

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2017

## OBSAH

01. 06. 2017	U MLADÉ BOLESLAVI NAJEL VLAK DO STROMU, POLICIE PROVĚŘUJE ÚMYSLNÝ ČIN.....	3
01. 06. 2017	DALŠÍ MÍSTA PRO KONSTRUKTÉRY. SIEMENS BUDE V PLZNI VYVÍJET RYCHLOVLAKY .....	3
01. 06. 2017	V CHOMUTOVĚ JE NEJVĚTŠÍ SBÍRKA ŽELEZNIČNÍCH VOZŮ, OBSAHUJE UNIKÁTY (DEPOZITÁŘ NTM, 1. ČERVNA – 1. ŘÍJNA 2017) .....	3
01. 06. 2017	STÁT „ZADRÁTUJE“ DALŠÍ TRAŤ, UMOŽNÍ TAK PŘÍMÉ VLAKY BRNO – HUSTOPEČE (ŠAKVICE – HUSTOPEČE U BRNA) .....	4
02. 06. 2017	DRÁHY KŘÍŠÍ RYCHLÍK Z LIBERCE DO PRAHY. POJEDE DVĚ HODINY (OD 10. PROSINCE 2017).....	5
02. 06. 2017	PRAVIDELNÁ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU OD 11. ČERVNA 2017 .....	5
04. 06. 2017	VLAKY NA NĚKOLIKAMETROVÉM NÁSPU OBCE NA PARDUBICKU NECHTĚJÍ, TRAŤ MOŽNÁ POVEDE JINUDY (PARDUBICE – CHRUDIM) .....	6
05. 06. 2017	STROJVŮDCE ZKOLABOVAL, VLAK V PŘEROVĚ NARAZIL DO ZÁBRAN. ZRANILO SE 17 LIDÍ (LE 1342).....	7
05. 06. 2017	PŘED 60 LETY ZAHÁJILA VINDOBONA PRAVIDELNÝ PROVOZ (2. ČERVNA 1957) .....	7
06. 06. 2017	VLÁDA SCHVÁLILA SNÍŽENÍ DOTACÍ PRO ŽELEZNICI O 1,6 MILIARDY KORUN (OPD 2014 – 2020).....	9
07. 06. 2017	ALTERNATIVNÍ VLAKOVÁ TRAŤ NA LETIŠTĚ ZÍSKALA POVOLENÍ, PŘESTO NEJSPÍŠ NEVZNIKNE (JENEČEK – LVHP).....	9
08. 06. 2017	V PRAZE ZAČÍNÁ REKONSTRUKCE HISTORICKÉHO NEGRELLIHO VIADUKTU. POTRVÁ TĚMĚŘ TŘI ROKY.....	9
08. 06. 2017	BŘECLAV ZVAŽUJE NEZVYKLÝ LÉK NA KOLONY. CHCE ZAVÉST VLAKOVOU MHD (BŘECLAV – POŠTOVNÁ) .....	11
09. 06. 2017	PŘIJEĎ AUTEM, POKRAČUJ VLAKEM: PŘES STO NÁDRAŽÍ V ČESKU ZÍSKÁ NOVÉ PARKOVIŠTĚ .....	11
10. 06. 2017	ČESKÉ DRÁHY DOSTALY POKUTU OD DEUTSCHE BAHN KVŮLI ZPOŽDĚNÝM A NEKVALITNÍM VAGONŮM (EX3).....	12
11. 06. 2017	STÁT OTOČIL, PŘIHRÁJE MILIARDY NA NOVÉ VLAKY ČESKÝM DRAHÁM I ŠKODĚ .....	12
12. 06. 2017	ČEŠI VÁLČÍ S LEVNĚJŠÍMI FRANCOUZSKÝMI PROJEKTANTY NA RYCHLÉ TRATI DO PŘEROVA (BRNO – PŘEROV, DŮR).....	13
12. 06. 2017	MEZI PRAHOU A KOLÍNEM ZNOVU VYJELY VLAKY PROTI SOBĚ A ZASTAVILY PROVOZ (ČESKÝ BROD).....	14
13. 06. 2017	KOLEJOVÝ VŮZ S MINIBAREM I SPECIÁL PRO OPRAVU VEDENÍ: V OSTRAVĚ PROBÍHÁ VELETRH CZECH RAILDAYS.....	14
13. 06. 2017	RYCHLÁ TRAŤ DO ČECH MÁ OD NĚMCŮ ZELENOU, PRO BERLÍN JE TRASA PRIORITY (RS 4 PRAHA – DRESDEN) .....	15
14. 06. 2017	RYCHLEJŠÍ VLAKY ULEHČÍ PLNÝM SILNICÍM. DO NÁCHODA ZRYCHLÍ O 20 MINUT (HRADEC KRÁLOVÉ – TRUTNOV/BROUMOV) .....	15
14. 06. 2017	DRÁHY PODEPSALY SMLOUVU NA VECTRONY, CENA OPROTI OČEKÁVÁNÍM VZROSTLA (PRAHA – HAMBURG) .....	16
15. 06. 2017	MÍSTO NOVÝCH VLAKŮ JEZDÍ SPRAVOVANÉ OJETINY. DOTACE UŽ NETEČOU JAKO DŘÍVE .....	17
15. 06. 2017	LEO EXPRESS PLÁNUJE PŘÍMOU LINKU DO KRAKOVA (PRAHA – KRAKÓW).....	18

