

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2012

## OBSAH

01. 05. 2012	ČD SPOUŠTĚJÍ SVÉ AUTOBUSY – UŽ MAJÍ ZPOŽDĚNÍ (FRÝDEK-MÍSTEK – HRANICE NA MORAVĚ).....	3
01. 05. 2012	V ČESKÉ TŘEBOVÉ SE ZLOBÍ, NEBUDOU TAM ZASTAVOVAT VLAKY LEO EXPRESS .....	3
01. 05. 2012	ČESKÉ DRÁHY LONI HOSPODAŘILY SE ZISKEM 491 MILIONŮ KČ.....	4
01. 05. 2012	REGIOJET KOUPILO 12 VOZŮ 1. TŘÍDY OD ŠVÝCARSKÝCH DRAH SBB .....	4
02. 05. 2012	OBCE HLEDAJÍ VYUŽITÍ PRO BÝVALÉ NÁDRAŽNÍ BUDOVY NA MUTĚNICKÉ STEZCE (KYJOV – MUTĚNICE).....	5
03. 05. 2012	REŽIJNÍ PRŮKAZY POTICHU KONČÍ. V RYCHLÍCÍCH UŽ NEMUSÍ PLATIT.....	6
03. 05. 2012	DRÁHY URYCHLUJÍ PRODEJ MAJETKU, LETOS ZA NĚJ CHTĚJÍ 1,3 MILIARDY.....	6
03. 05. 2012	ŽELEZNIČNÍ ODBORÁŘI ŽÁDAJÍ MINISTRA, ABY ZABRÁNIL PROPOUŠTĚNÍ (ČD CARGO).....	7
04. 05. 2012	SŽDC DOKONČILA ÚSEK KORIDORU Z BEROUNA DO ZBIROHA ZA 4,5 MLD. KČ .....	7
04. 05. 2012	REKONSTRUKCE NÁSTUPIŠTĚ VE ŠTÁHLAVECH NA TRATI ČESKÉ BUDĚJOVICE – PLZEŇ MŮŽE BÝT PŘELOMOVÁ.....	8
07. 05. 2012	DVA VLAKY SE SJELY NA JEDNÉ KOLEJI, STROJVEDOUCÍ VČAS ZABRZDIL (STOCHOV).....	9
07. 05. 2012	NA KOLEJE VYJÍŽDĚJÍ LOKOMOTIVY V ČESKÝCH NÁRODNÍCH BARVÁCH, V ČERVNU POVEZOU VLAKY NA EURO.....	10
09. 05. 2012	V PROTIVÍNĚ VYKOLEJILA LOKOMOTIVA, VLAKY DO PÍSKU NEPROJEDOU .	10
10. 05. 2012	OPRAVU KORIDORU V KOZOLUPECH SŽDC URYCHLÍ, SOUD NEBUDE.....	11
10. 05. 2012	REKONSTRUKCE TRATĚ DO KYSELKY ZAČALA (VOJKOVICE NAD OHŘÍ – KYSELKA) .....	11
10. 05. 2012	PRVNÍ PARNÍ VÍKEND A SETKÁNÍ LOKOMOTIV ČKD V ŽELEZNIČNÍM MUZEU V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (12. A 13. KVĚTNA 2012).....	12
10. 05. 2012	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ PROJEKTU OPTIMALIZACE TRATI ČESKÉ VELENICE – VESELÍ NAD LUŽNICÍ, 1. STAVBA.....	13
11. 05. 2012	TENDR NA RYCHLÍKY ZVÝHODŇUJE ČESKÉ DRÁHY (OSTRAVA – KRNOV – OLOMOUC).....	14
11. 05. 2012	ČERNÁ V POŠUMAVÍ PODALA ŽALOBU PROTI STAVBĚ ŽELEZNICE (ŠED)....	14
11. 05. 2012	PARS NOVA OPRAVÍ A ZMODERNIZUJE LOKOMOTIVY ČESKÝCH DRAH (362, 363) .....	15
13. 05. 2012	ČD CARGO MOŽNÁ SKONČÍ S PŘEPRAVOU JEDNOTLIVÝCH VOZOVÝCH ZÁSILEK .....	15
14. 05. 2012	NA HODONÍNSKU VZPLÁLA ZA JÍZDY LOKOMOTIVA. ŠKODA JE PŘES ČTVRT MILIONU.....	15
14. 05. 2012	ŽELEZNIČNÍ TUNEL VE STŘELNÉ OSÍDLILI DĚLNÍCI, STAVBU OPRAVUJÍ ZA PROVOZU .....	16
15. 05. 2012	EU CHCE DVAKRÁT VĚTŠÍ SÍŤ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE .....	16
15. 05. 2012	MOTORÁČKEM DO LEDNICE, VALTIC NEBO MIKULOVA (SOBOTY, NEDĚLE A SVÁTKY OD 19. 5. DO 29. 9. 2012) .....	17
15. 05. 2012	ČD POSÍLÍ VLAKY NA SOBOTNÍ POCHOD PRAHA – PRČICE, NABÍDNOU SPECIÁLNÍ CELODENNÍ JÍZDENKU (19. KVĚTNA 2012).....	18

16. 05. 2012	NA JIHU ČECH NĚKTERÉ VLAKOVÉ SPOJE POSÍLÍ, JINÉ ZRUŠÍ (OD 10. ČERVNA 2012).....	20
16. 05. 2012	O DOPRAVCI VLAKŮ LIBEREC – DRÁŽDANY ROZHODNE SOUTĚŽ .....	20
17. 05. 2012	ŘEMESLNÍCI ZMĚNILI ZUBOŽENÉ NÁDRAŽÍ V PLZNI K NEPOZNÁNÍ (PLZEŇ HL. N.) .....	20
18. 05. 2012	SPRÁVCE KOLEJÍ ZDRAŽIL CENY ZA UŽÍVÁNÍ TRATÍ, LOKÁLKY BOJUJÍ O PŘEŽITÍ .....	21
18. 05. 2012	TUZEMSKÁ EUROVIA CS VYHRÁLA V LITVĚ TENDR NA OPRAVU ŽELEZNICE .. .....	22
18. 05. 2012	ČESKÉ DRÁHY BY MĚLY LIBERECKÉMU KRAJI ZAPLATIT POKUTU OSM MIL. KČ .....	22
18. 05. 2012	TŘINECKÉ NÁDRAŽÍ SE ZMENŠÍ A ZKRÁŠLÍ.....	23
20. 05. 2012	ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKA V BORKU SE ODKLÁDÁ, BUDE NEJDŘÍV ZA DVA ROKY (ROKYCANY-BOREK).....	23
21. 05. 2012	NÁKLADNÍ VLAK VYKOLEJIL, I TAK UJEL KILOMETRY. UHLÍ ZASYPALO AUTO (LIBĚCHOV).....	23
21. 05. 2012	JANČUROVY VLAKY V KVĚTNU POPRVÉ VYDĚLALY.....	24
22. 05. 2012	KDE JE TO MOŽNÉ, AŽ VLAKY JEZDÍ DVOUSTOVKOU, HLÁSÁ ŠÉF ŽELEZNICE .....	24
22. 05. 2012	STÁT JDE DO NEFÉR PODPORY DRAHÁM, BOUŘÍ SE DOPRAVCI .....	25
22. 05. 2012	NOVÝ ŠÉF ŽELEZNICE KOLÁŘ OPĚT MĚNÍ STRUKTURU VEDENÍ .....	25
22. 05. 2012	ABELLIO CZ PODALO NÁMITKU PROTI PODMÍNKÁM SOUTĚŽE O RYCHLÍKY	26
23. 05. 2012	DRÁHY CHTĚJÍ PĚT RAILJETŮ NA LINKU DO RAKOUSKA .....	26
23. 05. 2012	NOVÉ VLAKY NA VYSOČINU PŘIJEDOU POZDĚJI, NEŽ SE ČEKALO (REGIOSHUTTLE) .....	26
23. 05. 2012	STÁLE VÍCE PRAŽANŮ JEZDÍ PO METROPOLI VLAKEM. JE TO RYCHLEJŠÍ ..	27
24. 05. 2012	LEOŠ NOVOTNÝ PŘEDSTAVIL SVŮJ LEO EXPRESS.....	27
25. 05. 2012	LEO EXPRESS MÁ PROTI RIVALŮM VÝHODU, ZA PROVOZ PLATÍ O TŘETINU MÉNĚ.....	28
25. 05. 2012	SLAVNOSTNÍ UKONČENÍ PROJEKTU OPTIMALIZACE TRATI BEROUN – ZBIROH .....	29
28. 05. 2012	VLAKY Z ČESKA PŘESTANOU JEZDIT DO NORIMBERKU .....	30
28. 05. 2012	DAŇ ZA VLAKOVOU KONKURENCI: DRÁHY RUŠÍ SPOJE V NELUKRATIVNÍ ČASY.....	31
29. 05. 2012	DRÁHY CHTĚJÍ ZBOŘIT NÁDRAŽÍ V AŠI, MĚSTO SE POSTAVILO PROTI.....	31
29. 05. 2012	DRÁHY VYPUSTÍ PŘI OPRAVĚ D1 DVA PÁRY DÁLNIČNÍCH EXPRESŮ.....	32
29. 05. 2012	ŽELEZNIČNÍ TRATĚ NEJVÍCE ROZKRÁDAJÍ NA JIŽNÍ MORAVĚ.....	32
30. 05. 2012	VLAKY ŠKODA MAJÍ UKRAJINSKOU HOMOLOGACI A ČEKAJÍ NA EURO 2012 (ŘADA 225).....	33
30. 05. 2012	STAVBA GSM-R ÚSEK OSTRAVA – ST. HR. SR A PŘEROV – ČESKÁ TŘEBOVÁ, DOK OSTRAVA SVINOV – OSTRAVA KUNČICE – HAVÍŘOV – ALBRECHTICE – ČESKÝ TĚŠÍN.....	33
31. 05. 2012	PŘEKLADIŠTĚ VAGONŮ V ČESKÉ TŘEBOVÉ ZAČNE FUNGOVAT UŽ KONCEM ROKU .....	33
31. 05. 2012	DOBEŠ NAŘÍDIL AUDIT V ČD CARGO.....	34

## 01. 05. 2012 ČD spouštějí své autobusy – už mají zpoždění (Frýdek-Místek – Hranice na Moravě)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/174218-cd-spousteji-sve-autobusy-uz-maji-zpozdeni/>)

Do provozu vstupuje nová autobusová linka z Frýdku-Místku do Hranic. Od stávajícího autobusového spojení obou měst se liší tím, že se na jejím provozu podílejí České dráhy a v Hranicích všechny autobusy navazují na expresy od Prahy. Autobusy samotné sice drahám nepatří, platí v nich však jejich tarif včetně povinnosti "koupit" si předem místenku, která je však k dispozici zdarma. ČD s koncepcí propojení komerčních železničních a autobusových linek přicházejí přibližně půl roku poté, co podobné spojení svým cestujícím nabídla Student Agency a její dceřiná firma Regiojet.

České dráhy společně s Veolii, které autobusy patří a je oficiálním dopravcem nové linky, chtěly zavést autobusové přípoje ke svým vlakům už v dubnu. Nakonec projekt o měsíc odložily, a tak se mohou cestující svěřt až devíti páry nových autobusových spojů až dnes – s pomyslným úvodním zpožděním. Autobusy mají konečné u hranického a frýdeckomísteckého nádraží, na cestě zastavují také u nádraží v Novém Jičíně a v centru Příboru. V průběhu dne jezdí ve dvouhodinovém taktu, první ranní pár spojů ovšem jede pouze v pondělí, další pár pouze v pracovní dny. V autobusech linky nazvané ČD Bus platí vnitrostátní jízdenky Českých drah – ty jsou i bez In-karty k dispozici s 25procentní slevou – stejně jako mezinárodní železniční jízdenky nebo celoevropské síťové lístky Interrail a Eurail. Je však nutné předem si zarezervovat místo, ačkoli je to zdarma.

Autobusy mají podle zástupců ČD významně zkrátit cestovní dobu mezi Prahou a Novým Jičínem či Frýdkem-Místkem. "Kombinací autobusové a vlakové dopravy zkrátíme jízdní dobu o více jak 20 minut, navíc novým autobusovým spojením zajistíme rychlé spojení samotných měst bez nutnosti přestupu a s výhodami tarifu ČD," poznamenal Vladimír Peléšek z drah. ČD se tak snaží stáhnout náskok svého úhlavního konkurenta Regiojetu. Na jeho spoje z Prahy dnes navazují v Olomouci autobusové spoje do Nového Jičína a Frýdku-Místku. Celkem stráví lidé na cestě zhruba čtyři hodiny, stávající spojení vlakem s přestupem v Ostravě je obvykle téměř na čtyři a půl hodiny.

### Výběr spojení Praha – Frýdek-Místek

vlak + autobus ČD

- celkový čas: 4:03

- Praha hl. n. – Hranice na Moravě: např. 10:17 – 13:12 (vlak EC Praha)

- Hranice na Moravě – Frýdek-Místek: např. 13:20 – 14:20 (ČD Bus)

vlak + autobus Student Agency/Regiojet

- celkový čas: 4:08

- Praha hl. n. – Olomouc hl. n.: např. 9:33 – 11:58 (IC Regiojet)

- Olomouc hl. n. – Frýdek-Místek: např. 12:13 – 13:35 (Student Agency)

vlak ČD (přes Ostravu)

- celkový čas: 4:33

- Praha hl. n. – Ostrava hl. n.: např. 10:17 – 13:47 (EC Praha)

- Ostrava hl. n. – Frýdek-Místek: např. 14:17 – 14:50 (regionální vlak)

## 01. 05. 2012 V České Třebové se zlobí, nebudou tam zastavovat vlaky Leo Express

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120430\\_1771443\\_pardubice-zpravy\\_klu](http://pardubice.idnes.cz/clanek.aspx?c=A120430_1771443_pardubice-zpravy_klu))

Až v prosinci vyjede na klíčovou českou železniční trať z Prahy do Ostravy nový dopravce Leo Express, bude v Pardubickém kraji stavět jen v krajském městě. Českou Třebovou mine, protože nechce ztratit rychlost. A město na železničním uzlu už se zlobí. Už dříve se jí totiž vyhnul RegioJet, který staví v sousedním Ústí nad Orlicí. Leo Express mezi Pardubicemi a Olomoucí nebude stavět vůbec. "Pendolino, pokud vím, v České Třebové ani v Ústí také nezastavuje," říká mluvčí společnosti Leo Express Petr Kopáček. Česká Třebová investovala tři sta milionů do moderního nádraží s podzemním parkovištěm. Jako křižovatka železnic má ambici si udržet postavení důležitého dopravního uzlu. Jenže soukromníci teď dobré spojení lidem v České Třebové a okolí kazí. "Jezdí komerčně, nedělají to jako službu. Dají tam čtyři vagony, lidé na Moravě je přes internet obsadí a pak

nemají důvod zastavovat. Toto jsou služby k ničemu. Vyzobají si jen to, co jim přinese zisk," řekl poslanec a dopravní expert Václav Cempírek z České Třebové.

### Firmy jsou krátkozraké, míní starosta

Starosta České Třebové Jaroslav Zedník si myslí, že firmy jednají krátkozrace. "Soutěží mezi sebou, kdo bude na minuty dříve z Prahy v Ostravě, dělají vše pro to, aby mohly říct, že mají nejrychlejší spoj v České republice. Ale že mají padesátiprocentní vytiženost, to je kupodivu netrápí," řekl Zedník. Černožlaté vlaky Leo Express mají zvládnout cestu z pražského hlavního nádraží do Ostravy-Svinova za 3 hodiny a 6 minut. To je o deset minut déle, než cestu zvládne Pendolino Českých drah, a o osmnáct minut méně, než jezdí RegioJet. Rychlost ale něco stojí. "Zastávky našich vlaků jsme vybírali na základě našich průzkumů a veškerých dostupných poznatků. My přinášíme na české železnice nový koncept - tedy velmi moderní rychlou dopravu – a můžeme proto zastavovat jen v omezeném počtu stanic," uvedl mluvčí společnosti Leo Express Petr Kopáček. "Pořád se mluví o integrované dopravě, tohle by si například ve Švýcarsku nikdo nedovolil," zlobí se poslanec Cempírek.

### Jednou zastaví, věří v Třebové

Starosta České Třebové Jaroslav Zedník si je jist, že dříve nebo později dopravci do jeho města zamíří. Tvrdí, že Česká Třebová má schopnost nasát ze svého okolí víc cestujících než samotné Pardubice. "Postupem času dopravci přijdou na to, že tu budou muset zastavit. V rámci koridoru se tu přestupuje na Polsko anebo ve směru na Brno a Vídeň. Mění se to už nyní. České dráhy nám přidají dva rychlíky, na určitém procesu jsme se domluvili i se zástupci RegioJetu. I Leo Express zjistí, že zastavit v České Třebové je výhodné, protože tu hodně lidí nastupuje a přestupuje," uvedl Zedník. Žluté vlaky RegioJetu ale zatím s městem údajně nepočítají. "Zatím nechystáme žádnou změnu, pokud jde o to, kde naše vlaky zastavují. Ústí nad Orlicí je pro nás zajímavá zastávka," uvedl mluvčí Student Agency Aleš Ondrůj.

### Boj o trať Praha – Ostrava

Nástupem Leo Expressu výrazně zhoustne konkurenční boj na hlavní trati. Vlaky budou jezdit osmkrát denně každým směrem, v pátek o jeden spoj navíc. RegioJet dosud jezdí sedmkrát, od prosince má jezdit devětkrát. České dráhy nabízejí na trati zatím nejvíce spojů, už ale ohlásily redukci části pendolin od června. Detaily ale ještě nezveřejnily.

## 01. 05. 2012 České dráhy loni hospodařily se ziskem 491 milionů Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-loni-hospodarily-se-ziskem-491-milionu-kc/789047>)

České dráhy (ČD) loni hospodařily se ziskem 491,2 milionu Kč, zatímco v roce 2010 byly ve ztrátě 980,7 milionu Kč. Napsal to dnes server Týden.cz s odvoláním na loňskou výroční zprávu ČD. Celá skupina byla v roce 2011 v zisku přesto, že osobní i nákladní doprava skončily ve ztrátě. Z údajů ve výroční zprávě vyplývá, že se na pozitivním výsledku skupiny podílel především prodej řízení provozu Správě železniční dopravní cesty, na níž České dráhy vydělaly 256 milionů korun, a prodej dalšího majetku. Správa majetku tak vykázala zisk 488 milionů Kč a ostatní činnosti byly v plusu 233 milionů korun. Provozní výnosy skupiny loni dosáhly 37,65 miliardy korun a proti předchozímu roku stouply o 1,9 miliardy korun. Z toho tržby z hlavní činnosti zaznamenaly nárůst o 1,3 miliardy korun, tedy meziročně o 3,9 procenta. Provozní zisk (EBITDA) dosáhl 6,7 miliardy korun a meziročně vzrostl o dvě miliardy korun, tedy o více než 43 procent. Jak zjistila ČTK z výroční zprávy zveřejněné na webu ČD, osobní doprava loni vykázala ztrátu 583 milionů korun, když v roce 2010 činila ztráta tohoto segmentu osm milionů Kč. Loňská ztráta nákladní dopravy byla 72 milionů Kč. Výsledek se meziročně zlepšil. Předloňská ztráta nákladní dopravy ČD představovala 427 milionů Kč. Osobní i nákladní doprava byly ztrátové, přestože zvýšily své tržby. Tržby v nákladní dopravě vzrostly o 280 milionů na 14,38 miliardy, v osobní dopravě se zvýšily o 322 milionů na 19,2 miliardy korun.

## 01. 05. 2012 RegioJet koupil 12 vozů 1. třídy od švýcarských drah SBB

Zdroj: Student Agency (<http://www.studentagency.cz/pro-media/tiskove-zpravy/2012-05-RegioJet-koupil-12-vozu-od-SBB.html>)

RegioJet, člen skupiny Student Agency, zakoupil 12 vozů první třídy od švýcarských státních drah SBB. Jedná se o vozy typového označení Am61, které RegioJet do budoucna využije pro své dálkové vlaky IC RegioJet na trase Praha – Ostravsko – Žilina. „Vozy od SBB budou v následujících dnech

převezeny do České republiky. Přestože se jedná o špičkové vozy určené pro dálkovou dopravu, RegioJet je okamžitě posílá na kompletní rekonstrukci interiéru. Stanou se součástí flotily vozů s novým interiérem, které nasadíme do provozu jako součást dalších novinek do konce letošního roku“, říká Radim Jančura, majitel společnosti RegioJet a skupiny Student Agency.



RegioJet v současnosti vlastní flotilu cca 40 vozů dálkové dopravy, z nichž více než dvacítko operuje na vlacích IC RegioJet mezi Prahou a Ostravskem, kde denně nabízí přepravní kapacitu cca 2 900 – 3 000 míst. Jedná se vesměs o vozy, které v západní Evropě představují špičkový standard cestování první třídy, zatímco RegioJet je provozuje jako vozy druhé třídy. Jejich maximální rychlost je 200 km/hod. a splňují náročné standardy dálkové železniční dopravy na začátku 21. století. „RegioJet vždy bude nabízet nejvyšší komfort cestování v dálkové dopravě. Týká se to jak místa k sezení, tak i palubních služeb“, doplňuje Radim Jančura.

RegioJet minulý týden učinil také další krok k rozšíření aktivit na další trhy mimo Českou republiku. Německé dráhy (DB) oznámily, že si RegioJet vybraly pro další exkluzivní jednání o společném provozování vlaků na trase Praha – Berlín – Hamburk. Společně s provozem regionálních vlaků na Slovensku se tak RegioJet postupně stává předním soukromým železničním dopravcem na území tzv. nových členských zemí EU.

