

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2012

## OBSAH

02. 06. 2012	NA OZUBNICOVOU TRÁŤ TANVALD – HARRACHOV VYJELY SPECIÁLNÍ VLAKY .....	3
03. 06. 2012	ČESKÁ FOTBALOVÁ REPREZENTACE ODJELA VLAKEM DO WROCLAWI.....	3
04. 06. 2012	JANČURA V BRUSELU NEPOCHODIL SE STÍŽNOSTÍ PROTI ČESKÝM DRAHÁM. ....	4
05. 06. 2012	PLZEŇSKOU ŠLECHTIČNU ČEKÁ OPRAVA, MUSELA VYDAT I DVANÁCTIMETROVÝ KOTEL (475.111) .....	5
06. 06. 2012	REGIOPANTER VYJEDE VE DRUHÉ POLOVINĚ ROKU .....	5
06. 06. 2012	VLAK NA OBSAZENÉ KOLEJI V ŽELEZNÉM BRODĚ VČAS ZASTAVIL .....	6
07. 06. 2012	JÍZDY ZVLÁŠTNÍCH VLAKŮ A OSLAVY V JINDŘICHOVĚ HRADCI PŘIPOMENOU 125 LET TRATI JIHLAVA – VESELÍ NAD LUŽNICÍ (9. ČERVNA 2012).....	6
08. 06. 2012	ÚPRAVY TARIFNÍCH NABÍDEK ČESKÝCH DRAH OD 10. ČERVNA.....	7
09. 06. 2012	VLAK NARAZIL V PADESÁTCE DO STROMU, PO STŘETU ZŮSTAL ZPOLA MIMO TRÁŤ (MILOTICE NAD OPAVOU – BRUNTÁL).....	8
11. 06. 2012	OLOMOUCKÝ KRAJ ŠETŘÍ, O PRÁZDNIČNÍCH PROTO POJEDE MÉNĚ VLAKŮ .	8
11. 06. 2012	ABELLIO SI STĚŽUJE NA TENDR MINISTERSTVA DOPRAVY (OSTRAVA – KRNOV – OLOMOUC).....	9
11. 06. 2012	SPRÁVCE ŽELEZNIC HLEDÁ AGENTURU, KTERÁ BUDE HLÍDAT TRATĚ PŘED ZLODĚJI .....	10
11. 06. 2012	ZLÍNU SVITLA NEČEKANÁ ŠANCE NA MODERNÍ NÁDRAŽÍ A ELEKTRIFIKOVANOU TRÁŤ .....	10
13. 06. 2012	SETKÁNÍ PARNÍCH LOKOMOTIV ŘADY „52“ V ŽELEZNIČNÍM MUZEU ČD V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (16. A 17. ČERVNA 2012).....	11
13. 06. 2012	ODPŮRCI PŘESUNU BRNĚNSKÉHO NÁDRAŽÍ POŠLOU PROHLÁŠENÍ DO BRUSELU.....	12
13. 06. 2012	OBCE BUDOU MOCI BEZPLATNĚ ZÍSKAT NEPOUŽÍVANÉ TRATĚ.....	13
14. 06. 2012	STROJVŮDČI JEZDÍ STÁLE ČASTĚJI NA ČERVENOU, ZA TREST CHODÍ DO DÍLNY .....	14
14. 06. 2012	DRÁŽNÍ ZOO SE ROZRŮSTÁ. PO SLONECH A PANTERECH PŘIPLOUVÁ ŽRALOK (ŘADA 844, REGIOSHARK).....	14
14. 06. 2012	ČD CARGO CHCE PROPUSTIT 280 LIDÍ, DLE ODBORŮ JDE O PRVNÍ VLNU....	14
15. 06. 2012	ARRIVA PLÁNUJE VSTOUPIT NA ČESKOU ŽELEZNICI.....	15
15. 06. 2012	PARNÍ LOKOMOTIVA A RYCHLÍK VJELY DO SUTIN NA KORIDORU U KOLÍNA	15
15. 06. 2012	VÝLUKA ZARAZILA RIVALITU. ŽLUTÁ LOKOMOTIVA POMOHLA VLAKU ČESKÝCH DRAH.....	16
16. 06. 2012	SPADLÉ TROLEJE A POŽÁR BLOKOVALY TRÁŤ PRAHA – BEROUN PŘES DVĚ HODINY.....	16
17. 06. 2012	KRAJE PŘEDSTAVILY NÁVRHY JÍZDNÍCH ŘÁDŮ.....	16
18. 06. 2012	„JÍZDENKA NA LÉTO“ - 14 DNŮ NEOMEZENÉHO CESTOVÁNÍ VLAKY ČD ZA 990 KORUN! .....	17
18. 06. 2012	LOKOMOTIVA PŘEVÁŽEJÍCÍ CISTERNY S NAFTOU ZA JÍZDY VZPLÁLA .....	18
18. 06. 2012	OD PARNÍ LOKOMOTIVY ODLÉTLA V PRAZE JISKRA A ZAPÁLILA DŘEVĚNÝ MOST.....	18
18. 06. 2012	NA EURO DO VARŠAVY VYJEDOU DVA ZVLÁŠTNÍ VLAKY.....	18

19. 06. 2012	OHL ŽS NAPADLA PODMÍNKY TENDRU NA STAVBU TRATI PLZEŇ – ROKYCANY .....	19
19. 06. 2012	NA JABLONECKU VYKOLEJILA NOVÁ SOUPRAVA STADLER .....	19
20. 06. 2012	DEPO SE ŽELEZNIČNÍMI SKVOSTY SE OTEVÍRÁ, LIDÉ JICH UVIDÍ PŘES STOVKU (CHOMUTOV) .....	19
20. 06. 2012	NA OPRAVU NÁDRAŽÍ BY ČD POTŘEBOVALY OSM MLD., LETOS DAJÍ 122 MIL. ....	20
21. 06. 2012	DRÁHY OTOČILY A OPĚT CHTĚJÍ RAILJETY. PRO VLAKY DO VÍDNĚ I BUDAPEŠTI.....	20
21. 06. 2012	VLAKY V LIBERECKÉM KRAJI SE KVŮLI ŠPATNÉMU STAVU KOLEJÍ ZPOŽDUJÍ .....	21
22. 06. 2012	ČESKÉ DRÁHY POPTÁVAJÍ 11 MOTOROVÝCH SOUPRAV ZA MILIARDU KORUN .....	22
23. 06. 2012	PŘI NEJTĚŽŠÍM TESTU LEO EXPRESSU „ZHASLI“ VÝZKUMÁK (480.001) .....	22
25. 06. 2012	HABARTA DOSTAL NA CESTU ZE SŽDC 2,8 MILIONU .....	23
25. 06. 2012	ANONYM VYHNAL STOVKY LIDÍ Z EXPRESU V ČESKÉ TŘEBOVÉ .....	24
25. 06. 2012	LOKOMOTIVA VYJELA V BŘECLAVI PROTI NÁKLADNÍMU VLAKU, RYCHLÍKY STÁLY .....	24
25. 06. 2012	ZKRAT NA KABELU ZKOMPLIKOVAL PROVOZ NA TRATI Z PLZNĚ DO CHEBU.. .....	24
25. 06. 2012	PŘESNOST VLAKŮ ČESKÝCH DRAH V KVĚTNU.....	25
25. 06. 2012	SOUD ZAMÍTL ŽALOBU PROTI STAVBĚ ŽELEZNICE NA ŠUMAVĚ (ŠED) .....	25
25. 06. 2012	OPRAVA TŘÍ ZANEDBANÝCH STŘEDOČESKÝCH NÁDRAŽÍ MÁ KVŮLI DRAHÁM ZPOŽDĚNÍ .....	25
27. 06. 2012	VLAKY Z BŘECLAVI DO BOHUMÍNA ČEKÁ ZMĚNA. PO 140 LETECH POJEDOU VPRAVO .....	26
27. 06. 2012	ČÍNA SNÍ O NOVÉ EURASIJSKÉ ŽELEZNICI.....	27
27. 06. 2012	VLÁDA SCHVÁLILA PROMĚNU OLOMOUCKÉHO NÁDRAŽÍ, ZAČÍT MÁ DO ŘÍJNA .....	28
27. 06. 2012	INVESTIČNÍ PRIORITY NA ŽELEZNICI ČESKÉ REPUBLIKY.....	29
27. 06. 2012	V SOBOTU ZAČNE JEZDIT NOVÝ RANNÍ SPOJ Z VOLAR DO NOVÉHO ÚDOLÍ, NAVAZUJE NA NĚJ AUTOBUS A VLAK AŽ DO NĚMECKÉHO PASOVA .....	30
28. 06. 2012	NOVÉ ZABEZPEČENÍ DODÁ ČESKÉ ŽELEZNICI AŽD (ETCS) .....	31
28. 06. 2012	POŠKOZENÍ KABELU OPĚT ZASTAVILO VLAKY NA TRATI PLZEŇ – CHEB ....	31
28. 06. 2012	SKORO 165 KM DLOUHÝ MOST STAVĚLI V ČÍNĚ JEN ČTYŘI ROKY.....	32
28. 06. 2012	DRÁHY UKÁZALY ŽRALOKA. POLSKÝ VLAK, KTERÝ JE LEVNĚJŠÍ, NEŽ ČEKALY (ŘADA 844) .....	33
28. 06. 2012	MINISTERSTVO ODSUNULO TENDR NA RYCHLÍKY NA ŘÍJEN (OSTRAVA – KRNOV – OLOMOUC).....	34
29. 06. 2012	ČESKÉ DRÁHY DNES VYPALY VEŘEJNOU ZAKÁZKU NA DODAVATELE JÍZDENKOVÝCH AUTOMATŮ.....	35
29. 06. 2012	VÝSTAVBA GSM-R POKRAČUJE PROJEKTEM DĚČÍN – VŠETATY – KOLÍN ....	35

## 02. 06. 2012 Na ozubnicovou trať Tanvald – Harrachov vyjely speciální vlaky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/179634-na-ozubnicovou-trat-tanvald-harrachov-vyjely-specialni-vlak/>)

Na unikátní ozubnicové trati z Tanvaldu na Harrachov dnes zahájili novou sezonu. Zubačka v ní oslaví 110 let od svého zprovoznění. Na trať vyjely speciální vlaky, ten dopolední táhl sedm vagonů a sotva stačil zájmu výletníků, odpoledne už stačily jen čtyři. Chladné počasí řadu lidí od výletu do hor odradilo. Trať z Tanvaldu přes Harrachov do polské Sklářské Poreby patřila ještě za druhé světové války k nejmodernějším ve střední Evropě. Od roku 1945 byl ale přeshraniční provoz zastaven, vlaky na trať znovu vyjely až loni.



Provoz na ozubnicové trati z Tanvaldu do Harrachova začal v roce 1902 a o 90 let později byla železnice vyhlášena kulturní památkou. Na dvanáctikilometrové trati jsou tři úseky s ozubnicí uprostřed koleje. Ta pomáhá lokomotivám překonat příkré stoupání 58 promile. Spojnice mezi Jizerskými horami a Krkonošemi je totiž nejstrmější železniční trať v zemi a v posledních letech se stala vyhledávanou turistickou atrakcí.

Historii zubačky přibližuje i muzeum, které vybudovala parta nadšenců z železniční společnosti v nevyužívaných prostorách kořenovského nádraží. I to dnes zahájilo novou sezonu. Asi nejcenějším exponátem muzea je kus kolejí s ozubnicí a ozubeným kolem z lokomotivy. Z části nevyužívané trati ho dovolila vyříznout Správa železniční dopravní cesty. Na trati je totiž ozubnice v místech, kde ji lidé nemohou vidět. V muzeu je také historický stožár elektrického vedení, který připomíná, že trať do Polska byla v první polovině minulého století elektrifikovaná. V rámci oslav 110 let zubačky, které se uskuteční od 6. do 8. července, vyjede na trať i parní lokomotiva a historické soupravy by měly jezdit až do Polska.

## 03. 06. 2012 Česká fotbalová reprezentace odjela vlakem do Wroclawi

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13575/>)

Fotbalový tým, který bude na mistrovství Evropy EURO 2012 reprezentovat Českou republiku, odjel dnes, v neděli 3. června, zvláštním vlakem „Josef Masopust“ do Wroclawi. Vlak odjel z pražského hlavního nádraží v 11:11 dopoledne a do Wroclawi dorazil v 17:55 hod. Pětivozovou soupravu vezla lokomotiva 380.011 ve fotbalovém designu. „Přeprava vlakem je rozhodně pohodlnější než cesta autobusem. Součástí vlaku je jídelní vůz, konferenční vůz a také lůžkový vůz. Hráči tak mají cestou veškerý komfort,“ vysvětluje výběr dopravce předseda Fotbalové asociace ČR Miroslav Pelta.

Na EURO vyrazí zvláštními vlaky i fanoušci. Na každý ze tří zápasů pojedou dva vlaky, jeden z Prahy a další z Brna přes Ostravu. Myšlenku přepravit tým i fanoušky vlakem podpořil ministr dopravy Pavel Dobeš: „Sám jsem si již zakoupil pohodlně přes internet jízdenky do fanouškovského vlaku, který v pátek 8. června dopoledne, jako první ze spojů, vyrazí do polské Wroclawi na úvodní zápas Česká republika – Rusko. Jsem rád, že národní dopravce tuto možnost cestování na EURO nabízí.“

Z Prahy ani z Brna přitom přímé spoje do Wroclawi běžně nejezdí. „EURO 2012 je mimořádný sportovní svátek a z Česka na něj vyrazí tisíce fanoušků. Pokud využijí vlak, vyhnou se zácpám na silnicích, hledání parkovacího místa u stadionu i zbytečnému stresu za volantem,“ říká generální ředitel ČD Petr Žaluda. „Soupravy jsme plánovali desetivozové s kapacitou 720 míst, k vlakům z Prahy jsme ale ještě přidali vůz navíc, a zvýšili tak kapacitu každého vlaku o dalších 80 míst.“ V tuto chvíli jsou však jízdenky na zvláštní fanouškovské vlaky na zápasy 8. a 12. června z Prahy a z Brna vyprodány. Volné jsou zatím jízdenky z Ostravy.

Odjezdy vlaků z Prahy do Wroclawi zpestří fanouškům autogramiády slavných fotbalistů, po kterých jsou tyto „fanouškovské“ speciály pojmenovány. Zájemci o autogram se tak mohou na pražském hlavním nádraží setkat 8. června s Ladislavem Vízkem, 12. června s Antonínem Panenkou a 16. června s Janem Bergerem. Autogramiády proběhnou vždy od 7:30 na nástupišti přímo u vlaků. Během cesty z Prahy do Wroclawi se mohou fanoušci zúčastnit tipovací soutěže o hodnotné ceny. Ve vlacích bude zajištěno občerstvení formou minibaru a v prodeji tu budou také předměty s fotbalovou tematikou (fotbalové šály, šátky, trička a přívěšky).

### Přeprava fanoušků

Jízdní doklady

- zpáteční jízdenky SporoTiket EURO včetně místenky jsou v prodeji eShopu ČD

- ukončení prodeje vždy 1 den před odjezdem konkrétního vlaku

Cena zpáteční jízdenky včetně rezervace

- z Prahy a Kolína: 799 Kč

- z Pardubic až Letohradu: 699 Kč

- z Brna až Hranic na Moravě: 799 Kč

- z Ostravy: 499 Kč

Vlaky Praha hl. n. – Wrocław Główny (8. června „Ladislav Vízek“, 12. června „Antonín Panenka“ a 16. června „Jan Berger“)

- 11 vozů 2. třídy

- kapacita 800 míst v každém vlaku

- odjezdy z Prahy plánovány v 9:00 hod.

- příjezdy do Wrocławu plánovány ve 14:39 hod.

- zpět z Wrocławu odjede vlak cca 2,5 hod. po skončení zápasu

- nástupní stanice: Praha hl. n., Praha-Libeň, Kolín, Pardubice hl. n., Choceň, Ústí nad Orlicí, Letohrad

Vlaky Brno hl. n. – Ostrava hl. n. – Wrocław Główny (8. června „Zdeněk Nehoda“, 12. června „Miroslav Kadlec“ a 16. června „Pavel Nedvěd“)

- z Brna 5 vozů 2. třídy

- z Ostravy 5 vozů 2. třídy

- celková kapacita 720 míst v každém vlaku

- odjezdy z Brna plánovány v 9:02 hod.

- příjezdy do Wrocławu plánovány v 15:08 hod.

- zpět z Wrocławu odjede vlak cca 2,5 hod. po skončení zápasu

- nástupní stanice: Brno hl. n., Vyškov na Moravě, Kojetín, Přerov, Hranice na Moravě, Ostrava-Svinov, Ostrava hl. n.

#### 04. 06. 2012 Jančura v Bruselu nepochodil se stížností proti Českým drahám

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/jancura-v-bruselu-nepochodil-se-stiznosti-proti-ceskym-drahám/802248>)

Majitel Student Agency a RegioJetu Radim Jančura neuspěl u Evropské komise (EK) se stížností proti Českým drahám. Evropská komise neměla dost informací, aby pokračovala v šetření, potvrdila Hospodářským novinám mluvčí Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž EK Olga Leszczynska-Varginová. Stížnost se týkala údajné nedovolené podpory státem vlastněných Českých drah (ČD).

Jančura podal do Bruselu podnět k prošetření dvou případů souvisejících s Českými drahami před dvěma lety. První se týkal převodu majetku ČD na Správu železniční dopravní cesty, za který dráhy v roce 2008 inkasovaly od ministerstva dopravy 12 miliard korun. Druhá stížnost se týkala regionální železniční dopravy, na kterou v roce 2009 podepsaly kraje na deset let smlouvu s ČD bez výběrového řízení. Oba případy považuje Jančura za nedovolenou státní podporu, jelikož si ČD mohou ze státních peněz financovat osobní dopravu. České dráhy obě obvinění odmítají. Podle informací HN se komise přestala zabývat oběma případy. RegioJet ale žádné rozhodnutí od EK nedostal, přesto podle mluvčího Aleše Ondrůje udělá firma vše pro to, aby řízení pokračovalo. Komise uvedla, že pokud Jančura dodá nové informace, může začít nové šetření.

#### Jančura dodá EK další potřebné informace k jeho stížnosti na ČD

Majitel firmy RegioJet Radim Jančura dodá Evropské komisi (EK) další potřebné informace, aby mohla pokračovat v prošetřování jeho stížnosti na České dráhy. ČTK to dnes řekl mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. Hospodářské noviny dnes informovaly o tom, že EK uzavřela šetření jeho stížnosti kvůli nedostatku informací. "Ta kauza pro nás určitě nekončí. Chce-li po nás Evropská komise další informace, tak jí je dodáme. Žádné oficiální vyrozumění jsme ale ještě neobdrželi," řekl ČTK Ondrůj. Přesto už podle něj začali podnikat potřebné kroky tak, aby mohli požadavkům EK vyhovět. Údajně se o tom, že by EK mohla chtít další informace, dověděli už minulý týden.

Jančura podal do Bruselu podnět k prošetření dvou případů souvisejících s ČD před dvěma lety. První se týkal převodu majetku ČD na Správu železniční dopravní cesty, za který dráhy v roce 2008 inkasovaly od ministerstva dopravy 12 miliard korun. Druhá stížnost se týkala regionální železniční dopravy, na kterou v roce 2009 podepsaly kraje na deset let smlouvu s ČD bez výběrového řízení. Oba případy považuje Jančura za nedovolenou státní podporu, jelikož si ČD mohou ze státních peněz financovat osobní dopravu. České dráhy obě obvinění odmítají. Jančura má ještě možnost případ řešit u evropského soudu.

## 05. 06. 2012 Plzeňskou Šlechtičnu čeká oprava, musela vydat i dvanáctimetrový kotel (475.111)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/legendarni-lokomotivu-zvanou-slechticna-ceka-generalni-oprava-pva-/plzen-zpravy.aspx?c=A120605\\_170511\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/legendarni-lokomotivu-zvanou-slechticna-ceka-generalni-oprava-pva-/plzen-zpravy.aspx?c=A120605_170511_plzen-zpravy_pp))

Na dlouho připravovanou generální opravu se z Plzně do Kolína vydal kotel parní lokomotivy 475.111 "Plzeň", přezdívané Šlechtična. Dvanáctimetrový kotel z odstrojené lokomotivy sejmuly dva požární jeřáby a přeložily ho na tahač, na kterém poputuje do opravy. Lokomotiva byla vyrobena v plzeňské Škodovce v roce 1947 a od roku 1990 ji vlastní Iron Monument Club Plzeň (IMC), jedna ze zakládajících organizací občanského sdružení Český svaz ochránců památek. Podle Michala Haleše z IMC se tyto parní lokomotivy vyráběly ještě po válce kvůli potřebě rychle doplnit vozový park železnic, přestože v té době již nastupovaly lokomotivy elektrické. Počítalo se, že budou mít zhruba dvacetiletou životnost, přesto jsou dodnes – po 65 letech – v Čechách a na Slovensku tři provozuschopné stroje.



Většina těchto lokomotiv z plzeňské Škody tehdy mířila na Východ, na Slovensko. "Tahle naše je unikátní v tom, že jako jediná z těchto velkých rychlíkových lokomotiv jezdila od začátku v Plzni, byla to její první štace, až později se dostala do Chomutova a do severních Čech," říká Haleš. "Jak dlouho bude oprava trvat, záleží na tom, v jakém bude stavu, což se ukáže až v dílně. Ale jde vlastně o generální opravu naprosto všech částí kotle a výměnu dílů, které jsou na hranici životnosti. Opravovat se budou veškeré armatury, ventily, propusti, těsnící plochy, sedla a podobně," doplňuje Haleš s tím, že sdružení očekává náklady v řádu jednoho až dvou milionů korun. Kotel opraví kolínská firma SEA, která je podle Haleše v Česku jediná, která je schopná generálku tak velkého kotle realizovat. Nadšenci z IMC budou současně opravovat zbylé části stroje. V lokomotivě je například přes kilometr trubek, musí se zkontrolovat parní stroj. Odhadují proto, že bude mimo provoz zhruba rok.