16. 06. 2017	ŠKODA BOJUJE O PĚTIMILIARDOVOU ZAKÁZKU NA NOVÉ VLAKY PRO LOTYŠSKO .....	18
16. 06. 2017	DRÁHY VYSOUDILY NA STADLERU MILIONY ZA POZDĚ DODANÉ VLAKY (RS1) .....	18
18. 06. 2017	ŽELEZNIČÁŘI V CHEBU OPRAVÍ NÁDRAŽÍ, REKONSTRUKCE VYJDE NA PŮL MILIARDY .....	19
19. 06. 2017	NOVÉ LOGO SŽDC PODTRHUJE JASNOU ROLI A POZICI FIRMY, ZLEPŠÍ POVĚDOMÍ O SPOLEČNOSTI .....	19
20. 06. 2017	ČD CARGO NEVYŠEL MILIARDOVÝ TENDR, FIRMY SE NEPŘIHLÁSILY (ETCS) ..	20
20. 06. 2017	STAVEBNÍ POVOLENÍ: OPTIMALIZACE TRATI ČESKÝ TĚŠÍN – DĚTMAROVICE..	20
21. 06. 2017	BERLÍN – MNICHOV POD 4 HODINY. VLAKY V NĚMECKU VÝRAZNĚ ZRYCHLÍ (OD 10. PROSINCE 2017).....	20
22. 06. 2017	ČESKÉ DRÁHY VYHAZUJÍ JANČUROVY VLAKY ZE SMÍCHOVA, REGIOJET SE VŠAK ODMÍTÁ VYSTĚHOVAT .....	21
23. 06. 2017	NĚKTERÁ NÁDRAŽÍ BUDOU ZBOURÁNA, UVEDL ŠÉF ŽELEZNIC (BUDOVY)..	21
23. 06. 2017	STROJVEDOUCÍ ČESKÝCH DRAH SE CHYSTAJÍ NA PROVOZ VECTRONŮ (OD 24. ČERVNA 2017, PRAHA – ÚSTÍ NAD LABEM, R 610/609/606/613).....	22
26. 06. 2017	MATTONI EXPRES ZAVEZE ZÁJEMCE Z KARLOVÝCH VARŮ DO KYSELKY (1. ČERVENCE – 26. SRPNA 2017, VŽDY V SOBOTU) .....	22
26. 06. 2017	VELKÝ SOUD O DREZÍNY. SŽDC CHCE ZA NEDODANÉ STROJE DESÍTKY MILIONŮ (TSS).....	23
27. 06. 2017	ČESKÉ DRÁHY MASARYKOVO NÁDRAŽÍ NEPRODAJÍ, BUDOVU CHTĚJÍ REKONSTRUOVAT .....	23
28. 06. 2017	ČD CARGO MŮŽE NA RAKOUSKÉ KOLEJE. VIDÍ TAM PERSPEKTIVNÍ TRH ....	24
29. 06. 2017	K JÍZDENCE FAKTURU ZA PROUD. NĚMECKÉ DRÁHY CHTĚJÍ PRODÁVAT I ELEKTRINU .....	24
29. 06. 2017	ČD PŘEPRAVILY ZA PRVNÍCH 5 MĚSÍCŮ ROKU 2017 O 1 MILION CESTUJÍCÍCH VÍCE NEŽ LONI .....	24
29. 06. 2017	V SOBOTU POPRVÉ VYJEDOU CYKLOVLAKY CYKLO OHŘE (SOBOTY, NEDĚLE OD 1. ČERVENCE DO 3. ZÁŘÍ 2017, CHEB – KARLOVY VARY) .....	25
30. 06. 2017	BRNO ČEKÁ VÝLUKA STOLETÍ. OCHROMÍ HLAVNÍ VLAKOVÉ NÁDRAŽÍ NA DVA ROKY (2018 – 2019).....	26

**01. 06. 2017 U Mladé Boleslavi najel vlak do stromu, policie prověřuje úmyslný čin**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/mlada-boleslav-vlak-nehoda-strom-dog-/domaci.aspx?c=A170601\\_133500\\_domaci\\_ale](http://zpravy.idnes.cz/mlada-boleslav-vlak-nehoda-strom-dog-/domaci.aspx?c=A170601_133500_domaci_ale))

U Mladé Boleslavi najel ve čtvrtek ráno osobní vlak do stromu, který pravděpodobně někdo pokácel. Ministr vnitra Milan Chovanec uvedl, že probíhá vyšetřování, zda se za událostí neskrývá pokus o teroristický čin. Během nehody nebyl nikdo zraněn. Trať byla uzavřena na zhruba devět hodin, provoz byl obnoven v 17:00. „V reakci na dotazy novinářů uvádím, že v tuto chvíli není zřejmé, zda jde o běžnou nehodu, záměrnou provokaci, nebo pokus o teroristický čin,“ uvedl ministr vnitra Milan Chovanec na stránkách ministerstva.

Nehoda se stala po osmé hodině ráno na trati z Prahy do Turnova, v úseku mezi stanicemi Mladá Boleslav-Debř a Bakovem nad Jizerou. Podle mluvčího středočeských hasičů Ladislava Holomčíka se záchranáři k místu museli dostat pěšky, protože se nehoda stala v těžce přístupném terénu. Ve vlaku cestovalo podle aktualizovaných informací devět lidí. Všichni byli evakuováni. Vyšetřování nehody si převzala Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) a středočeská policie. „Na místě jsme vyšetřovali okolnosti spadlého stromu. S největší pravděpodobností nespadl sám od sebe,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. „Byl to pořezaný strom,“ potvrdil i mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal s tím, že vše vyšetřuje policie. Podle Chovance policie nyní provádí rozsáhlé šetření události. „Prosíme média a veřejnost, aby k hodnocení této události přistupovaly s maximální opatrností a nenechaly se zmást spekulacemi, které jsou záměrně šířeny přes sociální sítě,“ doplnil ministr. Chovanec tak reagoval na zprávy, které na svém facebookovém profilu uveřejnil protiislámský aktivista Martin Konvička. Ten poukázal na to, že poblíž místa nehody je uprchlický tábor Bělá-Jezová. „Atentát islámistů, nebo provokace, právě teď u Mladé Boleslavi?“ napsal. „Ten strom někdo záměrně pokácel a nasměroval na koleje. Policie tam našla vzkazy v arabštině. Je tam už i protiteroristická jednotka...,“ tvrdí Konvička na Facebooku. Policejní mluvčí ovšem odmítla tuto informaci potvrdit. „Jsou tady podezřelé předměty, které intenzivně prošetřuje celý tým kriminalistů,“ řekla pouze mluvčí mladoboleslavské policie Lucie Nováková. Zároveň dodala, že policie žádá všechny případné svědky, zejména cestující z vlaku, aby se s jakoukoli informací obrátili na linku 158.

**01. 06. 2017 Další místa pro konstruktéry. Siemens bude v Plzni vyvíjet rychlovlaky**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/siemens-otevre-vyvojove-centrum-pro-kolejova-vozidla-v-plzni-pbp-/eko-doprava.aspx?c=A170601\\_130953\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/siemens-otevre-vyvojove-centrum-pro-kolejova-vozidla-v-plzni-pbp-/eko-doprava.aspx?c=A170601_130953_eko-doprava_suj))

Společnost Siemens otevírá po Praze a Ostravě třetí vývojovou kancelář v Česku, která se bude zabývat kolejovými vozidly. V Plzni mají vyvíjet například nové rychlovlaky nebo jiná kolejová vozidla pro železnici i městskou dopravu. Nová kancelář se zaměří hlavně na elektrotechniku ve vlacích. Půjde už o deváté pracoviště Siemensu v Česku, které se věnuje výzkumu a vývoji. Vstup do Plzně navíc nepostrádá jistou symboliku. V Plzni sídlí největší tuzemský výrobce kolejových vozidel, společnost Škoda Transportation, které tak může Siemens přetahovat lidi. Firma ale umístění do Plzně vysvětluje tím, že bude blíž velké vývojové železniční základně Siemensu v Erlangenu u Norimberka. V Plzni mají podle mluvčí Kateřiny Pištorové vyvíjet například software pro nadřazené vlakové řízení, řešit integraci elektrické výzbroje do kolejových vozidel nebo navrhovat vysokonapěťové soustavy. „Otevření konstrukční kanceláře je dalším krokem, kterým chceme podpořit spolupráci mezi vysokými školami a průmyslem. Nyní rozšiřujeme své působení a podporu ve formě odborných přednášek a seminářů na Západočeskou univerzitu v Plzni, přesněji Fakultu elektrotechnickou,“ říká Roman Kokšal, ředitel divize Mobility Siemens ČR. Firma s univerzitou už spolupracovala v minulosti na jiných projektech. Siemens v Plzni zaměstná třicet lidí, nabírat je bude postupně, část přejde z Prahy, celkem se v Česku vývojem železničních vozidel zabývá 140 lidí.