## 02. 05. 2012 Obce hledají využití pro bývalé nádražní budovy na mutěnické stezce (Kyjov – Mutěnice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/174523-obce-hledaji-vyuziti-pro-byvale-nadrazni-budovy-na-mutenicke-stezce/>)

Do mapy regionální sítě cyklostezek přibyl další zápis. Nová trasa pro kola spojila Kyjov s Mutěnicemi. Vede přesně tam, kde v minulosti protínala region vlaková trať Mutěnka. Svazek místních obcí dokázal oživit tato opuštěná místa. Obce teď chtějí najít využití i pro tři opuštěné nádražní budovy. Nevyužívané nádražní budovy by se mohly proměnit v občerstvení, ubytování a poskytovaly by cyklistům také základní servis v případě, že budou potřebovat vyměnit pneumatiku. "Možnou variantou je také informační centrum, ve kterém by cyklisté získali doporučení na další trasy v okolí," plánoval starosta Kyjova František Lukl (nez.).



První krok už obce podnikly, když nabídly Správě železniční dopravní cesty (SŽDC) odkoupení. "V současné době je schválen prodej správní radou SŽDC. Následně návrh na prodej putoval na Ministerstvo dopravy, které má prodej připravený na nejbližším zasedání Rady vlády," uvedl mluvčí SŽDC Pavel Halla. Obce ještě čeká shánění peněz. "Naším úkolem bude získat peníze z dotačních titulů, případně z jiných zdrojů, včetně donátorů. Nejpozději do dvou let bychom tady ale rádi měli fungující zázemí," řekl starosta. V některých budovách dodnes bydlí nájemníci a i s těmi mají některé obce svůj záměr předjednaný. "Jde nám o to využít prostory, které teď nikdo nepotřebuje. Pokud někde budou nájemníci, budovu převezmeme i s nimi," dodal Lukl.

### Plán na vybudování cyklostezky se rodil od roku 2009

Trasu Kyjov, Svatobořice-Mistřín, Dubňany a Mutěnice ještě před pár lety bylo možné kromě auta zdolat právě vlakem. Poté, co byla tato železniční trať zrušena, koleje už jen v tichosti chátraly. To byl také důvod, proč se dobrovolný svazek obcí Mutěnka rozhodl připravit plán, který by počítal s využitím právě této trasy. Téměř patnáctikilometrová asfaltbetonová cesta vedoucí přes Svatobořice a Dubňany nahradí starou železniční trať, kterou dráhy přestaly využívat před několika lety a železniční svršek tak bezútěšně chátral.

Jednokolejná trati číslo 257 místní snad odjakživa přezdívaly Mutěnka. První lokomotivy se po ní začaly prohánět v roce 1900, v minulém století měla v Kyjově dokonce samostatné nádraží. Po sto letech však železniční úsek začal ztrácet na významu pro nákladní i osobní dopravu, a tak byl 30. dubna 2009 úředně zrušen. "Myslím si, že cyklostezka bude poměrně atraktivní i pro turisty. Povede převážně lesem a také kolem dvou vyhlášených vinařských lokalit Pod dubňanskou horu a Mutěnické budy," doplnil starosta Mutěnic Dušan Horák (nez.).

S podobnými projekty na proměnu starých kolejí a cest přišly i další obce v kraji, například Hrušovany a Nezamyslice. Jinde však zatím zůstávají pouze u plánů. Mutěnické cyklostezce totiž nechybí to nejdůležitější – peníze. Dotaci ve výši 75 procent z přibližně 20 milionů korun projektu poskytne Státní fond dopravní infrastruktury, zbývající statisíce z vlastních rozpočtů doplatí přílehlé obce. Ty na podporu cyklostezky vytvořily dobrovolný svazek Mutěnka.



**Podobný osud mají i opuštěné celnice. Na řadě míst našly nové využití**

Celnice před čtyřmi lety opustili poslední úředníci, dnes se pro ně města snaží využít jako kanceláře, sklady, muzea nebo domy s pečovatelskou službou. Například v obci Střelná na Vsetínsku chtějí prázdný dům využít multifunkčně. "Vzniknou tam kancelářské prostory, pneuservis, autooprava či ubytovna pro dělníky, kteří budou pracovat na chystaných investičních akcích obce," uvedl starosta obce Petr Kráčmar. Část ubytovny by mohla sloužit i pro turisty. Obec tak chce získat nové příjmy do svého rozpočtu. Budovu má v pronájmu od Zlínského kraje za symbolickou jednu korunu.

Oživit prostor bývalých celnic už se povedlo ve Strání, kde ji využívá hned několik firem, nebo ve Starém Hrozenkově, kde sídlí velkosklad čajů a oprava aut. Naopak v Březové celnici považují za danajský dar. Projekt na využití sice obec má, na jeho uskutečnění ale chybí peníze. Budova proto už několik let chátrá a stává se cílem vandalů. Na některých místech jižní Moravy se některé celnice rozhodli využít nekomerčně. Ve Valticích otevřeli Muzeum železné opony symbolicky v místech, kde za totality přišli o život Češi prchající za svobodou. Muzeum o historii celnictví má vzniknout v Hatích, na projekt zatím chybí peníze.

**03. 05. 2012 Režijní průkazy potichu končí. V rychlících už nemusí platit**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/rezijky-potichu-konci-v-rychlících-uz-nemusi-platit-f9k/-eko-doprava.aspx?c=A120502\\_203641\\_eko-doprava\\_brd](http://ekonomika.idnes.cz/rezijky-potichu-konci-v-rychlících-uz-nemusi-platit-f9k/-eko-doprava.aspx?c=A120502_203641_eko-doprava_brd))

Takřka bezplatné cestování po síti českých železnic pro železničáře a jejich rodinné příslušníky skončí. Konec režijek je přitom nenápadný a může trvat i patnáct let. Ministerstvo dopravy do podmínek tendru na provoz rychlíků nezanese povinnost vítězného dopravce akceptovat režijní jízdenky Českých drah. V praxi to znamená, že pokud soutěž na rychlíky vyhraje soukromý dopravce, režijky na dané trase už platit nebudou. Tedy pokud se dopravce nerozhodne připravit se o část tržeb. Ve hře jsou výhody pro téměř čtvrt milionu lidí. "Povinnost přepravovat cestující s tímto druhem jízdního dokladu nebude. U žádného dopravce," potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák.

Podobně podle informací MF DNES chtějí postupovat i kraje, které se chystají vypsát soutěže na provoz regionálních vlaků. Už dnes neplatí režijky v dotovaných vlacích GW Train Regio (dříve Viamont) a Trilex. První soutěž na rychlíkové tratě vypsalo ministerstvo letos na jaře, další postupně přijdou během příštích patnácti let. Ministerstvo zrušením povinnosti uznávání režijních jízdenek vyšlo vstříc především nářkům Českých drah, které jsou podle svých slov znevýhodněny proti konkurenci tím, že takové jízdenky musí akceptovat.

**Režijky trápí hlavně České dráhy**

Dráhy musí uznávat režijní jízdenky podle zákona o Českých drahách, podmínky tarifu však řeší ministerstvo dopravy. České dráhy na konkrétní dotaz, zda by v případě vítězství zrušily jízdy zdarma pro režijkáře na vysoutěžených tratích, neodpověděly. "České dráhy nejsou oprávněny režijky zrušit, toto právo přísluší ministerstvu," uvedl jejich mluvčí Petr Štáhlavský.

Režijky využívá přes 160 tisíc lidí. Dráhy přitom už zaměstnávají jen desetinu tohoto počtu. Zbytek tvoří rodinní příslušníci zaměstnanců drah, bývalí zaměstnanci a pak také tisíce lidí zaměstnaných například u Správy železniční dopravní cesty, Drážního úřadu, ČD Cargo nebo ministerstva dopravy. Podle Štáhlavského má na režijku nárok celkem 219 tisíc lidí. I přes zdražení ročního poplatku na pět set korun mají dráhy z režijek ročně jen 56,8 milionu korun. Přesná čísla, o kolik dráhy ročně přijdou na nezaplaceném jízděném od režijkářů, nejsou, mluví se však o zhruba půl miliardě korun.

Pro běžné cestující stojí roční neomezené cestování 22 990 Kč, v této ceně je však zahrnuta i první třída. Neuznávání režijek je i jedním z důvodů, proč chtějí železniční odboráři soutěž napadnout u antimonopolního úřadu. "Pokud to neudělají ČD samy, učiníme tak my. Soutěže jsou nedomyšlené," tvrdí šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

**03. 05. 2012 Dráhy urychlují prodej majetku, letos za něj chtějí 1,3 miliardy**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-urychlují-prodej-majetku-letos-za-nej-chteji-1-3-miliardy-764115>)

České dráhy chtějí letos pokračovat v rozprodeji nemovitého majetku, což je činnost, která drží národního dopravce v zisku. Podnik prodává například sklady, bytové domy, vodojemy, úschovny zavazadel a pozemky. V seznámech se však objevují i výpravní budovy. Podnikatelský plán ČD počítá pro tento rok s výnosy z prodejů ve výši 1,3 miliardy korun, loni to byla necelá miliarda. Seznamy nepotřebného majetku čítají stovky položek. Na prodej je například úschovna v jihočeských

Slavonicích, nádražní budova v severočeských Trmicích, bytovka v Říkovcích na Přerovsku či objekty na nádraží v Praze Vršovcích. „Prodej majetku je součástí výsledovky, díky němu můžeme investovat do nových vozidel,“ řekl generální ředitel drah Petr Žaluda. Podle jeho náměstka pro ekonomiku Michala Nebeského není prodej aktiv záchranou firmy, ale přirozeným trendem. „Firma, která za sebou vleče takovou historickou zátěž, by po pravdě řečeno potřebovala vydělávat mnohem více,“ uvedl Nebeský. Dráhy sice loni vydělaly 314 milionů korun, samotná osobní doprava ale skončila v minusu téměř 600 milionů. Jen pendolina loni prodělala 250 milionů korun.

V souvislosti s prodejem drážních nemovitostí se v poslední době do centra pozornosti dostávají nádraží. Stále častěji se hovoří o jejich úplatném přesunu na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC). České dráhy by za ně mohly inkasovat kolem osmi miliard korun. Velká část loňských majetkových přesunů připadá na převod výpravčích na SŽDC. Spolu se zaměstnanci koupila správa železnic od drah i majetek za stovky milionů korun. Pro dráhy má celá transakce hořkou příchuť. Od loňského září si SŽDC provoz na železnici řídí sama, takže za službu přestala drahám platit.

### 03. 05. 2012 Železniční odboráři žádají ministra, aby zabránil propouštění (ČD Cargo)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/zeleznicni-odborari-zadaji-ministra-aby-zabranil-propousteni/789937>)

Železniční odboráři požadují schůzku ministra dopravy se zástupci vedení ČD Cargo a vedením mateřských Českých drah. Cargo kvůli špatné hospodářské situaci plánuje restrukturalizaci, při níž podle odborů může přijít o místo až 1200 lidí. Pokud firma svůj plán nezmění, budou odbory žádat odvolání předsedy představenstva ČD Cargo Gustava Slamečky. Na podporu svých požadavků plánují stávkou. ČTK to dnes řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů Radek Nekola.

Podle vedení ČD Cargo je restrukturalizace nezbytná, stávka by naopak mohla dopravce nenávratně poškodit. "Pokud má ČD Cargo do budoucna přežít a dosahovat dobrých výsledků, musí se přizpůsobit změněné situaci na trhu. V opačném případě hrozí ztráta celých segmentů přepravy a mnohem výraznější úbytek pracovních míst," řekl ČTK Slamečka. Plán restrukturalizace Carga jejímu vedení zadaly České dráhy, není dosud dokončený ani připravený ke schválení. Slamečku by podle Nekoly měl nahradit člověk, který na post nebude dosazen kvůli stranické příslušnosti a který rozumí železnici. Možnost stávkou podpořil podnikový výbor OSŽ při ČD Cargo všemi hlasy. Časově neomezenou stávkou by odbory začaly připravovat ve chvíli, pokud by firma trvala dále na plánovaném způsobu restrukturalizace. Stávka by mohla začít od 1. června, varoval Nekola.

Personální změny, které podle něj vedení ČD Cargo chystá, korespondují s neúspěchy firmy v hospodaření za první čtvrtletí. Cargo vykázalo propad v tržbách z přepravy zboží o 800 milionů proti plánu. Výsledky se prý snaží zakrýt pomocí nakoupených výkonů jiných dopravců, které mají vynést zhruba 700 milionů korun, ale po odečtení nákladů Cargo zbude zisk zhruba dva miliony korun. Pomocí takovéto hry čísel se vedení firmy pokouší vytvořit iluzi, že v podnikání ČD Cargo je vše v pořádku, dodal Nekola.

Na pochybnosti o úrovni řízení ČD Cargo mají podle Slamečky odbory právo, nicméně by měly k řešení problémů přistupovat konstruktivně, hrozby stávkou jsou podle něj pravým opakem. Pod současným vedením snížilo vloni ČD Cargo ztrátu o zhruba 800 milionů korun oproti roku 2010 a navýšilo objemy tržeb a přeprav, doplnil Slamečka. Naopak samotná stávka by podle něj mohla pověst nákladního železničního dopravce natrvalo poškodit v očích jeho obchodních partnerů. ČD Cargo loni snížilo ztrátu z 853 milionů na 60 milionů korun při celkových tržbách 14,3 miliardy Kč. Společnost zaměstnává 9500 lidí.

### 04. 05. 2012 SŽDC dokončila úsek koridoru z Berouna do Zbiroha za 4,5 mld. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-dokoncila-usek-koridoru-z-berouna-do-zbiroha-za-4-5-mlrd-kc/790439>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dokončila stavbu pětadvacetikilometrového úseku z Berouna do Zbiroha za 4,5 miliardy korun. Na III. tranzitním železničním koridoru z Prahy do Chebu tak zbývá dostavět poslední čtyři úseky. Všechny kromě jednoho u Černošic za Prahou budou hotové do konce roku 2015. Celkové náklady na modernizaci více než dvousetkilometrové trati Praha – Plzeň, kde jsou hotovy všechny úseky z Plzně Jižního předměstí do Chebu, se pohybují přes 30 miliard Kč a hlavní podíl dává evropský operační program Doprava I (OPD). ČTK to řekl Petr Kolář ze SŽDC, Stavební správy Západ. "Na úseku Beroun – Zbiroh už se jezdí bez omezení, probíhají dokončovací práce," dodal. Na části ze Zbiroha do Rokycan, kde je hotový úsek Kařizek –

Rokycany, se ještě buduje druhá kolej ze Zbiroha do Kařízku a narovnáva velký oblouk před stanicí Zbiroh. Nová trať vede nejvíce ze všech úseků po "zelené louce", a je tam tedy nejvíce narovnaných oblouků pro zvýšení rychlosti. Nejnákladnější byl nový tunel nad Hořovicemi a rekonstrukce mostu přes Červený potok u Zdic.

Další pětadvacetikilometrový úsek za 3,9 miliardy Kč ze Zbiroha do Rokycan bude stavebně hotový letos v říjnu. Na průjezdu Plzní za 942 milionů se pracuje od března a dokončen bude příští rok v září. Etapa Rokycany – Plzeň za osm miliard Kč, nejnákladnější na trati z Prahy do Chebu, začne do pěti měsíců. "Bude mít největší časový přínos, protože zkrátí trať z 20 na 14 kilometrů," uvedl Kolář. Na etapu podají uchazeči své nabídky do 17. června. Zájem je podle Koláře obrovský, jde o největší současnou stavbu v regionu, která bude hotová do října 2015. Celá trasa Praha – Plzeň bude dvojkolejná. V pokračujícím směru na Cheb vedou obě koleje do Pňovan na Plzeňsku. Z Pňovan až do Lipové u Chebu vede jedna kolej a z Lipové opět dvě stopy.

Nejdéle bude trvat optimalizace trati z Prahy-Smíchova do Berouna. Z plánovaného pětadvacetikilometrového tunelu kvůli vysokým nákladům sešlo a připravuje se rekonstrukce současné trati rozdělená na tři úseky. Oba krajní, tedy Praha – Černošice a Králův Dvůr – Beroun, budou hotové do roku 2015. "Největší problém je v Černošicích, kde trať vede obcí. Tento prostřední úsek nebude hotový do roku 2015, ale počítáme na něj s penězi z OPD II v nové plánovacím období EU," uvedl Kolář. Na průjezd plzeňským nádražím nyní SŽDC zpracovává dokumentaci. Soupravy budou moci jezdit po celé modernizované trati rychlostí až 130 kilometrů za hodinu, vlaky s naklápačnými skříněmi ještě o 30 kilometrů za hodinu více. Spojení Praha – Plzeň se po dokončení zkrátí ze 104 na 70 minut.

#### **04. 05. 2012 Rekonstrukce nástupiště ve Štáhlavech na trati České Budějovice – Plzeň může být přelomová**

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

Připravovaná rekonstrukce nástupiště v zastávce Štáhlavy (Plzeň-jih) na trati České Budějovice – Plzeň může přinést zásadní změnu v postupech užívaných v rámci legislativní povinnosti snižovat nadlimitní hlukovou zátěž okolní zástavby v souvislosti s provozováním dráhy. To je zatím možné pouze především za použití protihlukových stěn či zemních valů. V rámci stavby, jejímž investorem je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), bude totiž vůbec poprvé vyzkoušen nový typ nástupištní hrany opatřené na lícové (ke koleji přilehlé svislé ploše) ploše zvukově pohltivými matricemi z recyklované pryže. Nový typ nástupištní hrany H 130 má navíc výrazný protiskluzový dezén nášlapné plochy. Samozřejmostí je výška nástupištní hrany 550 mm nad temenem kolejnice pro snadnější nástup a výstup cestujících. Zhotovitelem stavby je Skanska a.s.

SŽDC společně s Výzkumným ústavem železničním (VUZ, a.s.) provedla kontrolní akustické měření před zahájením rekonstrukce. Po ní bude provedeno další měření a následně akustické vyhodnocení útlumu hluku pomocí nástupištních hran H 130. Dosažené hodnoty útlumu hluku budou následně využity jak při návrzích budoucí výstavby nástupišť, zejména zastávek bez protihlukových stěn, tak i pro aplikace připravované nízké protihlukové clony doplňující stávající protihluková opatření na železnici.

Největší a pro cestující veřejnost podstatná část stavebních prací (výstavba nového nástupiště včetně přístřešku a rekonstrukce železničního spodku a svršku) proběhne ve výluce ve dnech 15. až 31. května. V této době bude provedeno odstranění původního nástupiště, bude demontován stávající svršek včetně odtěžení štěrkového lože a odtěžen i železniční spodek na úroveň zemní pláně. Dále bude provedena rekonstrukce stávajícího propustku (nová izolace, vyspárování, oprava křidel) a bude přeložen stávající optický kabel. Následně bude postaveno nové nástupiště s pohltivou vrstvou, navedeny konstrukční vrstvy železničního spodku a svršku, zřízeno nové odvodnění, přístupové cesty k nástupišti a nový přechod pro pěší a cyklisty na Panské cestě a v neposlední řadě osvětlení nového nástupiště. Železniční provoz bude obnoven 31. května večer.

Do 22. června bude cestujícím sloužit provizorní sypané nástupiště, nové včetně přístřešku a osvětlení bude plně v provozu nejpozději do 28. června, tedy ještě před začátkem letních školních prázdnin a dovolených. V červenci a srpnu 2012 budou postupně dokončovány zbývající stavební objekty (např. propustek pod tratí) a do konce září budou provedeny veškeré potřebné práce, které ale již nebudou ovlivňovat drážní provoz.

#### **Nový testovaný systému útlumu hluku:**

Zvukově pohltivé prvky na nástupištních hranách povedou ke snížení hlukové zátěže v bezprostřední blízkosti jejího zdroje (jízda kola po kolejnici) a umožní tak redukovat rozsah navrhovaných



konvenčních protihlukových stěn, které se budují až za vlastním nástupištěm a tedy poměrně daleko od koleje, na níž hluk vzniká. Konkrétní snížení hlukové zátěže bude vždy záviset na místních podmínkách, avšak při optimální dimenzování protihlukových prvků lze předpokládat srovnatelný útlum hluku na fasádě dotčených obytných staveb, přitom za výrazně nižší náklady. Nový typ nástupiště hrany ve spojení s omezením výstavby konvenčních protihlukových stěn dále přispěje k zachování rozhledových poměrů a větší bezpečnosti na méně segregovaných plochách zastávek (jak v případě běžného provozu, tak při mimořádných událostech) včetně snížení vandalismu. Pokud se toto řešení osvědčí, stane se jedním ze standardních prvků protihlukové ochrany a mohlo by současně přispět k další redukci investičních nákladů na modernizaci železničních tratí v ČR.

V případě instalace zvukově pohltivé vrstvy je její instalace, stejně jako nové provedení nástupiště hrany s protismykovou úpravou – obchodní označení „ŽPSV – H130“ výsledkem vlastního firemního vývojového úkolu společnosti ŽPSV, a.s., který společnost hradí z vlastních zdrojů. Proto instalace ve Štáhlavech nijak finančně nezatíží rozpočet stavby a tím i nevzroste finanční náklad SŽDC. Vlastní montáž bude provedena zhotovitelem stavby, společností SKANSKA, a. s. Současně je tato stavba zahrnuta do tzv. „zkušebního úseku“ ve smyslu schvalování výrobků pro tratě ve správě SŽDC a také bude tak vyhodnocena. Tato nástupiště hrana je předmětem průmyslového vlastnictví společnosti ŽPSV, a.s., když Úřad průmyslového vlastnictví v Praze zapsal technické řešení do rejstříku užitných vzorů. Nástupiště hrana „ŽPSV – H 130“ je „základním stavebním kamenem“ vznikajícího nového systému nástupiště ŽPSV.