IMC Plzeň sdružuje zájemce o technické památky, zejména o historii železnic. Touto činností se členové klubu zabývali nezávisle na oficiálních strukturách již od první poloviny 80. let a během existence klubu objevili a zachránili několik parních lokomotiv, historických železničních vozů a stabilních parních strojů. Klub pravidelně pořádá jízdy zvláštních nostalgických vlaků určených široké veřejnosti.

## 06. 06. 2012 Regiopanter vyjede ve druhé polovině roku

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/180062-regiopanter-vyjede-ve-druhe-polovine-roku/>)

Trať mezi Pardubicemi a Hradcem Králové a vzápětí i další regionální linky ve třech krajích zažijí ve druhé polovině roku premiéru nové elektrické jednotky od Škody nazývané Regiopanter. České dráhy objednaly devatenáct jednosystémových i dvousystémových jednotek tohoto typu, všechny mají být dodány do začátku roku 2014.



První Regiopanter testuje jeho výrobce na zkušebním okruhu v Cerhenicích, široké veřejnosti se poprvé představí na ostravském veletrhu Raildays ve druhé polovině června. "V současné době se vozy z rodiny Regiopanter již vyrábí. Mají moderní čalouněné sedačky, místa pro umístění invalidních vozíků, klimatizaci, elektrické zásuvky pro napájení drobné elektroniky, bezbariérové WC s uzavřeným systémem, které lze využít také ve stanici, nebo rozšířené prostory pro jízdní kola," uvedl mluvčí ČD Petr Šťáhlavský.

Za soupravy, které se ve třech různých verzích objeví v Ústeckém, Olomouckém, Jihočeském kraji a na trati mezi Pardubicemi a Hradcem Králové, zaplatí dráhy více než 2,5 miliardy korun. Až 40 procent jim však pokryje evropská dotace, kterou zprostředkovaly krajské úřady. Kromě nových elektrických souprav slibují dráhy, že letos na regionální linky nasadí také nové dieselové jednotky a vozy. Na Vysočinu mají v létě přijít další motoráky Stadler Regioshuttle, v Plzeňském, Zlínském, Karlovarském a Zlínském kraji se mají na podzim objevit soupravy Pesa Link II, které v současnosti rovněž jezdí na cerhenickém okruhu.

## 06. 06. 2012 Vlak na obsazené koleji v Železném Brodě včas zastavil

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/180072-vlak-na-obsazene-koleji-v-zeleznem-brode-vcas-zastavil/>)

Blízko nehodě se ocitl osobní vlak na nádraží v Železném Brodě. Vjel na kolej, kde už stál pracovní mechanismus, strojvedoucí si ale překážky včas všiml a stihl zastavit. Obě vozidla v té chvíli dělilo asi sto metrů. Provoz vlaků mezi Malou Skálou a Semily byl kvůli vyšetřování mimořádné události déle než tři hodiny zastaven. Na obsazenou kolej vjel ranní osobní vlak při své pravidelné cestě z Nové Paky do Liberce. Jak je možné, že pouze rychlá reakce strojvedoucího zabránila vážné nehodě, teď vyšetřuje Drážní inspekce. "Zatím to vypadá na selhání lidského faktoru, cesta pro vlak byla špatně postavená a výhybka ho poslala na kolej, kde se pracovalo," shrnul mluvčí inspektorů Martin Drápal. Dodal, že si vlaku na nesprávné koleji včas všiml i výpravčí, který okamžitě strojvedoucímu signalizoval zastavení.

Ke sjetí dvou vlaků na jedné koleji došlo před osmou hodinou. Až kolem jedenácté, kdy skončilo ohledávání místa, se vlaky do Železného Brodu opět vrátily. Zatím byla mezi Malou Skálou a Semily zavedena náhradní autobusová doprava za rychlíky na lince Pardubice – Liberec i regionální vlaky Nová Paka – Turnov. Nejezdily ani vlaky z Železného Brodu na Tanvald, kde ale probíhá třídní plánovaná výluka. Podobná událost není podle Martina Drápala výjimečná. Naposled se dva vlaky sjely na nádraží ve Stochově na Kladensku. Podobná událost se stala také u pražského hlavního nádraží, kde dva rychlíky zastavily zhruba dvacet metrů od sebe. "Podobných událostí letos přibývá, i proto se snažíme, aby byly tratě osazeny ve větší míře zabezpečovací technikou, aby k podobným událostem nedocházelo," zdůraznil mluvčí Drážní inspekce.

## 07. 06. 2012 Jízdy zvláštních vlaků a oslavy v Jindřichově Hradci připomenou 125 let trati Jihlava – Veselí nad Lužnicí (9. června 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13663/>)

„Štokr“ nebo „Šlechtična“ – to jsou názvy lokomotiv, které budou k vidění v sobotu 9. června v Jindřichově Hradci. Setká se zde několik nostalgických a zvláštních vlaků, protože Jindřichův Hradec se stane centrem oslav 125 let trati Jihlava – Veselí nad Lužnicí. Z Českých Budějovic vyjede v 9:00 hod. zvláštní rychlík Nežárka v čele s lokomotivou 556.506, přezdívanou "Štokr" či "Bugatka". Zvláštní spěšný vlak vyjede také z Jihlavy v 8:36 s lokomotivou 475.101, která nese přezdívku "Šlechtična". Oba spoje zamíří do centra oslav – do Jindřichova Hradce. Tam budou k vidění parní lokomotivy různého rozchodu, výstava historie železnice, modelové kolejiště, bude možné navštívit pracoviště v železniční stanici Jindřichův Hradec, zájemci se mohou svézt Regionovou v obvodu stanice Jindřichův Hradec nebo shlédnout výstavu hasičské techniky. Děti se mohou těšit na Vláček Hráček, kino na kolejích nebo nafukovací hrad. Oslavy jsou nabitě vším, co se vztahuje k dopravě na kolejích včetně výstavy historie železnice a modelového kolejiště.

Po půl dvanácté se ozvou slavnostní salvy a starosta města Jindřichova Hradce předá zástupcům železnice klíče od města. Po cca dvouhodinovém programu se zájemci můžou vydat parními vlaky na výlet do Horní Cerekve či do Veselí nad Lužnicí. Tyto vlaky budou zastávkové. Je možné se svézt úzkololejnou železnicí nebo navštívit některou ze zajímavostí v Jindřichově Hradci.

### Celodenní (platí pro všechny parní vlaky)

- rodinné: 500 Kč (platí pro max. 2 dopělé a 3 děti do 15 let, nebo 2 děti do 18 let)
- základní: 200 Kč
- dětské: 100 Kč (děti 6-15 let)

### Úsekové jízdné (výhodné pro krátké výlety)

- rodinné: 300 Kč (platí pro max. 2 dopělé a 3 děti do 15 let, nebo 2 děti do 18 let)

- základní: 100 Kč
- dětské: 50 Kč (děti 6-15 let)

#### Úsekové jízdné platí pro jednu jízdu tam i zpět v úsecích:

- Veselí nad Lužnicí – Jindřichův Hradec
- Veselí nad Lužnicí – Horní Cerekev
- Jihlava – Horní Cerekev
- Veselí nad Lužnicí – České Budějovice

Děti do 6 let pojedou zdarma.

Rezervace: V parním rychlíku Nežárka ve směru České Budějovice - Jindřichův Hradec je zavedena povinná rezervace míst. Zpět do Českých Budějovic nebude rezervace vyžadována. Rezervaci pro parní rychlík Nežárka získáte na tel.: 972 544 691, popř. na e-mailu [jiznicechy@cd.cz](mailto:jiznicechy@cd.cz). Více informací včetně je k dispozici na [www.cd.cz/jiznicechy](http://www.cd.cz/jiznicechy), [www.cd.cz/vysocina](http://www.cd.cz/vysocina) a [www.jhmd.cz](http://www.jhmd.cz). Jízdní řády zvláštních vlaků naleznete na <http://www.cd.cz/jihocesky-kraj/nostalgiecke-vlaky/-13537/>.

## 08. 06. 2012 Úpravy tarifních nabídek Českých drah od 10. června

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13675/>)

Od 10. června, kdy vstoupí v platnost změna jízdního řádu, dojde k dílčím úpravám tarifních nabídek Českých drah. Důležitá změna nastane u vnitrostátních jízdenek ČD z eShopu – ty již nebudou vázané na konkrétní vlaky. Tuto změnu umožnila výměna přenosných pokladen za nové, které umožňují číst tzv. aztécké kódy a online tak ověřovat platnost dokladů. Cestující by také neměli přehlédnout, že jízdenky SporoTiket Česko z eShopu ČD už nebudou muset vyzvedávat u pokladních přepážek a že výhodné jízdenky SporoTiket Evropa bude možné koupit nově také u mezinárodních pokladen Českých drah.

### Změny vnitrostátních tarifních nabídek

- Vnitrostátní internetové jízdenky (eTikety) nově nebudou vázány na konkrétní spoje.

Jízdenky zakoupené v eShopu ČD (eTiket) je možné nově použít jako standardní jízdenku zakoupenou u pokladny, v jízdenkovém automatu nebo u průvodčího. Cestující si tedy sám určí spoj, kterým pojedou, tyto jízdenky se již neváží na vlak, uvedený na jízdence (a to ani v případě pokud je jízdenka zakoupena spolu s místenkou). Tato změna je možná proto, že vlakový personál zkontroluje 2D čárový kód (tzv. aztécký kód) na jízdenkách přenosnými osobními pokladkami, které ověří platnost dokladu online. Jízdenky eTiket si cestující sám vytiskne na tiskárně na list formátu A4 nebo je může zobrazit na monitoru (displeji) svého přenosného elektronického zařízení jako otevřený soubor a ten předloží při kontrole jízdních dokladů. Pokud nemá cestující ani jednu z uvedených možností, může si svůj eTiket vyzvednout bezplatně u jízdenkového automatu nebo za servisní poplatek 40 Kč u pokladní přepážky ČD (tato částka bude účtována za jednu pokladní transakci, tj. za současný výdej více jízdenek eTiket zaplatí cestující jen 40 Kč). Aby si zákazníci na změnu mohli zvyknout, je stanovené přechodné období do konce června, během kterého nebude za výdej u pokladní přepážky servisní poplatek účtován.

- Jízdenky SporoTiket Česko, zakoupené prostřednictvím eShopu, nebude nutné od 10. června vyzvedávat u pokladních přepážek nebo v jízdenkových automatech.

- Jízdenka SporoTiket Česko zakoupená na eShopu je od 10. června běžnou internetovou jízdenkou (eTiketem), která platí jako jízdní doklad. Cestující tedy už nebudou muset kvůli výdeji SporoTiketu jít k pokladní přepážce nebo jízdenkovému automatu.

- Jízdenky ČD Promo do nových relací – výběr měst, která jsou zapojena do akční nabídky ČD Promo se rozšiřuje o Příbor, nově si lze koupit tyto levné jízdenky také z Olomouce do Nového Jičína, Příboru a Frýdku-Místku, přičemž lze využít výhodných přípojí v Hranicích na Moravě na nový spoj ČD BUS.

- Životnost průkazu In-karta se od 1. července prodlouží ze 3 na 6 let. Nabídka aplikací, které půjdou do čipu In-karet nahrát, zůstává beze změn.

- Úprava podmínek při vrácení nevyužitých jízdních dokladů ze strany zákazníka (uplatnění práva z přepravní smlouvy) – Nově lze uplatnit právo z přepravní smlouvy na straně cestujícího u všech druhů vnitrostátních jízdenek stejně, bez ohledu na to, zda byly zakoupeny u pokladní přepážky, z jízdenkového automatu, u průvodčího nebo na eShopu ČD (včetně jízdenek TeleTiket) nejpozději v den odjezdu a to se srážkou dle smluvních podmínek (SPPO).

**Změny mezinárodních tarifních nabídek**

Od 10. června začnou České dráhy nabízet cenově výrazně zvýhodněné jízdenky SporoTiket Evropa do řady evropských měst také na mezinárodních pokladních přepážkách. Dosud to bylo možné pouze na eShopu Českých drah nebo prostřednictvím služby TeleTiket. Přestože bude cestujícím za vystavení jízdenky SporoTiket Evropa účtován servisní poplatek 50 korun, výsledná cena SporoTiketu bude stále výrazně levnější než běžný mezinárodní tarif. Např. z Prahy do Mnichova stojí obyčejná jízdenka na vlak ČD beze slev 1 471 Kč (57 EUR), za SporoTiket Evropa zaplatíte u pokladny i se servisním poplatkem bezkonkurenčních 541 Kč. Jízdenky budou v prodeji na konkrétní spojení a nákup bude možný nejpozději 3 dny před odjezdem. Na eShopu ČD budou jízdenky SporoTiket Evropa nabízeny i nadále, a to bez nutnosti platit servisní poplatek.

**09. 06. 2012 Vlak narazil v padesátce do stromu, po střetu zůstal zpola mimo trať (Milotice nad Opavou – Bruntál)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/na-trati-mezi-miloticemi-a-bruntalem-se-srazil-vlak-se-stromem-pbc-/krimi.aspx?c=A120609\\_184047\\_ostrava-zpravy\\_hv](http://zpravy.idnes.cz/na-trati-mezi-miloticemi-a-bruntalem-se-srazil-vlak-se-stromem-pbc-/krimi.aspx?c=A120609_184047_ostrava-zpravy_hv))

Železniční trať mezi Miloticemi nad Opavou a Bruntálem zablokovala souprava osobního vlaku, která narazila do spadlého stromu. Strojvůdce už soupravu nedokázal zastavit a po nárazu stroj vykolejil. "V sobotu ve 14:48 se mezi srazil osobní vlak se spadlým stromem. V době nehody cestovalo ve vlaku sedm cestujících a dva zaměstnanci dopravce. Nikdo nebyl zraněn," informoval mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.



Osobní vlak jel z Rýmařova do Opavy. Za Miloticemi nad Opavou ale najel do spadlého kmene. "I přes použití rychlobrzdy strojvedoucím se srážce nepodařilo zabránit a nárazová rychlost vlaku do stromu byla 49 kilometrů v hodině," dodal Drápal. Při srážce vykolejil první vůz vlaku oběma podvozky. Škoda byla odhadnuta na 630 tisíc korun. Z toho 110 tisíc korun je poškození trati, zbytek je škoda na soupravě. Kmen odstranili hasiči. "Provoz na trati je v tuto chvíli přerušeno a předpokládaná doba obnovení provozu je v průběhu sobotní noci," dodal v sobotu odpoledne Drápal. Provoz se podařilo nakonec obnovit až v neděli ráno. V místě však byla rychlost snížena na 30 kilometrů za hodinu, doplnil v neděli Drápal.

**11. 06. 2012 Olomoucký kraj šetří, o prázdninách proto pojede méně vlaků**

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/v-olomouckem-kraji-pojede-o-prazdninach-mene-vlaku-fwd-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120609\\_1790353\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/v-olomouckem-kraji-pojede-o-prazdninach-mene-vlaku-fwd-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120609_1790353_olomouc-zpravy_stk))

Během nadcházejících prázdnin vyrazí na regionální trať Olomouckého kraje méně vlaků. Dva měsíce "volna" budou mít některé spoje například na tratích mezi Olomoucí a Uničovem, Senicí na Hané či Drahanovicemi, nebo Přerovem a Nezamyslicemi. Kraj tím ušetří peníze, které může dát na posílení jiných, vytíženějších spojů během zbytku roku. Některé regionální i dálkové spoje se nicméně změn dočkaly už od neděle, kdy začaly platit pozměněné jízdní řády. Tyto změny ovšem budou, na rozdíl od těch prázdninových, aktuální až do prosincového konce platnosti stávajícího jízdního řádu.

Na tom, že od 2. července do 31. srpna nepojede řada osobních vlaků, se dohodl Olomoucký kraj, který tyto spoje v regionu objednává a platí, s Českými drahami. "Omezují se vlaky, kterými jezdí školáci, takže o prázdninách nemají tak velké využití," vysvětlila regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová s tím, že k obdobným omezením kraj přistoupil poprvé už loni. "Vedou nás k tomu pragmatické důvody. Loni se toto opatření osvědčilo," míní šéf Koordinátora Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje Jaroslav Tomík.

**Lidé podle kraje úbytek spojů přes léto příliš nezaznamenali**

Olomoucký kraj loňské zkušenosti chválí. Lidé údajně změny ani příliš nezaznamenali. A hejtmanství následně mohlo dát ušetřené peníze na posílení jiných vlaků. "Mohli jsme v době platnosti jízdního řádu posílit spoje tam, kde se ukázaly jako důležité pro dopravu lidí ze zaměstnání nebo turistů," upozornil Tomík. Brání se přitom i užití slova "ušetřili". "Není to tak, že prázdninovým omezením spojů ušetříme miliony korun a nenajede se několik tisíc kilometrů. Zjednodušeně řečeno se v rámci daného počtu vlakokilometrů jen vymění jedny za jiné ujeté na jiných tratích," vysvětlil. Které konkrétní spoje posílí a bez kterých se naopak budou muset v létě cestující obejít, se rozhoduje, jakmile nový jízdní řád chvíli běží v praxi. Pak je jasné, kde je třeba přidat a kde lze něco ubrat.



Vyjma prázdninových omezení pak už začaly platit některé změny jízdního řádu. Ty zavedly několik nových časů v regionálním i dálkovém cestování po železnici. Na dálkové trati přibude třeba páteční odpolední jízda pendolina z Prahy ve 14:12 s příjezdem do Ostravy v 17:18. Některé časy se zase zruší nebo se jen posunou například kvůli tomu, aby se lidé dostali domů z odpolední směny. Proto se třeba posunou odjezdy nočního spoje na trati mezi Červenkou a Senicí na Hané a Prostějovem, a také na něj v Senici na Hané navazujícího vlaku do Olomouce.

### Změny odjezdů a vlaky zrušené o prázdninách (výběr)

Od neděle pojedou na trati 275 Červenka – Senice na Hané – Prostějov osobní vlak do Senice, který z Červenky odjíždí ve 21:40, z Litovle předměstí ve 22:17. Osobní vlak s odjezdem ze Senice ve 22:10 pojedou ve 22:45. Do Olomouce dojedou ve 23:16. Od 2. 7. do 31. 8. nepojedou na trati Olomouc – Senice na Hané – Drahanovice vlaky z Olomouce do Drahanovic s odjezdy z Olomouce v 11:31, 13:31 a 19:31. V opačném směru jde o vlaky s odjezdy ze Senice v 11:49, 13:49 a 19:49. Na trati Olomouc – Šumperk nepojede páteční spěšný vlak z Olomouce ve 13:32 do Jeseníku a osobní z Olomouce ve 21:37 do Uničova. Z vlaků mezi Olomoucí a Moravským Berounem nepojedou osobní vlaky z Olomouce v 10:33 a z Hrubé Vody v 11:52. Na trati Olomouc – Prostějov – Nezamyslice nepojede osobní vlak z Olomouce v 6:52 a z Prostějova v 9:00. Na Jesenicku nepojedou osobáky z Hanušovic v 9:13 a 19:18 a ze Starého Města p. S. v 8:26 a 18:28. Na trati z Přerova do Nezamyslic nepojedou osobní vlaky z Přerova ve 12:00 a ve 21:00, v opačném směru z Nezamyslic v 11:22 a v 19:01.

## 11. 06. 2012 Abellio si stěžuje na tendr ministerstva dopravy (Ostrava – Krnov – Olomouc)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/abellio-si-stezuje-na-tendr-ministerstva-dopravy/805004>)

Dopravní společnost Abellio ČR podala stížnost k Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) proti tendru ministerstva dopravy na provoz trati Ostrava – Krnov – Olomouc. Tender je podle společnosti diskriminující, neboť současný dopravce, kterým jsou České dráhy, má proti konkurenci informační výhodu. Zná totiž na této trati výši tržeb za jízdné. Uvedla to dnes společnost. Podle ministerstva dopravy ale není možné výši tržeb zveřejňovat. "Zadávací dokumentace musí obsahovat veškeré informace pro jakéhokoli účastníka výběrového řízení," řekl ČTK člen představenstva dopravce Petr Moravec. Ministerstvo v zadání sice uvedlo, kolik pasažérů se na trati v minulosti přepravilo, to ale nemá vypovídající hodnotu o výši tržeb za jízdné. Jízdné se totiž může významně lišit; v praxi se podle Moravce pohybují mezi 25 haléři na kilometr u zvýhodněného žakovského jízdného a 1,8 koruny na kilometr u obyčejných jízdenek koupených v pokladně.

Při výběru nového dopravce ministerstvo zohlední výši náhrad, kterou budou jednotliví žadatelé po úřadu požadovat. Nikdo kromě ČD ale podle Moravce neví, kolik si na této trati může vydělat na jízdenkách, a tudíž neumí přesně vyčíslit, jak vysoké kompenzace po státu požadovat. Pokud ministerstvo dopravy chce, aby noví dopravci nesli riziko tržeb, tak musí k nezbytným propočtům poskytovat relevantní údaje, uzavřel Moravec. "Stížností společnosti Abellio jsme se zabývali již dříve a zamítli jsme ji," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Toto rozhodnutí úřad doručil i zbylým zájemcům řízení. ČD jsou obchodní firmou, a není možné prostřednictvím ministerstva dopravy zveřejňovat, jaké má tržby na konkrétní trati, dodal. Společnosti usilující o vstup na tuto trať si podle něj musí udělat vlastní průzkum, nebo se obrátit na České dráhy.

Tendry na liberalizaci nepovažují za spravedlivé ani zaměstnanci drah. Podle Odborového sdružení železničářů (OSŽ) jsou proti konkurenci naopak znevýhodněné právě České dráhy tím, že musí spravovat nemovitý majetek (nádražní a jiné budovy), který přímo s provozováním hlavní činnosti dopravce nesouvisí. Podle předsedy podnikového výboru OSŽ Vladislava Vokouna jsou i odbory ochotné se kvůli narovnání podmínek obrátit na ÚOHS.