**01. 06. 2017 V Chomutově je největší sbírka železničních vozů, obsahuje unikáty (depozitář NTM, 1. června – 1. října 2017)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://usti.idnes.cz/zeleznicni-depozitar-ntm-chomutov-expozice-vozu-f7w-/usti-zpravy.aspx?c=A170601\\_134232\\_usti-zpravy\\_vac2](http://usti.idnes.cz/zeleznicni-depozitar-ntm-chomutov-expozice-vozu-f7w-/usti-zpravy.aspx?c=A170601_134232_usti-zpravy_vac2))

Před 53 lety se hnala parní lokomotiva Albatros po trati rychlostí 162 kilometrů v hodině. Jde o nepřekonaný rekord parních mašin Československých drah. Dnes je tato lokomotiva spolu se stovkou dalších historických vozů chloubou chomutovského železničního depozitáře Národního technického muzea. Od čtvrtka si mohou příznivci železnice všechny tyto vystavené mašiny

prohlédnout v bývalém nádražním depu v Chomutově, expozice tu potrvá až do 1. října. Lidem je sbírka poprvé zpřístupněna v tak velkém rozsahu. „Jedná se o největší historickou železniční sbírku v Čechách a obsahuje řadu unikátů. Patří k nim kromě lokomotivy Albatros třeba i salonní vůz ze smíchovských Ringhofferových závodů či parní motorový vůz Komarek, který do Chomutova přijede v srpnu,“ řekl generální ředitel Národního technického muzea (NTM) Karel Ksandr. V minulých letech se milovníci železnice podívali do prostor jen několikrát v roce při Dnech otevřených dveří. Nově jsou otevřeny čtyři dny v týdnu.



### Výročí úmrtí F. J. Gerstnera

„Zpřístupněním depozitáře chceme zároveň připomenout 185. výročí úmrtí chomutovského rodáka Františka Josefa Gerstnera, průkopníka železnice a prvního ředitele Královského stavovského technického učiliště v Praze,“ doplnil Ksandr. Expozice představuje dějiny a vývoj kolejové drážní dopravy od 2. poloviny 19. století do současnosti. K vidění jsou lokomotivy bývalých ČSD, salonní, osobní i motorové vozy, elektrické a motorové lokomotivy, historické drezíny, ale i vozidla, která donedávna sloužila v pravidelném provozu u Českých drah. Vystavený vyhlídkový salonní vůz Ústecko-teplické dráhy pochází z roku 1900. Jen o šest let mladší je vůz pro barona Adolpha Rothschilda. Ale nechybí tu například ani kolejový sněhový pluh z roku 1980.

### Historickým vlakem do Lužné

Muzeum chystá pro návštěvníky také speciální zážitek. Ve spolupráci s Železničním muzeem Českých drah v Lužné u Rakovníka vypraví historický vlak. „Během letních prázdnin bude každou neděli mezi muzeem a chomutovským depozitářem jezdit motorový vlak přezdívaný Kredenc,“ upozornil Ksandr. Depozitář se nachází za nákupním centrem Globus na okraji Chomutova, přístupová cesta vede z parkoviště. Město by rádo přístup vylepšilo. „Jednali jsme o cestě s majiteli pozemků, ale nedohodli jsme se. Budeme o to nadále usilovat,“ uvedl primátor města Marek Hrabáč. To, zda bude depozitář otevřen i v příštím roce, rozhodne zájem veřejnosti. V budoucnu NTM počítá s vybudováním železničního muzea na Masarykově nádraží v Praze. Ani poté se ale chomutovští nadšenci nemusí bát, že budou vozy odvezené. „Nevystavujeme žárovky, ale exponáty značných rozměrů. Mohu Chomutovské ubezpečit, že ani s otevřením nového muzea o místní skvosty nepřijdou. Volného místa k vystavování vozů bude stále nedostatek,“ dodal ředitel Železničního muzea Michal Novotný.

## 01. 06. 2017 Stát „zadrátuje“ další trať, umožní tak přímé vlaky Brno – Hustopeče (Šakvice – Hustopeče u Brna)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-chysta-elektrizaci-trati-sakvice-hustopece-f6e/eko-doprava.aspx?c=A170601\\_134802\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-chysta-elektrizaci-trati-sakvice-hustopece-f6e/eko-doprava.aspx?c=A170601_134802_eko-doprava_suj))

Mapa elektrifikovaných tratí v Česku může do dvou let rozrůst o dalších sedm kilometrů. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce postavit troleje s vedením nad trať Šakvice – Hustopeče. Celkem je v ČR zhruba 3 000 kilometrů elektrifikovaných tratí. Na elektrifikaci tratě, kde zatím dopravu zajišťují jen motorové vozy řady 810, už hledá SŽDC projektanta, soutěž je od dnešního dne zveřejněná na profilu zadavatele. „V případě hladkého průběhu výběrových řízení a získání stavebního povolení počítáme s tím, že by stavba mohla začít příští červenec,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Sedmikilometrová trať bude mít střídavou napájecí soustavu. Náklady na akci odhaduje SŽDC na 1,56 miliardy korun, tedy více než 200 milionů korun na kilometr. Rychlost na trati se má zvýšit až na 90 kilometrů v hodině. Relativně vysoké náklady jsou podle SŽDC způsobeny i tím, že současný stav kolejíště v Šakvicích neumožňuje přímý vjezd trati od Brna na regionální dráhu a opačně. V Šakvicích se vybuduje nové nástupiště, samotná trať do Hustopeč povede částečně jinou trasou, než dosud a kvůli tomu se musí vykoupit pozemky. „Jedná se o kompletní modernizaci a elektrizaci. Vlký podíl nákladů má zásah do stanice Šakvice, kde bude řada významných stavebních úprav. Součástí je samozřejmě i modernizace stanice Hustopeče,“ dodala Šubová. Šakvice leží na hlavním koridoru Brno – Břeclav. Kvůli elektrizaci podepsal už dříve Jihomoravský kraj se SŽDC, Českými drahami a obcemi memorandum. Cílem je přímé napojení na koridor a spojení do Brna bez přestupu. „Realizací stavby dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změně dopravního modelu ve prospěch železnice,“ dodala Šubová.