Co se týče nákladů na doplnění nástupiště hrany zvukově pohltivou vrstvou z recyklované pryže lze očekávat, že její pořizovací náklad se bude pohybovat cca na úrovni jedné desetiny ceny stávající jednostranné PH stěny. Pohltivá vrstva nástupiště hrany ŽPSV – H130 představuje ekologickou likvidaci min. 4 vyřazených automobilních pneumatik na jeden běžný metr nástupiště hrany. Místo trvalého uložení opotřebených pneumatik na řízených a neřízených skládkách, tak výchozí materiál, nyní pryžový recyklát, získá opět své místo při snižování hluku a vibrací, tentokrát ale ve službách pro železnici.

Díky probíhající modernizaci vozového parku dopravců, kdy nová vozidla vybavená kotoučovou brzdou již nepůsobí nepříjemné skřípání při brzdění (narozdíl od starších vozidel vybavených litinovou špalíkovou brzdou), dojde k dalšímu snížení hluku na zastávkách, což jistě ocení nejen všichni pravidelní cestující.

#### Vybraná data

Název stavby	"Rekonstrukce nástupiště a odvodnění koleje v km 333,550 – 336,320 trati České Budějovice – Plzeň"
Zhotovitel	Skanska a.s.
Délka nepřetržitě výluky (NAD)	16 dnů (15. – 31. 5. 2012)
Délka nástupiště	300 metrů
Typ nástupiště hrany	H 130 (ŽPSV)
Rekonstrukce koleje	306 metrů
Celkové investiční náklady	11,8 mil. Kč

#### 07. 05. 2012 Dva vlaky se sjely na jedné koleji, strojvedoucí včas zabrzdil (Stochov)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/175206-dva-vlak-y-se-sjely-na-jedne-koleji-strojvedouci-vcas-zabrzdil/>)

Sjetí dvou vlaků na jedné koleji na stochovském nádraží zastavilo provoz na trati mezi Prahou a Kladnem. Brzy ráno vjel osobní vlak Kladno – Rakovník na kolej, kde už stál nákladní vlak. Strojvedoucí stihl včas zabrzdit, po zastavení dělilo oba vlaky přes sto metrů. Při mimořádné události neutrpěl nikdo zranění, nevznikla ani žádná škoda s výjimkou potřeby zastavit dopravu a nahradit vlaky v pondělní ranní špičce autobusovou dopravou. Vlaky začaly Stochovem opět projíždět v sedm hodin ráno, přibližně dvě hodiny po události. Její příčina však dosud není zcela zřejmá. Podle předběžných závěrů vyšetřování ovšem zabezpečovací zařízení fungovalo správně. Mluvčí SŽDC Pavel Halla poukázal, že jeho řádnou funkci prokázal i fakt, že vlak zastavil v bezpečné vzdálenosti. Strojvedoucí nemusel ani použít rychlobrzdou.

Případ vyšetřuje Drážní inspekce – vyslýchá svědky a analyzuje data ze záznamových zařízení. Během dopoledne už mohli inspektoři vyslovit předběžný závěr. "Pravděpodobnou příčinou události je selhání výpravčího při organizování drážní dopravy," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

Podle Pavla Hally ze SŽDC jsou zaměstnanci při podobných situacích obvykle postaveni mimo službu, musí jít na přeškolení, potom se vracejí na své místo. "Není trend automaticky trestat. Taková chyba se bohužel může stát každému," zdůraznil mluvčí. Pro viníka nehody hovoří, že se událost obešla beze škod na majetku i životech – na rozdíl od podobné mimořádnosti, která se stala předloni v nedalekých Kamenných Žehrovicích. Tehdy se osobní vlak srazil s posunující nákladní lokomotivou a patnáct lidí utrpělo zranění.

Podobná událost se stala i letos v březnu, kdy proti sobě kvůli chybě strojvedoucího jely po stejné koleji dva vlaky u pražského Hlavního nádraží. Tehdy ale neštěstí zabránila až poslední pojistka – tzv. generální stop, který vlaky zastavil dvacet metrů od sebe.

## 07. 05. 2012 Na koleje vyjíždějí lokomotivy v českých národních barvách, v červnu povezu vlaky na EURO

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13392/>)

Měsíc před zahájením Mistrovství Evropy ve fotbale nasadí České dráhy do pravidelného provozu lokomotivu řady 380 v českých národních barvách. Na začátku června poveze tento moderní stroj českou reprezentaci do Vratislavi, kde se odehrají první zápasy našeho týmu. Fotbalový nátěr bude mít také další hnací vozidlo, lokomotiva řady 163, která se objeví v pravidelném provozu na spěšném vlaku z Pardubic do Vratislavi a zpět a v průběhu června poveze fanoušky šampionátu.



Lokomotiva s číselným označením 380.011 s fotbalovým nátěrem odjede poprvé ve středu 9. května v 10:17 z Prahy hl.n. v čele pravidelného vlaku EC 111 Praha, který spojuje Prahu s Varšavou. Lokomotiva poveze soupravu v části trasy mezi Prahou a Bohumínem, zpět do Prahy pojedou druhý den v čele vlaku EC 110 (mezi cestou zpět do Prahy bude nasazena ještě na vlcích mezi Bohumínem a Břeclaví). Českou fotbalovou reprezentaci poveze fotbalová „třistaosmdesátka“ v neděli 3. června a krátce po odehrání vratislavských zápasů se stane magnetem letošního veletrhu železniční techniky Czech Raildays v Ostravě (19. – 21. června 2012).

Druhá z fotbalových lokomotiv, řady 163, bude jezdit od 11. května na spěšných vlcích z Pardubic hl.n. směrem do Lichkova a dále do polské Vratislavi. Ve dnech 8., 12. a 16. června potom poveze fanoušky z Prahy do Vratislavi a zpět. Zpáteční jízdenky do vlaků Praha – Vratislav (Wrocław) a Brno – Vratislav je možné zakoupit na [www.vlakemnaeuro.cz](http://www.vlakemnaeuro.cz). Fotbalový polep „třistaosmdesátka“ v těchto dnech dokončuje v pražském depu společnost Railreklam. Nátěr druhé lokomotivy řady 163 přijde na řadu v průběhu tohoto týdne v depu v České Třebové. Speciální vlaky do Polska jsou součástí projektu „Vlakem na Euro“, na kterém spolupracují České dráhy s Fotbalovou asociací ČR.

Lokomotivní řada 380 z produkce společnosti Škoda Transportation, která bude propagovat českou účast na fotbalové šampionátu EURO 2012, je nejrychlejší a nejvýkonnější lokomotivou určenou pro České dráhy. V provozu dokáže jezdit rychlostí až 200 km/h a její výkon je přes 6 000 kW, což odpovídá dvěma starším lokomotivám z 80. let. Vyvinuta je pro expresní dopravu v České republice a v sousedních státech.

## 09. 05. 2012 V Protivíně vykolejila lokomotiva, vlaky do Písku neprojedou

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/175536-v-protivine-vykolejila-lokomotiva-vlaky-do-pisku-neprojedou/>)

Zhruba na čtvrthodinové zpoždění se musí připravit lidé, kteří chtějí cestovat vlakem mezi Pískem a Protivínem. Na protivínském nádraží ráno vykolejila posunovací lokomotiva a zatarasila kolej, po které se odjíždí na Písek. Lokomotiva nákladního dopravce ČD Cargo vykolejila v půl deváté ráno při posunu. Příčina zatím není známa. Omezení, které nehoda způsobila, však zastavilo pouze dopravu směrem na Písek. Druhá trať, která z protivínského nádraží vychází a vede na Strakonice, je průjezdná. Písecké vlaky tak jezdí z Protivína do Ražic, odkud pokračují do Písku po krátké spoje. "Cestující se kvůli odklonu vlaků musí připravit na to, že spoje budou mít zpoždění. Ale mělo by se jednat vždy jen řádově o několik minut," uvedl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Jak dlouho mimořádná výluka na protivínském nádraží potrvá, není známo. České dráhy očekávají, že se vlaky do svých tras vrátí v průběhu odpoledne.

**10. 05. 2012 Opravu koridoru v Kozolupech SŽDC urychlí, soud nebude**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/175718-opravu-koridoru-v-kozolupech-szdc-urychli-soud-nebude/>)

Aby byla oprava poškozené staniční koleje v Kozolupech na Plzeňsku rychlejší, pokusí se Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vyřešit spor se stavitelskou firmou a projektantem mimosoudně. Na koridoru dokončeném před třemi lety se deformuje a ujíždí svah pod jednou kolejí a spolu s ním se posunuje i traťový svršek. Provoz je na dotčené koleji kvůli bezpečnosti zastaven, v provozu zůstává druhá kolej, kde je ale snížena maximální rychlost. SŽDC už loni podala žalobu na projektanta a dodavatele, nyní ji však pravděpodobně stáhne.

Defekt na koridoru nastal podle SŽDC kvůli tomu, že se na původní násep přisypaly další vrstvy a ty se sesouvají. Místem se projíždí jednokolejně, rychlost je snížena ze 130 na 50 kilometrů za hodinu. Poškozené místo je přímo v kozolupském nádraží. Železniční správa chce, aby projektantská firma SUDOP a dodavatel, kterým bylo sdružení čtyř stavebních firem nazvané podle slavného vlaku Západní expres, problematiku rychle opravili. Náklady na rekonstrukci dosáhnou podle Petra Koláře ze SŽDC 30 až 40 milionů korun. "Snažíme se najít společnou cestu, zkusíme dát dohromady dohodu všech stran," dodal Petr Kolář.

Ačkoli projektant a dodavatel házejí vinu za pohyb koleje jeden na druhého, projektantská firma SUDOP už jako vstřícný krok zpracovala řešení. Kritické místo se podle nového projektu musí odtěžit, nahradit novou konstrukcí a znovu zasypat. Podle Petra Koláře bude možné využít současnou zeminu se štěrkem a dalšími složkami i stávající koleje. Navíc bude nutné opravit nedaleký silniční most Myslinka. "Musel by se asanovat, ale to je to nejmenší," uvedl Kolář.

Sdružení Západní expres, jehož členy jsou OHL ŽS, Skanska, Subterra a Leonhard Weiss, dosud jakoukoli spojitost své práce se sesuvem odmítalo a na důkaz dodržení všech podmínek výstavby předložilo nezávislé expertní posudky. Více než stokilometrový koridor z Plzně do Chebu, který byl dostaven loni, stál asi 13 miliard Kč a zkrátil cestu rychlíkem o 16 minut. Kromě problému v Kozolupech nastal loni podobný problém také u stanice Plešnice, kde se sesunul boční svah u tratě. Na provoz sesuv nemá vliv, oprava bude stát několik milionů korun.

**10. 05. 2012 Rekonstrukce tratě do Kyselky začala (Vojkovice nad Ohří – Kyselka)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/175734-rekonstrukce-trate-do-kyselky-zacala/>)

Společnost Karlovarské minerální vody zahájila rekonstrukci své železniční vlečky do Kyselky, která se napojuje na celostátní dráhu v devět kilometrů vzdálených Vojkovicích. Vlaky by po ní měly začít jezdit v srpnu, Karlovarské minerální vody by chtěly na koleje přenést asi 30 procent své produkce. Dnes používají k dopravě výhradně nákladní automobily. Rekonstrukce bude stát deset milionů korun, bude ale nutné vyměnit asi 600 pražců a zhruba 400 metrů kolejnic. Slavnostního položení prvního pražce obnovované trati se zúčastnili zástupci Karlovarského kraje. Hejtman Josef Novotný vyjádřil naději, že bude rekonstrukce trati prvním krokem k návratu zašlé slávy lázní Kyselka.



Karlovarské minerální vody se však zatím budou soustředit výhradně na železniční infrastrukturu. Generální ředitel společnosti Alessandro Pasquale zdůraznil, že firma musela vyřešit celou logistiku železniční dopravy včetně vybudování meziskladu. Díky němu bude po železnici zásobovat celou Moravu. Přenesení části nákladu na železnici výrazně uleví silnici z Kyselky do Karlových Varů. Není v dobrém stavu, přestože ji kraj nedávno opravil, Karlovarské minerální vody na rekonstrukci přispěly zhruba polovinou prostředků. Podle Pasqualeho je počet kamionů, které ze stáčírny v Kyselce odjíždějí, závislý na ročním období a počasí. Průměrně je to asi 50 kamionů denně.

Trať z Vojkovic do Kyselky postavil Heinrich Mattoni v roce 1894 jako místní dráhu s veškerou dopravou, kterou od roku 1895 zajišťovala společnost Buštěhradské dráhy. Osobní vlaky (už pod hlavičkou ČSD) však do Kyselky přestaly jezdit už v roce 1935. O rok později byla trať převedena do vlečkové kategorie. Karlovarské minerální vody ji využívaly až do 90. let, kdy stejně jako mnoho dalších firem na nákladní železniční dopravu rezignovaly a začaly využívat kamiony, které tehdy byly levnější a často i rychlejší. Poslední nákladní vlak po vlečce projel v roce 1998.

Její opětovné zprovoznění připravovaly Karlovarské minerální vody posledních šest let. Problémy byly podle ředitele Pasqualeho se zajištěním dopravy. "Když jsme to poprvé navrhli Českým drahám, řekly, že není problém, aby nám do Kyselky poslaly každý den jeden vlak. To bylo pro nás ale nepřijatelné. Někdy potřebujeme tři vlaky, jindy žádný," popsal Pasquale. Nakonec bude na vlečce jezdit firma Autodoprava Hanzalík, která už zakoupila sedm lokomotiv a 50 vagonů.

## 10. 05. 2012 První parní víkend a setkání lokomotiv ČKD v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka (12. a 13. května 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13402/>)

Tuto sobotu a neděli 12. a 13. května vypraví České dráhy parní vlaky z Prahy do Lužné u Rakovníka, kde bude probíhat akce „První parní víkend“. Milovníci železniční historie navíc mohou oba dva dny vyrazit na krátký výlet jiným parním vlakem z Lužné do Stochova, kde bude otevřený prezidentský salonek T. G. Masaryka. V čele zvláštních vlaků se objeví parní i motorové lokomotivy a přímo v muzeu na točně budou k vidění historické lokomotivy z dílen ČKD.

Parní vlak do Lužné u Rakovníka vyjíždí v sobotu i v neděli z pražského Masarykova nádraží v 8:10 a pojedje přes Bubny, Dejvice, Veleslavín, Hostivice, Kladno, Stochov, Nové Strašecí a Řevničov. Příjezd do Lužné u Rakovníka bude v 10:05. Zpět do Prahy se vlak vrací ve 14:35, příjezd zpět na Masarykovo nádraží je v 16:40. Za jednosměrné jízdné z Prahy do Lužné zaplatí cestující 120 Kč, v prodeji budou také zlevněné jízdenky pro děti od 6 do 15 let a úsekové jízdenky. Jízdní doklady bude prodávat vlakový personál přímo ve vlaku. Během jízdy vlaku se cestující mohou občerstvit v bistrovoze. Komu nebude stačit jízda do Lužné u Rakovníka, může v sobotu i neděli absolvovat vyhlídkovou jízdu parním vlakem do Stochova. Ten odjíždí z Lužné ve 12:29 a zpět se sem vrátí ve 13:57. Ve Stochově bude otevřen prezidentský salonek T. G. Masaryka.

V luženském muzeu se zároveň o tomto víkendu uskuteční setkání lokomotiv ČKD, na kterém budou vystaveny mj. i hostující lokomotivy 754.023 a T 499.0002 „Kyklop“. V provozu bude také zahradní železnice 1 : 8 s parním pohonem a na neděli je připraven program pro děti.

### Zvláštní vlaky povezou tyto lokomotivy:

Vlak z Prahy do Lužné u Rakovníka a zpět – v sobotu:

- Praha – Lužná: 464.102 + postrk T 478.1002
- Lužná – Praha: T 678.0012

Vlak z Prahy do Lužné u Rakovníka a zpět – v neděli:

- Praha – Lužná: T 678.0012
- Lužná – Praha: 464.102 + postrk T 478.1002

Zvláštní vlak z Lužné u Rakovníka do Stochova a zpět povezou parní lokomotivy – v sobotu 477.043, v neděli pak 354.195.

### Parní vlak Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka (12. a 13. května 2012)

směr	tam	žel. stanice	směr	zpět
příjezd	odjezd	stanice	příjezd	odjezd
	08:10	Praha Masarykovo nádraží	16:40	
08:14	08:19	Praha-Bubny	16:32	16:36
08:24	08:27	Praha-Dejvice	16:24	16:27
08:35	08:39	Praha-Veleslavín	16:16	16:19
08:47	08:53	Hostivice	16:02	16:07
09:07	09:17	Kladno	15:22	15:43
09:31	09:34	Stochov	15:03	15:07
09:43	09:48	Nové Strašecí	14:52	14:54
09:54	09:56	Řevničov	14:44	14:46
10:05		Lužná u Rakovníka	14:35	

### Parní vlak Lužná u Rakovníka – Stochov a zpět (12. a 13. května 2012)

směr	tam	žel. stanice	směr	zpět
12:29		Lužná u Rakovníka	13:57	
12:44		Řevničov	13:44	
12:53		Nové Strašecí	13:30	



13:03 Stochov 13:18

**Jízdné během Prvního parního víkendu (12. a 13. května 2012)**

	Dospělí	děti 6–15 let
z Prahy a Hostivice do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	120 Kč	60 Kč
z Kladna a Stochova do Lužné u Rakovníka nebo naopak (jednosměrná)	80 Kč	40 Kč
z Nového Strašecí a Řevničova do Lužné u Rakovníka	40 Kč	20 Kč
Lužná u Rakovníka – Stochov (jednosměrná)	40 Kč	20 Kč
Lužná u Rakovníka – Stochov (zpáteční)	80 Kč	40 Kč

**Akce v železničním muzeu v Lužné u Rakovníka v průběhu roku 2012**

- 12. – 13. května: První parní víkend v Železničním muzeu ČD a Setkání lokomotiv ČKD
- 3. června: Dětský den v železničním muzeu
- 16. a 17. června: Mezinárodní setkání parních lokomotiv řady 52
- 7., 14., 21. a 28. července: Kolečovka – společný projekt ČD a KHKD Praha
- 28. července: Parním vlakem do muzea k Berounce a za skleněným slonem
- 4., 11., 18. a 25. srpna: Kolečovka – společný projekt ČD a KHKD Praha
- 25. srpna: Parním vlakem na Kounovské kamenné řady
- 8. září: Parním vlakem Z muzea do muzea
- 15. a 16. září: Model – víkend a Setkání lokomotiv řady 740 a 742 (T 466.2)
- 13. a 14. října: Poslední parní víkend v Železničním muzeu ČD

Po celou sezonu 2012 probíhá výjimečná výstava 3D fotografií exponátů Železničního muzea ČD.

**Otevírací doba Železničního muzea ČD v Lužné u Rakovníka v roce 2012**

- 28. dubna – 31. května: soboty, neděle a svátky 9:30 – 17:00
- 1. června – 31. srpna: úterý až neděle, svátky 9:30 – 17:00
- 1. září – 28. října: soboty, neděle a svátky 9:30 – 17:00

**10. 05. 2012 Slavnostní ukončení projektu Optimalizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí, 1. stavba**

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

Cílem optimalizace bylo uvedení železniční stanice České Velenice do technického stavu odpovídajícího evropským parametrům a standardům v rámci interoperability pro tratě evropského železničního systému. Došlo také ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravy i cestující veřejnosti. Investorem akce je státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Projekt Optimalizace trati České Velenice – Veselí nad Lužnicí, 1. stavba je významnou měrou spolufinancován Evropskou unií.

Začátek stavby je v km 163,100 na státní hranici s Rakouskem. Konec stavby je ve směru trati na České Budějovice v km 166,000 a ve směru trati na Veselí nad Lužnicí v km 1,868. Stavební úpravy v železniční stanici České Velenice byly realizovány v areálu stávající železniční stanice. Stavba se v celém rozsahu nachází v katastrálním území České Velenice. Hlavní náplní stavby byla celková změna kolejového řešení železniční stanice České Velenice, nové řešení nástupišť s výškou 550 mm nad temenem kolejnice pro snazší nástup a výstup cestujících, nová mostní konstrukce přes řeku Lužnici, moderní zabezpečovací zařízení a především kompletní elektrizace pro střídavou trakci 25 kV 50 Hz.

Nový kolejový svršek kolejí i výhybek bude tvaru S49 na betonových pražcích. Výhybky budou opatřeny elektrickým ohřevem výměn. Hraniční železniční most přes Lužnici a všechny propustky v obvodu železniční stanice projdou rekonstrukcí. Celá stanice bude zatrolejována v návaznosti na elektrizovanou trať z rakouského Gmündu a na dokončovanou elektrizaci trati do Českých Budějovic. Součástí stavby je i realizace nového areálu napájecí stanice trakčního vedení a úprava výpravní budovy pro umístění technologie moderního, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení,



včetně nového rozhlasu. K nástupišťům vedou bezbariérové přístupy a jsou vybavena navigačními systémy (zvukové majáčky, vodící lišty) usnadňující pohyb nevidomým a slabozrakým.

Realizaci stavby je nyní zajištěna traťová rychlost pro klasické soupravy až 100 km/h, prostorová průchodnost pro ložnou míru UIC GC a třída zatížení D4. Projektovou dokumentaci vypracoval SUDOP Praha, a.s. Zhotovitelem stavby je „Sdružení České Velenice“, jehož členy jsou stavební společnosti Viamont DSP a.s., Ústí nad Labem a FIRESTA – Fišer, rekonstrukce, stavby a.s., Brno. Celkové investiční náklady stavby představují částku maximálně 870 066 618 Kč. Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti prostřednictvím Operačního programu Doprava, příspěvek v maximální výši činí 512 907 314 Kč.