Trať Ostrava – Olomouc byla vybraná jako pilotní projekt liberalizace železnice, protože jde o relativně izolované spojení. Případné chyby se tak neprojeví v celé síti a bude je podle ministerstva možné odstranit před druhým tendrem. Trať je po lince Praha – Ostrava druhým dálkovým spojením, které ministerstvo soukromým dopravcům nabídne. Na rozdíl od trati mezi Prahou a Ostravou, kde ČD a RegioJet jezdí bez dotací, počítá zde ministerstvo se zachováním systému proplácení prokazatelných ztrát z provozu. Přihlášky do tendru mohou zájemci posílat do 10. července. Zájem o provoz na této trati už dříve kromě ČD a Abellia projevily společnosti Viamont, Veolia, RegioJet a Leo Express. Ten chce letos v prosinci vstoupit na železnici mezi Prahou a Ostravou. Vlastníkem společnosti Abellio jsou Nizozemské dráhy (Nederlandse Spoorwegen). V autobusové dopravě společnost provozuje linky pod značkou Probo Bus.

## 11. 06. 2012 Správce železnic hledá agenturu, která bude hlídat tratě před zloději

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/na-severu-cech-se-mnozi-kradeze-na-zeleznici-spravce-koleji-hleda-ochranku-15d-/usti-zpravy.aspx?c=A120611\\_162414\\_usti-zpravy\\_oks](http://usti.idnes.cz/na-severu-cech-se-mnozi-kradeze-na-zeleznici-spravce-koleji-hleda-ochranku-15d-/usti-zpravy.aspx?c=A120611_162414_usti-zpravy_oks))

Správa železniční dopravní cesty hledá bezpečnostní agenturu, která by jí pomohla hlídat tratě v Ústeckém kraji. V poslední době tam totiž nebyvale vzrostl počet krádeží. Správa kolejí plánuje tříměsíční pilotní projekt. Pokud se hlídání osvědčí, hodlá s agenturou spolupracovat i nadále. A proč právě sever Čech? "Ústecký kraj počtem krádeží na železnici v poslední době vede," podotkl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Za loňský rok zloději v kraji způsobili třetí nejvyšší škodu v republice – přes 1,8 milionu korun. Před ním jsou pouze střední Čechy včetně Prahy a Jižní Morava. Tam ale škodu podle Halla navýšil jeden gang zaměřující se na krádeže transformátorů.

SŽDC chce krádeže zastavit. Připravila proto internetovou aukci, v níž hledá finančně nejvhodnějšího zájemce na hlídání tratí. Podle Halla se do aukce přihlásilo šest firem, vítěz by měl začít hlídat kolejistiště v létě. "Vytipovali jsme konkrétní oblasti, které jsou postiženy nájezdy zlodějí nejvíce. Jedná se například o periferie velkých měst se sociálně slabými obyvateli či úseky, kde není objednána pravidelná doprava," přiblížil Halla. Konkrétní lokality nechtěl z taktických důvodů zveřejňovat. Pokud policie nechytí zloděje kovů při činu, těžko se krádež prokazuje. Zloději se totiž vymlouvají, že odmontované železniční součástky někde našli. Soukromá agentura by podle plánů SŽDC proto měla hlídat vytipované lokality nepřetržitě.

### Zloději nejvíce kradou tlumivky

Vytvořila by tím tak pomyslný článek mezi správcem kolejí a policií. Pokud by zadržela pachatele při trestné činnosti, zavolala by policejní orgány. "Ostraha kolejí by také měla telefonní čísla na naše zaměstnance v pohotovosti a byla by proškolená na vstup do kolejistiště," popisuje Halla. Pilotní projekt potrvá tři měsíce. SŽDC pak vyhodnotí, jestli se jí najmutí agentury vyplatí. Zloději za ukradenou součást železničního svršku sice ve sběrně dostanou řádově stokoruny, správci kolejí však vznikne škoda tisícinásobně vyšší.

Zloději kradou kolejnice, dopravní značení, šrouby nebo kabely. Severní Čechy však drží primát v počtu odcizených stykových transformátorů. "Ústecký kraj suverénně vede v krádežích tlumivek, které obsahují měď. A to dokonce tak, že se vyčerpaly všechny skladové zásoby," poznamenal Halla. Že by se ochranky na železnici rozšířily do dalších krajů, je zatím nejisté. Podle Halla bude záležet hlavně na tom, kolik zlodějí se podaří zadržet a jestli se správci kolejí náklady na agenturu vyplatí.

## 11. 06. 2012 Zlínů svitla nečekaná šance na moderní nádraží a elektrifikovanou trať

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/oprava-zlinskeho-vlakoveho-nadrazi-dbp-eko-doprava.aspx?c=A120611\\_1790620\\_zlin-zpravy\\_sot](http://ekonomika.idnes.cz/oprava-zlinskeho-vlakoveho-nadrazi-dbp-eko-doprava.aspx?c=A120611_1790620_zlin-zpravy_sot))

Ještě loni se zdálo, že Zlín nemá v brzké době ani tu nejmenší šanci, že se jeho zastaralé vlakové nádraží změní na moderní terminál, který by navíc se sousedními Otrokovicemi konečně spojila elektrifikovaná trať. Jenže nyní je všechno jinak. Možná se začne stavět už příští rok. Když firma Török & Janowitz v roce 1899 postavila koleje z Vizovic do Zlína a dál do Otrokovic, ještě netušila, že parní lokomotivy jednou nahradí mašiny na elektřinu. Pokrok se ale této trati už přes jedno století vyhýbá. A vlakové nádraží v krajském městě i proto připomíná vesnickou staničku z filmu Alois Nebel.

To vše by se mělo změnit. Záměr na elektrifikaci a zdvoukolejnění trati ze Zlína do Otrokovic se totiž dostal do širšího výběru takzvaných náhradních projektů ministerstva dopravy, na které má přispět EU. Ministerstvo přitom v plánech na modernizaci nádraží a elektrifikaci trati ještě loni počítalo nejdříve s rokem 2025. "Podmínkou pro zařazení ale je, že se urychleně dokončí přípravná fáze projektu. Peníze může totiž dostat jen akce, která bude dokončena do roku 2015," upozornila Andrea Volaříková z tiskového odboru ministerstva dopravy. "To by znamenalo, že by se muselo začít stavět už letos. A to je téměř nereálné," upozornil Pavel Halla, mluvčí Správy železniční dopravní cesty, investora akce.

### Do jara by se mohlo stihnout, míní náměstek hejtmána

Začíná tak závod s časem. Před pár dny nabylo právní moci teprve územní rozhodnutí na elektrifikaci trati. Teď je třeba co nejrychleji vypracovat projekt a vyřídit stavební povolení. "Do jara 2013 by se to mohlo podařit stihnout. Pak by se dalo začít stavět," věří náměstek zlínského hejtmána Libor Lukáš. Podle něj se dá i tak technicky složitý a nákladný projekt za 3,5 miliardy korun vybudovat do dvou let.

Jeho součástí je také výstavba tolik potřebné nové budovy vlakového nádraží ve Zlíně. Stát bude na místě někdejší 16. budovy baťovského areálu, západně od stávající stanice. "Výpravní budova bude mít tři patra. První bude sloužit cestujícím, ve druhém bude zázemí, ve třetím garáže nebo obchody," naznačil projektant Jiří Pelc z firmy Sudop Brno. Pozemky, kde má stavba stát, ale patří firmě Cream, jež vlastní i řadu nemovitostí v navazujícím továrním areálu. "Jsme připraveni budovu postavit a pak ji prodat či pronajmout Českým drahám," naznačil ředitel firmy Cream Martin Jarolím.

### Elektrifikovaná trať do tří let?

Spíše než o železniční stanici půjde ale o základ dopravního terminálu, na který se během pár let napojí autobusová doprava i MHD. Velkou výhodou pro cestující bude i samotná elektrifikace trati a její zdvoukolejnění. Díky tomu bude do Zlína jezdit více vlaků, budou komfortnější: s klimatizací a bezbariérovým přístupem. Navíc začne fungovat přímé vlakové spojení s Kroměříží i Olomoucí. To vše ale jen v případě, že se podaří sehnat včas dost peněz. Brusel je schopný poslat až 85 procent z celkových nákladů. Pouze ale při dodržení termínu dokončení, jímž je říjen 2015.

Podle Hally se na elektrifikaci dostane spíše až v dalším období 2014 – 2020. Pak by ale podpora Bruselu mohla být výrazně nižší. Ve státním rozpočtu se na tuto akci počítá s penězi v roce 2015, v lepším případě by mohly přijít o rok dříve. Zástupci kraje ale neztrácejí naději a věří, že se podaří elektrifikaci trati za evropské peníze udělat už do tří let. "Ministerstvo dopravy si nebude moci vybírat. Mnoho projektů bude v podobné fázi jako tento. Proto musíme co nejdříve dokončit přípravu," myslí si Lukáš. Zlín by elektrifikaci uvítal i proto, že silnice mezi krajským městem a Otrokovicemi je přetížená a vlak by mohl být pro část veřejnosti dobrou alternativou auta a MHD. Železnice by cestě mohla hodně odlehčit a zároveň zrychlit dopravu mezi oběma městy.

## 13. 06. 2012 Setkání parních lokomotiv řady „52“ v železničním muzeu ČD v Lužné u Rakovníka (16. a 17. června 2012)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13687/>)

V Železničním muzeu Českých drah proběhne tuto sobotu a neděli 16. a 17. června největší letošní akce – mezinárodní setkání parních lokomotiv řady „52“. K vidění budou kromě místních strojů také hostující lokomotivy z Německa, Rakouska, Polska a Slovenska. Návštěvníci muzea mohou přijet do muzea parním vlakem z pražského Masarykova nádraží. V sobotu pojedou zvláštní nákladní vlak pro fotografy bez přepravy cestujících z Hostivice do Lužné, pouze v neděli pak pojedou osobní parní vlak z Lužné do Měcholup a zpět. Muzeum bude po oba dva dny otevřeno pro veřejnost od 9 do 18 hod. Fotografové mohou využít speciální otevírací dobu od 8 do 9 hod. a v sobotu navíc také od 21 do 23 hodin.

Parní vlak do Lužné u Rakovníka vyjíždí v sobotu i v neděli z pražského Masarykova nádraží v 8:10 a pojedou přes Bubny, Dejvice, Velešlavín, Hostivici, Kladno, Stochov, Nové Strašecí a Řevničov. Příjezd do Lužné u Rakovníka bude v 10:05. Zpět do Prahy se vlak vrací v 16:40, příjezd zpět na Masarykovo nádraží je v 18:41. 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.

Komu nebude stačit jízda do Lužné u Rakovníka, může v neděli absolvovat vyhlídkovou jízdu parním vlakem do Měcholup. Ten odjíždí z Lužné v 11:00 a zpět se sem vrátí ve 14:30. Fotografové, kteří budou chtít pořídit o víkendu nevšední záběry lokomotiv, mohou využít buď ranní fototermin od 8 do 9 hod. (v sobotu i neděli) nebo naopak večerní od 21 do 23 hod. (v sobotu) v prostoru točny. Navíc si mohou v sobotu pořídit záběry speciálního nákladního vlaku, který bude sestaven ze čtveřice parních lokomotiv a pojedou ve 12:39 z Hostivice do Lužné (bez cestujících). Sem dorazí v 15:20.

V luženském muzeu se setkají lokomotivy 52.100, 52.7596, 852.8079, Ty2-911, 555.0153, 555.0301 a 555.3008. Lokomotivy německé konstrukce řady 52 byly tzv. válečné lokomotivy, čemuž odpovídala jejich konstrukce i vlastnosti. Pokud nebyly vlivem válečných událostí zničeny, a nebo je nezískal jako válečnou kořist či reparace bývalý Sovětský svaz, zůstaly sloužit u mnoha evropských železničních správ ještě dlouhou dobu po válce. Do našich železničních dějin se zhruba desetiletou epizodou zapsalo několik stovek z nich, ovšem upravených na vytápění mazutem. Právě toto provedení nám velmi živě připomene hostující lokomotiva 555.3008 ze Slovenska, která byla nedávno opět uvedena do provozu.

V sobotu od 11 hodin proběhne křest a autogramiáda knihy „Československé státní dráhy před půlstoletím“ od Jana Rachoty.

**Parní vlak Praha – Kladno – Lužná u Rakovníka, 16. a 17. června 2012**

lokomotivy 52.8079 a 475.179, v neděli 475.179 a 556.036 + 555.3008

směr tam		žel. stanice	směr zpět	
přij.	odj.	stanice	přij.	odj.
	08:10	Praha Masarykovo nádraží	18:41	
08:14	08:19	Praha-Bubny	18:31	18:35
08:24	08:27	Praha-Dejvice	18:25	18:26
08:35	08:39	Praha-Veleslavín	18:15	18:19
08:47	08:53	Hostivice	17:59	18:06
09:07	09:17	Kladno	17:26	17:44
09:31	09:34	Stochov	17:05	17:07
09:43	09:48	Nové Strašecí	16:55	16:56
09:54	09:56	Řevničov	16:49	16:50
10:05		Lužná u Rakovníka	16:40	

**Nákladní fotovlak Hostivice – Lužná u Rakovníka, sobota 16. června 2012**

lokomotivy 555.0153, 555.3008, 556.036 a 556.0506

žel. stanice	přij.	odj.
Hostivice		12:39
Jeneč	12:47	12:48
Unhošť	12:58	13:03
Kladno	13:13	13:50
Kamenné Žehrovice	14:02	14:10
Nové Strašecí	14:35	14:45
Řevničov	15:00	15:05
Lužná u Rakovníka	15:20	

**Parní vlak Lužná u Rakovníka – Měcholupy a zpět, neděle 17. června 2012**

lokomotivy 52.8079 a 555.0153

směr tam	žel. stanice	směr zpět
11:00	Lužná u Rakovníka	14:30
12:10	Měcholupy	12:30

**Jízdné ve zvláštních vlacích během víkendu, 16. a 17. června 2012**

	dospělí	děti 6 – 15 let
z Prahy až 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 – Měcholupy (jednosměrná)	60 Kč	30 Kč
Lužná u Rakovníka – Měcholupy (zpáteční)	120 Kč	60 Kč

**13. 06. 2012 Odpůrci přesunu brněnského nádraží pošlou prohlášení do Bruselu**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/odpurci-presunu-brnenskeho-nadrazi-poslou-prohlaseni-do-bruselu/806013>)

Odpůrci přesunu brněnského železničního nádraží pošlou Evropské komisi do Bruselu prohlášení, v němž vysvětlují, proč je výhodnější nádraží modernizovat než přesouvat. Prohlášení se opírá o názory desítek nezávislých odborníků z řad stavařů a architektů. ČTK to dnes řekl Matěj Hollan

z občanské koalice Nádraží v centru. Vedení Brna dlouhodobě prosazuje odsun hlavního nádraží o 700 metrů směrem na jih za více než 20 miliard korun. "Prohlášení přeložíme do angličtiny a pošleme Evropské komisi. Zároveň je budeme adresovat magistrátu, vedení kraje, ministerstvu dopravy, Správě železničních dopravních cest i lobbistické firmě, kterou si Brno najalo," řekl ČTK Hollan. Podle něj v kauze dosud chyběla řádná diskuze, a to chtějí změnit. Podle Hollana jsou dva důvody, kvůli kterým město Brno trvá na odsunu nádraží. "Prvním je obrovská setrvačnost celého projektu a druhým jsou pozemky. Není tajemstvím, že dotčené pozemky vlastní lidé z ODS nebo lidé, kteří jsou na ně napojeni," uvedl Hollan.

Podle odpůrců peníze na přesun chybějí, stejně jako většina potřebných územně plánovacích dokumentů a povolení. Odpůrci přesunu přitom už v únoru představili projekt modernizace železničního uzlu, v němž by cena přestavby nejdůležitějších částí nepřesáhla deset miliard korun. "Kapacitně je nádraží nevyhovující a změna je každopádně nutná. V prohlášení chceme zdůraznit, že jsme připraveni projekt modernizace realizovat," dodal pro ČTK Hollan. Podle něj by to bylo rychlejší než přesun nádraží.

### 13. 06. 2012 Obce budou moci bezplatně získat nepoužívané tratě

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/obce-budou-moci-bezplatne-ziskat-nepouzivane-trate/806167>)

Nevyužívané tratě budou moci být bezúplatně převedené na obce a kraje. Návrh ministerstva dopravy dnes schválila vláda. Obce tyto tratě budou moci získat ale pouze tehdy, pokud se nenajde zájemce, který by si je koupil a nebude o ně mít zájem ministerstvo vnitra. Ministerstvo dopravy s možností převodu tratí na obce původně nepočítalo a v březnu představilo plán, podle kterého se tyto tratě měly raději zrušit, pokud je nepůjde prodat. Možnost převodu železnic na okolní obce nařídila ministerstvu dopravy do materiálu zapracovat vláda. Podle premiéra Petra Nečase se měl úřad postarat rovněž o to, aby případný převod nebyl v rozporu se soutěžním právem Evropské unie.

Pravidla prodeje zbytných tratí navržených ministerstvem dopravy kritizovalo Sdružení železničních společností a stínový ministr dopravy a hejtman Plzeňského kraje Milan Chovanec (ČSSD). Vadila jim zejména snaha ministerstva prodat tratě za odhadní hodnotu. Podle Chovance byl návrh ministerstva dopravy pouhým zastíracím manévrem, který míří k faktickému zrušení těchto železnic. Reálná je podle něj i možnost, že budoucí vlastníci železnic vytrhají koleje, které zpeněží, a následně zkrachují.

Noví majitelé tratí budou mít podle ministerstva dopravy nárok na státní dotaci pouze tehdy, pokud na tratích zajistí dopravní obslužnost alespoň dvěma páry vlaků denně, případně v odpovídajícím množství spojů za rok. V současné době doprava na těchto tratích zajištěná není a stát (SŽDC) na údržbu těchto tratí doplácí. Prostředky získané z prodeje tratí půjdou podle ministerstva dopravy do rozpočtu SŽDC. Pokud ale o tyto železnice nebudou mít zájem ani obce, bude zahájeno správní řízení o jejich zrušení, dodal úřad.

#### Tratě na prodej:

Tratě	kraj
Hrušovany nad Jeviškou – Hevlín	Jihomoravský
Čelákovice – Mochov	Středočeský
Aš – Aš státní hranice – Selb	Karlovarský
Královec – Žacléř	Královéhradecký
Bruntál – Malá Morávka	Moravskoslezský
Krásný Jez – Loket předměstí	Karlovarský
Broumov – Otovice zastávka	Královéhradecký
Čížkovice – Obrnice	Ústecký
Kralovice u Rakovníka – Mladotice	Plzeňský
Čejč – Uhřetice u Kyjova	Jihomoravský
Libochovice – Račiněves	Ústecký

**14. 06. 2012 Strojvůdci jezdí stále častěji na červenou, za trest chodí do dílny**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/strojvudci-v-cesku-jezdi-na-cervenou-dsp-domaci.aspx?c=A120613\\_205334\\_ekonomika\\_ert](http://zpravy.idnes.cz/strojvudci-v-cesku-jezdi-na-cervenou-dsp-domaci.aspx?c=A120613_205334_ekonomika_ert))

Železnice je v porovnání se silnicí sice bezpečnější dopravní cestou, avšak čeští strojvedoucí s takovou pověstí letos vážně hazardují. Podle statistik Drážní inspekce jen za první čtyři měsíce letošního roku přibýlo o více než 50 procent případů, kdy strojvůdci projeli na červenou. Stalo se to ve 35 případech. Díky zabezpečovacím systémům však dosud nedošlo k žádné závažné nehodě, která by způsobila například zranění cestujících. "Od roku 2007 každým rokem počet projetých návštěvníků stoupá," říká mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

K zatím nejznámějšímu letošnímu incidentu došlo u pražského hlavního nádraží, kde kvůli chybě strojvůdce zastavily dva rychlíky jedoucí proti sobě jen pár metrů od sebe a nic se nestalo. Dráhy v interním materiálu připustily, že je tato událost v očích veřejnosti velmi poškodila. Letos od ledna do dubna projeli strojvůdci semaforem na červenou ve 35 případech, jen za březen přitom devětkrát. "Všechny mimořádné události ještě nejsou došetřeny a podle dosavadních výsledků šetření pouze v jednom případě nebylo příčinou selhání lidského činitele," dodal Drápal.

**České dráhy už vydaly opatření**

Prezident Federace strojvůdců Jindřich Hlas nemá podle svých slov jasné vysvětlení, proč strojvůdci více chybují. "Může to být výsledek toho, že žijeme ve velmi uspěchané době a i strojvůdci jsou v permanentním stresu, jak v práci, tak v životě. Stačí chvilková nepozornost," míní Hlas. České dráhy už kvůli nepříznivé statistice vydaly opatření, kterým zpřísňují tresty za projetí na červenou. "Problematika je předmětem pravidelného školení, kterého se musí strojvedoucí účastnit," podotkl mluvčí drah Petr Štáhlavský. Pro strojvůdce znamená projetí na červenou řadu problémů, i když se nic nestane, některými případy se může zabývat i policie. Navíc jim hrozí i nepříjemnosti u zaměstnavatele. Za projetí semaforu na červenou bez následků je na půl roku přeřazen do nižší platové třídy, obvykle do dílny. Navíc pak musí znovu projít přezkoušením.