## 02. 06. 2017 Dráhy křísí rychlík z Liberce do Prahy. Pojede dvě hodiny (od 10. prosince 2017)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/liberec-praha-vlak-0ov-/eko-doprava.aspx?c=A170602\\_081527\\_eko-doprava\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/liberec-praha-vlak-0ov-/eko-doprava.aspx?c=A170602_081527_eko-doprava_rts))

Po dvaceti letech by mohli jet lidé z Liberce do Prahy vlakem přímo bez přestupu v Turnově. České dráhy plánují zavedení nového rychlíku od prosince letošního roku. Jeho start ale závisí na tom, zda na něj přispěje stát nebo kraj. Pro nový rychlík si už České dráhy objednaly předběžně místo na trati u Správy železniční dopravní cesty. Vlak pojede ráno z Liberce a v podvečer zpět. České dráhy nechtějí zatím detaily komentovat. „Ve fázi přípravy jízdního řádu a s ohledem na probíhající jednání s objednateli, nebudeme detailnější informace sdělovat,“ řekla mluvčí ČD Radka Pistoriusová.

Nápad na přímý vlak vzešel z krajského dopravního výboru. Jeho člen Jaroslav Šrajec, někdejší vrchní přednosta liberecké stanice a nyní vedoucí provozní jednotky ČD Cargo, to vysvětluje tím, že přímé vlakové spojení je v programovém prohlášení krajské vlády. „Je hodně lidí, kteří každodenně do Prahy dojíždí za prací a vlak by určitě využili,“ řekl Šrajec. Přímé vlaky mezi Libercem a Prahou jezdily naposledy na konci devadesátých let minulého století. Vlak má vyjet z Liberce v 6.48, na pražské hlavní nádraží má přijet v 8.51, zpět vyrazí v 16.08, v Liberci bude v 18.28. Nejrychlejší cesta tak potrvá 2 hodiny a 3 minuty. Dosud nejrychlejší vlakové spojení je 2 hodiny a 35 minut.

### Čas odjezdu je špatně

Netradiční bude i jeho trasování: protože se kvůli silnému provozu nevejde na trať mezi Všetaty a Prahou, pojede přes Nymburk a Poříčany, tedy celkem 153 kilometrů. Po silnici cesta od libereckého nádraží na pražské hlavní nádraží měří 111 kilometrů. I to je jeden z důvodů, proč je vlak dosud na trase oproti silniční dopravě nekonkurenceschopný. „Čas odjezdu je špatně, chtěli jsme spojení dříve, aby byli lidé v Praze na osmou,“ říká Šrajec. České dráhy by podle něj nasadily na trať regionální motorovou jednotku RegioShark z produkce polské společnosti Pesa. Ta v kraji jezdí na části osobních vlaků mezi Libercem a Děčínem. Je nízkopodlažní a má i oddíl první třídy nebo zásuvky a wifi. Podle Šrajce se tak sníží rozdíl v době jízdy oproti autobusu. Ten zvládne cestu z Liberce na Černý Most za 65 minut. Pokud cestující potřebuje ale jinam, než na východní okraj Prahy, k jízdní době je potřeba připočítat ještě přesun do centra.

### Zbývají otázky

I když je vlak v předběžné objednávce, jeho vyjetí není jisté. České dráhy ho nevypraví samy na své riziko, ale podobně jako u většiny dálkových vlaků spoléhají na objednávku od ministerstva dopravy. To se k tomu ale zatím nemá. „Ministerstvo dopravy objednávku toho vlaku nepředpokládá a ani neiniciovale jeho vznik,“ řekl mluvčí Zdeněk Neusar. Liberecký kraj chce ale o vlaku ještě s ministerstvem jednat. I proto, že Liberec je jediným krajským městem, které nemá přímé spojení. „Rychlíky objednáva a platí stát. Liberecký kraj na to ve svém rozpočtu nemá finanční prostředky,“ řekla mluvčí Markéta Dědková. Podle ní je na polovinu června s ministerstvem na toto téma naplánováno jednání. Mezi Libercem a Prahou má dnes téměř monopolní postavení RegioJet. Zejména ve špičkách jsou ale jeho autobusy na několik dní dopředu vyprodány. Právě vlak by mohl autobusům odlehčit. Kromě toho ještě na trase s pár spoji jezdí ČSAD Liberec a FlixBus. Desítky let se mluví o lepší trati do Prahy, Správa železniční dopravní cesty aktuálně pro spojení zpracovává novou studii.

## 02. 06. 2017 Pravidelná změna jízdního řádu od 11. června 2017

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmenajr11.6.2017.html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od neděle 11. června pravidelnou změnu jízdního řádu železniční osobní dopravy 2017 na celkem 70 tratích s pravidelnou dopravní obsluhou i na dráhách s nostalgickými a výletními vlaky. Stalo se tak na základě žádostí dopravců a krajů.

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

- U vlaků dopravce ČD na tratích 020 a 231 byla zapracována platnost dokladů IDS PID v úseku Praha – Poděbrady.
- Vlak 768 dopravce ČD na trati 170 nově zastavuje ve stanici Lázně Kynžvart (7:10).
- U vlaků dopravce ČD na trati 220 byla zapracována platnost dokladů IDS PID v úseku Praha – Benešov u Prahy a IDS TA v úseku Tábor – Planá nad Lužnicí, u vlaku 721 též platnost dokladů IDS JK v úseku Ševětín – České Budějovice.



- Všechny vlaky dopravce ČD na trati 250 opět zastavují ve stanici Křižanov.
- U vlaků 882, 884, 885, 886, 888, 889 a 891 dopravce ČD byla na trati 341 upravena časová poloha v úseku Luhačovice – Uherský Brod z důvodu změny koncepce regionální dopravy. Ta spočívá v přemístění přestupů mezi osobními vlaky do Uherského Brodu.
- Vlak 1057 Praha – Nová Pec dopravce ARRIVA vlaky byl zrušen, vlak 1058 v trati Nová Pec – Praha nově pojede jen o víkendech, vlaky 1058 a 1059 nově zastavují ve stanici Veselí nad Lužnicí.
- Vlak 1041 dopravce ARRIVA vlaky pojede pouze v pátek a v sobotu, vlak 1042 pojede pouze v sobotu a v neděli v celém úseku Praha – Nitra – Praha.
- Vlak 1038 dopravce RegioJet nově nezastavuje na trati 250 ve stanici Zaječí.
- Vlaky 1080 až 1089 dopravce GW Train Regio na lince Plzeň – Most byly v úseku Most – Žatec časově upraveny do taktových poloh s vlaky dopravce ČD.
- Vlaky 1356 a 1367 dopravce LEO Express na trati 320 nově pojedou v úseku Prešov – Karviná hl. n. – Prešov denně.

V regionální dopravě byl s výjimkou Libereckého kraje proveden velký počet úprav směřujících především k posílení a zkvalitnění dopravní obslužnosti. Stejně tak došlo k doplnění řady nových vlaků vedených k jednorázovým akcím společenského, kulturního a turistického významu.

S ohledem na celkový rozsah změn v jednotlivých krajích doporučujeme cestujícím, aby se před nástupem cesty přesvědčili o aktuálním stavu svého vlakového spojení, nejlépe v internetových vyhledávacích. Veškeré změny jsou také zveřejněny na internetových stránkách [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz) nebo [www.cd.cz](http://www.cd.cz) a dále v příslušných železničních stanicích. Další podrobné informace lze získat v osobních pokladnách a informačních střediscích dopravců.