## 11. 05. 2012 Tendr na rychlíky zvýhodňuje České dráhy (Ostrava – Krnov – Olomouc)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/tendr-na-rychliky-zvyhodnuje-ceske-drahy-765820>)

Chystané vpuštění konkurence do dotované železniční dopravy má první zásadní háček. Podmínky přelomového tendru pro trať Ostrava – Opava – Krnov – Olomouc výrazně hrají do karet Českým drahám. Tvrdí to alternativní dopravci, kteří na diskriminaci upozornili úředníky ministerstva dopravy. Jejich názor podpořil železniční konzultant Emanuel Šíp, mimo záznam opatrně přiznávají přešlap i úředníci. O vítězi soutěže rozhodne výše požadované dotace od státu. Problém je v tom, že dopravci neznají objem tržeb na trati. Ministerstvo jim čísla odmítlo vydat s tím, že je nemá, navíc poukazuje na obchodní tajemství Českých drah. Soukromníci tak nemají tušení, s jakou cenou mají do tendru jít. „Je to pro ně jasné znevýhodnění, protože tyto údaje mají pouze České dráhy. Půjdou tak do tendru v daleko lepší pozici. Ministerstvo dopravy musí údaje zveřejnit,“ řekl Šíp. Stejně vidí situaci i šéf společnosti Abellio CZ Petr Moravec. „Tendr považujeme za diskriminační a netransparentní. Zvažujeme podání námítky,“ uvedl.

Kritikou nešetří ani šéf rozvoje Veolia Transport ČR Daniel Adamka. „Žádný dopravce bez těchto informací nedokáže vytvořit přesnou kalkulaci ceny, se kterou do soutěže půjde. Všichni se tak budou snažit tržby alespoň odhadnout, zatímco jeden z uchazečů si to přesně na haléf spočítá,“ uvedl Adamka. Podle něj je podobná situace v zahraničí nevídaná. Například v Británii, kde jsou tendry na provoz vlaků zcela běžné, je informační převaha jednoho z účastníků nepřípustná. Podle Šípa celá věc může vyústit mimo jiné v malý zájem dopravců o tendr, čímž by pohořela původní snaha státu o co nejpočetnější klání. „My skutečně nemůžeme zveřejnit žádná další data. Dopravcům nic nebrání v tom poslat na trať vlastní lidi a udělat si průzkum,“ tvrdí mluvčí rezortu Martin Novák. Návod ministerstva na vlastní průzkum není lehce realizovatelný. Průzkumníci by museli zpovídat lidi, jaký druh jízdenky využívají. Počet cestujících je znám, není ale jasné, za jaké jízdné jezdí. V extrémním případě se může ukázat, že čtvrtina lidí jsou železničáři s režijkou, kteří neplatí ani korunu a se soukromníkem za peníze nepojedou. Informace tohoto druhu mají právě jen ČD. Alternativní dopravci proto zvažují podnět k antimonopolnímu úřadu. To ale může být kontraproduktivní, zrušení výběrového řízení úřadem by zafixovalo současnou situaci a nástup konkurence oddálilo.

## 11. 05. 2012 Černá v Pošumaví podala žalobu proti stavbě železnice (ŠED)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cerna-v-posumavi-podala-zalobu-proti-stavbe-zeleznice/793064>)

Obec Černá v Pošumaví na Českokrumlovsku a dalších 12 osob podalo k českobudějovickému krajskému soudu správní žalobu proti plánované výstavbě železničního koridoru podél lipenské přehrady. Podle žalobců je část trati v rozporu se zákonem, píše dnešní vydání Deníků Bohemia. Plánovaná železniční trať má spojit Lipno nad Vltavou a Černou v Pošumaví. Lidé z Pošumaví proti vybudování koridoru dlouhodobě protestují. Šumavská elektrická dráha (ŠED), která podle odhadů bude stát až 10 miliard korun, by totiž vedla podél pláží nebo kempů a ustoupit by jí patrně musely i některé stavby. Podle žaloby prý krajem vydané zásady územního rozvoje, do nichž byl koridor zanesen, prý nebyly vydány zákonem stanoveným způsobem. Starostka Černé v Pošumaví Irena Pekárková navíc uvedla, že obec nikdy se stavbou nesouhlasila. Krajský úřad se nechtěl k žalobě vyjádřit. Jeho mluvčí Kateřina Koželuhová jen uvedla, že obec Černá v Pošumaví má právo tento krok učinit.

**11. 05. 2012 Pars nova opraví a zmodernizuje lokomotivy Českých drah (362, 363)**

Zdroj: Pars nova a.s. (<http://www.parsnova.cz/o-spolecnosti/tiskove-zpravy/Pars-nova-opravi-a-zmodernizuje-lokomotivy-Ceskych-drah-59>)

Zástupci Pars nova, dceřiné společnosti skupiny Škoda Transportation, podepsali s Českými drahami smlouvu na hlavní opravy 40 elektrických dvousystémových lokomotiv trakce 30. Pars nova uspěla v konkurenci dalších tří firem a získala zakázku za téměř 630 miliónů korun. Opravy lokomotiv začnou v Šumperku v letošním roce a potrvají až do roku 2015. České dráhy vypsalý veřejnou soutěž na hlavní opravy 40 elektrických lokomotiv řady 362 a 363 loni v srpnu. Předmětem zakázky byla celková oprava lokomotiv, včetně nového nátěru, doplněná o částečnou rekonstrukci. Mezi čtyřmi uchazeči uspěla šumperská firma Pars nova, která s Českými drahami podepsala tříletý kontrakt.

Pars nova má s opravami lokomotiv bohaté zkušenosti, podílela se již na mnoha menších či větších opravách a celkových modernizacích. Výhodou jsou tedy nejen dostupné moderní technologie, ale také znalosti a zkušenosti zaměstnanců. "U všech lokomotiv opravíme strojnou, stanoviště strojevedoucího a nově je natřeme. Navíc 20 lokomotiv řady 363 v rámci modernizace získá moderní WTB komunikaci pro provoz vratných souprav s řídicími vozy, které pro České dráhy také modernizujeme. Všechny stroje u nás v areálu rovnou vyzkoušíme, nově máme k dispozici zkušební trolej, která splňuje předpoklady pro potřebné testování všech elektrických kolejových vozidel," říká Tomáš Ignačák, generální ředitel Pars nova. U deseti lokomotiv řady 363 zároveň dojde ke zvýšení rychlosti na 140 km/h a jejich označení se změní na typ 362. Opravené a modernizované lokomotivy se budou na tratě vracet postupně až do roku 2015.

**13. 05. 2012 ČD Cargo možná skončí s přepravou jednotlivých vozových zásilek**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-cargo-mozna-skonci-s-prepravou-jednotlivych-vozovych-zasilek/793804>)

ČD Cargo možná skončí s převážením jednotlivých vozových zásilek. Zrušení tohoto druhu dopravy zvažuje vedení společnosti v restrukturalizačním plánu. ČTK to řekl místopředseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Radek Nekola. Odboráři proto dopisem vyzvali ministra dopravy Pavla Dobeše, aby situaci pomohl urychleně vyřešit. Rozhodnutí by prý znamenalo přesun zhruba 30 milionů tun zboží na kamiony. "Jednotlivé vozové zásilky mají největší dopad do zaměstnanosti," uvedl Nekola s tím, že redukci pracovních míst vedení Carga naznačovalo už v minulosti. Tento druh dopravy v celkovém portfoliu služeb ČD Cargo tvoří zhruba 45 procent přepravených objemů, zbytek připadá na přepravu ucelenými vlaky, přepravu speciálních zásilek a kombinovanou dopravu. ČD Cargo je v Česku jediným síťovým dopravcem, který se tímto druhem přepravy zabývá, ostatní společnosti působí buď v rámci jednotlivých komodit, nebo jen na konkrétních trasách.

Zrušení nebo omezení jednotlivých zásilek je jednou z variant, kterými se vedení Carga v restrukturalizačním plánu zabývá, potvrdil mluvčí společnosti Jakub Ptačinský. Je to obor, který je dlouhodobě ztrátový, ČD Cargo má jako národní dopravce povinnost tuto přepravu provozovat. Za současné ekonomické situace je nutné provést revizi tohoto druhu dopravy, dodal. Řešením by podle Nekoly byla změna poplatku za dopravní cestu. Alespoň v případě dlouhodobě ztrátových druhů přepravy by bylo vhodné, kdyby se ceny snížily, jak se to v minulosti stalo na Slovensku, dodal. Neřešení situace podle OSŽ povede ke stávce. Tu by odbory svolaly v průběhu června a nákladní železniční dopravu by zastavila na 24 hodin.

Situaci na ČD Cargo vidí jako kritickou i předseda Svazu odborářů služeb a dopravy SOSaD Jaromír Dušek. "Je tady (na železnici) absolutní absence odbornosti v čele firem," uvedl s tím, že vysoké posty je zvykem obsazovat lidmi podle politického klíče a nikoliv těmi, kteří by železniční dopravě rozuměli. Cargo vloni skončilo ve ztrátě zhruba 60 milionů korun. Současná míra zadlužení firmy přesahuje 3,2 miliardy korun, což Cargo se současnými výsledky nebude schopno splácet, uvedl Dušek. Loňský rok přitom podle něj není možné chápat jako krizový, poptávka po přepravě zboží se totiž zvyšovala.

**14. 05. 2012 Na Hodonínsku vzplála za jízdy lokomotiva. Škoda je přes čtvrt milionu**

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/na-hodoninsku-vzplala-za-jizdy-lokomotiva-fjq-/brno-zpravy.aspx?c=A120514\\_095621\\_brno-zpravy\\_mav](http://brno.idnes.cz/na-hodoninsku-vzplala-za-jizdy-lokomotiva-fjq-/brno-zpravy.aspx?c=A120514_095621_brno-zpravy_mav))

Lokomotiva jedoucího vlaku vzplála v neděli večer u Vlkoshe na Hodonínsku. Oheň, jehož příčinou byla zřejmě technická závada, ze rozšířil od motoru. Škodu na voze vyšetřovatel vyčíslil na 300 tisíc korun.

Cestující stihli vystoupit včas. Hustého kouře vycházejícího z motorové části lokomotivy si strojvedoucí všiml asi půl kilometru od nejbližší železniční stanice. "Hlášení hasiči přijali ve čtvrt na sedm. Na místo vyjeli profesionálové z Kyjova a další dobrovolné jednotky," informoval mluvčí hasičů Jihomoravského kraje Jaroslav Haid. Se soupravou se strojvedoucímu podařilo dojet až do stanice, a cestující tak stihli v pořádku vystoupit. "Pomocí vysokotlakého proudu se hasičům oheň podařilo během několika minut uhasit. Silně zakouřené prostory vlaku následně odvětrali," vylíčil mluvčí. Přesnou příčinu vzniku požárů zjišťuje vyšetřovatel jihomoravských hasičů ve spolupráci s Českými drahami. "Pravděpodobně ale začalo hořet zřejmě kvůli technické závadě," podotkl Haid. Pro cestující hořícího vlaku přijela náhradní souprava. Škoda na lokomotivě byla předběžně vyčíslena na 300 tisíc korun.

---

#### **14. 05. 2012 Železniční tunel ve Střelné osídlili dělníci, stavbu opravují za provozu**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/176538-zeleznicni-tunel-ve-strelne-osidlili-delnici-stavbu-opravuji-za-provozu/>)

Pohraniční železniční tunel v Lyském průsmyku u Střelné obklopili dělníci, kteří ho poprvé od vzniku opraví. Protože tunelem prochází klíčová česko-slovenská mezinárodní trať, projíždějí jí vlaky i během rekonstrukce. S dělníky se budou potkávat celý rok. Nepříjemná je rekonstrukce tunelu pro obyvatele Střelné. Obvykle je obec poměrně klidná – byť jí prochází mezinárodní silnice a železnice – nyní však je v okolí tunelu intenzivní provoz a hluk.

Tunel v Lyském průsmyku vznikl společně s hlavní tratí Vsetín – Púchov ve 30. letech minulého století. Tehdejší Československo potřebovalo novou velkokapacitní trať, která by umožnila spojení Prahy, Olomouce, Žiliny a Košic a současně obešla sporné Těšínsko. Tvůrci tunelu byli Barabové, kteří razili železniční tunely i v Alpách. "Byli vycvičeni v ražbě tunelů. Měli svou patronku svatou Barboru, která je měla ochránit před neštěstím," přiblížil Karel Janků ze Správy železniční dopravní cesty. Jejich soudobí nástupci mají k dispozici především novější technologie, současně se ale musí smířit s nepohodlím při práci. V 300metrovém tunelu zpevňují spáry a konstrukci odvodňují, současně kolem nich po jedné koleji projíždějí mezistátní expresy. "Je to za provozu. V tunelu je potřeba dávat pozor, aby se něco nestalo," zdůraznil manažer stavby Miroslav Kadlec. Ačkoli dálkové vlaky jezdí přes Střelnou bez omezení, regionální doprava má výluky. Část spojů je odřeknuta mezi Střelnou a Horní Lidčín, cestující musí přestupovat do autobusů.

---

#### **15. 05. 2012 EU chce dvakrát větší síť vysokorychlostní železnice**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/eu-chce-dvakrat-vetsi-sit-vysokorychlostni-zeleznice-766713>)

Evropská unie do konce roku 2030 plánuje rozšíření sítě vysokorychlostních železnic ze stávajících asi 7 tisíc kilometrů na 15 tisíc kilometrů. To si vyžádá investici 180 miliard eur (asi 4,6 bilionu korun). Na konferenci o vysokorychlostních železnicích to řekl vedoucí zastoupení Evropské komise v Česku Jan Michal. S vysokorychlostními tratěmi se podle ministerstva dopravy počítá i v Česku. Do roku 2050 by mělo vzniknout 700 kilometrů těchto tratí. Česko nemůže být v rozvoji železniční dopravy pasivní a čekat, až mu podobu vysokorychlostního spojení mezi metropolemi nakreslí Evropská unie, řekl předseda senátního podvýboru pro dopravu Jan Pakosta. Stávající pasivita podle něj může vést k tomu, že se země stane „centrální periferií“ Evropy. Strategickým zájmem Česka by podle něho měly být zejména vnitrostátní úseky.

Vysokorychlostní tratě počítají s rychlostí přesahující 300 kilometrů v hodině. Zkvalitnění železniční dopravy v Česku potřebuje komplexní řešení železniční sítě, uvedl náměstek ministra dopravy Ivo Vykydal. Podle něj v současnosti na ministerstvu pracuje skupina prověřující možnost zvýšení rychlosti na stávajících tratích do 200 kilometrů v hodině. V současnosti je maximální rychlost stanovená na 160 kilometrů za hodinu, řada kolejových vozidel je však schopna rychlostí kolem 200 kilometrů v hodině dosahovat.

Vhodným příkladem v budování rychlostních tratí by pro Česko mohlo být například Španělsko, uvedl ředitel Centra pro efektivní dopravu (CEDOP) Michal Drábek. Španělsko například před 20 lety mělo jedinou vysokorychlostní trať mezi Madridem a Sevilou. Dnes však se 2 200 kilometry vysokorychlostních tratí v provozu a dalšími 4 tisíci ve výstavbě představuje v rámci Evropy zemi s nejdelší vysokorychlostní sítí železnic. O konkurenceschopnosti železniční dopravy proti letecké a automobilové dopravě svědčí skutečnost, že železniční doprava ve Španělsku zaujímá polovinu dopravního trhu, dodal Drábek.

**15. 05. 2012 Motoráčkem do Lednice, Valtic nebo Mikulova (soboty, neděle a svátky od 19. 5. do 29. 9. 2012)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13418/>)

Každou sobotu od 19. května do 29. září a dále v neděli a svátek od 1. července do 2. září 2012 vypraví České dráhy historické motorové vlaky na tratě Lednicko-valtického areálu. Vlak z Brna do Břeclavi a Lednice bude sestaven z motorového vozu M 262.0 „Kredenc“. Pokračuje tak úspěšné víkendové přímé spojení Brna a Lednice a opačně. Novinkou jsou jízdy historického motorového vozu M 131.1 „Hurvínek“ z Břeclavi do Valtic města a Mikulova, z Mikulova na Moravě do Valtic města a Lednice. Navíc do vybraných spojů bude zařazen historický cyklovůz s přepravou jízdních kol zdarma. Jízdy historickými motoráčky z 50. let minulého století spolufinancuje Jihomoravský kraj. Cestující mají jedinečnou možnost spojit jízdu historickým motoráčkem s výletem do Lednicko-valtického areálu, úžasného prostředí s řadou kulturních památek. Navštívit lze novogotický zámek s tropickým skleníkem, zámeckou zahradu s minaretem a ukázkami výcviku dravců. Na návštěvníky zde čeká svět parků, zahrad, rybníků a lesů. Kdo spojí svoji cestu s cyklovýletem, může vybírat z šesti cyklistických vinařských stezek (Moravská vinná, Znojemská, Mikulovská, Petra Bezruče, Velkopavlovická a Podluží). Každý tak může objevovat moravský venkov a jeho historii.

**Jízdní řád, trasa Brno/Břeclav – Lednice, Lednice – Břeclav/Brno**

8:50			Brno hl. n.			18:53
9:07			Hrušovany u Brna			18:36
9:48	11:31 (1)	15:05	Břeclav	14:50	16:30 (2)	17:51
10:12	11:54	15:27	Lednice	14:30	16:07	17:30

V úseku Břeclav – Lednice vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách. Ve vlaku z Brna (odj. 8:50) a z Lednice (odj. 17:30) přeprava kol zdarma. (1) odjezd Os 4510, platí jízdenka Břeclav – Lednice přestup na motoráček v Bořím lese, (2) příjezd Os 4519, platí jízdenka Lednice – Břeclav přestup z motoráčku v Bořím lese.

**Jízdní řád, trasa Břeclav – Mikulov na Moravě a zpět**

9:53	Břeclav	17:41
10:07	Valtice město	17:22
10:24	Sedlec u Mikulova	17:13
10:32	Mikulov na Moravě	17:05

Ve vlaku je přeprava jízdních kol zdarma.

**Jízdní řád, trasa Mikulov na Moravě – Lednice a zpět**

11:06	Mikulov na Moravě	16:52
11:14	Sedlec u Mikulova	16:45
11:22	Valtice město	16:37
11:37	Boří les	16:27
11:54	Lednice	16:07

V úseku Boří les – Lednice vlaky zastavují ve všech stanicích a zastávkách.

**Ceník jízdného**

Úsek	jednosměrné	zpáteční
Brno – Břeclav	80 Kč	140 Kč
Brno – Lednice, Brno – Mikulov na Moravě	90 Kč	165 Kč
Břeclav – Mikulov, Lednice – Mikulov	60 Kč	90 Kč
Břeclav – Lednice, Břeclav – Valtice město, Valtice město – Mikulov na Moravě, Valtice město – Lednice	30 Kč	45 Kč

Děti od 6 do 15 let platí poloviční jízdné stejně jako důchodci. Držitelé průkazu ZTP a ZTP/P obdrží slevu ve výši 75 %. Po předložení slevového kupónu Rodinných pasů může v neděli cestovat po zakoupení jízdenky pro dospělého dítě zdarma. Cestující se zpáteční jízdenkou z Brna do Lednice



může navíc nastoupit zpáteční cestu do Brna také v Mikulově na Moravě. Obdobně cestující se zpáteční jízdenkou z Brna do Mikulova na Moravě může nastoupit zpáteční cestu do Brna v Lednici. Cestující tak bude moci cestovat např. z Brna do Mikulova na Moravě (s přestupem v Břeclavi), přejet na kole do Lednice a vrátit se zpět vlakem z Lednice do Brna.

### Červnová noc 16. června

I v letošním roce nabídnou České dráhy jízdu historickým vlakem v čele s dieslovou lokomotivou „Bardotka“ z Brna do Lednice a zpět spolu s návštěvou Lázní Lednice, kde může každý absolvovat jednu proceduru a návštěvu bazénu. Připraven je i zábavný program s hudbou a tancem, kdy proběhne slavnostní zakončení dřevosochání s dražbou děl od známých sochařů. Návštěvníci se mohou těšit na bohatý program s jarmarkem a živou hudbou, dobrou jídla i vína, ohňovou show a ohňostroj. Pro děti bude připraveno pohádkové divadlo. Odjezd z brněnského hlavního nádraží je v 14:25, odjezd zpět z Lednice do Brna je ve 23:02. Jízdné stojí z Brna do Lednice a zpět 165 korun, za kratší úsek Břeclav – Lednice a zpět se platí 45 Kč. Zakoupit si lze i zvýhodněný balíček ČD Wellness (jízdné, léčebná procedura v Lázních Lednice, steak s nápojem) v předprodeji v ČD centru na brněnském hlavním nádraží za velmi výhodnou cenu 404 Kč (varianta bez léčebné procedury za 230 Kč).

## 15. 05. 2012 ČD posílí vlaky na sobotní Pochod Praha – Prčice, nabídnou speciální celodenní jízdenku (19. května 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13423/>)

České dráhy výrazně posílí dopravu na 47. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se koná již tuto sobotu 19. května. Pro pěší i cyklisty je připravena řada různě dlouhých tras, např. z Čerčan, Benešova, Olbramovic, Votic, Střezimíře, Tábora nebo Sedlčan. Do všech těchto míst je možné se přepravit posílenými i mimořádně zavedenými vlaky Českých drah. Ranní rychlíky mezi Prahou a Českými Budějovicemi budou mimořádně zastavovat ve stanici Střezimíř, odpolední rychlíky pak ve stanici Heřmaničky. Účastníci pochodu mohou využít speciální jízdenky „ČD Net region Středočeský / Prčice“ za 125 Kč, které budou platit v den pochodu ve 2. třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje.