**14. 06. 2012 Drážní zoo se rozrůstá. Po slonech a panterech připlouvá žralok (řada 844, RegioShark)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-pokracuji-v-tradici-pojmenovani-vlaku-po-zviratech-pmd-eko-doprava.aspx?c=A120614\\_140326\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-pokracuji-v-tradici-pojmenovani-vlaku-po-zviratech-pmd-eko-doprava.aspx?c=A120614_140326_eko-doprava_neh))

České dráhy pokračují ve své tradici pojmenování vlaků po zvířatech. Nové motorové jednotky od polského výrobce Pesa pojmenují RegioShark. Důvodem je nezvyklý tvar přední části. O novém jménu je již oficiálně rozhodnuto, dopravce ještě ladí finální grafickou podobu loga. "RegioShark se jmenuje podle tvaru přední části, která připomíná otevřenou žraločí tlamu," vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík. Oficiálně budou nové vozy označeny jako jednotky řady 844. Nové motorové vozy zatím jezdí v tuzemsku hlavně po zkušebním okruhu ve Velimi, objevují se už ale i v testovacím provozu na některých tratích. Do pravidelného provozu půjdou první jednotky na podzim, nejdříve se mají objevit mezi Plzní a Domažlicemi. Dráhy jich mají objednáno celkem 31 za necelé dvě miliardy.



Podle Joklíka tak dráhy pokračují v konceptu pojmenování vozidel podle zvířat. "Je to pozitivně vnímáno zákazníky a tyto názvy se rychle vžívají," řekl Joklík. Nejznámější jsou jednotky CityElefant, které dráhy používají pro příměstskou dopravu u velkých měst. Ještě letos vyjedou na tratě i jednopodlažní jednotky RegioPanter, u kterých je název výsledkem rozsáhlé ankety mezi lidmi, kterou dráhy pořádaly společně s výrobcem. Firma navíc zvažuje, že by nějak pojmenovala i nové motorové vozy od společnosti Stadler, které objednala pro železnici v Libereckém kraji a na Vysočině.

**14. 06. 2012 ČD Cargo chce propustit 280 lidí, dle odborů jde o první vlnu**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-cargo-chce-propustit-280-lidi-dle-odboru-jde-o-prvni-vlnu/806648>)

Železniční nákladní dopravce ČD Cargo chystá v nejbližší době propustit na 280 zaměstnanců. Počítá s tím plán vedení společnosti, který na dnešním zasedání dozorčí rady mateřských Českých drah prezentoval předseda představenstva Carga Gustav Slamečka. ČTK to řekl předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) a člen dozorčí rady ČD Jaroslav Pejša. Podle něj budou další vlny

propouštění následovat. Vedení prý už dříve avizovalo nutnost propustit až třetinu z 9 500 zaměstnanců. ČD Cargo podle odborářů potřebuje kvalitní dlouhodobou vizi. Plán řízení společnosti do roku 2020, který současné vedení vypracovalo, takovýmto dokumentem podle Pejši není. Odboráři vedení firmy vyčítají, že má jedinou variantu, kterou je postupné snižování počtu zaměstnanců a zmenšování společnosti spojené s opuštěním různých segmentů trhu. Vedení například přiznalo snahu zbavit se závazku na provozování dopravy jednotlivých vozových zásilek.

Situaci v Cargo se má na konci měsíce zabývat jeho dozorčí rada a dopravní tripartita, na níž budou prezentovány výsledky auditu hospodaření sporných oblastí podnikání ČD Cargo. Audit na konci května nařídil ministr dopravy Pavel Dobeš. Slibuje si od něj zdůvodnění snah vedení o zeštíhlení společnosti. Do doby skončení auditu zakázal provádět jakékoliv restrukturalizační kroky. Redukce společnosti je podle vedení firmy vynucená hospodářskými výsledky v letošním roce. Kvůli nim ČD Cargo chystá změnu obchodního plánu, ve kterém počítá s poklesem tržeb. Za letošní rok se prý tržby propadnou o 800 milionů korun proti původnímu plánu. Vloni výnosy společnosti z nákladní dopravy vzrostly o dvě procenta na 14,3 miliardy korun. Cargo loni rovněž snížilo ztrátu z 853 milionů korun v roce 2010 na zhruba 60 milionů korun.

### 15. 06. 2012 Arriva plánuje vstoupit na českou železnici

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/arriva-planuje-vstoupit-na-ceskou-zeleznici/806735>)

Společnost Arriva, která kapitálově patří pod německý koncern Deutsche Bahn, plánuje vyjet na české koleje. V návrhu jízdního řádu platného od prosince si objednala kapacitu na provozování vlaků mezi Prahou a Velvary a také spojů z Prahy do Českého Krumlova. Uvedla to dnešní Mladá fronta Dnes (MfD). "Máme zájem vstoupit na českou železnici během platnosti příštího jízdního řádu. Záleží to na mnoha faktorech, zejména na výsledcích jednání s kraji," řekl deníku jednatel firmy Arriva vlaky Jaroslav Richter. Dodal, že zatím není definitivně jasné, zda a kdy vlaky vyjedou. Záležet bude také na tom, zda se podaří firmě získat na jejich provoz i příspěvek od Středočeského a Jihočeského kraje. Arriva zatím tají, jaké vlaky na tratě nasadí. Nemá jít o nové soupravy, ale o starší modernizované, napsala dnešní MfD.

### 15. 06. 2012 Parní lokomotiva a rychlík vjely do sutin na koridoru u Kolína

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/srazka-dvou-vlak-u-kolinsku-s-prekazkou-fik-krimi.aspx?c=A120615\\_164935\\_praha-zpravy\\_sfo](http://zpravy.idnes.cz/srazka-dvou-vlak-u-kolinsku-s-prekazkou-fik-krimi.aspx?c=A120615_164935_praha-zpravy_sfo))

V pátek odpoledne narazily dva vlaky mezi Kolínem a Velimí do hromady sutí na kolejích. Podle Drážní inspekce zahradila traťové koleje v obou směrech sesunutá suť. V okolí trati totiž probíhá demolice domů. Při nehodě nebyl nikdo zraněn. Provoz na trati byl zastaven na 13 hodin, rychlíky byly odkloněny. Výluka postihla asi 100 spojů, z toho 50 rychlíků. Následky nehody byly odstraněny před čtvrtou hodinou ráno. Na jedné koleji je ale stále omezená rychlost, řekla mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová. Podle Pistoriusové už po trati začaly jezdit ranní vlaky a od zprůjezdění nejsou hlášeny žádné problémy. Snižovaná rychlost je na koleji, která je blíž ke zřícené zdi. Do překážky na kolejích narazil z jedné strany rychlík jedoucí z Prahy přes Kolín do Brna. "Z druhé strany to byla parní lokomotiva, která jela z Rakouska na mezinárodní setkání parních lokomotiv řady 52 do Lužné na Rakovnicku. Při srážce se nikomu nic nestalo," řekla iDNES.cz mluvčí Českých drah Radka Pistoriusová.

Událost vyšetřovali pracovníci Drážní inspekce. "Na trať se sesunula suť v souvislosti s demolicí nedaleko stojících domů. Rychlík není po srážce s touto překážkou schopen další jízdy, má poškozenou lokomotivu, historická parní lokomotiva by měla být schopna jet dál," uvedl krátce po nehodě pro iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Škoda byla předběžně vyčíslena na 160 až 180 tisíc korun. "Dle vyjádření statika hrozí další ohrožení trati zhroutilím zbytku zdi. Demolice by měla být dokončena po odtažení nepojízdného rychlíku," dodal mluvčí.



**15. 06. 2012 Výluka zarazila rivalitu. Žlutá lokomotiva pomohla vlaku Českých drah**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/zluta-lokomotiva-oplatila-lonskou-pomoc-ceskym-draham-pga-eko-doprava.aspx?c=A120615\\_175753\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/zluta-lokomotiva-oplatila-lonskou-pomoc-ceskym-draham-pga-eko-doprava.aspx?c=A120615_175753_eko-doprava_fih))

Šéf RegioJetu Radim Jančura a šéf Českých drah Petr Žaluda se nemají právě v lásce a jejich spory jsou často propírány v médiích. Když však nastane na železnici problém, jejich podřízení si dokážou vzájemně pomoci i přes velkou rivalitu obou firem. Kvůli nečekanému zastavení provozu mezi Velimí a Kolínem tak odpoledne došlo k nevídané situaci. Žlutá lokomotiva táhla od Poříčan vlak Českých drah do Vídně. V jeho čele je totiž lokomotiva Taurus, která nemá schválený provoz po objíždné trati přes Nymburk. "V takových situacích si musí dopravci pomoci, bez ohledu na vzájemnou rivalitu," vysvětlil mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. RegioJet měl volnou lokomotivu v Praze a vyslal ji do Poříčan, aby pomohla táhnout vlak EuroCity Gustav Klimt do Vídně, tažený lokomotivou rakouských drah. Z Kolína jel opět vlak už bez pomoci RegioJetu, nabral zpoždění kolem hodiny a půl. Už loni udělaly podobné gesto České dráhy. RegioJetu se v prosinci porouchala lokomotiva v Zábřehu a náhradní byla příliš daleko. Cestující žlutého dopravce svezly tehdy České dráhy a RegioJetu náklady později vyúčtovaly.

**16. 06. 2012 Spadlé troleje a požár blokovaly trať Praha – Beroun přes dvě hodiny**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/182171-spadle-troleje-a-pozar-blokovaly-trat-praha-beroun-pres-dve-hodiny/>)

Mezi Berounem a Prahou nejezdily vlaky. Hlavní železniční trať postihly takřka naráz hned tři mimořádné události. Dvě poruchy trakčního vedení narušily dopravu nejprve mezi pražským Radotínem a Smíchovem, potom také u Karlštejna. K tomu všemu ještě začalo hořet v osobním vlaku v Dobřichovicích. Provoz se podařilo opět plně obnovit až po páté hodině odpoledne. Obě poruchy trakčního vedení nastaly postupně kolem třetí hodiny odpoledne. Nejprve trolej spadla mezi Radotínem a Smíchovem, kde byl proto zastaven provoz. Stalo se tak po průjezdu osobního vlaku, řekl Tomáš Drvota ze Správy železniční dopravní cesty. Vlaky potom asi hodinu jezdily odklonem přes Krč. Ke čtvrté hodině už se vrátily na obvyklou trasu, kde železniční správa zatím zprovoznila jednu kolej.

Druhá mimořádná událost na téže trati se stala až u Karlštejna. Na trať spadl sloup elektrického vedení a v okolí začalo hořet. Musela být vypnuta trolej a na místě zasahovali hasiči. S výjimkou motorových rychlíků, které mířily z Prahy přes Zdice do Českých Budějovic a výluku objely přes Rudnou, musely všechny vlaky zastavit. Lidé v nich čekali až dvě hodiny, zprovoznit úsek Beroun – Karlštejn se podařilo až po páté odpoledne, náhradní autobusovou dopravu se podařilo zavést pouze v omezené míře – spojila Prahu s Berounem, menší obce a města však neobsloužila. Příliš velkou roli v takovém zmatku už nehrál požár v osobním vlaku v Dobřichovicích, ke kterému došlo až ve chvíli, kdy byly obě další výluky v plném proudu. Před čtvrtou hodinou museli na nádraží zasahovat hasiči, Dobřichovice potom byly téměř hodinu neprůjezdné. V době, kdy se podařilo zprovoznit trať u Karlštejna, však už byl planoucí stroj uhašen a Dobřichovice bez problému průjezdné.

**17. 06. 2012 Kraje představily návrhy jízdních řádů**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/181973-kraje-predstavily-navrhy-jizdnich-radu/>)

Příprava nového železničního jízdního řádu je v plném proudu. Nyní je Správa železniční dopravní cesty dostala do takové fáze, že se k nim mohou vyjádřit krajské úřady. Část z nich zveřejnila návrhy jízdních řádů na svých webech, mohou k nim tedy své připomínky zaslat obce i občané. Jedna z největších novinek v regionální dopravě se týká Prahy a Středočeského kraje, kde mohou vzniknout hned tři nové linky – z Prahy do Velvar, městská linka z Masarykova nádraží do Čakovic a zrychlená regionální linka z Prahy do Benešova, kde některé spoje pokračují dále do Českých Budějovic a Českého Krumlova. Podle mluvčího společnosti ROPID, která vlaky v Praze a středních Čechách objednává, však tyto linky rozhodně nezačnou jezdit v prosinci, kdy nový jízdní řád začne platit. Především není jisté, zda skutečně vyjedou, protože Praha ještě neschválila peníze potřebné na objednání nových linek. I kdyby je schválila, nové vlaky budou muset čekat na další úřední činy. "Je nutné rok před zahájením provozu tento záměr oznámit v evropském věstníku, což se ještě nestalo. Takže i kdyby byly na tyto nové spoje schváleny finanční prostředky, vlaky by vyjely nejdříve v červnu 2013," shrnul mluvčí Filip Drápal.

Zvažované středočeské linky jsou zajímavé i tím, že by je měli provozovat alternativní dopravci – KŽC doprava a Arriva vlaky, dceřiná společnost Německých drah (DB). Návrhy jízdních řádů



ozřejmují, jakým způsobem se cestující veřejnosti představí další soukromý dopravce. Vlaky Leo Express budou z Prahy a Ostravy odjíždět vždy hodinu po Pendolinech, nepojedou však v taktu, protože jednotkám Leoše Novotného bude trvat o čtyři minuty déle, než dospějí do cíle. K návrhům jízdních řádů, které začnou platit 9. prosince, je možné zaslat námítky do poloviny července. Konkrétní termíny stanovily jednotlivé krajské úřady různě. Vedením osobních a spěšných vlaků se budou zabývat krajské úřady, resp. jejich firmy organizující veřejnou dopravu (např. ROPID, OREDO apod.). Připomínky k rychlíkům a expresům je nutné směřovat na ministerstvo dopravy.

## 18. 06. 2012 „Jízdenka na léto“ - 14 dnů neomezeného cestování vlaky ČD za 990 korun!

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13727/>)

Letní cestování bude pro zákazníky ČD výrazně levnější. Pro všechny držitele In-karet ČD s platnou aplikací a pro držitele studentských průkazů ISIC připravil národní dopravce speciální prázdninovou nabídku. „Jízdenka na léto“ za 990 korun jim umožní dva týdny neomezeně cestovat po České republice. Kdo ještě nemá In-kartu, může si za 150 korun pořídit tříměsíční In-kartu se slevou IN 25 START a díky ní letní nabídku také využít. „Jízdenku na léto“ si lze koupit na vybrané dva týdny v období mezi 1. červencem a 31. srpnem. Platí ve 2. vozové třídě všech vlaků Českých drah. Jízdenku na léto ocení zejména mladí lidé, kteří vyrazí na toulky po republice. Doklad je totiž výhodnou alternativou k jízdenkám na delší vzdálenost a k jednodenní síťové jízdence ČD Net za 550 korun. Pokud cestující vyrazí např. z Prahy do Mikulova na Moravě, vyjde je zpáteční jízdenka IN 25 při cestě přes Břeclav na 620 korun (cestující bez In-karty vyjde obyčejná zpáteční jízdenka na 827 korun). Za cenu jen o málo vyšší si však mohou pořídit Jízdenku na léto a cestovat 2. třídou vlaků Českých drah nejen do Mikulova a zpět, ale i na libovolné další výlety, které uskuteční během čtrnáctidenní platnosti jízdenky. Předprodej bude zahájen 29. června. Držitelé průkazů ISIC, kteří si „Jízdenku na léto“ zakoupí, si navíc mohou od 20. srpna v rámci speciální akce koupit In-kartu ČD se slevou. Podrobnosti budou zveřejněny během léta.

### Podmínky „Jízdenky na léto“

1. Nepřenosná síťová jízdenka pro jednu osobu umožňuje po dobu své platnosti neomezený počet jízd všemi vlaky ČD ve 2. vozové třídě. Určena je držitelům In-karty s jakoukoliv platnou zákaznickou aplikací nebo držitelům platné mezinárodní studentské karty ISIC (vydané v ČR i v zahraničí).

1.1. Jednorázový doplatek do 1. vozové třídy se k jízdence vypočte jako rozdíl mezi 1. a 2. vozovou třídou jízdného, na které cestující prokáže nárok, a to za úsek, ve kterém 1. vozovou třídu skutečně použil.

1.2. Na jízdence je uvedeno příjmení cestujícího a číslo průkazu, ke kterému byla vydána. Za platnou bude jízdenka při kontrole jízdních dokladů uznána pouze tehdy, pokud k ní cestující předloží doklad na ní uvedený a všechny údaje budou souhlasit.

1.3. Pokud cestující k jízdence nepředloží průkaz (In-kartu nebo kartu ISIC), jehož číslo je na ní uvedeno, nebo nebudou souhlasit všechny údaje potřebné pro kontrolu, zaplatí cestující za danou jízdu jízdné, na které prokáže nárok.

2. Jízdenka platí po dobu vybraných dvou týdnů v období 1. 7. až 31. 8. 2012.

2.1. Předprodej jízdenky bude zahájen 29. 6. 2012, první den platnosti může být nejdříve 1. 7. 2012

3. Platnost jízdenky je 14 po sobě jdoucích dnů, tedy například jízdenka zakoupená s prvním dnem platnosti 5. 7. platí do 18. 7. 2012.

3.1. Platnost jízdenek s prvním dnem platnosti 19. – 30. 8. 2012 se postupně zkracuje tak, aby poslední den platnosti byl 31. 8. 2012, přičemž cena jízdenky se nesnižuje.

3.2. Jízdenku s prvním dnem platnosti 31. srpna 2012 již nelze zakoupit (cestující může využít nabídky jednodenní jízdenky ČD Net).

4. Cena jízdenky je 990 Kč.

5. Jízdenku lze zakoupit pouze u pokladní přepážky ČD jako elektronicky tištěný doklad ze zařízení UNIPOK.

7. Při zakoupení jízdenky se přiznává zvýhodnění (sleva 3 %) v rámci bonusového programu.

8. Ostatní podmínky dle Smluvních přepravních podmínek Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu a Tarifu Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel platí v plném rozsahu.

## 18. 06. 2012 Lokomotiva převážející cisterny s naftou za jízdy vzplála

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/lokomotiva-prevazejici-naftu-za-jizdy-vzplala-flz-/krimi.aspx?c=A120618\\_104657\\_usti-zpravy\\_alh](http://zpravy.idnes.cz/lokomotiva-prevazejici-naftu-za-jizdy-vzplala-flz-/krimi.aspx?c=A120618_104657_usti-zpravy_alh))

Drážní inspekce vyšetřuje požár lokomotivy, která začala hořet za jízdy na trati mezi Lovosicemi a Roudnicí nad Labem. Převážela pět cistern s motorovou naftou. Požár zlikvidovali hasiči, lokomotiva je zničená. "Požár nejspíš způsobila technická závada na chlazení. Přesnou příčinu ale zatím stále vyšetřujeme," řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Lokomotiva společnosti Unipetrol doprava začala hořet v sobotu před devátou večer. "Byla to vlaková souprava o celkové délce tři sta třináct metrů, složená ze dvou diesel-elektrických lokomotiv a devatenácti nákladních tanků převážejících motorovou naftu," upřesnil mluvčí hasičů Lukáš Marvan. Strojvedoucí si za jízdy všiml, že z pravé strany lokomotivy vycházejí jiskry a po chvíli i plameny. "Zastavil proto soupravu v železniční stanici v Bohušovicích nad Ohří a snažil se požár zlikvidovat přenosným hasicím přístrojem," poznamenal Marvan. Požár nakonec uhasili až hasiči před desátou hodinou. Plameny lokomotivu téměř zničily, škoda byla předběžně vyčíslena na pět milionů korun.



## 18. 06. 2012 Od parní lokomotivy odlétla v Praze jiskra a zapálila dřevěný most

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/prerusen-y-provoz-vlaku-shorel-most-d71-/krimi.aspx?c=A120618\\_114457\\_praha-zpravy\\_ab](http://zpravy.idnes.cz/prerusen-y-provoz-vlaku-shorel-most-d71-/krimi.aspx?c=A120618_114457_praha-zpravy_ab))

Kvůli jiskře, která odletěla od parní lokomotivy, shořel v Praze mezi zastávkami Dejvice a Veleslavín dřevěný most. Jiskra odletěla od stejné lokomotivy, která v pátek najela v Kolíně do sutin. Mezi Dejvicemi a Ruzyní jezdily náhradní autobusy. Dřevěná konstrukce železničního mostu začala hořet v půl deváté ráno. Provoz na trati mezi Masarykovým nádražím a Ruzyní byl zastaven. "Parní lokomotiva se vracela do Prahy, a když přejížděla most, odletěla od ní jiskra a konstrukce začala hořet. V horkých dnech, jako je dnes, občas bývá problém 'kombinace' vedra a parní mašiny," řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Jedná se přitom o stejnou parní lokomotivu, která v pátek najela mezi Kolínem a Velimí do hromady sutin.

Podle Halla ale nehoda nezpůsobila v podstatě žádnou škodu. "Měli jsme v plánu zhruba za čtrnáct dní starou mostní konstrukci zbourat a postavit zde novou. Požár výměnu pouze urychlil," řekl Halla. Problémy měli lidé, kteří cestovali jak příměstskými vlaky směrem na Kladensko, tak ti, kteří chtěli jet rychlíkem mezi Prahou a Rakovníkem. Cestující vozily mezi nádražními v Dejvicích a Ruzyní náhradní autobusy. V Dejvicích byla zastávka autobusu před staniční budovou, na Veleslavíně na Evropské ulici, v obou směrech na zastávce tramvaje. Vlaky mezi Masarykovým nádražím a Kladnem začaly opět jezdit večer.