#### 04. 06. 2017 Vlaky na několikametrovém náspu obce na Pardubicku nechtějí, trať možná povede jinudy (Pardubice – Chrudim)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2139849-vlak-na- nekolikametrovem-naspu-obce-na-pardubicku-nechteji-trat-mozna-povede-jinudy>)

Společný a jednotný odpor měst a obcí proti plánované železniční trati mezi Pardubicemi a Chrudimí přiměl SŽDC, aby od už rozpracovaného projektu ustoupila a začala hledat jiné řešení. Symbolem nechtěné vlakové spojky se stal několikametrový násup, který měl vést přes obec Ostřešany. Starostové měst a obcí na trati plánované takzvané Ostřešanské spojky jsou zajedno – vlaky projíždějící v úrovni nad střechami domů odmítají, přestože jejich důvody se drobně liší. „Město Chrudim a místní část Medlešice by desetimetrovým valem v celé severní části byly od sebe fakticky odděleny,“ říká starosta Chrudimi Petr Řezníček (SNK ED). Ostřešanští se zase nejvíce bojí zvýšeného hluku a necitlivého zásahu do krajiny. A vedení Pardubic má obavy z vysokých dodatečných nákladů – úředníci totiž spočítali, že by je napojení nových vlakových zastávek na město vyšlo na půl miliardy korun. S takovou částkou ale rozpočet města v příštích pěti letech nepočítá.



Jednohlasnému odporu musí Správa železniční dopravní cesty ustoupit. A to přesto, že projekt je ve fázi zpracování posudku vlivu stavby na životní prostředí a připravují se výkupy pozemků. „Nemůžeme jít do stavby, která bude obtížně projednatelná, nebo neprojednatelná,“ připouští náměstek ředitele SŽDC Mojmir Nejezchleb.

#### Místo Ostřešanské chtějí Jesenčanskou spojku

Obce mezi Pardubicemi a Chrudimí prosazují takzvanou Jesenčanskou spojku, která by se za Pardubicemi napojila na současnou trať mezi Pardubicemi a Chrudimí. „Z technických důvodů SŽDC tuto variantu zamítlo, ale pokud jsme se tady dneska domluvili, tak to znovu prověří,“ říká náměstek hejtmana Pardubického kraje Michal Koryš (ODS). „Pakliže bude technicky řešitelná ve vztahu k letišti, tak bychom se patrně k této variantě vrátili,“ potvrzuje Mojmir Nejezchleb ze SŽDC. „Odpor obcí by znamenal tak velké zpoždění, že to může znamenat více než dva roky, možná tři, čtyři nebo pět let, než by se vše projednalo,“ upozorňuje poslanec Martin Kolovratník (ANO). Jesenčanská spojka by však vyžadovala změnu územního plánu, což by znamenalo dvouleté zpoždění. Termín výstavby nové trati se tak posune v každém případě.

**05. 06. 2017 Strojvedce zkolaboval, vlak v Přerově narazil do zábran. Zranilo se 17 lidí (LE 1342)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://zpravy.idnes.cz/prudke-brzdeni-leo-express-prerov-naraz-vlaku-kolaps-strojvedouciho-129/domaci.aspx?c=A170605\\_070717\\_domaci\\_jol](http://zpravy.idnes.cz/prudke-brzdeni-leo-express-prerov-naraz-vlaku-kolaps-strojvedouciho-129/domaci.aspx?c=A170605_070717_domaci_jol))

Sešmáct lidí se v pondělí brzy ráno zranilo na nádraží v Přerově při nárazu vlaku do zábradla na konci kusé koleje. Příčinou byl náhlý zdravotní problém strojvedoucího, škody jsou předběžně odhadovány na dvacet milionů korun. Ve vlaku bylo přibližně 100 lidí. „Nehoda se stala šest minut před šestou ráno, kdy na přerovské nádraží přijížděl vlak Leo Express jedoucí ze Starého Města u Uherského Hradiště. Projel návěstidlo zakazující jízdu a následně narazil do zábradla kusé koleje. V důsledku srážky bylo dle našich informací zraněno patnáct cestujících a dva stevardi,“ shrnul mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. V Přerově měl vlak končit jízdu. „Strojvedoucí dojížděl na nádraží a udělalo se mu nevolno. Narazil do nárazníků, které stojí na konci trati. Je jedním ze zraněných,“ doplnil mluvčí krajského hasičského sboru a záchranné služby Zdeněk Hošák. Při prudkém nárazu popadali ve vozech vlaku cestující. Dva museli být po prvotním ošetření převézeni na oddělení urgentního příjmu olomoucké fakultní nemocnice. „Šlo o muže s otřesem mozku, poraněním čelisti a zhmožděninami nohy a ženu se zraněním v oblasti hrudníku. Ostatní zranění byli transportováni do nemocnice v Přerově na oddělení chirurgické ambulance s lehkými zraněními, odřeninami a zhmožděninami, jedna těhotná žena pak z preventivních důvodů na gynekologickou ambulanci a muž po kolapsu na interní oddělení,“ doplnil Hošák. Na místě hasiči zasahovali i se speciálním zdravotnickým přívěsem.



K nehodě došlo na prvním nástupišti na kusé (nepokračující) koleji. „Dle prvotních informací se strojvedoucímu vlakové soupravy soukromé společnosti udělalo nevolno. Následně zatáhl za brzdu, což způsobilo prudké brzdění celé soupravy,“ potvrdila policejní mluvčí Miluše Zajícová. Dechová zkouška u strojvedoucího byla negativní. Okolnosti nehody nyní vyšetřuje Drážní inspekce i kriminalisté. „Celková škoda byla doposud odhadnuta na 20 milionů korun,“ doplnil Drápal.

**Zrušené spoje****PONDĚLÍ**

- LE 1358 Bohumín – Praha vyjíždějící v 10:55, cestující se zakoupenou jízdenkou mohou využít spoje v 11:55 z Bohumína.
- LE 1357 Praha – Bohumín vyjíždějící v 11:13 zrušen bez náhrady.
- LE 1361 Praha – Bohumín s odjezdem v 15:13, cestující se zakoupenou jízdenkou mohou využít spoje v 16:13 z Prahy.

**DALŠÍ DNY**

Do odvolání jsou zrušeny spoje z Bohumína do Prahy ve 4:55 a v 10:55 a opačným směrem z Prahy do Bohumína v 7:13 a 15:13. České dráhy kvůli zrušení spojů LE posílí některé své pravidelné vlaky na Moravu o další vozy, například expres 129 Vsacan Praha – Olomouc – Žilina, který odjíždí z Prahy v 15:22.