### Mimořádné vlaky na pochod Praha – Prčice

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Z Prahy hl. n. budou mimořádné vlaky odjíždět v 6:44 a 7:44. Vlak v 6:44 pojedou do Tábora a zastaví v Praze-Vršovicích, Praze-Hostivaři, Benešově u Prahy, Olbramovicích, Voticích a Střezimíři. Spoj v 7:44 bude končit ve Střezimíři a zastaví ve stejných stanicích jako první posilový vlak. Ve směru do Prahy pojedou celkem tři mimořádné spěšné vlaky. Dva z nich pojedou z Heřmaniček do Prahy hl. n. Odjíždět budou v 18:06 a 20:06 a zastaví v Olbramovicích, Benešově u Prahy, Praze-Hostivaři a Praze-Vršovicích. Třetí spěšný vlak pojedou v 19:35 z Benešova u Prahy do Prahy hl. n. (jako přípoj od osobního vlaku z Tábora, který odjíždí z Heřmaniček v 19:04). Na těchto mimořádných posilových spěšných vlacích budou řazeny soupravy s dostatečnou kapacitou. Účastníkům pochodu proto doporučujeme, aby využili přednostně tyto spoje a zároveň aby si zajistili jízdenky v předstihu. Účastníky pochodu upozorňujeme, že z důvodu stavby koridoru letos nebude začínat trasa v Bystřici u Benešova. Jedna z tras naopak bude začínat v Olbramovicích, kde byl ze stejného důvodu zrušen start v loňském ročníku.

### Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Střezimíř a Heřmaničky

Vybrané odpolední rychlíky Českých drah mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně zastaví ve stanici Střezimíř, kde se nachází startovní místo pochodu pro rodiče s dětmi a účastníky nad 60 let (rychlíky tu obvykle nezastavují). Budou tu moci vystoupit cestující, kteří pojedou rychlíky s odjezdy z Prahy hl. n. do Českých Budějovic v 6:16, 7:16, 8:16 a 9:16, a také cestující, kteří použijí rychlíky v opačném směru s odjezdy z Českých Budějovic do Prahy hl.n. v 6:04, 7:04 a 8:04.

Pro odvoz účastníků pochodu budou odpolední rychlíky spojující Prahu s Českými Budějovicemi zastavovat ve stanici Heřmaničky. K této stanici je dovezou kyvadlové autobusy z Prčice. Ve směru do Prahy budou v Heřmaničkách zastavovat rychlíky v hodinovém intervalu mezi 13:34 a 21:34, do Českých Budějovic odtud pojedou vlaky každou hodinu mezi 14:24 a 18:24 a ještě ve 20:24 a 21:24. Kromě toho mohou cestující k cestě z Heřmaniček využít i pravidelné osobní vlaky a mimořádně vypravené spěšné vlaky. Poslední autobus z Prčice, kterým bude možné stihnout poslední vlaky z Heřmaniček na Prahu (odj. 21:34) a České Budějovice (odj. 21:24), bude odjíždět cca ve 21:00 hod.



### Posilové vozy v pravidelných vlacích

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do většiny rychlíků mimořádné posilové vozy. Nejvíce, pět až šest, jich bude řazeno v ranních rychlících. Předpokládáme, že rychlík R 201 Anton Bruckner s odjezdem z Prahy hl.n. v 7:16 bude i přes významné posílení šesti vozy přeplněn, proto doporučujeme využít posilové spěšné vlaky s odjezdem z Prahy v 6:44 a 7:44. Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (ranní vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora i Olbramovic do Sedlčan.

### Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky a Sedlec – Milevsko

V sobotu 19. května odpoledne bude zajištěna smluvní kyvadlová autobusová doprava z Prčice k železniční stanici Heřmaničky do cca 21:00 hod. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce [www.praha-prcice.cz/pochod](http://www.praha-prcice.cz/pochod).

### Speciální jednodenní jízdenka „ČD Net region Středočeský / Prčice“

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně jízdenky „ČD Net region Středočeský / Prčice“ za 125 Kč pro jednoho cestujícího. Jízdenka bude platit jen v sobotu 19. května 2012 (do 24:00 hodin) ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti jízdenky ČD Net region Středočeský) podle této mapy: <http://tipynacestu.cd.cz/simple/media?action=view&id=1421>.

Jízdenky „ČD Net region Středočeský / Prčice“ je možné zakoupit v předprodeji u pokladních přepážek ČD. V sobotu 19. května je budou prodávat také průvodčí přímo ve vlacích (po nástupu v obsazené stanici standardně s manipulační přírazkou). Prodej těchto jízdenek bude na pokladních přepážkách i u průvodčích ukončen v sobotu 19. května ve 12:00 hod. Nárok na slevu se při zakupování ani kontrole jízdních dokladů neprokazuje. S touto jízdenkou se účastníci pochodu dostanou na místa startů nejen z Prahy, ale i z ostatních míst Středočeského kraje a blízkého okolí, přičemž jízdenka platí také pro cestu zpět. Cestující z jiných regionů si mohou zakoupit jízdenku (jednosměrnou nebo zpáteční) ze své nástupní stanice do první stanice, odkud platí jízdenka „ČD Net region Středočeský / Prčice“, a pro další cestu navázat touto jízdenkou (příklad: standardní jízdenka Hradec Králové – Chlumeck nad Cidlinou + akční nabídka „ČD Net region Středočeský / Prčice“ pro další cestu).

### Přeprava kol na Pochod Praha – Prčice

Pochod Praha – Prčice zahrnuje také několik cyklotras, které vedou do Prčice z Prahy, Milevska a Tábora. Cyklotrasa z Prahy je vedena jako jednosměrná, cyklotrasy z Milevska a z Tábora jsou okružní. Cyklisty upozorňujeme, že ve všech rychlících mezi Prahou a Českými Budějovicemi je povolena přeprava jízdních kol pouze s povinnou rezervací místa pro kola v zavazadlovém oddíle. Z bezpečnostních důvodů nebude ve stanici Heřmaničky možný nástup cestujících s jízdním kolem do rychlíků, cestujícím s jízdním kolem doporučujeme, aby využili pravidelné osobní vlaky ze stanice Benešov u Prahy, případně mimořádné spěšné vlaky.

### Jízdní řád mimořádných spěšných vlaků na Pochod Praha – Prčice (platí 19. května 2012)

Sp 35101	Sp 35103	stanice	Sp 35100	Sp 35102	Sp 35104
6:44	7:44	Praha hl. n.	19:16	20:17	21:16
6:49	7:49	Praha-Vršovice	19:11	20:12	21:11
6:57	7:57	Praha-Hostivař	19:03	20:04	21:03
		Červany			
7:29 – 7:30	8:29 – 8:30	Benešov u Prahy	18:30 – 18:31	19:35	20:30 – 20:31
7:44 – 7:46	8:44 – 8:46	Olbramovice	18:14 – 18:17	–	20:14 – 20:17
7:51	8:51	Votice		–	
		Heřmaničky	18:06	–	20:06
8:05	9:03	Střeziměř	–	–	–
8:35	–	Tábor	–	–	–

Z důvodu stavebních prací na trati nebudou mimořádné vlaky odpoledne ze stanice Heřmaničky zastavovat ve stanicích Votice a Bystřice u Benešova. V sobotu 19. května bude platit na trati Praha – České Budějovice speciální jízdní řád, který je k dispozici na <http://www.cd rail.cz/gvd/Prcice2012.pdf>.

**16. 05. 2012 Na jihu Čech některé vlakové spoje posílí, jiné zruší (od 10. června 2012)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-jihu-cech-nektere-vlakove-spoje-posili-iine-zrusi/795433>)

Na jihu Čech budou od 10. června zavedeny nové vlaky a posílěna vlaková spojení, dojde ale i ke zrušení či omezení některých spojů. Změny v regionální dopravě vyplynuly z žádostí obcí a cestujících a také ze zkušebního provozu vlaků v březnu. Změny připravila spolu s Českými drahami krajská společnost pro koordinaci dopravy JIKORD. ČTK to dnes sdělila Kateřina Bíro z oddělení informací krajského úřadu.

Nová vlaková spojení budou zavedena v úsecích České Budějovice – Čimelice, České Budějovice – Dívčice a České Budějovice – Vyšší Brod klášter. Změny nastanou kvůli zajištění přestupních návazností mezi vlakem a autobusem na novém přestupním terminálu do Bavorska v Novém Údolí a v rozšíření turistického provozu v tomto koutě Šumavy. Mimo jiné bude zaveden nový osobní vlak v sobotu a neděli mezi 30. červnem až 2. zářím v úseku Černý Kříž – Nové Údolí jako přípoj od Volar. Železniční doprava bude mimořádně posílěna také v souvislosti s konáním mistrovství Evropy mužů a žen v raftingu v Lipně nad Vltavou od 29. srpna do 2. září. Denně bude zaveden spěšný vlak ME RAFTING v úseku České Budějovice – Lipno nad Vltavou. Posílěna tam bude doprava i v úseku Vyšší Brod klášter – Lipno nad Vltavou. Budou zrušeny vlaky s velmi nízkou frekvencí cestujících, a to v úseku Jindřichův Hradec – Popelín. Změny se budou týkat také trati Kostelec u Jihlavy – Slavonice. Menší změny, zejména vedoucí ke zlepšení přípojových návazností a podle požadavků obcí, budou uskutečněny i na některých dalších tratích. Žádné se však netýkají dálkové dopravy ani frekventovaných spojů regionální dopravy.

**16. 05. 2012 O dopravci vlaků Liberec – Drážďany rozhodne soutěž**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/177120-o-dpravci-vlaku-liberec-drazdany-rozhodne-soutez/>)

Další železniční tendr připravuje Liberecký kraj společně s německým dopravním svazem ZVON. Dopravcům nabídnou linku Liberec – Drážďany. Spoje dnes jezdí ve čtyřhodinovém taktu a jsou značně vytížené – nejvíce před Vánoci, kdy je nutné dokonce přidávat posilové vlaky. Dnes linku společně zajišťují České dráhy a DB Regio s dieselvými jednotkami Siemens Desiro. Vítěz tendru začne z Liberce do Drážďan jezdit v roce 2014.

Organizátoři soutěže očekávají velký zájem železničních dopravců. "Věříme, že společné zadávací řízení přinese další zlepšení vlakového spojení na atraktivní trase do saské metropole včetně zvýšení počtu přímých spěšných vlaků z osmi na deset," slíbil náměstek libereckého hejtmana Martin Sepp. Liberecký kraj podle něj bude hradit prokazatelnou ztrátu dopravce na české straně, a pokud budou podmínky výhodné, připlatí také za protažení spojů do Tanvaldu nebo Frýdlantu. Do Tanvaldu zajíždí dva páry drážďanských vlaků i dnes, avšak pouze o víkendech.

Liberecký kraj pořádá společně se svazem ZVON už druhou železniční soutěž. Před třemi lety vybírali ještě ve spojení s Ústeckým krajem dopravce pro linku Liberec – Rybníště/Seifhennersdorf. Tehdy vyhrála německá společnost Vogtlandbahn ze skupiny Netinera, která provozuje vlaky pod názvem Trilex od loňského roku. Ačkoli jsou vlaky Liberec – Drážďany objednávané regionem, délkou své trasy (132 kilometrů) už se přibližují spíše rychlíkům. Do loňského roku na nich také jezdily komfortní jednotky s naklápací skříní, letos je ovšem nahradily jiné soupravy. Liberecký kraj patří k průkopníkům železničních tendrů. Uspořádal už dva a je to patrné na vozovém parku, který po zdejších kolejích jezdí a patří k nejlepšimu v zemi. Kromě pohodlných vozů z 90. let minulého století vozí cestující i čerstvě pořízené motorové vozy Regioshuttle a jednotky Desiro.

**17. 05. 2012 Řemeslníci změnili zubožené nádraží v Plzni k nepoznání (Plzeň hl. n.)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://bydleni.idnes.cz/remeslnici-zmenili-zubozene-nadrazi-v-plzni-k-nepoznani-podivejte-se-1kk-/architektura.aspx?c=A120516\\_211504\\_plzen-zpravy\\_pp](http://bydleni.idnes.cz/remeslnici-zmenili-zubozene-nadrazi-v-plzni-k-nepoznani-podivejte-se-1kk-/architektura.aspx?c=A120516_211504_plzen-zpravy_pp))

Přes sto let stará budova hlavního nádraží v Plzni se během posledních měsíců změnila k nepoznání. Zvenku je vidět nová fasáda v prvním podlaží a vyměněná okna. Uvnitř září nové omítky a štuky, fresky a plastiky na stěnách. Vestibul má také novou podlahu, která je replikou původní dlažby z roku 1907. Budova hlavního nádraží prošla druhou etapou rozsáhlé rekonstrukce, která začala loni

v květnu a potrvá zřejmě až do konce letošního roku. Prostorný vestibul až ke kopuli zabírala v posledních měsících obří konstrukce lešení. Pracovali tu řemeslníci, aby obnovili celkem 2 250 metrů čtverečních omítek a štuků. Zdi vestibulu tak nyní díky nim vypadají jako po opravách před 65 lety.

#### Na konci války zasáhla budovu nádraží bomba

Na konci války totiž zasáhla budovu hlavního nádraží jedna ze spojeneckých bomb. Kopule nad hlavní halou se tehdy vychýlila o 90 centimetrů. Zpátky ji vrátili škodováci za pomoci jednoduchých strojů. Původní bohatou novorenesanční výmalbu haly se secesními prvky při poválečných opravách nahradila jednodušší výzdoba. Současná barevnost je výsledkem bádání památkářů. Po štukatérech nastoupili do práce také pokladači, kteří obnovili podlahu vestibulu. Celkem vyměnili asi 700 metrů čtverečních dlažby. Nové dlaždice jsou kopiemi těch původních z roku 1907. Repliky ručně vyráběla firma Hanyš z Hradce Králové. "Dostali vzorek původní dlaždice. Vytvořili podle ní formu a ručně do ní sypali směs," prozradila regionální mluvčí drah Radka Pistoriusová. Výroba nové dlažby trvala půl roku. Dobrá zpráva je, že nová dlažba bude odolná proti obrusu. Takže by ani za pár let neměla za mokra klouzat jako ta dosavadní.

Kromě vnitřních oprav má nádraží i vyměněná okna a novou fasádu v prvním patře. "Slavnostně bude budova nádraží otevřena během června," doplnila Pistoriusová. Za částečné opravy zaplatí České dráhy více než dvacet milionů korun. Na úplnou rekonstrukci za téměř miliardu korun jim však chybí peníze. Řemeslníci a stavbaři budou ale v okolí nádraží i dál. Pracovat budou na stavbě podchodu, který propojí budovu nádraží se čtvrtěmi Petrohrad a Slovany.



### 18. 05. 2012 Správce kolejí zdrazil ceny za užívání tratí, lokálky bojují o přežití

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/spravce-koleji-zdrazil-ceny-za-trate-lokalky-bojuji-o-preziti-p6k/eko-doprava.aspx?c=A120517\\_184307\\_usti-zpravy\\_oks](http://ekonomika.idnes.cz/spravce-koleji-zdrazil-ceny-za-trate-lokalky-bojuji-o-preziti-p6k/eko-doprava.aspx?c=A120517_184307_usti-zpravy_oks))

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) od ledna několikanásobně navýšila cenu za používání tratí bez pravidelného provozu. Pro spolky nadšenců, které oblíbené lokálky provozují, je zvýšení cen likvidační. Hrozí proto, že se turisté letos projedou vlaky naposledy. "Zvýšení cen je drastické, z pěti na téměř padesát korun za kilometr. Takže i když se nám letos podařilo sehnat o něco víc peněz, stejně bude jezdit o polovinu vlaků méně než loni," říká Michal Skala z Konzultační dopravní společnosti provozující Doupovskou a Švestkovou dráhu.

Letní turistický provoz na obou tratích teprve začne, některé zvláštní vlaky už však za nové ceny vyjely. "Jedna jízda na obou tratích stojí nově osm tisíc korun. To na tržbách nezískáme ani omylem, to prostě nelze vybrat," posteskl si Skala. Kdyby dopravce účtoval opravdové náklady, například jízdenka z Litoměřic do Mostu by stála 200 korun a pro čtyřčlennou rodinu by svezení vyšlo na 500 korun. "Což nikdo nedá," konstatuje Skala. Zdražení tak nadšencům udělalo pořádný škrť přes rozpočet. Zájem o dopravu na Doupovské dráze z Kadaně do Podbořan byl totiž takový, že zvažovali každodenní provoz. "Zájem byl o dělnické a školní vlaky, už to vypadalo, že doprava by se zde rozjela a vlaky by si na sebe vydělaly i bez dotací," přiblížil Skala. Teď vše zůstane u víkendového provozu. "A dost možná se na obou tratích bude jezdit jen v sobotu," líčí ještě černější scénář Skala.

#### Kraj zatím spoje neomezí

Nové tarify SŽDC platí pro tyto dopravce od 1. ledna. Od července začnou platit i pro České dráhy, u kterých si víkendové vlaky objednává Ústecký kraj. Ten zatím o omezení dopravy neuvažuje a vyvrací paniku, která v minulých dnech vypukla ve Šluknovském výběžku – místní se bojí, že přijdou o Mikulášovickou dráhu z Rumburku přes Panský do Mikulášovic. V jízdním řádu totiž od 1. června tento vlak nenašli. "Ale to je proto, že jsme ho objednali po uzávěrce jízdních řádů. Zatím tam tedy není, ale pojedou," ujistuje mluvčí kraje Magdalena Hanáčková. Nekončí podle ní ani víkendová doprava na tratích Chomutov – Vejprty nebo Most – Moldava. Za všechny tři tratě kraj zatím platil 12,5 milionu korun ročně.

Vyhráno nicméně není. SŽDC již dlouho prohlašuje, že do oprav víkendových tratí nedá ani korunu a snaží se jich zbavit. Na stole vlády je návrh, že zájemci o jejich provozování si je mohou koupit

a starat se o ně sami. Jenže kilometr je za 1,5 milionu. "A jsou tam další podmínky, které by sotva splnila Praha, natož obce, které samy pro sebe mají ročně milion," krčí rameny Skala.

### 18. 05. 2012 Tuzemská Eurovia CS vyhrála v Litvě tendr na opravu železnice

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/tuzemska-eurovia-cs-vyhrala-v-litve-tendr-na-opravu-zeleznice/796113>)

Tuzemská stavební společnost Eurovia CS vyhrála v Litvě spolu s firmou ELT tendr na modernizaci železnice za zhruba 553 milionů korun. Eurovia CS se bude jako vedoucí sdružení firem podílet na rekonstrukci 24,6 kilometru dlouhého jednokolejného úseku, který je součástí rozsáhlého projektu s názvem Rail Baltica. Eurovia to dnes oznámila ČTK v tiskové zprávě. "Realizace zakázky v Litvě je pro nás jednou z nejvýznamnějších událostí letošního roku. Zvláště v situaci, kdy v České republice je vypisováno minimum zakázek na výstavbu dopravní infrastruktury," uvedl generální ředitel Eurovie CS Martin Borovka. Šéf firmy věří, že zakázka v Litvě otevře podniku cestu k dalším zakázkám v Pobaltí.

Podstatou zakázky je modernizace železničního svršku a spodku spolu s přestavbou mostů a přejezdů. Výhybky a moderní zabezpečovací zařízení doplní nové odvodnění. V železniční stanici Gaižiūnai postaví čeští dělníci kompletně novou kolej v délce 1,25 kilometru. Práce na projektu společnost zahájí bezprostředně poté, co skončí jednání se subdodavateli a nezbytné přípravné práce. Předpokládaný termín předání hotového díla je konec června 2014.

Cílem železnice Rail Baltica je propojit Finsko, pobaltské země a Polsko, integrovat pobaltské země do evropské železniční sítě se standardním evropským rozchodem a podpořit převod části dopravy ze silnice na železnici. Projekt předpokládá výstavbu zcela nové, zhruba 950 kilometrů dlouhé železniční tratě z Varšavy přes litevský Kaunas a lotyšskou Rigu do Tallinnu v Estonsku. S Helsinkami propojí Tallinn podmořský tunel.

Eurovia CS dříve působila pod názvem Stavby silnic a železnic. Zaměstnává přes 3500 lidí. Její zisk loni mírně vzrostl na 1,4 miliardy korun, tržby firmě ale klesly zhruba o dvě miliardy korun na 25,3 miliardy Kč. Eurovia CS se v Česku nyní soudí s Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) o závady na dálnici D47 u Ostravy. Hlavním akcionářem firmy je francouzská společnost Eurovia patřící do koncernu Vinci.

### 18. 05. 2012 České dráhy by měly Libereckému kraji zaplatit pokutu osm mil. Kč

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-by-mely-libereckemu-kraji-zaplatit-pokutu-osm-mil-kc/796120>)

Pokutu osm milionů korun by měly České dráhy zaplatit Libereckému kraji za pozdní dodávku nových vlakových souprav Stadler pro Jizerskohorskou železnici a také za zpoždování vlaků na tamních tratích v zimním období. Kraj zatím drahám vyměřil bezmála třímilionovou pokutu za prosinec a leden, dalších pět milionů chce ještě uplatnit. ČTK to dnes řekl náměstek hejtmana Martin Sepp (ČSSD). České dráhy vyměřenou pokutu napadly. "Domníváme se, že výše sankce nebyla zcela v souladu s nastavenými mechanismy v uzavřené smlouvě. V tomto bodu je třeba najít shodu," sdělila ČTK mluvčí ČD Radka Pistoriusová. O sankcích nyní jednájí právníci. České dráhy nicméně přiznávají, že některé ukazatele smlouvy nesplnily a že kraj má právo sankce v souladu se smlouvou uplatnit. Podmínky tendru byly velmi přísné a podle smlouvy může pokuta za nedodržení podmínek za celý rok dosáhnout až 25,8 milionu korun.