## 18. 06. 2012 Na EURO do Varšavy vyjedou dva zvláštní vlaky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13744/>)

Pro cestu na čtvrtfinálové střetnutí Česká republika – Portugalsko ve Varšavě mohou fanoušci využít nejen pravidelné vlaky Českých drah, ale také dva zvláštní spoje. Jeden vyrazí z Prahy přes Pardubice a Olomouc (Karel Poborský), druhý pak z Brna přes Ostravu (Karel Dobiáš). Přesný jízdní řád se aktuálně připravuje a bude zveřejněn co nejdříve na [www.vlakemnaeuro.cz](http://www.vlakemnaeuro.cz). Předpokládaný odjezd souprav bude po šesté hodině ráno z Prahy a po deváté hodině ráno z Brna, zpět z Varšavy vlaky vyrazí cca 2 hodiny po zápasu. Cesta potrvá asi 10 hodin. Ve vlaku z Prahy bude pro fanoušky 670 míst, v soupravě z Brna pak 720 míst. Jízdní doklady budou po dnešní dvanácté hodině v prodeji na eShopu ČD. Cena zpáteční jízdenky s místenkou je z Prahy 1 290 Kč, z Brna 1 190 Kč a z Ostravy 990 Kč. Občerstvení ve vlacích bude zajištěno formou minibaru, na bezpečnost budou dohlížet společné hlídky policistů a pracovníků bezpečnostní agentury ČD. Před odjezdem vlaku z Prahy bude na nástupišti autogramiáda mistra Evropy Karola Dobiáše. Na palubě vlaku z Prahy budou probíhat oblíbené tipovací soutěže, kterých se již zúčastnilo 1 200 fanoušků. Soutěžít se bude o digitální fotoaparát a fotbalové fanouškovské předměty – šály apod.

Do Varšavy jezdí i pravidelné spoje Českých drah a PKP. Patří mezi ně vlaky EuroCity Sobieski z Rakouska přes Břeclav (odj.9:10 hod.), Přerov (odj.10:08 hod. a Ostravu hl. n. (odj.10:59 hod.)

s příjezdem do Varšavy v půl čtvrté odpoledne nebo spoj EuroCity Praha z Prahy (odj.10:17 hod) přes Pardubice (odj.11:20 hod), Olomouc hl. n. (odj.12:44 hod) a Ostravu hl. n. (odj.13:49 hod.) s příjezdem do Varšavy večer v půl sedmé. Pravidelné spoje lze využít i v pátek 22. června k návratu do ČR. Spoj EuroCity z Varšavy přes Ostravu, Přerov a Břeclav odjíždí ráno v 6:13 hod. a do Prahy v 9:08 hod. V pravidelných vlacích platí obvyklé mezinárodní jízdenky a slevy. Upozorňujeme, že vlaky jsou v Polsku povinně místenkové a cestující do a z Polska musí mít v těchto spojích vždy rezervaci.

---

### **19. 06. 2012 OHL ŽS napadla podmínky tendru na stavbu trati Plzeň – Rokycany**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravy/ohl-zs-napadla-podminky-tendru-na-stavbu-trati-plzen-rokycany/808308>)

Společnost OHL ŽS napadla podmínky stavby železničního koridoru mezi Plzní a Rokycany. Firma si stěžovala na přísnost povinných referencí týkajících se stavby tunelů a podmínku, že některé klíčové profese musí vykonávat přímo zaměstnanci firmy. ČTK to řekl náměstek ředitele Správy železniční a dopravní cesty (SŽDC) Petr Šlegr. Správa kvůli tomu odložila termín pro podání nabídek do výběrového řízení. "Jsme přesvědčeni, že kvalifikační podmínky, které požadujeme, jsou v pořádku a odpovídají velikosti této zakázky," uvedl Šlegr. Podle něj se do soutěže přihlásí osm až deset zájemců, obavy z takzvaného ušití zakázky na míru jediné společnosti jsou proto bezpředmětné. Přesto ale správa zadávací podmínky znovu prověří. Nový termín pro podání žádostí SŽDC stanovila na 10. července.

Správa železniční dopravní cesty zakázku na modernizaci trati mezi Rokycany a Plzní označuje jako zakázku desetiletí. Hodnotu stavby zhruba 21 kilometrů dlouhého úseku odhadla na 7,5 miliardy korun. Stavba navazuje na úsek ze Zbirohu do Rokycan, který má být dokončený letos v říjnu a je součástí III. tranzitního koridoru mezi Prahou a Chebem. Kromě těchto úseků zbývá k plnému dokončení trati ještě modernizovat úsek z Prahy do Berouna a dokončit průjezd Plzní, na kterém se pracuje od března. Po celé modernizované trati rychlostí budou moci vlaky jezdit rychlostí až 130 kilometrů za hodinu, vlaky s naklápacími skříněmi ještě o 30 kilometrů za hodinu více. Spojení Praha – Plzeň se po dokončení zkrátí ze 104 na 70 minut. Celkové náklady na modernizaci více než stokilometrové trati Praha – Plzeň se pohybují přes 30 miliard korun. Většinu nákladů má pokrýt EU z Operačního programu doprava.

---

### **19. 06. 2012 Na Jablonecku vykolejila nová souprava Stadler**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/182747-na-jablonecku-vykolejila-nova-souprava-stadler/>)

Na Jablonecku odpoledne vykolejila nová vlaková souprava Stadler. Nikdo nebyl zraněn. Nehoda se stala na trati mezi Smržovkou a Tanvaldem. Pravděpodobnou příčinou nehody byl špatný stav železničního svršku, řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Nehoda zastavila v 16:50 provoz na frekventované trati do Jizerských hor a Krkonoš. Dopravu tam zajišťují autobusy. Výluka by měla podle odhadů skončit do 22:00. Škody podle Drápala odhadli inspektoři na 110 tisíc korun, 10 tisíc představuje poškozená kolej, zbytek jsou škody na vlakové soupravě. Moderní švýcarské nízkopodlažní soupravy Stadler jezdí v Libereckém kraji na Jizerskohorské železnici. České dráhy jich koupily celkem 16 za 878 milionů korun, z toho 35 procent poskytly evropské fondy. První nové vlaky byly do provozu nasazeny v závěru loňského roku, poslední soupravy vyjely na trať v únoru.

---

### **20. 06. 2012 Depo se železničními skvosty se otevírá, lidé jich uvidí přes stovku (Chomutov)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/expozice-kolejovych-vozidel-v-zeleznicnim-depozitari-p1r-usti-zpravy.aspx?c=A120620\\_133818\\_usti-zpravy\\_oks](http://usti.idnes.cz/expozice-kolejovych-vozidel-v-zeleznicnim-depozitari-p1r-usti-zpravy.aspx?c=A120620_133818_usti-zpravy_oks))

Více než sto kolejových vozidel bude od čtvrtka k vidění v železničním depozitáři Národního technického muzea v Chomutově. Návštěvníci zde uvidí parní rychlíkovou lokomotivu zvanou Albatros či drezínu z roku 1850. Depo bude otevřené do neděle. Prostory chomutovského depozitáře jsou veřejnosti běžně nedostupné. Návštěvníci nyní mohou využít příležitosti a prohlédnout si železniční stroje nejrůznějších typů – od drezíny z roku 1850, parní lokomotivy vyrobené v roce 1870 až po kolejový sněhový pluh z roku 1980.

Součástí expozice je i parní rychlíková lokomotiva 498.106 zvaná Albatros. "Ta vytvořila v srpnu 1964 rychlostní rekord u tehdejších Československých státních drah, zvládla neuvěřitelných 162 kilometrů za hodinu," uvedla Olga Šámalová z Národního technického muzea. Mezi dalšími vystavenými stroji je i první poválečná lokomotiva 534.0301 a tramvajová parní lokomotiva Gartenau vyrobená v Linci roku 1887. "Stranou pozornosti nezůstane ani vyhlídkový salonní vůz Ústecko-teplické dráhy z roku 1900, jenž pochází ze smíchovské továrny F. Ringhoffer, nebo salonní vůz vyrobený Kopřivnickou vozovkou v roce 1906 pro barona Adolpha Rothschilda," vyjmenovala Šámalová. Zájemci o prohlídku strojů naleznou chomutovský depozitář v areálu lokomotivního depa Českých drah. Návštěvníky podle Šámalové navede značená cesta z Černovické ulice z prostoru nákupního centra Globus.

#### Otvírací doba

- Čtvrtek od 9:00 do 15:00
- Pátek od 10:00 do 17:00
- Sobota od 10:00 do 17:00
- Neděle od 10:00 do 17:00

Vstupné:

- Plné 40 korun
- Snížené 20 korun (studenti, senioři nad 70 let, držitelé průkazů ZTP, děti 6 – 15 let)

### 20. 06. 2012 Na opravu nádraží by ČD potřebovaly osm mld., letos dají 122 mil.

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/na-opravu-nadrazi-by-cd-potrebovaly-osm-mld-letos-daji-122-mil-/808781>)

Na opravy nádraží vydají České dráhy v letošním roce 122 milionů korun. Pokud by ale měl dopravce opravit všech asi 1 200 výpravních budov, potřeboval by na to kolem osmi miliard korun, řekl ČTK mluvčí společnosti Petr Šťáhlavský. Aktuálně pokračují rozsáhlejší rekonstrukce nádražních budov v Ústí nad Labem, Karlových Varech, Havlíčkově Brodě, v Kuřimi a Břeclavi. Nově rekonstruovaná budova plzeňského hlavního nádraží se pro veřejnost slavnostně otevřela dnes. Kromě velkých oprav, jako je například ta v Plzni, vynaloží dráhy další peníze na provoz a běžnou údržbu budov. Za údržbu všech přibližně 7 000 objektů vlastněných drahami ročně ČD utratí kolem jedné miliardy korun, dodal Šťáhlavský. Řada těchto budov přitom už neslouží původnímu účelu a dráhy se je pokoušejí odprodat. Celkem jde o 4 500 nepotřebných budov a 14.000 pozemků. Jsou mezi nimi zejména nepotřebné sklady, vodárny a garáže. K odprodeji ale dopravce nabídnou například nádražní budovu ve Zbirohu, kam po dokončení rekonstrukce tratí už nebudou vlaky zajíždět. Tendr na poradce při prodeji těchto nemovitostí v pondělí vyhrálo konsorcium firem Erste Corporate Finance, Česká spořitelna, Jones Lang LaSalle a RSM Tacoma.

Na závěrečnou fázi oprav čeká i hlavní nádraží v Praze. Po loňském dokončení přestavby hlavní haly na nákupní galerii ještě zbývá opravit historickou budovu s Fantovou kávarnou. "V současnosti jsme dokumentaci k opravám Fantovy budovy poslali ke schválení Českým drahám," řekl ČTK Martin Hamšík, mluvčí italské společnosti Grandi Stazioni, která rekonstrukci nádraží provádí. Opravy by mohly začít na podzim, kdy by měla být schválena všechna povolení. Rekonstrukce by měla trvat od 18 měsíců do dvou let. Odhady ale nemusí být přesné, protože jde o rekonstrukci historické budovy, dodal Hamšík. Grandi Stazioni výměnou za rekonstrukci hlavního nádraží získala od Českých drah možnost budovu nádraží komerčně využívat po dobu 30 let. Opravy plzeňského nádraží trvaly od loňského června a vyžádaly si 20 milionů korun. Nejrozsáhlejší prací byla výměna dlažby ve spodní hale. Dále ČD částečně obnovily fasády včetně historických oken a dveří. Na severní, jižní a západní straně budovy byla v úrovni nástupišť opravena fasáda, východní prošla opravou celá. I přes tuto částečnou rekonstrukci by ale podle ČD budova potřebovala generální opravu, která by podle šéfa ČD pro majetek Milana Čermáka vyšla na 200 milionů korun. Na to ale dopravce nemá peníze.

### 21. 06. 2012 Dráhy otočily a opět chtějí railjety. Pro vlaky do Vídně i Budapešti

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-kupuji-railjet-za-2-5-miliardy-dtt-ekonomika.aspx?c=A120620\\_200932\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-kupuji-railjet-za-2-5-miliardy-dtt-ekonomika.aspx?c=A120620_200932_ekonomika_ert))

České dráhy jsou těsně před podpisem smlouvy na nákup sedmi vysokorychlostních jednotek Railjet za zhruba 2,5 miliardy korun. Ještě před dvěma měsíci přitom Dráhy kontrakt se společností Siemens odmítly kvůli nedostatku peněz i krachu jednání o nasazení nových vlaků do Německa. Dráhy chtějí

tentokrát jednotky nasadit na vlaky mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. Nasazení railjetů je podmínkou spolupráce ze strany rakouských drah ÖBB, které již stejné soupravy provozují a ČD samy oslovily s nabídkou na převzetí jejich opce na nákup railjetů. "Jednání s Českými drahami pokračují. Jsme optimisté a věříme, že dojde k dohodě," uvedl šéf českého zastoupení Siemens Mobility Jan Maj. Dráhy bude každá souprava stát stejně, jako kdyby si koupily původně plánovaných 15 jednotek. Podle informací MF DNES má dojít k podpisu smlouvy zřejmě už během příštího týdne. Šéf drah Petr Žaluda to nevyloučil. "Uvidíme po jednání s rakouskými drahami v pondělí," upřesnil. Namísto náměstka pro osobní dopravu Antonína Blažka teď jednání s ÖBB vede náměstek pro obchod a marketing Miroslav Šebeňa, kterého Žaluda zatím neúspěšně tlačí na volný post v představenstvu.

### Vozy budou až za rok

Podle Maje budou v případě podpisu smlouvy v průběhu června vyrobeny všechny vozy do konce roku 2014. Dráhy už příliš nepočítají s tím, že by soupravy tahaly nové lokomotivy ze Škody Transportation, které stále nemají potřebná povolení pro provoz v zahraničí. Vlaky by měly vést lokomotivy Taurus rovněž od Siemensu, které si zřejmě půjčí od rakouských drah. Už dnes tyto stroje na vlcích z Vídně jezdí. Ve hře je navíc i varianta, že Dráhy nakoupí dalších sedm jednotek. Jednají totiž s maďarskými a slovenskými železnicemi, že by railjety jezdily z Prahy do Bratislavy a Budapešti. Nákup railjetů vzbudil velký rozruch především loni. Dráhy argumentovaly řadou posudků, že nákup je výhodný a nutný, proti se stavěla hlavně Škoda Transportation. Trať do Vídně a Bratislavy patří k nejlukrativnějším, navíc ministerstvo dopravy zařadilo spojení mezi Prahou, Brnem a Břeclaví, kudy trasa vede na našem území, až do poslední várky tratí, o které se bude soutěžit.

### Kde České dráhy vezmou peníze?

Zatím není jasné, z čeho se budou vlaky platit. Dozorčí rada sice nedávno povolila vydání dalších dluhopisů za 7,5 miliardy korun, necelých pět miliard jde ovšem na splacení jiných dluhů. Na investice zbývá 2,5 miliardy, dopravce přitom bude muset v případě úspěchu v soutěžích na tuzemské rychlíky nakupovat nové vlaky na tyto spoje. Zejména šéf konkurenčního RegioJetu Radim Jančura tak varuje, že by mohly Dráhy na nové vlaky získat peníze skrytě od státu. Ministerstvo dopravy totiž plánuje, že by státní Správa železniční dopravní cesty koupila za osm miliard další drážní pozemky.

## 21. 06. 2012 Vlaky v Libereckém kraji se kvůli špatnému stavu kolejí zpožďují

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/vlaky-v-libereckem-kraji-se-kvuli-spatnemu-stavu-koleji-zpozduji/809290>)

Vlaky na regionálních tratích v Libereckém kraji nabírají až dvacetiminutová zpoždění a některé byly zcela zrušeny. Důvodem je špatný technický stav železniční trati, kvůli kterému dokonce v úterý jeden vlak vykolejil. Nikomu se nic nestalo, Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) však na devíti úsecích na tratích z Liberce do Harrachova a z Raspenavy do Nového Města pod Smrkem snížila rychlost vlaků na deset kilometrů v hodině. ČTK o tom dnes informoval mluvčí krajského úřadu Jiří Langer. Stanovisko SŽDC zjišťujeme.

"Špatný technický stav kolejí je zaviněn podúdržbou, do regionálních tratí v kraji se léta investovalo jen minimálně," řekl ČTK hejtmanův náměstek Martin Sepp (ČSSD). Rychlostní omezení, které SŽDC na tratích 036 a 039 zavedla, má podle něj zásadní dopad na jízdní řády. "Vlaky je nemohou dodržet, pokud nedojde ke stabilizaci jízdního řádu, zahájíme s Českými drahami jednání o zavedení náhradní autobusové dopravy z Liberce na Tanvald a z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem," dodal Langer.

Sepp tvrdí, že kraj dělá vše pro celkové zlepšení veřejné dopravy v regionu, ať už železniční nebo autobusové. "Kvůli nečinnosti SŽDC však toto úsilí v řadě případů přichází vniveč," řekl Sepp. Liberecký kraj získal pro regionální tratě nové moderní soupravy švýcarské firmy Stadler, které mohou jezdit až stokilometrovou rychlostí. "Technické parametry kolejí, které zůstaly na úrovni předminulého století, nám však jejich výborné technické parametry nedovolují využít," dodal.

Železniční tratě v Libereckém kraji jsou jednokolejné a žádná z nich navíc není elektrifikovaná. Svými parametry a standardy často odpovídají 19. století, ve kterém vznikly. Trať z Liberce na Harrachov je jednou z nejvytíženějších, spojuje Liberec s Jizerskými horami a Krkonošemi. Trať je součástí tzv. Jizerskohorské železnice, na níž od loňského prosince jezdí 16 moderních regionálních souprav Stadler. I trať by se měla brzy dočkat modernizace, náklady se odhadují na 890 milionů korun. Při své únorové návštěvě v kraji to slíbil ministr dopravy Pavel Dobeš (LIDEM). Práce mají začít příští rok a skončit o rok později.

## 22. 06. 2012 České dráhy poptávají 11 motorových souprav za miliardu korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-poptavaji-11-motorovych-souprav-za-miliardu-korun/809713>)

České dráhy dnes vyhlásily soutěž na dodávku 11 kusů nových nízkopodlažních, klimatizovaných, motorových jednotek. Budou určeny pro linku R27 Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava. Vítěz soutěže vzejde z elektronické aukce. Předpokládaná hodnota zakázky je 1,06 miliardy korun. ČTK to dnes sdělil mluvčí drah Petr Šťáhlavský. Soupravy mají být nízkopodlažní, vybavené klimatizací, oddíly 1. třídy, elektrickými zásuvkami pro napájení drobné elektroniky, audiovizuálním informačním systémem a dalšími moderními prvky. Předpokládá se nákup šesti jednotek s kapacitou přibližně 180 míst k sezení a pěti jednotek s kapacitou přibližně 120 míst, upřesnil mluvčí. Vozidla mají být dodána před zahájením provozu podle soutěže ministerstva dopravy (MD) na linku R 27, tedy do podzimu 2014. "Kontrakt s vítězem soutěže na dodávku vlaků bude uzavřen v případě, že ČD uspějí ve výběrovém řízení vyhlášeném MD na provoz linky R27 Olomouc – Krnov – Opava – Ostrava a budou na ní zajišťovat dopravu také po roce 2013," dodal Šťáhlavský.

## 23. 06. 2012 Při nejtěžším testu Leo Expressu „zhaslí“ výzkumák (480.001)

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/test-leo-express-0k6-/tec\\_reportaze.aspx?c=A120621\\_073719\\_tec\\_reportaze\\_rja](http://technet.idnes.cz/test-leo-express-0k6-/tec_reportaze.aspx?c=A120621_073719_tec_reportaze_rja))

Test Leo Expressu znamená zhruba měsíční simulování běžných i nejméně pravděpodobných situací na železnici. Souprava při něm vozí 40 tun kolejnic místo cestujících. Vedoucí testu nařídil při nejtěžší zkoušce dokonce výhradní napájení okruhu. To znamená, že „zhaslí“ Výzkumný ústav železniční v Cerhenicích. Testování černé soupravy Leo Expressu švýcarského výrobce Stadler na zkušební okruhu Výzkumného ústavu železničního (VUŽ) v Cerhenicích se přehouplo do druhé poloviny. Hotovo by mohlo být do konce července. Pokud se ale zeptáte na konec zkoušek, neuslyšíte od nikoho osloveného konkrétní datum. Pokud se totiž při testování zjistí nedostatek, musí se odstranit. Simuluje se úplně vše. Od běžných situací, které jsou na železnici každodenně, až po ty nejméně pravděpodobné, které se alespoň jednou na kolejích vyskytly. Vše probíhá podle pravidel nařízených Drážním úřadem. "Za průběh typových zkoušek odpovídá výrobce Stadler, který nám garantuje, že soupravy budou schváleny pro provoz," řekl Technet.cz Leoš Novotný, majitel společnosti Leo Express. Souprava Flirt, kterou černoziaté vlaky používají, už ale má dětské nemoci za sebou. Většinou se proto upravuje software. Konkrétně bylo třeba pro české podmínky upravit systém ovládání sběračů nebo napájení jednotky bez sběračů.



### Jak probíhal nejtěžší test, který extrémně trápil pendolino

"Testy elektromagnetické kompatibility jsou jedněmi z klíčových zkoušek. Ověřuje se při nich zjednodušeně řečeno to, zda elektrické systémy soupravy plní kompletně své funkce a jejich elektromagnetické vlivy nenarušují např. zabezpečovací zařízení na trati a neruší podél trati např. televizní signál, GSM síť a podobně," vysvětluje Petr Kopáček, tiskový mluvčí společnosti Leo Express. Zkoušky jsou náročné, a i proto musíme na okruh dorazit včas. "Probíhá testování a na zastavení vlaku byste mohli taky docela dlouho čekat," varuje nás předem Kopáček. Fakt, že redakce byla pozvána k nejtěžšímu testu, který potrápí většinu "elektrických vlaků" v Česku, vypovídá o sebevědomí výrobce. Vzpomněli jsme si, jak tento test elektromagnetické kompatibility (ECM) potrápil pendolino. Po nastoupení do soupravy vedoucí testu požádá dispečera o tzv. výhradní napájení, při kterém je z rozvodny VUŽ napájen pouze okruh. Objekty ústavu se plánovaně ocitnou bez napájení. To proto, aby se preventivně vyloučilo rušení čidel vnějšími vlivy.