**05. 06. 2017 Před 60 lety zahájila Vindobona pravidelný provoz (2. června 1957)**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29192/>)

Před 60 lety, 2. června 1957, vyjel na svou první pravidelnou jízdu podle jízdního řádu legendární expres Vindobona. Spojila tři evropské metropole: Berlín, Prahu a Vídeň. Ve své době patřila mezi nejluxusnější a nejrychlejší vlaky východní Evropy. Od ostatních klasických spojů tehdy ještě s parními lokomotivami se lišila také tím, že byla provozována elegantní motorovou jednotkou aerodynamického tvaru. Díky tomu byla Vindobona přirovnávána k západoevropským luxusním vlakům Trans Europ Express. Ještě v době svého provozu se stala legendou. Až do roku 1989 patřila mezi několik málo spojů, které překonávaly „železnou oponu“ do západní Evropy. Dnes Prahu a Vídeň spojují každé dvě hodiny nové, moderní rychlovlaky railjet.

**Mezi nejrychlejšími vlaky své doby**

Vindobona patřila na počátku svého provozu k nejrychlejšími vlakům východní Evropy, i když z dnešního pohledu se jedná o směšně dlouhé cestovní časy a nízké rychlosti. Oproti běžným vlakům však byla o desítky minut rychlejší. V prvním roce provozu urazila cestu z Berlína do Vídně za 12 a čtvrt hodiny, což bylo o 6 hodin rychleji, než dosavadní nejrychlejší spojení. Trasu mezi

Prahou a Berlínem překonala za méně než 6 hodin, skoro o hodinu rychleji než dosavadní nejrychlejší vlak a dobře o hodinu a půl až dvě hodiny rychleji než běžný mezistátní rychlík. Také cesta mezi Prahou a Vídní se podstatně zkrátila, když o rok dřív trvalo přímé spojení přes Břeclav 9 hodin, zatímco nový motorový expres jel přes Tábor a Třeboň a do Vídně dojel za přibližně 5 a půl hodiny. Tyto cestovní časy se po dlouhá desetiletí zásadně neměnily a posouvaly se jen o několik minut, maximálně několik málo desítek minut. Cestovní časy dosahované od konce 50. do konce 80. let odpovídaly mezi Prahou a Berlínem průměrné rychlosti 64 až 70 km/h a mezi Prahou a Vídní průměrné rychlosti přibližně 60 až 64 km/h. Ostatní mezistátní rychlíky a expresy jezdily ještě pomaleji. Doba jejich jízdy mezi Prahou a Berlínem byla ve srovnání s Vindobonou celá desetiletí delší obvykle o hodinu, mnohdy i o více než hodinu. Průměrná rychlost těchto vlaků se tak pohybovala jen kolem 55 km/h. Za západní hranici pak jezdilo tak málo spojů, že Vindobonu není možné ani s jinými spoji porovnat.

Dnes je cesta z Prahy do Vídně i Berlína podstatně rychlejší. Soupravy railjet jedou z Prahy do Vídně po modernizovaném koridoru přes Brno, který je sice přibližně o 50 kilometrů delší než původní pomalejší trať přes jižní Čechy, ale výrazně rychlejší. Díky tomu urazí cestu pod 4 hodiny s cestovní rychlostí přes 100 km/h. Navíc se nejedná o jediný rychlý vlak, ale takto rychle jezdí spoje každé dvě hodiny. Podobně se zrychlila jízdy z Prahy do Berlína. Cesta trvá necelé 4 a půl hodiny a cestovní rychlost se zvýšila na přibližně 85 km/h. Další významné zrychlení přinese dokončení modernizace německé tratě na 200 km/h.

### Vlaky a komfort

Od počátku byly na expres Vindobona nasazovány motorové jednotky, které nabízely vysoký komfort cestování. Jednotlivé železnice se měly v provozu vlaku střídat ve dvouleté periodě. Z počátku tak na expresu jezdily ještě předválečné motorové jednotky z německého projektu „létajících expresů“. Později na spoji jezdily motorové jednotky ČSD vyrobené v maďarském podniku GANZ a na přelomu 60. a 70. let motorové a přípojné vozy z Vagónky ve Studénce. V letech 1962 až 1964 jezdily mezi Vídní, Prahou a Berlínem rakouské motorové jednotky Blauer Blitz.

S pojmem Vindobona je ale nejvíce spojena elegantní červeno-krémová jednotka německých železnic DR řady 175, u nás známá pod přezdívkou Delfín. Jednalo se o „parádní vlak“ německých železničářů, který jezdil vedle Vindobony také do dánské Kodaně nebo švédského Malmö. Dokázal vyvinout rychlost až 160 km/h, i když na své trase neměl žádné úseky, kde by se dalo jet rychleji než 120 km/h. Podle počtu vozů nabízel místo pro 157 až 300 cestujících. V motorových vozech byly velkoprostorové oddíly 2. třídy se sedačkami jako v letadle. První třída nabízela klasické kupé pro 6 osob a cestující měli k dispozici také restaurační vůz s 23 místy. Kupodivu ani tento moderní vlak nebyl vybaven klimatizací. Na Vindoboně byly tyto jednotky v provozu v letech 1966 až 1969 a znovu pak od roku 1972 až do konce jara 1979.

Od roku 1979 byly na Vindobonu nasazeny klasické rychlíkové vagóny, střídavě německých, českých a rakouských železnic. V čele vlaku se střídaly různé elektrické a motorové lokomotivy a přes česko-rakouskou hranici ji v roce 1980 dopravovala dokonce ještě parní lokomotiva. Byl to jeden z posledních pravidelných výkonů parních lokomotiv u nás.

Po roce 1989 byla souprava Vindobony postupně modernizována a od roku 1993 byl spoj zařazen do kvalitní evropské sítě vlaků EuroCity. Na provozu spoje se pak až do konce roku 2014 střídaly moderní české, rakouské a německé klimatizované vagóny. V současnosti jezdí mezi Prahou a Vídní moderní rychlovlaky railjet, jedny z nejmodernějších expresních jednotek v Evropě. Z Prahy do Berlína jsou v provozu modernizované klimatizované vozy Českých drah z 90. let minulého století.

### Latinský název pro Vídeň

Legendární spojení Berlína, Prahy a Vídně bylo od počátku pojmenované podle latinského názvu pro Vídeň – Vindobona. Tento název vlak používal od roku 1957 až do konce roku 2014, kdy bylo přímé spojení ukončeno a nahrazeno systémem vlaků railjet, které jezdí mezi Prahou a Vídní každé dvě hodiny. Některé spoje pak pokračují až do štyrského Grazu. Všechny spoje railjet nesou společně jména významných českých a rakouských hudebních skladatelů, jako jsou Antonín Dvořák, Bedřich Smetana, W. A. Mozart, Johann Strauss a další. Z Prahy do Berlína, případně až do Hamburku jezdí vlaky EuroCity.