Jizerskohorská dráha představuje zhruba 35 procent regionální dopravy v Libereckém kraji. Zahrnuje železniční dopravu v celém Frýdlantském výběžku a z Liberce na Jablonec, Tanvald a Harrachov a ze Smržovky do Josefova Dolu. Tendr na zajištění dopravy vypsali Liberecký kraj už v roce 2008, podmínkou byly lepší služby a moderní vlaky. Do soutěže se přihlásilo pět zájemců. Nejvýhodnější nabídku podaly právě České dráhy. Jezdí za 107,90 Kč za kilometr a zakázku získaly na 15 let.

Loni v prosinci měly České dráhy na Jizerskohorskou železnici nasadit 16 moderních nízkopodlažních vlaků Stadler. Nové vlaky stály ČD bezmála 878 milionů korun, z toho 35 procent poskytly evropské fondy. Dodávky od švýcarského výrobce ale nabraly zpoždění. V prosinci jich začala jezdit jen polovina, další přicházely postupně, poslední dva do kraje dorazily až koncem února. Na některých tratích byly podle Seppa i zmatky v jízdních řádech. Vlaky se zpožďovaly a lidé nestíhali navazující spoje. Situaci ještě zkomplikovaly přivaly sněhu a extrémní mrazy, takže v jednu dobu musely České dráhy nahradit vlaky i autobusy.



**18. 05. 2012 Třinecké nádraží se zmenší a zkráslí**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/177475-trinecke-nadrazi-se-zmensi-a-zkrasli/>)

Do roka začne rekonstrukce třineckého nádraží. České dráhy na ni získaly evropskou dotaci, Evropská komise přitom svolila, že bude o polovinu vyšší než obvykle. Nádraží při rekonstrukci přijde o obě křídla, zaniknou tak nepotřebné prostory a naopak vznikne místo pro parkoviště. Současná nádražní budova v Třinci je stará 55 let a na současné požadavky železničářů už je příliš naddimenzovaná. Proto mají zaniknout její křídla a také obytná věž, na jejich místě vznikne parkoviště. Architekt Tomáš Velehradský, který připravil projekt rekonstrukce zbytku budovy, chce vestibul značně upravit a prosvětlit. "Vestaví se nová konstrukce, celá oceloskleněná, a dostane do prostoru světlo, celý ho opticky zvětší a prosvětlí," popsal architekt svoji vizi.

Přestavba nádraží včetně úpravy jeho okolí má stát téměř 70 milionů korun. O náklady se podělí ČD s městem, chtějí ovšem velmi vysoký příspěvek z evropských peněz – dohromady asi 50 milionů korun. Tak vysokou dotaci musela schválit přímo Evropská komise. Nakonec rozhodla, že Českým drahám uhradí 70 procent nákladů, městu dokonce 85 procent. S rekonstrukcí chtějí ČD začít příští rok na jaře. Předpokládají, že nové nádraží bude hotovo nejdéle o rok později.

**20. 05. 2012 Železniční zastávka v Borku se odkládá, bude nejdřív za dva roky (Rokycany-Borek)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/zeleznicni-zastavka-v-borku-se-odklada-bude-nejdriv-za-dva-roky-pvm-plzen-zpravy.aspx?c=A120516\\_164130\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/zeleznicni-zastavka-v-borku-se-odklada-bude-nejdriv-za-dva-roky-pvm-plzen-zpravy.aspx?c=A120516_164130_plzen-zpravy_pp))

Železniční zastávka v Borku u Rokycan, která měla fungovat už letos v prosinci, zřejmě jen tak stát nebude. Původně měla vzniknout při přestavbě III. koridoru, jenže to se nesešlo s pochopením ministerstva. Rokycanští se však zastávky nechtějí vzdát. Lepší spojení s centrem Rokycan, Plzní i Prahou. To měla zajistit lidem z rokycanského Borku nová železniční zastávka. První osobní vlak v ní měl zastavit letos v prosinci. Místní lidé si na to ale nejspíš ještě pár let počkají. "Původně měla vzniknout při přestavbě trati Zbiroh-Rokycany na III. železniční koridor. Nebyla ovšem v původním projektu. Ministerstvo nám nepovolilo stavbu o zastávku rozšířit, protože ji financuje Evropská unie a mohly by vzniknout problémy," vysvětluje Petr Kroupa ze Správy železniční dopravní cesty Západ (SŽDC). To je zatím novinka i pro rokycanské radní. "Zástupci SŽDC o tom s námi ještě nejednali," uvedla místostarostka Marie Hlávková.

Se správci kolejí se na stavbě nové železniční zastávky Rokycany-Borek předběžně dohodlo ještě předchozí vedení města. Vyrůst měla pod nadjezdem v ulici Ke Střelnici. Obě strany dvojkolejně trati by lemovala bezbariérová nástupiště s přístřešky pro cestující. Vzhledově i vybavením by vypadala borecká zastávka jako ta v sousedních Svojkovicích.

**Správa železnic chystá stavbu zastávky samostatně**

Podle předběžných odhadů by se celkové náklady pohybovaly kolem 15 milionů. Nástupiště s vybavením a úpravy již hotových protihlukových stěn, trakčního vedení a nového odvodnění by hradila SŽDC, chodníky a přístupové cesty s osvětlením město Rokycany. Z letošního rozpočtu na to měli rokycanští vyčleněné zhruba čtyři miliony. "Zastávku připravujeme jako samostatnou stavbu. Nyní pracujeme na projektové dokumentaci a počítají se náklady," uvedl Kroupa.

Právě výsledná cena bude podstatná při rozhodování, zda zastávku v Borku postavit či ne. "Bylo by krátkozraké se jí vzdávat. Když dál porostou ceny benzínu, tak si lidé budou hledat náhradní dopravu místo aut. Navíc od 1. dubna patří Borek do systému Integrované dopravy Plzeňska a pro místní to bude výhodné," uvažuje rokycanská místostarostka Hlávková. Pokud by se nakonec rozhodlo, že se bude zastávka stavět, mohly by práce začít během dvou až tří let.

**21. 05. 2012 Nákladní vlak vykolejil, i tak ujel kilometry. Uhlí zasypalo auto (Liběchov)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/vykolejil-vlak-s-uhlim-0br-krimi.aspx?c=A120521\\_070126\\_praha-zpravy\\_zep](http://zpravy.idnes.cz/vykolejil-vlak-s-uhlim-0br-krimi.aspx?c=A120521_070126_praha-zpravy_zep))

Nákladní vlak plně naložený uhlím vykolejil těsně před nedělní půlnocí v Liběchově na Mělnicku. Mnohatunový kolos porazil pět sloupů s trakčním vedením a poškodil tři kilometry tratě. Uhlí zasypalo poblíž stojící auto. Škoda je přes 100 milionů. Celkem vykolejilo pět plných vagonů. "Vlak jel ve vykolejeném stavu přibližně tři a půl kilometru," popsal karambol v pondělí ráno mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škodu drážní inspektoři odhadli na 110 050 000 korun – 100 milionů na trati,



10 milionů na vlaku a 50 tisíc na autě. Škoda je tak vysoká kvůli tomu, že vagony stačily během jízdy poškodit koleje v celém úseku, zničily tedy přes tři kilometry trati.

Vlak nejspíš vykolejil kvůli technické závadě. Podle policie se zadřelo ložisko kola jednoho z vagonů. Muži zákona škodu odhadují dokonce na 120 milionů. Provoz na trati se podařilo obnovit kolem 15:00. "Vlaky místem již po své trase projíždějí po jedné koleji sníženou rychlostí. Na poškozené koleji se stále odstraňují následky a její uvedení do provozu počítáme v řádech dnů. Kolej bude nutné měřit, na místě se bude také betonovat. Výluka byla každopádně ukončena," řekl ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.



## 21. 05. 2012 Jančurovy vlaky v květnu poprvé vydělaly

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/jancurovy-vlak-y-v-kvetnu-poprve-vydelaly-767956>)

Žluté vlaky společnosti RegioJet podnikatele Radima Jančury se v květnu, tedy sedm měsíců od vyjetí na koleje, dostaly poprvé do zisku. Dosud prodělávaly řádově miliony měsíčně, v dubnu ztráta činila čtyři miliony. „Teď v květnu to ještě nebude moc, řekněme černá nula, v červnu už to bude výraznější,“ řekl Jančura v rozhovoru pro deník E15. Spekulovat o výši celoročního zisku je podle něj předčasné. Zisk měl přitom podle původních plánů přijít o něco dříve. Za skluzem ve finančních plánech může stát pomalejší náběh souprav. Žluté vlaky donedávna často jezdily jen se třemi vagony, dnes mají nejkratší soupravy minimálně čtyři vagony, ve špičkách se budou prodlužovat až na osm vozů.

Podle mluvčího firmy Aleše Ondrúje je průměrná obsazenost souprav 85 procent a jen v dubnu se přidáním vagonů počet přepravených cestujících zvýšil denně o 500. Firma v průměru každý den přepraví mezi Prahou a Ostravou 3 100 cestujících. Na lince jezdí zatím sedm párů žlutých vlaků místo plánovaných devíti. „Rozhodli jsme se, že bude obchodně výhodnější mít delší vlaky. Ta poslední souprava přibude zřejmě v září,“ doplnil Jančura.

První zisk přitom hlásil už loni na podzim. Jenže podnikatel čísla přepočítával na plánovaný plný provoz, na který také rozkládal režijní náklady. Tehdy ale jezdily pouze tři spoje v každém směru. Vinu na zpožděné ziskovosti RegioJetu prý také nesou České dráhy, které po vstupu konkurence šly dolů s cenou. Podle Jančury tak vlaky ČD nyní jezdí pod náklady, podnět RegioJetu proto řeší antimonopolní úřad. Po ostravské trati chce RegioJet začít jezdit na trase Hamburk – Berlín – Praha, kde má na dosah lukrativní smlouvu s Deutsche Bahn. Velikost firmy se tím více než zdvojnásobí.

## 22. 05. 2012 Kde je to možné, ať vlaky jezdí dvoustovkou, hlásá šéf železnice

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zvysovani-rychlosti-na-draze-d2n-eko-doprava.aspx?c=A120521\\_211647\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/zvysovani-rychlosti-na-draze-d2n-eko-doprava.aspx?c=A120521_211647_ekonomika_ert))

Cestování vlakem po hlavních tratích v Česku by mohlo znovu zrychlit. Nový šéf Správy železniční dopravní cesty Jiří Kolář považuje za jednu ze svých priorit namísto výstavby vysokorychlostních tratí zvýšení maximální rychlosti ze současných 160 kilometrů v hodině na dvousetkilometrovou rychlost. "Tam, kde to bude možné a hlavně bezpečné, chceme zvyšovat rychlost až na 200 km/h," uvedl Kolář v rozhovoru pro MF DNES.

Zavedení dvoustovky brání hlavně některé železniční přejezdy, zabezpečovací zařízení i legislativa. Rychleji by se mohlo jezdit například mezi Pardubicemi a Chocní nebo Brnem a Břeclaví. Kolář výstavbu tratí na rychlosti přes dvě stě kilometrů v hodině zcela neodmítl, podporu však u něj zjevně nemají. "Neznám konkrétní projekty, jen jejich vizualizace, a nejsem si zcela jist, zda to je něco, co si můžeme dovolit stavět za současné ekonomické situace země," míní Kolář. Nechce stavět ani například jeden z dříve plánovaných projektů na tunel z Prahy do Berouna. Koláře zvolila do čela Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) správní rada v dubnu. Skončil tak rok a půl, kdy byl řízením organizace pověřen Pavel Habarta, spojený s Vítem Bárto. Habarta skončil i proto, že neměl patřičné vzdělání pro vedení SŽDC, ministerstvo mu navíc vytýkalo některé špatně vypsání zakázky.

### Kolář možná zruší i některé lokálky

Nejužší vedení už prošlo obměnou, Kolář si z drah přivedl na post náměstka pro ekonomiku Jana Blechu a zástupcem pro modernizaci se stal někdejší ministerský náměstek a zastávce vysokorychlostních tratí Petr Šlegr. Kolář příliš nepotěší ani zastávce lokálek, kteří bojují za jejich zachování. "V každém kraji jsou jedna až dvě tratě, o kterých je nutné co nejdříve začít jednat ohledně

jejich dalšího osudu," tvrdí Kolář. Podle něj údržba málo využívaných tratí zbytečně odsává peníze, které by se daly využít jinde. Po Habartovi zdědil Kolář i nápad přejmenovat správu na Českou železnici. Myšlenka se mu líbí, ale zatím s ní nespíchá: "Není to otázkou následujících týdnů ani měsíců." Před Kolářem stojí i nákup dalších pozemků na nádražích od Českých drah, odkud přišel. Správa za ně zřejmě nezaplatí najednou, ale ve splátkách.

## 22. 05. 2012 Stát jde do nefér podpory drahám, bouří se dopravci

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-jde-do-nefer-podpory-draham-bouri-se-dopravci-768338>)

Na ministerstvu dopravy nabývají konkrétních obrysů plány na převod nádraží a dalšího majetku z Českých drah na Správu železniční dopravní cesty. A stejnou měrou roste protitlak soukromých dopravců, kteří se bojí, že stát nalije do Českých drah další miliardy korun. To by znamenalo na uvolňujícím se trhu značnou výhodu. „Materiál týkající se majetkového vypořádání Českých drah a státu byl projednán na poradě ministra dopravy a byl vzat na vědomí,“ uvedla mluvčí úřadu Andrea Volaříková. Podle ní ministerstvo pracuje se dvěma variantami. V úvahu připadá bezúplatný převod nádraží a současné snížení základního kapitálu drah, druhou možností je klasický prodej – nejčastěji se mluví o ceně zhruba osm 41 miliard korun. V případě prodeje výpravních budov v centrech velkých měst by se suma mohla vyšplhat až na desítky miliard.

Konkurence drah souhlasí s tím, aby dráhy o nádraží přišly, děsí je však právě varianta převodu za úplatu. Ta se dosud zdá pravděpodobnější. Majitel firem Student Agency a RegioJet Radim Jančura poslal dokonce včera dopis premiéru Petru Nečasovi a ministrům dopravy a financí, kde před úplatným převodem varuje. Podle Jančury by šlo o nedovolenou podporu jednomu dopravci. „Jediná možná legální cesta je bezplatný převod majetku zpět na stát, který jej následně sám odpovědně prodá,“ píše Jančura. Zmíněný majetek má podle něho hodnotu až 50 miliard korun a stát by z výnosů prodeje mohl lepit díry v rozpočtu. Jančura má podporu i ostatních dopravců, miliardová podpora pro ČD by vadila například i Leo Expressu.

### Stát jde do nefér podpory drahám, bouří se dopravci

Na problém s majetkem se zadělalo už v roce 2003, kdy ze státní organizace České dráhy vznikla Správa železniční dopravní cesty a akciová společnost České dráhy. Jeden z argumentů soukromníků zní, že dráhy dostaly majetek od státu zadarmo, ale stát si ho následně kupuje zpět za obrovské peníze. Částečně tak učinil už v roce 2008, kdy SŽDC převzala od drah správu kolejí. Zaplatila za to 12 miliard. Nedokonalá transformace z roku 2003 dodnes přináší řadu paradoxů. Nádražní budovy a první nástupiště vlastní České dráhy, kolejiště a zbylé perony jsou v majetku SŽDC. Jenže pozemky pod kolejemi patří ČD. Právě tyto pozemky by měly být při vyrovnání první na řadě, nádraží budou následovat. České dráhy naopak argumentují tím, že nádraží vlečou na noze jako kouli, neboť se o ně musejí starat.

## 22. 05. 2012 Nový šéf železnice Kolář opět mění strukturu vedení

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/novy-sef-zeleznice-kolar-opet-meni-strukturu-vedeni-768356>)

Bývalý šéf Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Habarta to prezentoval jako jeden ze svých největších úspěchů za rok a půl ve funkci. Kompletní změna struktury řízení měla pomoci k lepšímu fungování obří státní organizace. Nově zvolený generální ředitel SŽDC Jiří Kolář však Habartovy novinky z velké části zavrhl. Zřejmě nejdůležitější je opětovné rozdělení úseků pro provozuschopnost dráhy a pro provoz. Každý nyní bude mít svého náměstka. Pod provoz patří například tvorba jízdních řádů nebo činnost výpravčích. Provozu schopnost zahrnuje údržbu, opravy nebo automatizaci železnice. Zatímco Habarta oba velké okruhy sloučil do jednoho, podle Koláře musejí fungovat odděleně. Kolářovy návrhy schválila minulý týden správní rada. „Pravdou je, že sloučení segmentu řízení provozu a provozuschopnosti je velký zásah, a já mám pochybnosti, jestli to bylo dostatečně analyzováno,“ řekl Kolář už v dubnu po svém zvolení. Na správě železnic také nově vznikne post prvního náměstka, který bude mít na starosti například veřejné zakázky, personální záležitosti nebo šetření nehod.

**22. 05. 2012 Abellio CZ podalo námitku proti podmínkám soutěže o rychlíky**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/abellio-cz-podalo-namitku-proti-podminkam-souteze-o-rychliky-768355>)

Dceřiná společnost Nizozemských drah, firma Abellio CZ, podala na ministerstvo dopravy námitku proti podmínkám přelomového tendru na dotované rychlíky z Ostravy přes Opavu do Olomouce. Firmě vadí, že rezort nezveřejnil současné tržby z této trati. Soukromníci tak mohou svou nabídku stavět pouze na odhadech, zatímco České dráhy znají přesná čísla. „Ta dokumentace není kompletní, my se takto domáháme práva. Aby bylo vůbec možné hovořit o soutěži,“ řekl deníku E15 šéf Abellia CZ Petr Moravec.

Jeho názor sdílí řada dalších alternativních dopravců. „Stát dělá velkou chybu. Ve výběrovém řízení musejí mít všichni stejné podmínky,“ řekl majitel RegioJetu Radim Jančura. Podobný hlas zní i z Veolia Transport ČR. Ministerstvo má nyní deset dnů na to, aby na námitku odpovědělo. „Já si samozřejmě uvědomuji, že jejich informační vybavenost je nižší. My ale více čísel k dispozici nemáme,“ tvrdí ředitel odboru veřejné dopravy Ondřej Michalčík. Údaje o tržbách jsou prý obchodním tajemstvím Českých drah, které si je po právu brání. Abellio je rozhodnuto dotáhnout případ před antimonopolní úřad. Dopravce podpořil i železniční konzultant Emanuel Šíp. Podle něj může informační nerovnost vyústit v nízkou účast v soutěži. O vítězi má rozhodnout výše požadované dotace. Úsek Ostrava – Opava – Olomouc je první z řady plánovaných tendrů na státěm dotované vlaky. Stát dá ročně za rychlíky čtyři miliardy.

**23. 05. 2012 Dráhy chtějí pět railjetů na linku do Rakouska**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-chteji-pet-railjetu-na-linku-do-rakouska-768673>)

Záměr Českých drah koupit od Siemensu moderní soupravy Railjet stále není definitivně mrtev. Naopak, velmi reálně se nyní jeví nasazení railjetů na linku z Prahy přes Brno a Vídeň do Štýrského Hradce. „Na spolupráci s Rakouskými spolkovými drahami jsme již rámcově dohodnuti, byla by to kombinace našich a rakouských souprav,“ řekl mluvčí ČD Radek Joklík. České dráhy chtějí koupit od Siemensu už pouze pět souprav místo původně plánovaných 16. Railjety v českých barvách by mezi Prahou a Štýrským Hradcem doplnila pětice railjetů rakouských drah tak, aby byl na lince zajištěn dvouhodinový takt. Ke skokovému zvýšení kvality vlaků by tak příští rok došlo mimo jiné na klíčovém vnitrostátním spojení mezi Prahou a Brnem. České dráhy nyní o nákupu se Siemensem jednájí. A zřejmě se dohodnou, neboť výrobce souprav bude rád alespoň za snížený odbyt. „Termín pro splnění odkládacích podmínek smlouvy byl posunut na konec června, takže jedinečná nabídka získat v krátké době moderní a komfortní vlaky za unikátní cenu stále platí,“ uvedl mluvčí Siemensu Pavel Kaidl. Právě do konce června by mělo být definitivně jasno.

Nápad na provozování railjetů pouze jižním směrem vyšel na povrch poté, co koncem dubna zkrachovalo jednání Českých drah a Deutsche Bahn o nasazení těchto vlaků na lince Hamburk – Berlín – Drážďany – Praha a dále do Rakouska. ČD poté nákup 16 souprav za pět miliard korun odpískaly a zdálo se, že railjety se na české koleje nikdy nepodívají. Jenže jak uvedl generální ředitel Českých drah Petr Žaluda v pondělí na rádiu Impuls, zájem rakouských drah o spolupráci s Českými drahami byl velmi významný. „Německé dráhy se rozhodly pro jinou, já bych řekl lowcostovou variantu, to znamená, nechťely tyto kvalitní vlaky a my toto rozhodnutí akceptujeme, i když si myslím, že potenciál na té trati byl obrovský,“ komentoval Žaluda u Václava Moravce odmítnutí od Deutsche Bahn. Němci si totiž jako jediného možného partnera pro linku do Hamburku vybrali společnost RegioJet podnikatele Radima Jančury.