Rozjždíme se. Technici provádí první měření. Procházíme soupravu, pořizujeme obrazový materiál. Vcházíme do kabiny strojvedoucího, kterou ovládá Michal Miklenda. Je to strojvedoucí – instruktör, který vlak řídí. "Po několika týdnech ježdění na zkušební okruhu mohu říct, že tato jednotka má vynikající jízdní vlastnosti. Je lehká, živá, dobře se poddává obloukům a jako celek se chová velmi kompaktně," sděluje na úvod strojvedoucí. "Ovládá se dobře a pohotově reaguje na pokyny strojvedoucího," dodává. Miklenda je očividně spokojený, pochvaluje jednoduché ožívování a změnu provozních režimů. Podle něj opravdová uživatelská přívětivost stroje minimalizuje riziko případného pochybení obsluhy. Když se zeptáme na automatické vedení vlaku, které milují strojvedoucí City Elefantů, dozvídáme se, že ho flirt nemá. A přitom by ho ocenili i cestující, protože umožňuje velmi přesné zastavení ve stanici. Mezitím technici sledují na monitorech naměřená data. V tichém

a pohodlném klimatizovaném interiéru strávíme necelé tři hodiny. Během nich černý vlak jezdí maximální rychlostí, jindy se po okruhu doslova plouží. Poté vedoucí testu nařídí připojení zátěže.

Souprava je pro sprážení s jinými kolejovými vozidly vybavena samočinnými spřáhly Scharfenberg s elektrickým a vzduchovým propojením. Toto vybavení je dnes součástí technických specifikací pro interoperabilitu (TSI). Ve výbavě je i adaptér na běžná spřáhla používaná v ČR. Technici adaptér napojí na vůz, který bude připojen k flirtu jako zátěž. Celkem připojí dva osobní vozy. Zjišťujeme, že nyní bude k soupravě ještě jako zátěž připojena lokomotiva s označením E 469.3030. Není to žádná tuctovka, ale držitelka českého rychlostního rekordu pro lokomotivy z 5. září 1972. Ten dosáhla na tomto okruhu rychlostí 219 km/h. Jejím připojením vzrostla celková zátěž na 120 tun. Nad kolejemi velkého okruhu VUŽ jsou tři nadjezdy (jeden nyní představují). Vyrážíme tedy na ně, abychom pořídili unikátní záběry, při kterých Leo Express stídně táhne nebo brzdí zátěž 120 tun. Testování z laického pohledu probíhalo i naruby, kdy rekordní lokomotiva vede atypickou soupravu.

### Leo Express zastaví ze stošedesátky na 542 metrech

Souprava má nyní za sebou něco více než polovinu testů. Absolvovala brzdové zkoušky, měření hlučnosti a vibrační i klíčové testy elektromagnetické kompatibility. Z důležitých testů musí ještě proběhnout testy funkčnosti vlakového zabezpečovacího zařízení MIREL a zkoušky vnitřního osvětlení. V soupravě jsou celkem 4 druhy brzd: elektrodynamická brzda, pneumatická kotoučová, magnetická kolejnicová a pružinová brzda. Při brzdových testech se například měří brzdná dráha soupravy za rozličných okolností, včetně různých zatížení. Na palubě např. simulovalo hmotnost cestujících 40 tun kolejnic. Důkladně a komplexně se prověřuje také funkčnost všech druhů brzd. Důležitá je také rychlost reakce a spolehlivost za nejrůznějších okolností. Testy ověřily, že Leo Express zvládá z plné rychlosti 160 km/h zastavit na 542 metrech, což je špičkový výkon. Z nuly na maximálně povolených 160 km/h pak tato stopadesátitunová souprava akceleruje za pouhých 80 sekund, přičemž rychlosti 100 km/h dosáhne za 32 sekund. Prokázala tak zrychlení  $1,2 \text{ ms}^{-2}$ .

### Leo Express vyrazí na koleje mezi Ostravou a Prahou

Úspěšné absolvování všech testů je nezbytné pro schválení vozidla na provoz na českých kolejích Drážním úřadem. Od průběhu a výsledků se odvine i následující harmonogram spuštění provozu. Stačí, když typové zkoušky absolvuje jen jedna souprava. Zbylé čtyři nové vlaky jsou naprosto stejné. Proto další soupravy projdou jen částí těchto zkoušek. Po úspěšném absolvování všech testů na okruhu VUŽ mohou soupravy vyrazit na běžnou trasu mezi Prahou a Ostravou. Zkušebně, tedy bez cestujících. Zahájení ostrého provozu s cestujícími je plánováno na prosinec 2012.

## 25. 06. 2012 Habarta dostal na cestu ze SŽDC 2,8 milionu

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/habarta-dostal-na-cestu-ze-szdc-2-8-milionu-776084>)

Bývalý šéf Správy železniční dopravní cesty Pavel Habarta neodešel z této státní organizace s prázdnou. Oblíbenec bývalého ministra dopravy Víta Bárty dostal na rozloučenou od správy železnic 2,8 milionu korun. Deník E15 se k údajům dostal díky zákonu o svobodném přístupu k informacím. Celková suma je součtem dvou položek. Téměř 1,6 milionu je Habartovou odměnou, kterou mu přiklepla správní rada za loňské plnění úkolů. Přes 1,2 milionu pak Habarta dostal jako odchodné; je to šestinásobek zaručené měsíční mzdy. Jeden z bossů české železnice tak pobíral zhruba 200 tisíc korun měsíčně, což je mimochodem o stovky tisíc méně, než kolik uvádí šéf Českých drah Petr Žaluda. Jeho základní plat je půl milionu.

Habarta si na odměnu za loňský rok přišel hlavně díky plnění takzvaných klíčových ukazatelů výkonnosti (Key Performance Indicators – KPI). Tuto novinku do rezortu dopravy zavedl právě Bárta. Správní rada tak třeba hodnotila snížení provozních nákladů, splnění plánu výluk, zkrácení úseků s pomalou jízdou vlaku, zajištění převodu výpravčích od Českých drah nebo zavedení centrálního nákupu. Celkem to bylo devět krátkodobých (ročních) a tři dlouhodobé (do roku 2013) úkoly. Podle informací deníku E15 Habarta předkládal do rady dokument o tom, že všechny úkoly splnil.

Habartu do čela obří investorské organizace Bárta dosadil v říjnu 2010 bez výběrového řízení. Nový šéf nespĺňoval kvalifikační požadavky, takže byl pouze pověřen řízením a nikoli jmenován generálním ředitelem. Organizace tak zhruba rok a půl neměla generálního ředitele. Správní rada se rozhoupala až letos po hrozbě odboráře Jaromíra Duška, který situaci označil za nezákonnou a pohrozil soudem. Habarta v minulosti působil například v týmu organizátorů libereckého mistrovství světa v lyžování. Letos v dubnu jej po konkurzu v čele SŽDC vystřídal Jiří Kolář, který byl jmenován generálním ředitelem. Habartu do čela správy dosadil bez výběrového řízení Vít Bárta.

---

## 25. 06. 2012 Anonym vyhnal stovky lidí z expresu v České Třebové

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/anonym-vyhнал-stovky-lidi-z-expresu-v-ceske-trebove-fyo-/krimi.aspx?c=A120625\\_105743\\_pardubice-zpravy\\_klu](http://zpravy.idnes.cz/anonym-vyhнал-stovky-lidi-z-expresu-v-ceske-trebove-fyo-/krimi.aspx?c=A120625_105743_pardubice-zpravy_klu))

Anonymní hlas oznámil kolem osmé ráno na tísňovou linku 112 uložení bomby v expresu na lince ze Žiliny do Prahy. Vlak zrovna přijížděl do stanice Česká Třebová, kde ho policie nechala odstavit. Vystoupit musely stovky lidí. "Velmi hrubým odhadem tam bylo asi pět set cestujících," uvedla policejní mluvčí Iveta Lehká. Mluvčí Českých drah Kateřina Šubová neměla přesné číslo k dispozici, ale policejní odhad považuje za relevantní. "Byl to pondělní ranní spoj z Ostravska na Prahu, ty bývají vytížené," konstatovala.

Postiženým vlakem byl mezinárodní expres číslo 152 Hutník, který vyjel v půl páté ze Žiliny a před desátou měl být v české metropoli. Policie si vyžádala půlhodinové přerušení provozu v České Třebové a nechala soupravu odstavit na kolej mimo nádraží. Část cestujících si podle Šubové přesedla vzápětí do rychlíku Petrov jedoucího z Brna do Prahy, někteří se dostali také do jinak povinně místenkového pendolina z Havířova. To nabralo také největší zpoždění, téměř půl hodiny. "Celkově se omezení provozu dotklo čtyř spojů a také nákladního vlaku, zpoždění byla do půl hodiny," uvedla Šubová. O vyčíslování škod je podle ní předčasné hovořit, největší ale mohly vzniknout přímo cestujícím, kteří nebyli v Praze včas. Policie po autorovi telefonátu pátrá, v případě dopadení mu hrozí až dvouleté vězení.

---

## 25. 06. 2012 Lokomotiva vyjela v Břeclavi proti nákladnímu vlaku, rychlíky stály

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/bezradni-cizinci-na-nadrazi-breclav-d6z-/brno-zpravy.aspx?c=A120625\\_114206\\_brno-zpravy\\_dmk](http://brno.idnes.cz/bezradni-cizinci-na-nadrazi-breclav-d6z-/brno-zpravy.aspx?c=A120625_114206_brno-zpravy_dmk))

Lokomotiva se ráno rozjela na břeclavském nádraží proti nákladnímu vlaku. Nikomu se nic nestalo. Provoz ve směru na Vídeň však musel být zastaven. Na nádraží to vyvolalo zmatky, v jednu chvíli čekalo na informaci o svém spoji až dvě stě lidí. "V Břeclavi se udála takzvaná nedovolená jízda. Lokomotiva v 8:45 vjela na hlavní kolej do protisměru nákladnímu vlaku. Událost zastavila dopravu," řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Vlaky se rozjely krátce před obědem. "Některé rychlíky však i nadále nabírají zpoždění až 130 minut," uvedla z místa reportérka MF DNES. V Břeclavi byly zastaveny mezinárodní rychlíky na Vídeň i do Brna. "Zastaven byl i provoz v úseku Břeclav – Hohenau," konstatoval Drápal. Tam se ale náhradní dopravu zavést podle webu Českých drah nepodařilo. "Mezi Břeclaví a Mikulovem jezdí za zastavené osobní vlaky náhradní autobusová doprava," informoval Drápal.

### Zastavené rychlíky

Vlaky se sice nesrazily, ale zlikvidovaly výhybku. "Bylo tam poškozeno návěstidlo," upřesnila břeclavská policejní mluvčí Hana Kejlová. "Policie případ nevyšetřuje," dodala. Zastavené rychlíky EC 104 (Wien – Warszawa) a EC 78 (Graz – Praha) čekaly na obnovení provozu na území Rakouska, EC 73 (Praha – Wiener Neustadt) zastavil v Břeclavi. Nával cizinců nedokázala v jednu chvíli nádražní hala v Břeclavi pojmout. "Cizinci, kteří museli čekat ve frontě před okýnkem na informacích, si pobaveně fotili cedule s odjezdy autobusů," viděla například Marcela Pokludová. Sama čekala na spoj kolem devadesáti minut. "Byli tady ale i lidé, kteří čekali i více hodin," řekla.

---

## 25. 06. 2012 Zkrat na kabelu zkomplikoval provoz na trati z Plzně do Chebu

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/na-trati-z-plzne-do-chebu-se-porouchal-kabel-vypravci-musi-do-sluzby-11i-/plzen-zpravy.aspx?c=A120625\\_125401\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/na-trati-z-plzne-do-chebu-se-porouchal-kabel-vypravci-musi-do-sluzby-11i-/plzen-zpravy.aspx?c=A120625_125401_plzen-zpravy_pp))

Na železnici z Plzně do Chebu dopoledne zkolabovala doprava. Na trati, která je běžně řízená dálkově, se totiž porouchalo zabezpečovací zařízení. Na provoz tak museli dohlížet výpravčí. Mezi Plzní a Mariánskými Lázněmi začaly vlaky jezdit ve 13 hodin. Na trati Mariánské Lázně – Cheb výluka trvala až do šesté hodiny. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla potvrdil, že výpadek způsobila závada na optickém kabelu na nádraží Plzeň-Jižní předměstí. "Zřejmě tu došlo ke zkratu nebo přepětí v síti, což způsobilo výpadek systému, který elektronicky řídí provoz na koridoru mezi Plzní a Chebem. Až do 13 hodin tak nejezdily vlaky mezi Plzní a Mariánskými Lázněmi. Nyní už spojení na této trase opět zajišťujeme, na provoz dohlíží výpravčí, které jsme povolali do služby," uvedl Halla. Provoz na trati z Mariánských Lázní do Chebu byl obnoven před 18. hodinou.



Na zastávkách mezi Plzní a Chebem za běžných okolností výpravčí nejsou. Nový železniční koridor se otevíral loni v květnu a od té doby je tu doprava řízena elektronicky. Když se ale kabely porouchají, je zle. "Toto je Achillova pata elektronického řízení provozu a když se objeví porucha, musí výpravčí do služby," vysvětlil Halla. Aktuální informace o provozu najdou cestující na internetových stránkách Českých drah. Železniční koridor mezi Plzní a Chebem provází smůla už od začátku provozu. Hned v první den otevření nové trati loni 1. května tu vykolejil vlak. Nehoda se stala ve Stříbře, obešla bez zranění.

## 25. 06. 2012 Přesnost vlaků Českých drah v květnu

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13807/>)

České dráhy v květnu vypravily 213 736 spojů s přesností 92,4 %. Tradičně nejpřesnější jsou osobní vlaky (včasnost jízdy v 93,2 %), dálkové rychlovlaky SC Pendolino na lince Praha – Ostrava (včasnost jízdy 92,5 %), rychlíky jely bez zdržení v 85,8 % případech a nejnižší míra přesnosti byla u vlaků EuroCity (75,8 %) a expresů (73,4 %). U těchto vlaků je přesnost ovlivněna velmi dlouhým projížděným úsekem (například vlak Jan Jesenius má trasu dlouhou cca 1 300 km, vlak Vindobona dokonce téměř 1 500 km) a menší mírou přesnosti některých zahraničních železnic. V České republice připadalo v květnu až 37 % délky zdržení na vlivy mimo železnici, kam spadají například nehody (usmrčení osoby v kolejišti, nehoda na přejezdu) nebo povětrnostní vlivy a jejich důsledky (podemletí tratě, pád stromů na trať atp.).

Nejčastější příčinou zdržení ovlivněnou provozem pak bylo čekání na přípojný spoj proto, aby byla zajištěna návaznost dopravy a cestující se v co největším počtu případů dostali pohodlně do cíle své cesty. Druhým nejčastějším důvodem zdržení bylo křížování na jednokolejných tratích. Česká republika má při velké hustotě vlaků jeden z největších podílů jednokolejných tratí, a to včetně hlavních rychlíkových a dokonce koridorových tratí. Zatímco v Německu je méně než 50 % tratí jednokolejných, v Rakousku je podíl jednokolejných tratí něco přes 60 %, pak v České republice tvoří jednokolejné tratě přes 80 % železniční sítě. Na dalších dvou místech jsou pak zpoždění způsobená přestupy a vedením náhradní autobusové dopravy a zdržení v důsledku zvýšené frekvence cestujících, kdy dochází k prodlužování pobytu vlaků ve stanicích pro snadný nástup a výstup všech cestujících.

## 25. 06. 2012 Soud zamítl žalobu proti stavbě železnice na Šumavě (ŠED)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/soud-zamitl-zalobu-prosti-stavbe-zeleznice-na-sumave/810498>)

Českobudějovický krajský soud zamítl návrh na zrušení části zásad územního rozvoje Jihočeského kraje, který se týká projektu Šumavské elektrické dráhy. Správní žalobu proti výstavbě železničního koridoru podala obec Černá v Pošumaví a dalších 12 osob. Žalobci tvrdili, že část plánované trati je v rozporu se zákonem. O zamítnutí návrhu novináře informovala mluvčí jihočeského krajského úřadu Kateřina Koželuhová. Vyjádření žalobců ČTK zjišťuje. "Rozhodnutí soudu samozřejmě vítám a chápu ho nejen jako potvrzení faktu, že zásady územního rozvoje našeho regionu jsou v souladu s platnou legislativou, ale i uznání několikaleté velmi dobré a kvalifikované práce úředníků Krajského úřadu Jihočeského kraje," uvedl jihočeský hejtman Jiří Zimola (ČSSD).

Zásady územního rozvoje, které stanovují základní požadavky na uspořádání území kraje, účelné využití území a vymezují plochy nebo koridory staveb s důležitým významem pro celý kraj, schvalovali jihočeští zastupitelé loni v září. Plánovaná železniční trať má spojit Lipno nad Vltavou a Černou v Pošumaví. Lidé z Pošumaví proti vybudování koridoru dlouhodobě protestují. Šumavská elektrická dráha, která podle odhadů bude stát až deset miliard korun, by totiž vedla podél pláží nebo kempů a ustoupit by jí patrně musely i některé stavby.

## 25. 06. 2012 Oprava tří zanedbaných středočeských nádraží má kvůli drahám zpoždění

Zdroj: iDNES ([http://praha.idnes.cz/opravy-nadrazi-ve-stredoceskem-kraji-dwi-/praha-zpravy.aspx?c=A120625\\_1796390\\_praha-zpravy\\_mav](http://praha.idnes.cz/opravy-nadrazi-ve-stredoceskem-kraji-dwi-/praha-zpravy.aspx?c=A120625_1796390_praha-zpravy_mav))

Oprava budov středočeských vlakových nádraží se může zpoždit až o několik měsíců. Týká se to nádraží v Nymburku, Kutné Hoře a Mladé Boleslavi, na jejichž rekonstrukci poputují peníze z fondů Evropské unie. Podle vedení kraje měly České dráhy nechat na opravy vypracovat projekt, není ale

jisté, jestli stihnou termín. Modernizace budovy vlakového nádraží v Nymburku měla přijít na řadu jako první. Už o prázdninách. Cestující by tak příští rok využívali větší nádražní halu i více míst k parkování. "České dráhy měly připravit do konce července projektovou dokumentaci. Začínají na ní ale pracovat teprve teď. Smlouvu jsme podepsali v únoru. Ještě vyčkáme, ale pak jsme připraveni je penalizovat," uvedl krajský náměstek pro dopravu Robin Povšík. Kraj zároveň čeká na vyjádření Evropské komise. Ta by mu měla přidělit dotaci, která pokryje 70 procent nákladů. "O dotace jsme žádali my, protože České dráhy jsou obchodní společnost a nemohly by získat více než čtyřicet procent. Až budeme mít přidělené peníze, vyhlásíme výzvu, do které se České dráhy přihlásí," vysvětlil Povšík. Zatím to vypadá, že dotace získají. Rozhodnutí by mělo padnout příští měsíc. České dráhy ale odmítají, že by proces zdržovaly nebo nestíhaly. I ony prý čekají na zprávu ze strany EU. "Od ní se vše odvíjí. Musíme vyčkat. Pokud bychom začali před potvrzením, hrozilo by zmaření celé investice," uvedl mluvčí Českých drah Petr Šťáhlavský. "V uplynulých letech jsme rekonstruovali ve stanicích v Českém Brodě, Poříčanech, Pečkách, Hostivici, Čelákovících, Všetatech a v Kolíně. Aktuálně se dělají úpravy v Hořovicích. Z toho je naprosto zřejmé, že se snažíme středočeským nádražím maximálně věnovat," dodal Šťáhlavský.



### Nádraží vybrali podle důležitosti

Vedení kraje vybralo nádraží v nejvýznamnějších městech středních Čech. Například nymburské je jedním z nejvytíženějších. Jeho modernizace bude stát více než 80 milionů korun a sloučit se má i s autobusovým. Na místě starých budov se zřídí parkoviště pro 30 aut. Nejdražší bude modernizace v Mladé Boleslavi, kde se zbourá celé nádraží a postaví se nová, futuristická budova s trávníkem na střeše.

Náklady by měly být 150 milionů korun. U místních obyvatel to vyvolalo rozporuplné pocity a vznikla i petice za zachování budovy. Nakonec se ale rozhodlo, že budova zmizí. "Ta stavba se mi nelíbí, nevím, jak je na tom se statikou, rozvody, ale pokud by bylo levnější postavit úplně novou, jsem pro. Chybí tu čekárna, jsou špatné i záchody. Pozitivní je snad jen to, že je nádraží bezbariérové a je sem dobré spojení," poznamenala obyvatelka Mladé Boleslavi Markéta Zavadilová.

Kutnohorské hlavní nádraží čeká na rekonstrukci mnoho let. Místní se za něj stydí, protože je špinavé a oprýskané. Přitom Kutná Hora je jediné středočeské město zapsané na seznamu UNESCO. Nevýhodou také je, že je na okraji města. "Někteří turisté sem samozřejmě přijedou vlakem, zatím si u nás nestěžovali, ale v kontextu, že jedou do krásné Kutné Hory a vystoupí na takovém nádraží, je to špatné," říká vedoucí infocentra Michal Hoskovec. "Nejsem z Kutné Hory a když jsem nádraží viděl poprvé, překvapilo mě to. Ale jako student jsem procestoval už spoustu nádraží a jsou i horší, zvykl jsem si," dodal Hoskovec. Podle Petra Šťáhlavského z Českých drah na tom střední Čechy nejsou nejhůř, i když zrekonstruovat by potřebovala i další nádraží. MF DNES otestovala před dvěma lety dvacet nádraží v celé republice podle bezpečnosti, čistoty i služeb. Mezi nejhoršími se umístilo například i Kladno.

### Nádražní budovy, které se mají opravovat

- Budova nádraží v Mladé Boleslavi je stará a má nemoderní vybavení. Jde o poslední "šrám" na tváři města. Zbourá se a postaví nová futuristická.
- Nádraží v Nymburku je jedno z nejvytíženějších v Česku. Upravovat se bude i jeho okolí. Například na místě bývalého nákladového nádraží budou zbourány budovy, na jejichž místě vznikne parkoviště.
- Oprava nádraží v Kutné Hoře je nezbytná hlavně kvůli zápisu na seznamu UNESCO. Budova je oprýskaná a špinavá. Je na okraji města a přitom tu chybí orientační plán pro turisty a další cestující.

