rady Sokolovska. Oprava by se podle něho vešla do 20 milionů korun.

Horší zprávou však je, že až po víkendu přestanou jezdit osobní vlaky, trať osiří. Stát ji opravoval hlavně kvůli nákladní dopravě. Slavkovská strojírenská firma Legios se zavázala, že po kolejích začne přepravovat své výrobky – železniční cisterny. Zatím je ale stále vozí do závodu v Lounech k montáži po silnici na kamionech. A nezdá se pravděpodobné, že by Legios brzy zprovoznil vlastní tovární vlečku, díky níž by se na trať napojil. Převážní společnost ČD Cargo je přitom už připravena pro Legios pracovat a pro její výrobky do Slavkova zajíždět. Údajně by šlo až o 20 cisteren týdně. "Řešíme s Legiose intenzivně podmínky a úřední povolení ve vztahu k vlečce. Kdy pojedou po trati první náklad, to teď nelze odhadnout. Nějaká zkušební přeprava by mohla začít už letos. Ve větším objemu spíš příští rok," míní Michal Roh z ČD Cargo. Robert Koutný z Hospodářské a sociální rady Sokolovska se obává, aby opuštěnou železnici do té doby nezačali rozebírat sběrači kovů.

### 30. 08. 2013 Nejdelším železničním tunelem světa poprvé projel vlak (Gotthard-Basistunnel)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nejdelsim-zeleznicnim-tunelem-sveta-poprve-projel-vlak/978233>)

Nejdelším železničním tunelem na světě dnes poprvé projel vlak. Cesta skrz Gotthardský železniční tunel vedoucí pod švýcarskými Alpami a dlouhý 57 kilometrů trvala šest hodin. Tunel je ještě ve výstavbě, po jeho dokončení v roce 2016 by jízda měla zabrat pouhých 20 minut, píše agentura DPA. Vlakem cestovali zástupci podniků, které se na výstavbě tunelu podílejí, představitelé švýcarské železniční společnosti SBB a novináři. Tunel, jehož stavba započala v roce 2010, by měl zkrátit cestu mezi Curychem a Milánem o hodinu na zhruba dvě hodiny a 40 minut. SBB doufá, že díky tomu bude schopna lépe konkurovat automobilové a letecké dopravě.

Gotthardský tunel byl proražen již v roce 2010. Poslední hrubé práce na tunelu by měly být dokončeny na podzim, koncem roku se mají na 16kilometrovém úseku uskutečnit testovací jízdy s rychlostí až 220 kilometrů za hodinu. V minulosti byl nejdelším tunelem světa japonský Seikan dlouhý téměř 54 kilometrů a spojující ostrovy Honšú a Hokkaidó.