**23. 05. 2012 Nové vlaky na Vysočinu přijedou později, než se čekalo (RegioShuttle)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/178236-nove-vlak-y-na-vysocinu-prijedou-pozdeji-nez-se-cekalo/>)

Cestující z Vysočiny se nemusí bát, že by nový motorový vůz dodaný loni na podzim zůstal osamocen. Náměstek generálního ředitele Českých drah Antonín Blažek ubezpečil zástupce kraje i cestující, že do konce prázdnin přibude na regionální tratě dalších osm nových motorových vozů Stadler Regioshuttle. Celkem je pro Vysočinu objednáno sedmnáct nových vozidel, poslední bude dodáno k začátku prosince. Slibem, že začnou další nové motoráky jezdit během prázdnin, uklidnil vedení Kraje Vysočina, které už bylo znepokojeno přetrvávajícím jediným Regioshuttlem v celém regionu. Původně totiž dráhy slibovaly, že další nové vlaky začnou jezdit už na jaře. "Pokud to takto

dopadne, jsme s tím spokojeni," řekl ke slíbeným termínům dodávek náměstek hejtmana Libor Joukl. Dodal, že podobné pokuty, jako dostaly České dráhy kvůli opožděnému nasazení části nových souprav v Libereckém kraji, by připadaly v úvahu teprve, kdyby nové vlaky na Vysočinu nedorazily do března. V severních Čechách dostaly dráhy kvůli zimním problémům osmimilionový postih.

Na nákup motorových vozů za 898 milionů označených jako řada 841 získaly ČD prostřednictvím kraje evropskou dotaci. Díky tomu budou nízkopodlažní moderní vlaky na Vysočině pevně "zakotveny", dráhy v dohledné době nebudou moci přesunout je do jiného kraje. Podle náměstka Blažka se však ještě řeší některé záležitosti týkající se tohoto projektu včetně financování. Svůj první Regioshuttle dostala Vysočina ještě před Libereckým krajem, kam České dráhy objednaly obdobné vozy. Zatímco však na severu Čech už jezdí všech šestnáct nových motoráků, na Vysočině zůstává pouze jediný. Na zprovoznění zbylých mají totiž dráhy mnohem více času – v Libereckém kraji je k urychlenému nasazení nových vlaků nutila vysoutěžená smlouva s krajem, v Kraji Vysočina měly výrazně volnější podmínky. Kromě Libereckého kraje a Kraje Vysočina se mají již letos dočkat nových souprav cestující i v některých dalších regionech. ČD mají dostat první dodávky motorových jednotek od polského výrobce PESA, jezdit by mohly také první kusy elektrických jednotek od Škody.

### 23. 05. 2012 Stále více Pražanů jezdí po metropoli vlakem. Je to rychlejší

Zdroj: iDNES.cz ([http://praha.idnes.cz/prazane-jezdi-cim-dal-casteji-vlakem-dbb-/praha-zpravy.aspx?c=A120523\\_1782335\\_praha-zpravy\\_sfo](http://praha.idnes.cz/prazane-jezdi-cim-dal-casteji-vlakem-dbb-/praha-zpravy.aspx?c=A120523_1782335_praha-zpravy_sfo))

Pražané začali víc využívat k cestě po hlavním městě vlaky. Zjistili, že mezi některými místy je cesta po železnici rychlejší než tramvají či autobusem. Letos se jejich počet možná ještě o něco zvýší, Praha totiž chystá pravděpodobně od září rušení některých spojů pražské MHD. Začít se zajímat, kde je nejbližší vlakové nádraží a jaké linky tudy jezdí, bude zanedlouho víc než užitečné. Radní plánují škrty v pražské veřejné dopravě, omezit se mají i autobusové spoje jezdící souběžně se železnicí. A právě cestující z autobusů to na některých místech přinutí přestoupit na vlak. Někteří lidé přitom už takhle cestují. Nové statistiky dokazují, že od roku 2006 roste počet cestujících, kteří využívají vlaky jezdící v systému pražské integrované dopravy.

Loni převezly během běžného pracovního dne v průměru přes 96 tisíc lidí. V roce 2010 se denní průměr pohyboval kolem 88 tisíc lidí. "Je to výrazné zvýšení, které odpovídá celorepublikovému trendu," vyhodnocuje čísla Radek Joklík z Českých drah. Důvody jsou podle něj dva: jednak lidé víc zvažují, čím pojedou vzhledem k rostoucím cenám benzínu, a zásluhu prý má i modernější vozový park. "V okolí Prahy se kvalita vozů vylepšila. Jezdí tu CityElefanty s klimatizací a lidé tak cestují pohodlněji," míní Joklík. Příliv lidí na železnici v Praze patrně ovlivnily i reorganizace linek veřejné dopravy. Přestože letošní velké změny jsou zacílené na souběžné spoje, někde se již s omezováním autobusů jedoucích podél kolejí začalo. "Jedna z posledních změn byla v oblasti Újezda nad Lesy a Klánovic," zmiňuje mluvčí organizátora dopravy společnosti Ropid Filip Drápal. Právě v této oblasti se loni v prosinci měnily linky tak, aby navedly cestující na vlak.

#### Internet nabídne lepší vyhledávání spojů

Železniční spojení z Klánovic přitom patří mezi ty výhodnější. A to z hlediska času – linkou S1 z Klánovic se cestující dostanou na Masarykovo nádraží za devatenáct minut, jízda MHD trvá tři čtvrtě hodiny. A takových míst, odkud se vyplatí jet vlakem, je v okrajových částech metropole více. Například obyvatelé sídliště Řepy se v létě 2010 přesvědčili, že vlakem dorazí na Smíchov stejně rychle jako třeba tramvají. Tehdy totiž neměli na vybranou, museli jet vlakem, protože se opravovala tramvajová trať v Plzeňské ulici. Od té doby si ale někteří na vlak zvykli. "Vyhovuje mi jet vlakem, ale ocenil bych lepší vyhledávání spojení na internetu," říká Marek Šeda ze sídliště Řepy. Nový vyhledávač se připravuje, fungovat má začít na podzim. Objevit by se měl na stránkách společnosti Ropid. "Počítáme s nadstavbou našich webových stránek. Jednak tam chceme dát informace o jednotlivých linkách, a také užitečného pomocníka při vyhledávání spojení, který bude více zohledňovat železniční spoje. Bude tu i srovnání jízdních dob," popisuje plány mluvčí Ropidu.

### 24. 05. 2012 Leoš Novotný představil svůj Leo Express

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leos-novotny-predstavil-svuj-leo-express-769165>)

Nablýskaný zlato-černý vlak Leo Express se dnes poprvé oficiálně představil veřejnosti. Na zkušebním okruhu u Velimi zbrusu novou soupravu Stadler Flirt pokřtil majitel společnosti Leoš Novotný. „Je to



první soukromý nově vyrobený vlak pro české koleje. Proti konkurenci je to úplně jiná liga," řekl Novotný těsně před tím, než začal vlak kropit šampaňským.

Společnost Leo Express převzala zatím dva vlaky z plánovaných pěti, které by měly od prosince začít brázdit trať Praha – Ostrava. Leo Express se stane přímým konkurentem pendolina, neboť počítá se zhruba stejným dojezdovým časem kolem tří hodin. Mezi dopravci se o prosinci hovoří jako o počátku konkurenčního masakru na jediné tuzemské nedotované trati. Před uvedením do ostrého provozu musí soupravy dokončit schvalovací řízení pro českou železniční síť. Podle Novotného má schvalování na starost výrobce, firma Stadler, která garantuje nasazení vlaků do běžného provozu od prosince. „Já spoléhám na jejich švýcarskou preciznost, myslím, že všechno běží jak má," odmítl Novotný možné opakování problémů, které provázely zdlouhavé schvalování pendolin Českých drah.

Právě pendolinum budou Novotného flirtu přímou konkurencí, neboť nabídnou zhruba stejný dojezdový čas kolem tří hodin. Novotný však nechce zůstat pouze u spoje mezi Prahou a Ostravou. Už nyní ladí s investory, především Credit Suisse, plány na expanzi do dalších měst. Vlaky chce posílat například do Brna a Českých Budějovic, ve hře jsou i sousední země. „Koncept, který jsme postavili, je replikovatelný na mnoha trasách v České republice," řekl Novotný. Sází především na to, že vlak je celý z hliníku, tedy výrazně lehčí než pendolino.

Bude tak platit až o polovinu nižší poplatky za koleje než pendolino, ušetří se i na elektřině. Jeho vstup na koleje má však stále mnoho neznámých. Není například jasné, kolik bude cesta s Leo Expressem mezi Prahou a Ostravou stát, či jaké služby budou na palubě k dispozici. Interiér vlaku působí vzdušným dojmem, pohodlí ve dvou nejvyšších třídách (Premium, Business) je zaručeno. Ve třetí třídě (Economy) ale hrozí, že se cestující na dvojsedadle budou mačkat, neboť je poměrně úzké.

Přetlačovaná o loketní opěrku je tak zaručena, pro dlouhany nezbyvá příliš místa ani pro manipulaci s koleny. Pod každým sedadlem je elektrická zásuvka, počítá se i s wi-fi. Vlak je postaven pro 237 cestujících, kterým budou sloužit tři záchody. „Já si myslím, že v tomto ohledu více než splňujeme normu," komentoval to Novotný. Maximální rychlost vlaku je 190 kilometrů v hodině, na českých kolejích bude souprava jezdit maximálně 160 kilometrů v hodině. Vlak dnes na okruhu mimo jiné zaujal tím, že se při vyšší rychlosti poněkud rozkolíbal. Jde však stále jen o testy.



## 25. 05. 2012 Leo Express má proti rivalům výhodu, za provoz platí o třetinu méně

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-ukazal-sve-vlaky-v-cesku-dvf/eko-doprava.aspx?c=A120524\\_100737\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/leo-express-ukazal-sve-vlaky-v-cesku-dvf/eko-doprava.aspx?c=A120524_100737_eko-doprava_neh))

Černo-zlaté soupravy Leo Expressu ještě nevyjely do pravidelného provozu mezi Prahou a Ostravou a už si mohou připsat první vítězství v konkurenčním boji. Na rozdíl od svých soupeřů nabídne firma nejnovější soupravy, jejichž provoz jí vyjde při přepočtu na cestujícího zhruba o třetinu levněji. Leo Express totiž zaplatí za proud a trať na cestě z Prahy do Ostravy při přepočtu na sedačku 40 korun, České dráhy 57 a RegioJet podnikatele Radima Jančury 63 korun. Nižší náklady by Leo Express měl promítnout i do cen jízdenek, tarif ale firma půl roku před zahájením provozu pečlivě tají.

Srovnání poplatků za dopravní cestu a odhady spotřeby bez přepočtu na sedačku ukazují ještě větší rozdíl v nákladech jednotlivých dopravců. České dráhy například za své pendolino zaplatí na drážním "mýtu" téměř dvakrát tolik, co Leo Express za své nové soupravy Stadler Flirt. Pendolina jsou totiž nejen těžší než lehká hliníková skříň Leo Expressu, vyšší je i jejich spotřeba energie. Na druhou stranu svezou pendolino více lidí, takže v přepočtu na sedačku je rozdíl "jen" třetinový. Příliš levný není ani provoz RegioJetu, který za soupravu lokomotivy a pěti vozů zaplatí sice o něco méně než pendolino, ale v přepočtu na sedačku vychází nejdráž ze všech. Je to daň za to, že žluté vlaky Radima Jančury prostorem pro cestující výrazně převyšují konkurenci. Počet sedaček tak mají nižší než vlaky Českých drah či soupravy Leo Expressu.

### Leo Express hodlá obsadit další tratě

Právě na nízkonákladovosti staví majitel Leo Expressu Leoš Novotný svůj železniční byznys. Podle něj se mu podařilo přesvědčit banky, aby mu jeho projekt zafinancovaly na úkor konkurenčních projektů se soupravami taženými lokomotivou. Novotný se netají tím, že plánuje vstoupit i na další

nedotované tratě, kde vidí velký potenciál pro růst cestujících a jejich přetažení z aut. Mluví například o spojení Prahy s Ústím nad Labem nebo Českými Budějovicemi. Jedná o nákup dalších vlaků s různými výrobci. Evropa zažívá velký boom soukromých železnic. Leo Express má blízko k rakouskému WestBahnu, ve kterém už koupily minoritní podíl francouzské dráhy. Oba dopravci se domlouvají i na spolupráci například na lince mezi Prahou a Vídní.

#### Kolik stojí dopravce cesta z Prahy do Ostravy

Pendolino České dráhy

- dopravní cesta – 9 890 Kč
- trakční energie – 9 012 Kč
- celkem: 18 902 Kč; na osobu: 57 Kč

RegioJet – pětivozová souprava

- dopravní cesta – 7 495
- trakční energie – 7 549
- celkem: 15 044 Kč; na osobu: 63 Kč

Leo Express

- dopravní cesta – 5 286
- trakční energie – 4 120
- celkem: 9 405 Kč; na osobu: 40 Kč

Poznámka: Cenu za ujetý kilometr vypočítává Správa železniční dopravní cesty hlavně podle váhy soupravy i počtu vozů.

### 25. 05. 2012 Slavnostní ukončení projektu Optimalizace trati Beroun – Zbiroh

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

Další významný úsek III. tranzitního železničního koridoru je dokončen. Hlavní náplní stavby byly především úpravy zemního tělesa a kolejové úpravy vč. směrových posunů, za účelem zvýšení rychlosti a bezpečnosti provozu, při dosažení kvalitativně vyšších parametrů z hlediska přechodnosti a prostorové průchodnosti. Investorem stavby je státní organizace Správa železniční dopravní cesty. Projekt za téměř 4,8 miliardy korun provedlo sdružení zhotovitelů Skanska, EUROVIA CS a Viamont DSP.

Stavba „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“ je součástí souboru samostatných staveb, které jsou realizovány v prioritní části III. tranzitního železničního koridoru v časovém horizontu roku 2006 – 2016. Náměstek SŽDC pro modernizaci dráhy Petr Šlegr k dokončenému projektu uvedl: „Traťová rychlost je po provedené optimalizaci pro klasické soupravy 100 – 120, pro soupravy s naklápačící technikou až 160 kilometrů v hodině. Časová úspora dosažená optimalizací daného úseku se pro jednotlivé druhy vlaků pohybuje v řádu do 10 minut. Rozhodujícím přínosem je dosažení přechodnosti kolejových vozidel traťové třídy D4 UIC a ložné míry UIC – GC.“ Rozsáhlé úpravy a rekonstrukce byly provedeny také na umělých stavbách, trať je oproti původnímu stavu výrazně narovnána včetně jedné tunelové přeložky. Hloubený tunel Osek je dlouhý 324 metrů. Rekonstrukcí prošla celá řada mostních objektů, zvýšeného zabezpečení se dočkaly železniční přejezdy na trati a nové je také trakční vedení.

Jindřich Topol ze společnosti Skanska za sdružení zhotovitelů stavby poznamenal, že „stavební úpravy byly řešeny jednak v trase stávající koleje, ale ve značném rozsahu, v délce přes 7,5 kilometru, i mimo stávající drážní těleso. Ze stavařského hlediska se tak vlastně jednalo o výstavbu části zcela nové trati, čímž byl projekt zajímavější.“ Narovnáání oblouků umožnilo splnit záměr zvýšení traťové rychlosti. Celý úsek stavby je elektrizován střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. V mezistaničním úseku Beroun – Zdice se nachází v km 41,078 (mimo stavbu) styk trakčních soustav – stejnosměrné 3 kV a střídavé 25 kV, 50Hz. Zabezpečovací zařízení je 3. kategorie, ovládané dálkově z dispečerského řídicího pracoviště.

Zvýšeného pohodlí se dočkala cestující veřejnost. Postavena jsou nová nástupiště ve stanicích a zastávkách s výškou nástupiště hrany 550 mm nad temenem kolejnice, pro pohodlné nastupování a vystupování, přístupové trasy k vlakům jsou bezbariérové. V železničních stanicích Zdice, Hořovice a na zastávce Praskolesy jsou zřízeny nové podchody. Na nový podchod ve Zdicích navazuje výstupní rampa včetně chodníku ve směru k městu. Stavba řeší rovněž vybudování zařízení

technologie, které tvoří především nové moderní sdělovací a zabezpečovací zařízení pro zvýšení bezpečnosti železničního provozu. Podél celé trati jsou položeny nové kabely, které propojily celý systém zabezpečení jízd vlaků a řízení provozu do jednoho centrálního pracoviště v Praze. Výstavba sdělovacího zařízení zahrnuje rovněž instalaci elektrické požární signalizace v jednotlivých stanicích, elektrickou zabezpečovací signalizaci, kamerový systém, rozhlasové zařízení apod. Součástí stavby byla i výstavba protihlukových stěn v délce cca 6,5 km, v souladu s požadavky hygienických norem a předpisů.

Projektovou dokumentaci stavby zpracovala akciová společnost METROPROJEKT Praha, zhotovitelem se na základě výběrového řízení stalo „Sdružení SKANSKA – SSŽ – VIAMONT DSP“ sestávající se z firem Skanska, EUROVIA CS, a VIAMONT DSP. Finanční prostředky pro tento projekt poskytl Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) a rovněž byla Evropské komisi předložena žádost o spolufinancování v rámci Operačního programu Doprava. Příspěvek z Fondu soudržnosti Evropské unie může být ve výši 73,7 % ze způsobilých nákladů, tedy částka až 3 388 297 234 Kč. Celkové investiční náklady představují 4 772 100 000 Kč.

#### Vybraná data o stavbě Optimalizace Beroun – Zbiroh

Délka optimalizovaného úseku	24 km
Zahájení stavby	2008
Ukončení stavby	2012
Železniční mosty rekonstruované	19 ks
Železniční mosty nové	9 ks
Nástupiště ostrovní	900 metrů
Nástupiště boční	340 metrů
Rekonstrukce přejezdů	4 ks

## 28. 05. 2012 Vlaky z Česka přestanou jezdit do Norimberku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/178815-vlaky-z-ceska-prestanou-jezdit-do-norimberku/>)

V prosinci přestanou jezdit vlaky spojující Prahu a Plzeň s německým Norimberkem. Bavorská železniční společnost (BEG), která vlaky z Česka za hranicemi platí, přesměruje všechny spoje od Prahy a Plzně na Mnichov. Oznámil to ředitel BEG Fritz Czeschka. Plzeňský kraj přijde o přímé spojení do francké metropole takřka poprvé v historii – i v době studené války projížděl přes Plzeň vlak mířící do Norimberka. Praha o "železniční" spojení nepřijde, ačkoli nejde o vlak ve skutečném smyslu slova – mezi hlavními nádražími obou měst již dnes jezdí autobusy, které společně provozují Německé dráhy (DB) a Student Agency. Oproti stávajícím přímým vlakům jsou více než o hodinu rychlejší. Nezajíždějí ovšem do Plzně.

Cesta železničním expresem společností České dráhy a Länderbahn z Prahy do Norimberku trvá dnes po kolejích 4 hodiny a 49 minut, autobus firem Student Agency a DB jede po dálnici pouhé 3 hodin a 39 minut. Pro cestující je podle BEG volba jasná – přímé vlaky jsou využívány hlavně v Česku, přes hranice projíždí minimum cestujících. Proto se firma rozhodla odklonit od prosince všechny spoje ze Schwandorfu do Mnichova. "Je to důsledek konkurence DB, která nabízí časté autobusové spojení mezi Norimberkem a Prahou po kvalitní dálnici. Bez nové trati, jejíž stavbu spolková vláda opakovaně odkládá, nejsou pomalé vlaky konkurenceschopné vůči autobusům," zdůvodnil připravovanou změnu Fritz Czeschka.

Dnes jezdí dva přímé vlaky denně do Mnichova a další dva do Norimberku. Mají společnou trasu mezi Prahou a Schwandorfem. Ve Schwandorfu budou mít vlaky od Prahy i nadále přípoje, které zajistí poměrně komfortní spojení do Norimberku. S přestupem bude tak jako dnes možné cestovat z Prahy nebo Plzně do Norimberku i přes Cheb. Je pozoruhodné, že i vlakům do Mnichova – rovněž provozovaným ve spolupráci ČD a Länderbahn – konkurují autobusy Student Agency a DB, které jedou zhruba o 50 minut rychleji než vlak. Zejména dopolední vlaky Praha – Mnichov a zpět jsou však stále vytížené turisty, navíc je po přímém spojení do bavorského hlavního města silná vnitrostátní poptávka za hranicemi. Spoje z Prahy jsou přitom bezkonkurenčně nejrychlejší.

Díky existenci autobusů, které zajíždějí k norimberskému hlavnímu nádraží a navazují na něj dálkové spoje do celého Německa, nepostihne přesměrování vlaků v Bavorsku tolik Prahu jako Plzeň. Ze západočeské metropole jezdily přímé spoje do Norimberku takřka od okamžiku, kdy železniční

spojení vzniklo. Nepřerušila je ani železná opona. Západní expres Praha – Plzeň – Norimberk – Frankfurt – Paříž byl jediný dálkový vlak do západního Německa. V 90. letech jezdil přes Plzeň vlak Eurocity pokračující až do Dortmundu, později spojení zajišťovaly přímé vozy na mnichovském rychlíku a nakonec bylo obnoveno přímé spojení dvakrát denně. Nyní to, co nezahubila ani studená válka, končí. Expresní autobusy zavedla DB poté, co přišla o zakázku na provozování vlaků v Německu, kterou jí přebrala soukromá společnost Länderbahn ze skupiny Arriva (dnes Netinera). Student Agency se na jejich provozu podílí od loňského prosince.