## 27. 06. 2012 Vlaky z Břeclavi do Bohumína čeká změna. Po 140 letech pojedou vpravo

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/trat-mez-breclavi-a-bohuminem-bude-pravostranna-f69-ekonomika.aspx?c=A120626\\_201322\\_ekonomika\\_ert](http://ekonomika.idnes.cz/trat-mez-breclavi-a-bohuminem-bude-pravostranna-f69-ekonomika.aspx?c=A120626_201322_ekonomika_ert))

Tuzemskou železnici čeká jedna z největších provozních změn v její historii, kterou pocítí výrazně i velké množství cestujících. Od 9. prosince letošního roku končí levostranný provoz na koridorové trati

mezi Břeclaví a Bohumínem, která patří mezi hlavní železniční tepny v Česku. Vlaky budou, stejně jako v celé zemi, jezdit po pravé straně. Dosud dochází ke zvláštní situaci, kdy například vlak z Prahy do Ostravy jede až k Přerovu po pravé straně a dál po levé. Vlaky jezdí po levé straně na trati z Břeclavi do Bohumína přezdívané Ferdinandka od roku 1872. Důvodem změny je sjednocení pravidel evropské železniční sítě. "Například již v srpnu 2012 bude zaveden pravostranný provoz na návazné trati z Břeclavi do Vídně," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Halla. Podle něj nepřinese změna žádné investiční náklady. "Modernizace koridoru byla připravena na 'obouživelný' provoz," vysvětlil Halla. SŽDC bude platit prakticky jen výměnu informačních tabulí ukazujících směr jízdy ve stanicích. Velká změna nastane nejen pro strojvedoucí a další zaměstnance dráhy, ale také pro cestující. Na většině stanic se jim změní nástupiště. Nastupovat a vystupovat z vlaku budou na opačné straně než dosud. A ve větších stanicích budou muset na stejný vlak chodit i na jiné nástupiště. Měnit se bude také hlášení a přelepení či vyměnění čeká i směrové cedule. Změna nemá způsobit žádné problémy s bezpečností: zabezpečovací systémy jsou připraveny na provoz v obou směrech. Trať je dálkově řízena z Přerova. Správa železniční dopravní cesty i České dráhy kvůli změně chystají také velkou informační kampaň. "Budeme lidem dopředu vysvětlovat, že k této změně dochází a co to pro ně znamená," přiblížil Halla. Upozornění bude i v jízdním řádu.

### Upozornění bude i na jízdenkách

Informovat o tom, že vlaky pojedou po jiné koleji, hodlají i České dráhy. "Od listopadu budeme na tuto skutečnost upozorňovat lidi při nákupu jízdenky na pokladně," uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. Upozornění se má na jízdenky i tisknout. Jízda po levé straně je pozůstatkem ještě z dob Rakouska-Uherska, ve většině evropských zemí se nyní už jezdí vpravo. I proto jsou většinou lokomotivy konstruovány pro pravostranný provoz. Ještě do roku 2009 se jezdilo vlevo i v úseku z Bohumína do Petrovic u Karviné. Už v létě skončí levostranný provoz i na rakouských tratích kolem Vídně, aby se mohlo na tamní nové hlavní nádraží najíždět jen pravostranně. Změna způsobí zřejmě malé komplikace jen v Ostravě, kde je nákladové nádraží hlavně na levé straně ve směru od Přerova, a nákladní vlaky tak budou muset projíždět křížem přes celou stanic. V Česku zůstane ještě řada dalších železničních anomálií. Mezi ně patří především dvě různé napájecí soustavy na hlavních tratích, které se navíc liší od napětí v Rakousku a v Německu. V praxi tak řada lokomotiv může jezdit jen v části země.

### Severní dráha

Trať mezi Rakouskem a Polskem je označována i jmény "Ferdinandka" nebo "druhý koridor". Úsek mezi Břeclaví a Přerovem byl dokončen v roce 1841, celá trať z Vídně do Krakova byla v provozu od roku 1856. Původně se jezdilo vpravo, ale od roku 1872 se jezdí po levé straně. Od léta přecházejí napravo vlaky z Vídně do Břeclavi, v prosinci dál do Bohumína.

### Proč se jezdilo vlevo? Záhada

Důvody, proč se levostranný provoz na některých tratích v minulosti zaváděl, jsou dosud neznámé. "Je to záhada železniční historie. Hlavní roli zřejmě hrála inspirace v zahraničí, vlevo se dodnes standardně jezdí například ve Švýcarsku nebo ve Francii. V českých zemích přitom od roku 1851 platil zákon, který nařizoval pravostranný provoz," říká historik Pavel Schreier. Po pravé koleji se proto původně několik let jezdilo i na trati z Břeclavi přes Přerov do Bohumína, v roce 1872 se tady však rozhodlo o převedení provozu doleva. A nebyla to zdaleka poslední tuzemská trať, kde se takto netypicky jezdilo desítky let. "V živé paměti je levostranný provoz na trati mezi Chomutovem a Chebem, kde na posledním úseku skončil až v roce 2006. Už si jen pamětníci si ale vybaví, že vlevo se od roku 1905 až do konce 40. let jezdilo také z Prahy do Benešova," doplňuje další příklad historik Schreier.

## 27. 06. 2012 Čína sní o nové eurasijské železnici

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cina-sni-o-nove-eurasijske-zeleznici-776685>)

Největší čínské noviny psané v angličtině China Daily přinesly informaci o chystaném projektu železnice, která by měla spojit čínské obchodní metropole, jako je Čchung-čching s belgickými Antverpami. Ambiciózní projekt nazvaný Nová hedvábná stezka nebo také Eurasijský pozemní most by měřil deset tisíc kilometrů. Vlak by měl vzdálenost mezi evropskými a asijskými terminály urazit zhruba za dva týdny, což je o polovinu kratší doba, než kdyby zboží cestovalo po moři. Je však na místě se ptát, nakolik je projekt reálný, či zda není spíše jen čínským přáním. Článek ve státě podporovaných novinách totiž nespecifikuje, kudy přesně by vlaky mezi Evropou a Asií podle nového

plánu jezdily. Zmiňuje pouze dřívější trasy konceptu Eurasijského pozemního mostu. Severní, která vedla přes ruskou Transsibiřskou magistrálu, a jižní vedoucí přes Barmu, Bangladéš, Indii, Pákistán, Írán a Turecko. Eurasijské spojení používající koleje transsibiřské magistrály už využívají přepravní společnosti jako Far East Land Bridge nebo DB Schenker, které slibují dopravit zboží z Číny do střední či východní Evropy za zhruba 22 až 26 dní. Tedy za výrazně delší dobu než projekt citovaný týdeníkem China Daily. Po zemi mezi Evropou a Asií cestuje jen zlomek celkového vzájemného obchodu, který loni činil zhruba 600 miliard dolarů.

Podle magazínu projekt podporují čínské úřady. Hlavní zájem na zavedení nového spojení prý má vnitrozemské město Čchung-čching na západě země. Obří 32milionová megalopole je jedním z nejrychleji rostoucích regionů Číny. „Nová trasa spojující město Čchung-čching se Západem je další velká věc. Může zkrátit současné dodací lhůty na dvacet dnů. Má podporu různých ministerstev. Je bezpečnější než námořní doprava, kterou ohrožují jevy jako pirátství,“ řekl o projektu člen vedení města Sü Ming. Záměr přivítal také Jens Rübber, viceprezident Evropské obchodní komory v Číně a člen vedení Deutsche bank China.

Podle Mu Chua-pchinga, ředitele Městského logistického úřadu v Čchung-čchingu, úřady o nové trase přemýšlely už přede dvěma lety, ale nevzbuzoval v nich příliš důvěru. Tu prý již nyní mají. Přesvědčilo je hlavně množství zboží, které putuje směrem do Evropy. Pro Čínu je Evropská unie exportním trhem číslo jedna, pro Evropskou unii je Čína druhým nejdůležitějším partnerem. „Automobilový a elektronický průmysl v Čchung-čchingu silně roste. Levnější z tohoto zboží cestuje do Šenčenu a odtud pak po moři na západní trhy. Dražší zboží pak cestuje vzduchem. Nyní se zabýváme pozemní alternativou,“ řekl listu Mu.

O podporu železničního spojení mezi EU a Čínou usiluje i česká společnost Comenius vedená Karlem Muzikářem. Na konci loňského roku napsal dopis ministru dopravy Pavlu Dobešovi, ve kterém se ho snažil přesvědčit o výhodnosti zapojení Česka do projektu trasy Mnichov – Praha – Ostrava – Varšava – Moskva – Čína. O projektu nazvaném China Europe Memorial Line prý již jednal s čínským ambasadorem Jü čching-tchajem.

## 27. 06. 2012 Vláda schválila proměnu olomouckého nádraží, začít má do října

Zdroj: iDNES.cz ([http://olomouc.idnes.cz/vlada-schvalila-promenu-olomouckeho-nadrazi-f3z-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120627\\_1797683\\_olomouc-zpravy\\_stk](http://olomouc.idnes.cz/vlada-schvalila-promenu-olomouckeho-nadrazi-f3z-/olomouc-zpravy.aspx?c=A120627_1797683_olomouc-zpravy_stk))

Plány na proměnu olomouckého železničního uzlu se po více než dvouletém čekání konečně začnou měnit v realitu. Vláda totiž nyní rekonstrukci definitivně schválila, čemuž napomohlo i to, že se cenu podařilo snížit téměř o miliardu na 3,1 miliardy. Stavba začne nejpozději v říjnu, prakticky vše je připraveno. Čekalo se "jen" na peníze. Rekonstrukce dané části důležité dopravní tepny na Slovensko a v opačném směru na Prahu měla podle původních představ už probíhat. Potom ji ale zbrzdily vládní úspory a čekalo se, zda se na ni vůbec najdou peníze. Jak už MF DNES informovala na konci března, původní rozpočet nakonec téměř o miliardu zeštíhlil. Nyní se tak věci daly do pohybu. Vláda více než třímiliardovou investici potvrdila. Právě toto "ano" bylo poslední věcí, bez níž stavba nemohla začít. "Vláda schválila parametry zadávacích podmínek tendru, takže tato investice je potvrzená," uvedl mluvčí ministerstva dopravy Martin Novák. Jinak je už stavba kompletně připravená. "Jsou vydána i stavební povolení a vypořádané všechny majetkoprávní vztahy," dodal mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

### Až dvě třetiny z tří miliard by mohla zaplatit Evropská unie

Olomoucký kraj o přestavbu usiloval přes dva a půl roku. Považuje ji pro nadcházející roky za jednu z nejdůležitějších dopravních investic v regionu. "Je to velmi důležitá, strategická věc. V dnešní investičně dietní době zní její schválení jako téměř neuvěřitelně dobrá zpráva," míní náměstek olomouckého hejtmána Alois Mačák. Po přestavbě dalšího důležitého železničního uzlu v Přerově tak dojde řada i na Olomouc. "Podstatné je i to, že se ještě stihne financování z Operačního programu Doprava, které by mělo pokrýt až dvě třetiny nákladů," dodal Mačák. Akce, která posune jednu z klíčových moravských železničních křižovatek do moderní Evropy, tak bude placená i z evropských peněz. "Chceme na daný projekt ještě do konce června stihnout vypsát výběrové řízení," upřesnil Halla.

### Součástí přestavby je i obnova mostů a změna kolejí

Podle optimistických odhadů by se mohli dělníci pustit do práce nejpozději do konce října. Klíčovou přeměnu na stanici 21. století by pak mělo nádraží absolvovat v letech 2013 a 2014, skončit má do roku 2015. Rekonstrukce se dotkne téměř všeho, vyjma výpravní budovy. Stávající nástupiště dostanou jiné zastřešení, vznikne i jedno nové ostrovní nástupiště. Podchodu z hlavní budovy

i výstupům z něj dělníci dodají moderní podobu. V plánu je i nový informační systém. Stavbaři se pustí i do oprav kolejí, modernizace několika mostů a propustků. "Jde o nově budovaný silniční nadjezd v Černovíře a rekonstrukci dvou mostních objektů," doplnil nedávno Halla. Nové bude i staniční zabezpečovací zařízení, elektrické rozvody, napájení a osvětlení. Modernizace se dočká také trakční vedení či sdělovací zařízení. Po skončení prací budou moci v daném úseku vlaky jezdit rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Obří rekonstrukce využijí i České dráhy. V jejím průběhu dokončí některé práce na svém prvním nástupišti. "Až práce skončí, očistíme i fasádu drážní budovy. Dřív to nemá cenu," podotkla regionální mluvčí Českých drah Kateřina Šubová.

### **Co se na nádraží plánuje**

- stavba nového nástupiště a oprava těch stávajících
- modernizace kolejiště
- přestavba podchodu, vznikne také nový informační systém podle evropských standardů
- opravy okolních cest, modernizace silničního nadjezdu v městské části Černovír, podjezdu v Pavlovičkách a mostu přes řeku

Celou rozsáhlou videoprezentaci o přestavbě můžete shlédnout na <http://www.moravia.cz/cz/referenc/e/vizualizace/rekonstrukce-zst-olomouc.html>.

## **27. 06. 2012 Investiční priority na železnici České republiky**

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

Prioritou státní organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v oblasti investic do železniční dopravní infrastruktury ČR v současném rozpočtovém období Evropské unie (2007 – 2013) je dokončení chybějících úseků a uzlů na III. a IV. tranzitním železničním koridoru. Na společné tiskové konferenci to dnes potvrdil ministr dopravy Mgr. Pavel Dobeš a generální ředitel SŽDC Ing. Jiří Kolář, Ph.D. SŽDC do konce června vyhlásí soutěž na pět významných projektů.

- Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba
- Optimalizace tratě Praha Bubeneč – Praha Holešovice
- Rekonstrukce stanice Olomouc
- Modernizace tratě Tábor – Sudoměřice u Tábora
- Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí

### **Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. Stavba**

Termín realizace	09/2012 – 08/2014
Hodnota zakázky	1 013 mil. Kč
Předmět	Rekonstrukce střední části stanice a zabezpečovacího zařízení
Přínos	Výrazné zrychlení průjezdu a zvýšení bezpečnosti provozu

### **Optimalizace tratě Praha Bubeneč – Praha Holešovice**

Termín realizace	09/2012 – 07/2014
Hodnota zakázky	1 088 mil. Kč
Předmět	Modernizace stanic a vybudování nové železniční zastávky
Přínos	Zvýšení kultury cestování

### **Rekonstrukce stanice Olomouc**

Termín realizace	10/2012 – 11/2015
Hodnota zakázky	2 512 mil. Kč
Předmět	Modernizace osobního nádraží
Přínos	Zvýšení kultury a bezpečnosti cestování

### **Modernizace tratě Tábor – Sudoměřice u Tábora**

Termín realizace	10/2012 – 09/2015
Hodnota zakázky	2 423 mil. Kč

Předmět	Zdvoukolejnění trati
Přínos	Zvýšení povolené maximální rychlosti na 160 km/h

### Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí

Termín realizace	10/2012 – 03/2015
Hodnota zakázky	1 469 mil. Kč
Předmět	Přeložka trati při zachování stávající výpravní budovy
Přínos	Zvýšení maximální rychlosti až na 160 km/h

Veřejné zakázky budou zadány v otevřeném řízení podle § 27 zákona č. 137/2006 Sb. o veřejných zakázkách a hodnotícím kritériem bude nejnižší nabídková cena. Zadávací dokumentace staveb schválil expertní tým složený z pracovníků Ministerstva dopravy (MD), Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a Českého vysokého učení technického (ČVUT). V kvalifikačních předpokladech SŽDC vždy požaduje podmínky odpovídající charakteru a rozsahu stavby a naopak nepožaduje podmínky, které by zbytečně omezily počet uchazečů o zakázku. Realizací projektů dojde ke zkrácení jízdní doby a zvýšení přepravní kapacity, a tím ke zlepšení konkurenční pozice železnice vůči ostatním druhům dopravy. Účelem staveb je úprava železniční infrastruktury s cílem dosáhnout co nejvyšší traťové rychlosti (160 km/h, případně až 200 km/h na IV. koridoru), zajištění průjezdného průřezu a traťové třídy zatížení UIC. Dalšími přínosem je vybavení stanic a zastávek bezbariérovými přístupy, rekonstrukce železničních přejezdů, zvýšení nástupištní hrany pro snadnější nástup a výstup cestujících, dále vybavení moderními orientačními a navigačními systémy a snížení hlukové zátěže obyvatel v okolí rekonstruovaných tratí. Investorem těchto staveb je SŽDC a to prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury. Současně bude zažádáno o spolufinancování těchto projektů Evropskou unií z Fondu soudržnosti v rámci Operačního programu Doprava 2007 – 2013. Míra spolufinancování z Fondu soudržnosti může být až 85 % z nákladů stavby.

### Zbývajících úseky na III. tranzitním železničním koridoru (TŽK)

Dětmarovice – Mosty u Jablunkova

Průjezd uzlem Ostrava hl. n.

Přerov (2. stavba – Dluhonická spojka)

Ústí nad Orlicí – Choceň

Praha-Běchovice – Úvaly

Praha-Smíchov – Beroun

Zbiroh – Rokycany (v realizaci)

Rokycany – Plzeň

Průjezd uzlem Plzeň (v realizaci)

### Zbývajících úseky na IV. TŽK

České Budějovice – Veselí nad Lužnicí

Veselí nad Lužnicí – Soběslav – Doubí u Tábora

Tábor – Votice

Votice – Benešov (v realizaci)

Úkolem SŽDC je kromě dokončení výše uvedených staveb v rámci III. a IV. TŽK zejména koncepční postupná modernizace železniční sítě v souladu s politikou TEN-T, obsluha významných aglomerací příměstskou železnicí (Praha - Kladno, Pardubice – Hradec Králové, Ostrava – Frýdek Místek, Brno – Třebíč). Důležité je také výrazné zefektivnění řízení a bezpečnosti provozu zaváděním dálkově ovládaného zabezpečovacího zařízení.

## 27. 06. 2012 V sobotu začne jezdit nový ranní spoj z Volar do Nového Údolí, navazuje na něj autobus a vlak až do německého Pasova

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13820/>)

Osobní vlak v 7:22 hod. z Volar do Nového Údolí začne jezdit v sobotu 30. června. Do cílové stanice přijede v 7:47 hod. a od něj pojedou autobusový přípoj do stanice Waldkirchen, kde je možné přestoupit na pravidelný vlak společnosti IltalBahn až do Pasova. Spoj bude jezdit vždy v sobotu a v neděli

po oba prázdninové měsíce až do neděle 2. září. Nově je tak možné strávit v Pasově celý den a večer se vrátit vlakem zpět do ČR. Díky spolupráci mezi Českými drahami a železnicí Ilztalbahn bylo dosaženo dohody o vzájemném uznávání jízdenek ČD v Bavorsku a jízdenek ITB v ČR. Pro rok 2012 můžou cestující použít tyto jízdenky Českých drah:

Sport Karta Vltava–Dunaj a Sport Karta+ Vltava–Dunaj: Nejvýhodnější nabídka pro cestování v Bavorsku, v ČR i v Rakousku. Na železnici Ilztalbahn jsou uznávány všechny varianty těchto jízdenek. Jízdenky platí ve vlacích ITB na trati Passau Hbf – Waldkirchen – Freyung. Dále jsou uznávány i v návazném busu Waldkirchen – Haidmühle Grenze (Nové Údolí). S jízdenkou Sport Karta Vltava–Dunaj lze cestovat 4 dny nejen v Bavorsku, ale i po vybraných tratích v ČR a Rakousku. Cena začíná již na 258 Kč (10 EUR) pro jednu osobu.

SONE+: Víkendová jízdenka pro rodiny s dětmi. Platí buď v sobotu, nebo v neděli pro 2 dospělé a max. 3 děti do 15 let. Jízdenka SONE+ region Jihočeský stojí pouhých 225 Kč. V Bavorsku platí ve stejném rozsahu jako výše uvedené jízdenky Sport Karta Vltava–Dunaj.

## 28. 06. 2012 Nové zabezpečení dodá české železnici AŽD (ETCS)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nove-zabezpeceni-doda-ceske-zeleznici-azd-776985>)

Na českých kolejích se poprvé objeví celoevropské zabezpečovací zařízení ETCS (European Train Control System), které mimo jiné umožní zvýšení rychlosti na koridorech nebo volný průjezd vlaků přes hranice. Správa železniční dopravní cesty po letech příprav a řadě komplikací dotáhla do konce tendr na dodavatele systému pro první vybraný úsek. Koridor z Břeclavi do Kolína zabezpečí konsorcium českých firem v čele s AŽD Praha. „Zvítězili díky ceně,“ řekl deníku E15 šéf SŽDC Jiří Kolář. Konečná cena je necelých 600 milionů korun, původní odhady byly až o 300 milionů vyšší. V soutěži byli podle informací deníku E15 tři účastníci včetně italské firmy Ansaldo. Ta vedla pilotní projekt ETCS na krátkém úseku Poříčany – Kolín. „Vážíme si toho, je to týmová práce českých firem. Reference chceme využít v zahraničí,“ uvedl šéf AŽD Zdeněk Chrdle. Jeho firma dlouho ETCS v nabídce neměla, v posledních letech jej ale za více než 200 milionů korun vyvinula. Podle Koláře je zavedení nové úrovně zabezpečení jednou z podmínek pro zrychlení vlaků na českých kolejích. V některých úsecích by mohly soupravy jezdit až 200 kilometrů v hodině, dnes je maximum 160. Systém by měl fungovat od roku 2014. ETCS má postupně nahradit zhruba dvě desítky národních zabezpečovacích systémů v Evropě.

Rozdílnost zařízení v jednotlivých státech se považuje za jednu z hlavních překážek neomezeného pohybu vlaků přes vnitřní hranice EU. Nový systém má umožnit přeshraniční jízdu po hlavních tratích bez přepřahání či dovybavování lokomotiv národními systémy. ETCS není jedinou chystanou investicí správy železnic. Ještě do konce června vypíší železničáři pět velkých tendrů, celkem za 8,5 miliardy korun. Ty už schválila vláda. Jediným výběrovým kritériem bude nabídková cena. Největší akcí bude rekonstrukce stanice v Olomouci za 2,5 miliardy korun, která začne na podzim a skončí v roce 2015. Mimo to je v běhu takzvaná zakázka desetiletí, SŽDC hledá firmu, která postaví koridor z Rokycan do Plzně za necelých osm miliard korun.