Ovšem i samotný vlak Vindobona zažil mnoho změn, především po roce 1989. Nejprve se změnila jeho trasa mezi Prahou a Vídní, kdy byl převeden na rychlejší a plně elektrifikovanou trať přes Havlíčkův Brod, Brno a Břeclav, později pak přímo na 1. železniční koridor přes Pardubice a Českou Třebovou. Měnila se také trasa Vindobony v Německu nebo v Rakousku. Tam byla prodloužena z Berlína až do severoněmeckého Hamburku, resp. z Vídně do korutanského Villachu. Délkou přes 1 500 kilometrů se jednalo o jednu z nejdelších tras transevropských expresů v EuroCity.



## 06. 06. 2017 Vláda schválila snížení dotací pro železnici o 1,6 miliardy korun (OPD 2014 – 2020)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vlada-schvalila-snizeni-dotaci-pro-zeleznici-o-1-6-miliardy-korun/1493973>)

Snížení evropských dotací na rozvoj dopravní infrastruktury postihne železnici. Kvůli zvýšení životní úrovně v regionu omezí EU dotace v rámci Operačního programu doprava (OPD) o 62 milionů eur (1,6 miliardy korun). I po tomto snížení prostředků může Česko na železniční projekty čerpat pro roky 2014 až 2020 zhruba 2,3 miliardy eur (61 miliard korun). ČTK to dnes řekl mluvčí Tomáš Neřold. Snížení dotace na železnici v pondělí schválila vláda. Právě železnici ministerstvo dopravy vytypovalo pro omezení financování jako první. Poté názor přehodnotilo kvůli obavě o čerpání zaměřené na silniční infrastrukturu. "Stav přípravy klíčových silničních projektů v té době ale nedával jistotu, že se podaří celou alokaci na silnice vyčerpat," uvedl Neřold. Poslední obrat byl podle mluvčího výsledkem zlepšení přípravy klíčových silničních projektů. Ministerstvo navíc má k dispozici další dotační program CEF, který je v podmínkách ČR z převážné části využíván pro železnici.

Dotační programy umožňují Česku čerpat na dopravní infrastrukturu zhruba 110 miliard korun v případě programu OPD a téměř 30 miliard z programu CEF. Podle nedávného vyjádření ministra dopravy Dana Ťoka (za ANO) je reálné, že ČR využije prakticky všechny tyto prostředky, jako se to stalo u předchozího programového období OPD.

## 07. 06. 2017 Alternativní vlaková trať na letiště získala povolení, přesto nejspíš nevznikne (Jeneček – LVHP)

Zdroj: E15.cz (<http://praha.e15.cz/praha/novinky/alternativni-vlakova-trat-na-letiste-ziskala-povoleni-presto-nejspis-nevznikne-1333416>)

Stavební společnost OHL ŽS uspěla na ministerstvu životního prostředí s dokumentací EIA pro alternativní železniční trať na pražské letiště z odbočky v Jenečku, který je místní částí Hostovic. Souhlasné stanovisko však nejspíš nevyužije. Loni vyměnila vedení a nadšení pro projekt vyprchalo. „Vypracování dokumentace k tomuto projektu bylo zadáno v době, kdy byly v jednání různé varianty trati. V současné chvíli již není projekt aktuální a v této variantě se nepokračuje,“ sdělila zástupkyně firmy Jana Matulajová.

Společnost podala žádost v roce 2013 zcela překvapivě, na tratě totiž nechává obvykle zpracovávat studie vlivu na přírodu EIA pouze státní investor Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). SŽDC ale dlouhodobě pracuje na odlišné variantě, která vede k letištním terminálům ze stanice Praha Ruzyně přes oblast zvanou Dlouhá Míle. „Aktivity OHL ŽS vnímáme okrajově, aktuální situace nám není známa, žádná jednání s OHL neprobíhají,“ doplnil mluvčí správy železnic Marek Illiaš. Na projektu OHL ŽS se nepodílí ani Letiště Praha, které se v minulosti vyjádřilo pro variantu přes Dlouhou Míli. „Naším partnerem ohledně příprav vlakového napojení je výhradně SŽDC, které poskytujeme maximální součinnost, aby vlakové napojení mohlo být co nejdříve,“ uvedla mluvčí letiště Marika Janoušková. Přesto nemusí hotová a odsouhlasená zelená dokumentace pro trať na Jeneček přijít vniveč. Ministerstvo dopravy totiž do budoucna počítá i s tímto napojením, čímž by vznikl železniční okruh a z letiště by se stala průjezdná, nikoli koncová stanice. Teoreticky by tak SŽDC mohla využít dokumentaci EIA, kterou nechala zpracovat OHL ŽS. Zřejmě by ji ale nedostala zdarma. Jako teorii to připouští i Illiaš. Okružní trať považuje za užitečnou i železniční konzultant Emanuel Šíp, podle něj by se ale mělo začít právě větví od Jenečku. „Bylo by to levnější a umožnilo by to i přímé vlaky z letiště do Kladna,“ řekl Šíp. Trať by musela vést částečně v tunelu, podjížděla by dálnici D6 a ranvej. Propojení na Kladno neodmítá ani letiště. „Jsme připraveni k součinnosti,“ doplnila Janoušková.

## 08. 06. 2017 V Praze začíná rekonstrukce historického Negrelliho viaduktu. Potrvá téměř tři roky

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

Za účasti premiéra Bohuslava Sobotky se dnes v Praze uskutečnilo slavnostní zahájení rekonstrukce více než 160 let starého Negrelliho viaduktu. Stavební práce potrvají téměř tři roky, jejich výsledkem bude nejen zvýšení traťové rychlosti, ale díky použití moderních technologií také tišší provoz vlaků. Viadukt z pískovcových a žulových kvádrů byl vybudován v letech 1846 až 1850. Vede z Karlína

přes ostrov Štvanice do Holešovic v celkové délce 1 110 metrů. Důvodem jeho stavby bylo přivést železnici ze severu, konkrétně Děčína a Drážďan, na dnešní Masarykovo nádraží. Pojmenován je po svém staviteli Aloisi Negrellim, který převzal projekt po tragicky zesnulém Janu Pernerovi. Po Karlově mostě je druhým nejstarším přemostěním Vltavy v Praze, spolu s přílehlým historickým hradlem je zapsán mezi kulturní památky. Po ničivých záplavách v roce 2002 se viadukt stal nedílnou součástí protipovodňové ochrany v Karlíně i v Holešovicích. V mostních pilířích na obou stranách Vltavy je zabudovaná konstrukce, do které se v případě hrozícího nebezpečí osadí mobilní protipovodňové bariéry. V roce 2002 byl jedním ze čtyř mostů přes Vltavu v Praze, na kterých nemusel být kvůli pětisetleté vodě přerušen provoz. Z tohoto počtu byly přítomny hned tři železniční.