## 28. 05. 2012 Daň za vlakovou konkurenci: dráhy ruší spoje v nelukrativní časy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-rusi-spoje-praha-ostrava-dvo-/eko-doprava.aspx?c=A120528\\_102525\\_eko-doprava\\_spi](http://ekonomika.idnes.cz/ceske-drahy-rusi-spoje-praha-ostrava-dvo-/eko-doprava.aspx?c=A120528_102525_eko-doprava_spi))

Konkurenční boj o cestující na trati mezi Ostravou a Prahou přinese od června pasažérům první nepříjemnost. České dráhy omezí od změny jízdního řádu 10. června provoz vlaků na nejméně vybranější české trati především v málo vytížených časech. "Nedostáváme na vlaky mezi Prahou a Ostravou už ani korunu a nemá pro nás smysl jezdit v časy, kdy jsou vlaky nedostatečně vytížené. Všichni chtějí jezdit v lukrativní časy," říká náměstek generálního ředitele ČD Antonín Blažek. Změna jízdních řádů už visí na webu Správy železniční dopravní cesty i Českých drah. V praxi tak končí expres Beskyd mezi Prahou a Žilinou, který jezdil z Prahy každý den ráno ve 4:17 a z Ostravy do Prahy ve 20:20. Dál bude jezdit bez omezení pouze mezi Žilinou a Olomoucí, ve směru z Prahy jen v pondělí, z Ostravy v neděli.

### Pendolina v létě uberou čtvrtinu spojů

Končí navíc i část pendolin. Zejména přes prázdniny. Beze změny u pendolin zůstaly jen čtyři z deseti denně vypravovaných párů vlaků. Během léta tak zmizí více než čtvrtina pendolin. Pro cestující také může být složité se kvůli termínům jízdy jen v některé dny v jízdním řádu orientovat. Problém tak mohou mít například ti, kteří o prázdninách budou chtít dojet z Prahy do Ostravy na otočku na jednání. Dosud stíhali být v osm v Ostravě, teď se do Ostravy dostanou nejdříve v devět a ještě s dvěma přestupy. Dráhy tlačí na ministerstvo, aby vlaky mimo špičku začaly znovu dotovat.

### Přibudou ale i nová spojení

Na druhou stranu dráhy zavádějí i zcela nové spoje pendolinem (celkový úbytek je ale čtvrtinový), ale jen v některé dny: z Prahy například pojedou nově v pátek a v neděli ve 14:12 a každou neděli ve 20:12. Dráhy tvrdí, že i po nástupu konkurence jim v pendolinech cestujících přibývá. RegioJet zatím nehodlá jízdní řád měnit, podle mluvčího Aleše Ondrúje jen na zavedených spojích ještě navýší kapacitu. Firma má v jízdním řádu stále prostor na několik vlaků, které dosud nejezdí. Změny jízdního řádu přináší jinak jen drobné úpravy. Z dálkových vlaků je jedinou úpravou konec přímého spojení vlaku z Prahy do Štětína. Nově bude vlak končit v Berlíně.

## 29. 05. 2012 Dráhy chtějí zbořit nádraží v Aši, město se postavilo proti

Zdroj: iDNES.cz ([http://vary.idnes.cz/drahy-chteji-zborit-nadrazi-v-asi-mesto-je-proti-ftq-vary-zpravy.aspx?c=A120529\\_091400\\_vary-zpravy\\_sou](http://vary.idnes.cz/drahy-chteji-zborit-nadrazi-v-asi-mesto-je-proti-ftq-vary-zpravy.aspx?c=A120529_091400_vary-zpravy_sou))

České dráhy už brzy nebudou mít pro hlavní nádraží v Aši využití a hrozí, že budovu postavenou na začátku 70. let minulého století zbourají. Město se hodlá proti chystané demolici postavit. "Patnáct let jsme bojovali o obnovení železniční tratě do německého Selbu. Teď to vypadá, že se trať skutečně podaří obnovit. Začíná ale další boj, tentokrát o hlavní nádraží," uvedl ašský starosta Dalibor Blažek. České dráhy totiž připravují moderní zabezpečení tratě mezi Františkovými Lázněmi a Aší, které bude řízené dálkově z Františkových Lázní. "V Aši už nebude muset sedět výpravčí. Tím pádem České dráhy přišly na to, že nádraží bude zbytečné. A řeší otázku, jestli budovu nezbourají," vysvětloval starosta Aše.



České dráhy nevyklučují ani možnost prodeje hlavního nádraží v Aši. "Zatím ho aktivně k prodeji nenabízíme. V případě zájmu ze strany soukromého investora či města jsme nicméně připraveni o podmínkách prodeje jednat," reagoval na dotaz MF DNES mluvčí Českých drah Radek Joklík. Město Aš už začalo s dráhami o dalším osudu budovy jednat. "Nedovedu si představit, že by město, které má 13 tisíc obyvatel, mělo jen nějakou zastávku. Zvláště, když má být zprovozněna trať mezi Chebem a Hofem," zdůraznil Blažek, podle něž by demolice stála dva až tři miliony korun.



**Obnova spojení se Selbem dostala reálnou podobu**

Město dokonce projevilo zájem nádraží bezúplatně získat a případně komerčně využít. "Dozvěděli jsme se, že to není možné," naznačil Blažek. Poslední osobní vlak přešel u Aše hranice v 50. letech minulého století, nákladní doprava skončila v roce 1995. Teď ale dostávají plány na obnovu vlakového spojení s německým Selbem reálnou podobu. Bavorsko chystá stamilionové investice, první cestující by tudy mohli projet už v prosinci příštího roku. Trať z Aše do Selbu je známá i díky Vlaku svobody. Tak se říká vlaku z Prahy do Aše, který 11. 9. 1951 rychle projel ostře střeženou česko-německou státní hranici a zůstal v americké zóně v Bavorsku.

**29. 05. 2012 Dráhy vypustí při opravě D1 dva páry dálničních expresů**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nasadi-dva-expresy-kvuli-oprave-d1-f0i-eko-doprava.aspx?c=A120529\\_112500\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-nasadi-dva-expresy-kvuli-oprave-d1-f0i-eko-doprava.aspx?c=A120529_112500_eko-doprava_fih))

České dráhy nasadí mezi Prahou a Brnem při opravě D1 dva páry úplně nových přímých vlaků nazvaných D1 Express. Mají tak doplnit nabídku vlaků v době, kdy se kvůli očekávaným zácpám na D1 při její rekonstrukci začne řada lidí ohlížet po cestě po železnici namísto silnici. Termín startu nového spojení však není prozatím jasný. Dráhy si do jízdního řádu daly poznámku, že je spustí ode dne vyhlášení. Dva nové spoje každým směrem nebudou nikde zastavovat a míří hlavně na lidi z Brna, kteří potřebují být ráno v Praze. Z Brna budou extra vlaky vyjíždět každý den v 6:15 a 7:15, z Prahy budou jezdit zpět v 17:03 a v 18:03. Doplní tak stávající nabídku spojů mezi Prahou a Brnem.

Dráhy loni výrazně mezi Prahou a Brnem zlevnily jízdné na úroveň autobusů, podle výroční zprávy stoupl počet cestujících o 40 procent. "Na trase Praha - Brno jsme zaznamenali větší zájem cestujících již loni a v prvním čtvrtletí letošního roku rostoucí zájem o cesty vlakem trvá, a to již před avizovaným zahájením oprav na dálnici," řekl mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Na trase přes Pardubice jezdí vlaky ČD každou hodinu, přes Havlíčkův Brod po dvou hodinách. Na rozdíl od jiných spojů nebudou vlaky nikde zastavovat, ani v obvyklých Pardubicích. Přesto zvládnou cestu o pět minut pomaleji než vlaky kategorie EuroCity, pojedou 2 hodiny a 42 minut. Je to způsobené především velkou hustotou provozu mezi Pardubicemi a Prahou. Dráhy zatím neoznámily, jaké soupravy na speciální vlaky nasadí.

Zahájení opravy D1 se však zatím posouvá, poslední aktuální termín je září. Ředitelství silnic a dálnic kvůli sporným bodům v zadávací dokumentaci o více než měsíc posunulo uzávěrku přihlášek, navíc už běží odvolání proti stavebnímu povolení.

**29. 05. 2012 Železniční tratě nejvíce rozkrádají na jižní Moravě**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/179080-zeleznicni-trate-nejvice-rozkradaji-na-jizni-morave/>)

Z jihomoravských železničních tratí se stále častěji ztrácejí kovové části zabezpečovacích zařízení. Přestřihnuté dráty dnes podle hlavního inspektora Drážní inspekce Libora Bruzla naštěstí neznamenají nebezpečí střetu s vlakem, trpí tím ale rozpočet správců tratě. Jen za loňský rok si zloději na jižní Moravě odnesli součástky za čtyři miliony korun, nejvíce z celého Česka. Nejvíce zloděje lákají tratě, kde kraj už neobjednává osobní dopravu.

Opuštěné tratě, po kterých už vlaky s výjimkou historických souprav téměř nejezdí, jsou pro zloděje doslova zlatým dolem. Objednávka osobní dopravy byla už dávno odřeknuta například mezi Hevlínem a Hrušovanami nad Jevišovkou. Oficiálně ale trať zrušena není, a tak ji správci tratě musejí neustále kontrolovat, opravovat a ukradené součásti nákladně nahrazovat. Krade se ale i tam, kde vlaky čile jezdí. Jedním z rekordmanů je například nádraží v Brně-Horních Heršpicích nebo ve Střelčicích, kde o tomto víkendu zloději ukradli část kabelu. Kromě kabelů je lákají také lana, transformátory, kolejové propojky nebo tlumivky. Roční celorepublikové škody jdou podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) do mnohamilionových částek. "Všechno jsou to peníze, které bychom jinak mohli využít například na údržbu a rekonstrukce," řekl mluvčí SŽDC Pavel Halla.

**Nebezpečí na přejezdech naštěstí nehrozí**

Častým cílem bezohledných zlodějů jsou dokonce zabezpečovací zařízení, jež mají zabránit nehodám na železničních přejezdech. Na takové případy jsou ale železničáři dobře připravení. "Pokud je některá část zařízení poškozená nebo chybí, výpravčího na stanici na to upozorní výstražné světlo a začne zvonit zvonek. Zařízení se tak začne chovat stejně, jako by měl projet vlak, až dokud závadu někdo neodstraní," uvedl Libor Bruzla z Drážní inspekce. Shodnou informaci obdrží i všichni

strojvedoucí. Ti musí na problematickém přejezdu zpomalit a houkat. "Když přejezd dlouho zvoní, ale žádný vlak nejede, spousta netrpělivých řidičů riskuje a na koleje vjede," vysvětlil Bruzl důvody opatření. Zatímco ve Zlínském kraji se loni na tratích rozkládaly součástky asi za půl milionu korun, což je jedna z nejnižších částek v republice, Jihomoravský kraj se škodami ve výši čtyř milionů stojí na opačném konci škály. Policie sice inkriminovaná místa namátkově kontroluje, na zloděje ale nestačí. V poslední době se navíc vedle bezdomovců a sběračů kovů objevily i organizované skupiny, které tratě ve velkém očesávají. "Jsou to skupiny Poláků, Maďarů, Čechů. Přijedou s nákladákem a všechno odvezou," řekl mluvčí Halla.

### 30. 05. 2012 Vlaky Škoda mají ukrajinskou homologaci a čekají na EURO 2012 (řada 225)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-skoda-maji-ukrajinskou-homologaci-a-cekaji-na-euro-2012/800585>)

První pasažéři na Ukrajině už testují obě nové elektrické dvoupodlažní jednotky, které Škoda Transportation předala v polovině března. Prošly veškerými testy tamějších úřadů a získaly homologaci pro zkušební provoz s cestujícími. Hlavní nápor soupravy zažijí při fotbalového šampionátu EURO 2012 v červnu, kdy budou nasazeny na páteřních tratích mezi pořadatelskými městy Kyjev, Charkov a Doněck. ČTK to řekl generální ředitel Škody Josef Bernard. "Splnili jsme veškeré předepsané zkoušky. Obě soupravy najezdily na ukrajinských tratích přes 10.000 kilometrů. Jsme rádi, že mohou vyjet do ostrého provozu ještě před EURO 2012," uvedl.

Dvě nové dvoupodlažní jednotky, které znamenají pro Škodovku zakázku za necelou miliardu korun, se mají stát vlajkovými loděmi ukrajinských drah. Nabízejí prostorné moderní interiéry, klimatizaci, bistro, komunikační zařízení, připojení k internetu a čtyři obrazovky v každém voze. Ukrajina očekává při EURO 2012 výrazný nárůst pasažérů. Škoda Transportation a dceřiná firma Škoda Vagonka vyrobily soupravy za rekordně krátký čas, kontrakt uzavřely loni v lednu. Díky kontraktu se Škodovka po letech vrátila na tradiční trh, kde jezdí stále stovky elektrických lokomotiv z Plzně a jak uvedl v březnu v Česku ukrajinský vicepremiér a ministr infrastruktury Borys Kolesnikov mají tam dodnes výbornou pověst. Dodal, že Ukrajina potřebuje takových vlaků až 60. "Se Škodovkou nyní projednáváme možnosti společné výroby vlaků na Ukrajině," řekl tehdy ČTK Kolesnikov.

Ukrajina s významnou železniční sítí je podle obchodního šéfa Jaromíra Jelínka pro Škodovku významným partnerem a je pravděpodobné, že bude mít zájem o další hotové soupravy z Česka. "Záleží ale hodně na tom, jakou referenci získají první dva vlaky," řekl. Dle Jelínka jde o nejmodernější soupravu na Ukrajině, která si zatím vystačila s domácími výrobky. Provoz s cestujícími bude trvat rok a pak se vyhodnotí. Souprava se skládá z velkoplošných hliníkových profilů je šestivozová, složená ze dvou motorových vozů a čtyř vložených. Vyhovuje teplotám od minus 40 do plus 40 stupňů Celsia.

### 30. 05. 2012 Stavba GSM-R úsek Ostrava – st. hr. SR a Přerov – Česká Třebová, DOK Ostrava Svinov – Ostrava Kunčice – Havířov – Albrechtice – Český Těšín

Zdroj: Drážní úřad ([http://ducr.cz/drurad/2012/464967647\\_vyhlaska.pdf](http://ducr.cz/drurad/2012/464967647_vyhlaska.pdf))

Předmětem stavby je výstavba dálkového optického kabelu DOK o kapacitě 72 vláken v úseku Ostrava Svinov – Ostrava Kunčice – Havířov – Albrechtice u Českého Těšína – Český Těšín. Pomocí dálkového optického kabelu dojde k zabezpečení telekomunikační cesty, vytvoří se podmínky pro připojení základnových stanic sítě GSM-R na centrální část systému. Následně dojde k připojení železničních sdělovacích a zabezpečovacích technologií.

### 31. 05. 2012 Překladiště vagonů v České Třebové začne fungovat už koncem roku

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/stavba-prekladiste-zeleznicnich-kontejneru-v-ceske-trebove-qli-pardubice-zpravy.aspx?c=A120531\\_1786066\\_pardubice-zpravy\\_klu](http://pardubice.idnes.cz/stavba-prekladiste-zeleznicnich-kontejneru-v-ceske-trebove-qli-pardubice-zpravy.aspx?c=A120531_1786066_pardubice-zpravy_klu))

V České Třebové vzniká klíčový uzel železniční kontejnerové přepravy ve střední Evropě. Po dokončení investice za 1,5 miliardy korun tam najde práci přes 500 lidí. Zkušební provoz logistického centra společnosti Metrans začne pravděpodobně už v zimě. Samotné výstavbě předcházely tři roky jednání a příprav. Nyní stavba dostává konkrétní obrysy. Její dokončení se předpokládá v závěru letošního roku. "Následovat by měl půlroční zkušební provoz a poté, nejpozději v polovině příštího roku, překladiště začne fungovat naostro," uvedl projektový manažer Antonín

Škorvánek. Železniční kontejnerové překladiště vzniká v místě bývalé vojenské montážní a demontážní základny na ploše zhruba deseti hektarů. Jeřábová dráha, která bude obsluhovat rozsáhlé kolejíště, bude mít délku sedm set metrů. Překladiště budou obsluhovat tři jeřáby, dva tu jsou momentálně uskladněné, třetí přibude v září.

### Na radnici chodí zájemci o další investice

Díky investici se Česká Třebová stává atraktivním místem pro další investory. Vedení města nyní jedná se čtyřmi, kteří projevili zájem o vznikající průmyslovou zónu v Borku. Tam od 1. ledna příštího roku začne působit také pobočka Celního úřadu Pardubice. Svou šanci ucítil i státní podnik Česká pošta. "V České Třebové se nyní staví jedno z největších překladišť kontejnerové přepravy ve střední Evropě. My jsme to stihli a máme koupený pozemek hned vedle a právě na něm stavíme své depo. Takže budeme partnery jednoho z největších kontejnerových operátorů ve střední Evropě, společnosti Metrans," uvedl generální ředitel České pošty Petr Zatloukal .

Česká pošta před několika měsíci koupila starší objekt a více než hektar a půl velký pozemek. Budovu nyní pošta přestavuje na nákladové depo. "Je to objekt střední velikosti, ale půjde o klíčový uzel naší logistické sítě," dodává ředitel komunikace pošty Ivo Mravinac. Pošta by v první fázi měla do areálu investovat asi 30 milionů korun. Depo by mělo být podle plánu pošty hotové už ke konci letošního roku. Práci by tam měla najít asi stovka lidí. S dalším rozvojem logistického centra v České Třebové je však pošta připravena podle Mravinace své investice výrazně zvýšit.

### Překladiště dá práci lidem ve Třebové

Lidé v Třebové se často ptají, zda nově vzniklá pracovní místa neobsadí především přespolní zaměstnanci. Manažer controllingu společnosti Metrans Tomáš Chad ujistil, že první etapa má skutečně přinést až pět set pracovních míst, a to jak v samotném terminálu, tak u lokálních dopravců a v souvisejících službách. "Místa, která budou vznikat, budou opravdu pro naše lidi. Když se terminál bude spouštět, na specializované profese si Metrans zaměstnance přivede, ale neznamená to, že tady budou na stálo. Zároveň si bude zaškolovat místní lidi," uvedl českotřebovský starosta Jaroslav Zedník, podle něhož se výběrová řízení dají očekávat ve druhé polovině letošního roku.

## 31. 05. 2012 Dobeš nařídil audit v ČD Cargo

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/179401-dobes-naridil-audit-v-cd-cargo/>)

Ministr dopravy Pavel Dobeš pozastavil restrukturalizaci společnosti ČD Cargo a vyžádal si audit jejího hospodaření. Firma totiž chystá změny ve svém fungování a spolu s tím plánuje propouštění. Podle ministra by ale nejdříve měly důkladné kontroly prověřit, jestli je chystaný model změn opravdu nutný. Hospodaření firmy kritizují železniční odboráři a ministra už několikrát požádali o výměnu jejího vedení. Vedení ČD Cargo trvá na tom, že restrukturalizační kroky, mezi kterými je například snaha omezit nebo zrušit přepravu jednotlivých vozových zásilek, což by bylo provázeno propouštěním, jsou vynucené letošními hospodářskými výsledky. Kvůli nim ČD Cargo chystá změnu obchodního plánu, ve kterém počítá s poklesem tržeb. V letošním prvním čtvrtletí propadly tržby z přepravy zboží proti původnímu odhadu o 800 milionů korun.

Pavel Dobeš, ministr dopravy: "Před tím, než tento plán bude schválen, je potřeba, aby došlo k jednoznačnému prověření, zdali je obchodní model ČD Cargo nastaven správně a že je opravdu nutné k plánovaným krokům přistoupit." Pokles výkonů a s ním spojený ústup z jednotlivých segmentů železniční dopravy musí být podložený tvrdými daty, dodal Dobeš. Pozastavení restrukturalizace považují za částečné vítězství železniční odboráři. Další kolo jednání mezi odbory a ministrem se uskuteční na konci června. Do té doby auditoři ve firmě prověří rentabilitu jednotlivých vozových zásilek, problematiku nakupování výkonů u jiných dopravců a zadávání oprav, uvedl šéf Odborového sdružení železničářů Jaroslav Pejša.

### Kontroloři si posvítí i na provozní náklady

Přesto však Pejša měsíční odklad všech kroků v restrukturalizaci vedení společnosti jako vítězství odborů nevidí. "Není to zastavení plánů. Je to pokračování diskusí o tom, jak velké mají zásahy být," vysvětlil mluvčí Carga Jakub Ptačinský. Kontrola nařízená ministerstvem se zaměří na rozbor provozních nákladů, o čemž společnost ministerstvo informovala už dříve v návrhu ozdravného plánu. Cargo prý pravidelně prochází celou řadou kontrol, a společnost se proto nebojí, že by na základě této měla vyplynout nějaká závažná pochybení. V současnosti například ve společnosti probíhá audit na způsob zadávání zakázek na šrotaci starého vozového parku.

Ztráta trhu jednotlivých kusových zásilek by podle Dobeše byla chyba. Národní dopravce by se totiž na tento trh později velmi obtížně vracel. V současnosti je ČD Cargo v tomto oboru nejsilnějším

hráčem a podle Dobeše je potřeba vyřešit to, aby přeprava kusových zásilek byla efektivní, a ne ji v této situaci rušit. Přeprava jednotlivých zásilek je podle vedení společnosti dlouhodobě ztrátová, ale ČD Cargo má jako národní dopravce povinnost tuto přepravu provozovat. Za současné ekonomické situace je nutné provést revizi tohoto druhu dopravy, uvedl Ptačinský. Jednotlivé zásilky tvoří zhruba 45 procent přepravených objemů ČD Cargo. Zrušením tohoto typu dopravy by o práci mohlo přijít až 1200 zaměstnanců. Včetně úředníků nyní ČD Cargo zaměstnává 9 500 pracovníků.

---