## 28. 06. 2012 Poškození kabelu opět zastavilo vlaky na trati Plzeň – Cheb

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/poskozeni-kabelu-opet-zastavilo-vlak-y-na-trati-plzen-cheb/811583>)

Kvůli poškození optického kabelu dálkového ovládní se dnes ráno opět zastavily vlaky na železniční trati mezi Plzní a Chebem. Provoz byl v plném rozsahu obnoven po 14:00. Tento týden je to už podruhé, co porucha na kabelu, jímž se dálkově automaticky ovládá celá trať, provoz zastavila. Poškození kabelu mají nyní na svědomí nejspíše zloději, kteří v Plzni u dráhy kradou kabely. Kvůli závadě se museli tento týden už podruhé vrátit do stanic výpravčí a řídit dopravu postaru, řekl dnes ČTK mluvčí Správy železniční dopravní cesty Pavel Halla.

Zhruba od 04:00 se pracovalo na odstranění poruchy na trati mezi zastávkami Plzeň – Křimice a Lipová u Chebu. Podle webu Českých drah se porucha dotkla řady spojů, včetně několika rychlíků. Provoz z Plzně do Chebu byl zastaven a pak částečně nahrazen autobusy. Zpoždění některých spojů byla až dvě hodiny. Jen škody za materiál a práci při dnešní opravě činí kolem 70.000 korun, k tomu je třeba přičíst i náklady na nutné nouzové obsazení stanic a na zajištění náhradní autobusové dopravy, uvedl Halla. Porucha byla opravena, v budoucnu ale bude třeba provést větší výměnu optického vlákna v delším úseku, což si vyžádá až 150.000 až 300.000 korun, dodal mluvčí.

Dopravu na trati zastavila a na několik hodin omezila porucha optického kabelu už v pondělí. Tehdy se kvůli poruše napájecího kabelu v kabelové šachtě v Plzni na Jižním Předměstí přepálil optický kabel. Jeho prostřednictvím je trať až do Chebu ovládána z dálkového pracoviště řízení provozu. Dnes se optický kabel porušil zřejmě při pokusu o krádež dalších kabelů. Znamená to například, že nefunguje automatické ovládání železničních přejezdů nebo návěstidla na trati. Do služby se proto na stanice po trati dočasně vrací výpravčí, kteří budou provoz řídit postaru a vlaky si předávat ze stanice do stanice. "To je Achillova pata dálkového řízení všude na světě. Je to v podstatě bezchybný a spolehlivý systém automatizovaný pomocí počítačů, vylučuje to chybu lidského faktoru. Pokud dojde k nějaké takové závadě, jsou nastavené různé postupy a předpisy," řekl v pondělí o automatickém dálkovém řízení provozu Halla.

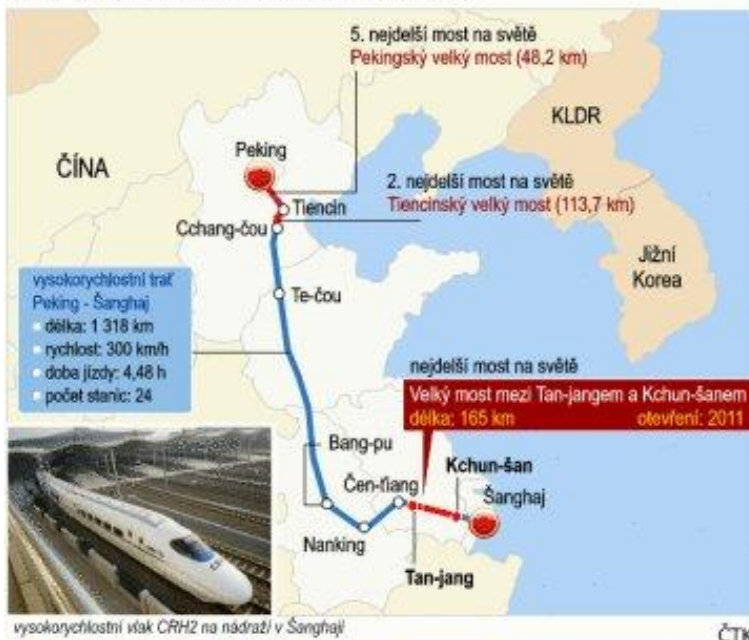
## 28. 06. 2012 Skoro 165 km dlouhý most stavěli v Číně jen čtyři roky

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/skoro-165-km-dlouhy-most-staveli-v-cine-jen-ctyri-roky/811642>)

Jasnou velmocí ve stavění mostů je v posledních letech Čína. Na loni otevřené železniční trati z Pekingu do Šanghaje je 244 mostů včetně dvou nejdelších na světě (se závratnou délkou téměř 165 a 114 kilometrů). Nejdelším mostem mimo Asii je americký most přes jezero Pontchartrain s pouhými 38 km, evropský primát drží s délkou 17,2 km portugalský most Vaska de Gama a český od září 2010 Radotínský most na pražském okruhu R1 s délkou pouhých 2 291 metrů. Nejdelší most na světě, Velký most mezi Tan-jangem a Kchun-šanem na východě Číny, který měří 164,8 kilometru (zhruba jako vzdálenost z Prahy do Aše), byl otevřen před rokem, 30. června 2011. Na celé, 1 318 km dlouhé trati je kromě 244 mostů i 22 tunelů s celkovou délkou přes 16 km. Z mostů je zde vedle nejdelšího na světě i druhý nejdelší světový

### TŘI NEJDELŠÍ MOSTY SVĚTA JSOU V ČÍNĚ

Celkem sedm z deseti nejdelších mostů světa je v Číně, "říše středu" okupuje i první tři příčky žebříčku. Loni 30. června byly zahájením provozu na železniční trati mezi čínskými městy Peking a Šanghaj zprovozněny dva nejdelší mosty světa.



most, na 114 km dlouhý Tiencinský velký most, pátý nejdelší na světě, přes 48 km dlouhý Pekingský velký most, a dále třeba přes 18 km dlouhý most mezi městy Cchang-čou a Te-čou, 12 km dlouhý most u Nankingu a třeba 11 km dlouhý most přes kanál u města Čen-tiang.

Nejdelší most světa se začal stavět v roce 2006 a postaven byl za čtyři roky. Stavělo ho na 10.000 dělníků a cena se vyšplhala na 8,5 miliardy dolarů (celá trať z Pekingu do Šanghaje stála asi 32 miliard dolarů). Most vede podél třetí nejdelší řeky světa Jang-c'-ťiang v místech rýžových polí, četných přítoků a jezírek. Část mostu o délce devíti kilometrů vede proto i přes jezero Jang-čcheng u města Su-čou. Most má na 2 000 pilířů s rozpětím 80 metrů a skládá se i z 450.000 tun ocelových částí. Podle čínských představitelů má most vydržet úder silného tajfunu či zemětřesení do síly osmi stupňů Richterovy škály. Stavba jedné z nejdelších světových železničních tratí z čínské metropole Peking do ekonomické metropole země Šanghaje byla postavena zejména kvůli zvyšující se dopravě mezi oběma městy. Čas na přesun z jednoho města do druhého se tím zkrátí asi na polovinu. Na trati je 24 zastávek a vlaky zde jezdí ve dvou rychlostech. Vlaky o rychlosti 300 km/h mají jen jednu zastávku v Nankingu a cesta jim trvá 4:48 hodiny. Pomalejší vlaky, které jedou rychlostí na 250 km/h, zastavují všude a cesta trvá do 7:52 hodiny až do devíti hodin.

### Tři nejdelší mosty světa jsou v Číně

Celkem sedm z deseti nejdelších mostů světa je v Číně, "říše středu" okupuje i první tři příčky žebříčku. Loni 30. června byly zahájením provozu na železniční trati mezi čínskými městy Peking a Šanghaj zprovozněny dva nejdelší mosty světa. Primát drží Velký most mezi Tan-jangem



a Ochán-šanem s téměř 165 kilometry (asi jako vzdálenost z Prahy do Aše) následován skoro 114 kilometrů dlouhým Tiencinským velkým mostem. Oba mosty loni překonaly dosud nejdelší most světa, Velký most Wej-che v středu Číny, který měří 79,7 kilometru. Loni v červnu se také na páté místo zařadil Pekingský velký most na stejné železniční trati (přes 48 km) a na šestou příčku se dostal silniční Most Čching-tao (též Most Ťiao-čou). Ten se s délkou 42,5 kilometru stal nejdelším mostem přes vodu (o více než čtyři kilometry překonal dosud nejdelší přesvodní Most přes jezero Pontchartrain v USA).

**Nejdelší mosty světa:**

Pořadí	Název	Délka (m)	Země	Rok otevření	Typ
1.	Velký most mezi Tan-jangem a Kchun-šanem	164.800	Čína (na trati z Pekingů do Šanghaje)	2011	železniční
2.	Tiencinský velký most	113.700	Čína (na trati z Pekingů do Šanghaje)	2011	železniční
3.	Velký most Wej-che	79.732	Čína (na trati mezi městy Čeng-čou v provincii Che-nan a Si-an v provincii Šen-si)	2010	železniční
4.	Bangnajska magistrála	54.000	Thajsko	2000	silniční
5.	Pekingský velký most	48.153	Čína (na trati z Pekingů do Šanghaje)	2011	železniční
6.	Most Čching-tao (také zvaný Most Ťiao-čou)	42.500	Čína	2011	silniční (*)
7.	Most přes jezero Pontchartrain	38.442	USA	1956	silniční
8.	Most přes Manchacké bažiny	36.710	USA	1970	silniční
9.	Most Jang-cchun	35.812	Čína (na trati z Pekingů do Tiencinu)	2007	železniční
10.	Most přes zátoku Chang-čou	35.673	Čína	2007	silniční

\* - nejdelší most přes vodu

**28. 06. 2012 Dráhy ukázaly Žraloka. Polský vlak, který je levnější, než čekaly (řada 844)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/drahy-ukazaly-zraloka-regioshark-dlc-eko-doprava.aspx?c=A120628\\_121639\\_eko-doprava\\_neh](http://ekonomika.idnes.cz/drahy-ukazaly-zraloka-regioshark-dlc-eko-doprava.aspx?c=A120628_121639_eko-doprava_neh))

Do pravidelného provozu vyjede až v září, už teď se ale může pyšnit nový vlak Pesa Link II několika prvenstvími. Například první polská souprava v majetku Českých drah, vlak s nejrozporuplnějším designem nebo také první jednotka, kterou dráhy koupily ve skutečné soutěži. Dráhy ve čtvrtku na zkušebním okruhu ve Velimi poprvé oficiálně ukázaly nový vlak veřejnosti. Na několika tratích razantně zvýší kvalitu cestování. Samozřejmostí je nízkopodlažní nástup, klimatizace nebo wi-fi připojení k internetu. Díky svému netradičnímu designu dostal vlak již od drah název RegioShark. Předek vlaku totiž může připomínat žraločí tlamu.

**Jaké jsou první dojmy z jízdy?**

Nejde na první pohled o žádný luxus, ten se ale od regionálních vlaků nečeká, slouží hlavně pro jízdy trvající do hodiny. Jednotka, která svým designem působí téměř jako rychlovlak, dosahuje rychlostí maximálně 120 kilometrů v hodině. Uvnitř ale nabízí velmi příjemné svezení. Vlak je velice tichý uvnitř, naopak při stání překvapí jeho poměrně vysoká hlučnost, která se zdá vyšší než u starších motorových vozů.

U některých míst na sezení není příliš mnoho prostoru pro nohy, příliš velké nejsou ani odkládací prostory nad sedačkami. Souprava umožňuje pohodlný nízkopodlažní nástup. Ve vlaku je i část sedaček první třídy, s výjimkou barvy a opěrky mezi sedačkami a mírně větším prostorem se však příliš neliší od druhé třídy. V soupravě má být internetové připojení, v době testování bylo ale zaheslované. Vagony jsou také vybaveny elektrickými zásuvkami. Nepříjemný může být pro cestující zápach brzdových destiček při prudším brzdění. Cyklisté mohou využít oddíl pro jízdní kola.

První vlaky se zřejmě objeví na trati z Chomutova do Karlových Varů. Dráhy počítají s tím, že je nasadí na místo osobních vlaků. Ušetří i na provozu: často na tyto vlaky nasazují nepřilíš ekonomickou kombinaci lokomotivy a dvou až tří vagonů. Na vozech jsou i některé české díly: sedačky první i druhé třídy vyrobila společnost Borcad, která dodává sedačky například i do nového Leo Expressu, informační systém je od společnosti UniControls.

### První opravdová soutěž

Žralok je první velkou zakázkou pro polského výrobce na české železnici. Dráhy si celkem objednaly 31 jednotek, každou o kapacitě 120 míst. První mají začít jezdit podle smlouvy letos v září, poslední souprava má být dodána v březnu roku 2014. Dráhy za ně zaplatí 1,987 miliardy korun. To je skoro o půl miliardy korun méně, než dráhy v soutěži původně očekávaly, díky tomu nakonec využijí evropské dotace na 22 jednotek. Druhým soutěžícím byla slovenská společnost ŽOS Vrútky, která nabídla vlaky za cenu o miliardu vyšší. Soutěž je na dráze unikátem nejen rekordním rozdílem mezi odhadovanou a vysoutěženou cenou. Poprvé se do ní totiž přihlásilo více firem, do té doby probíhala "soutěž" tak, že nabídku podala jediná firma. Většinou kvůli podmínkám, které pasovaly jen na jednu společnost.

Pesa patří mezi nejúspěšnější firmy v oboru v někdejší východním bloku, v poslední době získala několik zakázek například pro některé německé nebo italské dopravce, hlavním zákazníkem jsou především polské železnice. Do soutěže na tyto vlaky se nepřihlásila žádná česká firma, protože takovou soupravu nemá: Škoda Transportation se zaměřuje hlavně na elektrické vlaky a dceřiná společnost Pars Nova na modernizaci starých souprav.

### Kde budou pesy jezdit

Plzeňský kraj

- Plzeň – Domažlice

Karlovarský kraj

- Mariánské Lázně – Cheb – Karlovy Vary

- Karlovy Vary – Chomutov

- Cheb – Hranice v Čechách

- Cheb – Luby u Chebu

Ústecký kraj

- Děčín – Rumburk – Dolní Poustevna

- Děčín – Bad Schandau

Zlínský kraj

- Kojetín – Kroměříž – Hulín – Val. Meziříčí

- Zlín – Uherské Hradiště – Kroměříž

## 28. 06. 2012 Ministerstvo odsunulo tendr na rychlíky na říjen (Ostrava – Krnov – Olomouc)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ministerstvo-odsunulo-tendr-na-rychliky-na-rijen-777211>)

První výběrové řízení na provozovatele dotovaných vlaků v tuzemsku se znovu odložilo. Ministerstvo dopravy posunulo termín pro podání nabídky pro pilotní trať Ostrava – Opava – Olomouc o tři měsíce na 16. října. Původně se měly obálky otevírat v první polovině července. „Důvodem je, že úřední věstník Evropské unie vyvěsil tuto nabídku až 7. dubna, tedy v době, kdy byla již účinná novela zákona o veřejných zakázkách. Pro právní jistotu a soulad platnými právními předpisy dochází k posunutí termínu podání přihlášek,“ řekl serveru E15.cz mluvčí ministerstva Martin Novák.

Ministerstvo přitom odeslalo oznámení už na konci března. Mezi odesláním a vyvěšením dokumentu ale začala platit zmíněná novela. Ta je pro uchazeče v mnohém příznivější než původní zákon. Zjednodušuje například administrativu při prokazování potřebné kvalifikace. Ministerstvo proto teď bude upravovat dokumentaci k tendru. Vítěz by měl začít jezdit v prosinci 2014, na tom se podle Nováka nic nemění. Jenže převratná soutěž o dotace na kolejích má i řadu dalších háčeků. Tuzemská dcera nizozemských železnic Abellio ČR si na podmínky stěžuje u antimonopolního úřadu. Ministerstvo totiž nechce zveřejnit současné tržby na trati s poukazem na obchodní tajemství Českých

drah. Vedení Abellia přitom tvrdí, že bez tohoto čísla je v nevýhodě a nemůže podat přesnou nabídku. Firma má podporu i u dalších alternativních dopravců.

Nelení ovšem ani České dráhy, které poslaly na ministerstvo řadu námitek. Vadí jim například náročné podmínky na kvalitu vlaků, poukazují také na svou povinnost pečovat o nádraží. „Vlastně zpochybňují úplně všechno, jejich cílem zřejmě je celé to zrušit,“ řekl deníku E15 zdroj z ministerstva. Dráhy ovšem paradoxně vypsaly miliardový tendr na motoráky pro tuto trať. Smlouvu ovšem podepíší jen v případě vítězství v ministerské soutěži. Pokud bude někdy dotažena do konce. Ministerstvo vyplatí ročně Českým drahám na dotacích čtyři miliardy ročně, postupným soutěžením by ale měly dostat šanci na část koláče i soukromí dopravci.

## 29. 06. 2012 České dráhy dnes vypsaly veřejnou zakázku na dodavatele jízdenkových automatů

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-13846/>)

České dráhy vyhlásily veřejnou zakázku na dodavatele stacionárních jízdenkových automatů do železničních stanic. Společnost plánuje vybavit do roku 2015 asi 80 největších stanic až 340 moderními automaty. České dráhy očekávají objem této zakázky ve výši přibližně 368 milionů Kč. Konečná cena a vítěz soutěže však vzejdou z elektronické aukce na základě nejnižší nabídnuté ceny. Uchazeči o veřejnou zakázku musejí podat svou žádost o účast v soutěži do poloviny srpna letošního roku. České dráhy chtějí zavést moderní automaty na jízdenky ve 3 etapách v letech 2013 až 2015. Pilotní etapa zahrnující přibližně 68 zařízení má být realizována v roce 2013, další dvě etapy po přibližně 136 automatech se mají uskutečnit v letech 2014 a 2015.

Společnost chce zavést do provozu zcela nové moderní automaty, které umožní komplexní odbavení ve vnitrostátní dopravě od vyhledání spojení po zakoupení nejvhodnějšího typu jízdenek včetně rezervací a případně i dokladů integrovaných dopravních systémů. Úhrada nákupu pak má být možná nejen mincemi a bankovkami, ale také platebními kartami nebo prostřednictvím elektronické peněženky na In-kartě Českých drah.

## 29. 06. 2012 Výstavba GSM-R pokračuje projektem Děčín – Všetaty – Kolín

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

Odborným seminářem byl slavnostně zahájen projekt GSM-R Děčín – Všetaty – Kolín (GSM-R Trať Děčín Prostřední Žleb – Děčín východ – Ústí n/L. Střekov – Mělník – Všetaty – Lysá n/L. – Kolín). GSM-R je systém, který zvyšuje bezpečnost železničních tratí, je bezpečnou platformou pro hlasovou i datovou komunikaci mezi provozními zaměstnanci železnice. Investorem této stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, finanční prostředky poskytl Státní fond dopravní infrastruktury. Současně bylo zažádáno o spolufinancování tohoto projektu Evropskou unií v rámci Operačního programu Doprava, kdy plánovaný příspěvek z Fondu soudržnosti představuje 297 980 250 korun. Žádost o poskytnutí příspěvku EU byla Ministerstvem dopravy ČR schválena v červenci 2011.

Systémem GSM-R je pokryt celý I. národní železniční koridor od hranic s Německem (Děčín) až po hranice se Slovenskou republikou a Rakouskem (Břeclav). Celkově se jedná o trať v délce 528 km. Součástí této stavby byl také pilotní projekt GSM-R, kde se pokrylo 210 km tratě a byla postavena ústředna v Praze společně s dohledovým centrem. Z II. železničního koridoru je pokryto 206 km tratí od hranice se Slovenskem a Rakouskem (Břeclav) až po hranice s Polskem (Petrovice u Karviné). Tato stavba byla dokončena v roce 2010. V současnosti probíhá dostavba druhého národního železničního koridoru a propojení Opavy a hranice se Slovenskou republikou (Mosty u Jablunkova). Po ukončení stavby v roce 2013 bude pokryto dalších 236 km železniční trati. Součástí této stavby je také stavba druhé ústředny v Přerově, ale bez dohledového centra, které je umístěno v Praze.

Aktuálně má GSM-R CZ smlouvy o propojení s Německem, Rakouskem a Nizozemím. Přípravuje se smlouva s Itálií a po propojení Slovenska s Rakouskem také se Slovenskem. Tyto smlouvy by měli být podepsány do konce roku 2012. Pro rok 2012 je plánováno propojit: Norsko – Nizozemí, Rakousko – Slovenská republika, Česká republika – Slovenská republika. V roce 2013: Německo – Polsko, Česká republika – Polsko, Španělsko – Portugalsko. V roce 2014 Velká Británie – Francie.

Mezi hlavní využití GSM-R je přenos datové a hlasové komunikace mezi vlaky a dispečerskými centry na železnici. Pro rozvoj aplikací potřebných pro moderní řízení provozu v železniční dopravě bylo nezbytné vyvinout a do tohoto prostředí implementovat rádiový systém, který poslouží k přenosu

potřebných datových a hlasových informací mezi pevnou železniční infrastrukturou a mobilními vlakovými jednotkami. A právě pro toto specifické použití byl aplikován systém GSM-R. Spojení mezi vlakovou jednotkou a řízením provozu má řadu specifických požadavků, jako jsou prioritní volání, bezpečný datový kanál, přenos řídicích a zabezpečovacích údajů apod. Jde o komunikační systém mezi vlakem a pozemním řízením provozu, jehož podstatou není pouze samotná komunikace, ale její stoprocentní spolehlivost.

---