„Zahájení rekonstrukce Negrelliho viaduktu je zároveň první etapou výstavby spojení mezi Masarykovým nádražím a Letištěm Václava Havla, které se řadí mezi vládní prioritní projekty. Věřím, že další fáze výstavby komplexního spojení Masarykovo nádraží – Kladno – Letiště Václava Havla budou brzy následovat. Zároveň mě velmi těší, že se na opravu viaduktu podařilo získat velkou část prostředků z fondů Evropské unie z programu Nástroj pro propojení Evropy,“ uvedl předseda vlády ČR Bohuslav Sobotka. „Po viaduktu se v současné době může jezdit maximálně čtyřicítkou, po rekonstrukci se traťová rychlost zvýší až na 60 km/h. Tím dojde k výraznému zvýšení plynulosti provozu. Moderní zabezpečovací a sdělovací technika zajistí vyšší bezpečnost provozu,“ přibližuje generální ředitel SŽDC Pavel Surý a zároveň dodává: „Rekonstrukce samozřejmě zásadním způsobem ovlivní vlakovou dopravu. Od 4. července čekají cestující změny v jízdních řádech. Většina vlaků mezi Prahou a Kladnem bude končit či začínat na nově zřízené zastávce Vltavská s možností přestupu na metro C, pro vybrané vlaky budou konečnou stanicí Praha-Bubny či Praha-Dejvice. Rychlíky z Děčína a osobní vlaky z Kralup nad Vltavou pojedou z Roztok u Prahy na Masarykovo nádraží odklonem přes holešovické nádraží.“ „Rekonstrukce železničního spodku a nový svršek se odrazí na kvalitě cestování v podobě klidné a plynulé jízdy. Pro nás je to svým způsobem unikátní projekt, neboť se jedná o modernizaci a rekonstrukci funkčního a vyčísleného dopravního objektu, který je ale zároveň technickou kulturní památkou,“ sdělil předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ Tomáš Bílek.

Sanací projde všech 99 původních mostních oblouků. Nahradí se pouze dvě mostní konstrukce z pozdějšího období, které překonávají ulici Prvního pluku a Křížkovu. V rámci rekonstrukce se sjednotí řada částí a prvků, které jsou v současné době nesourodé a liší se jak konstrukcí, tak tvarem. V tomto případě půjde především o jednotnou podobu průběžných říms mostních konstrukcí a zábradlí v celé délce mostu. Opraví se rovněž tzv. spojovací viadukt, který v roce 1875 umožnil přímé spojení stanic v Bubnech a Libni mimo dnešní Masarykovo nádraží. V současné době se na něm provozuje pouze jedna ze dvou kolejí, vzhledem k předpokládané budoucí intenzitě provozu zde bude v rámci rekonstrukce položena pouze kolej jedna. Součástí projektu je rovněž vybourání veškerých zastavěných kleneb a nepůvodních přístaveb s výjimkou trafostanice u Křížkovy ulice. Oblouky u autobusového nádraží Florenc se opět z jedné strany zazdí, aby se usměrnil pohyb chodců. Stavba s názvem Rekonstrukce Negrelliho viaduktu je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Plánované celkové investiční náklady projektu dosahují 1 443 478 260 Kč bez DPH. Míra podpory EU je 85 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace činí maximálně 36 646 713 €, tedy zhruba 990 360 000 Kč.

Název stavby	Rekonstrukce Negrelliho viaduktu
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitel	Sdružení firem HOCHTIEF CZ, STRABAG Rail a AVERS
Termín zahájení	04/2017
Termín dokončení	01/2020
Celkové náklady stavby	1 443 478 260 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	990 360 000 Kč

## 08. 06. 2017 Břeclav zvažuje nezvyklý lék na kolony. Chce zavést vlakovou MHD (Břeclav – Poštovná)

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/breclav-zvazuje-nasazeni-vlaku-jako-mhd-f0d/brno-zpravy.aspx?c=A170608\\_2331354\\_brno-zpravy\\_vh](http://brno.idnes.cz/breclav-zvazuje-nasazeni-vlaku-jako-mhd-f0d/brno-zpravy.aspx?c=A170608_2331354_brno-zpravy_vh))

Dlouhé čekání v zácpách na průtahu Břeclavi zažívají prakticky všichni, kdo po městě postrádajícím obchvat jezdí. Břeclavští by proto chtěli přesunout část městské dopravy na železnici. Nápad ale naráží na celou řadu problémů. Břeclav a její místní část Poštovná spojuje jediná silnice a ta je často ucpaná. Nejsou na ní ani vyhrazené pruhy pro autobusy, a tak cestující často tráví dlouhé chvíle v koloně. Břeclavské části ale spojuje také železniční trať, po které jezdí jen historické vlaky v letní sezoně. Část zastupitelů proto přišla s nápadem, aby koleje začaly sloužit i městské hromadné dopravě. „Vlakový rozjezd“, jak projekt opozičníci pracovně nazývají, je zatím ve fázi plánování. „I proto svůj záměr zveřejňujeme, doufáme v nějakou zpětnou vazbu. Zatím děláme dotazníková šetření ve větších podnicích, s některými jednáme přímo a zkoumáme i jednotlivá sousedství,“ vysvětluje ekonom opozičního hnutí Mladí a neklidní Vlastimil Krmíček. V první fázi by se vlakem mohly propojit stanice Břeclav, Boří les a Poštovná. „Na této trase existuje železniční infrastruktura, takže nás to nebude stát moc peněz. Trať 247 Břeclav – Lednice však není zapojena v Integrovaném dopravním systému Jihomoravského kraje, což budeme muset vyřešit,“ podotýká Krmíček. Aby celý plán fungoval, na vlaky u všech nádraží by měly navazovat autobusy, které pasažéry rozvezou po jednotlivých městských částech. Autobusy tedy nebudou projíždět přeplněnou třídou 1. máje. Do budoucna by stálo za úvahu i oživení trati až do Lednice pro pravidelnou osobní dopravu. „Doufáme, že na to někdy v budoucnu dojde, potenciál tam podle nás je, ale prozatím řešíme jen Břeclav. S tím, že hlavní roli budou hrát náklady,“ dodává předseda opozičního sdružení Mladí a neklidní Jakub Matuška.

### Podstatná je otázka, kdo bude vlaky provozovat

Za špatný nápad využití železniční trati nepovažuje ani vedení břeclavské radnice. Ostatně už dříve tady tuto myšlenku inspirovanou zahraničím řešili. „Jedna věc je ale dobrý nápad, druhá pak realizace, která bude byrokraticky dost složitá. Pokud se to ale ukáže jako reálné, pak by se město této variantě městské hromadné dopravy určitě nebránilo,“ uvedl místostarosta Svatopluk Pěček (ANO). Technicky vzato by nebylo zprovoznění trati nic složitějšího. „Trať je v provozuschopném stavu bez omezení, v letním období se zde provozuje víkendová doprava,“ uvedla mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová. Ihned by se mohly začít používat nástupiště, výpravní budovy i ostatní železniční infrastruktura jak v Poštovné, tak v Charvátské Nové Vsi či na zastávce Lednice-Rybníky. Správa by oživení trati uvítala. „SŽDC může provozovat uvedenou trať v režimu pravidelné dopravy. Je ale nutné najít provozovatele, který je vybavený vozidly schváleného typu, a také zajistit financování, případně i napojení drážní dopravy na již fungující systém,“ poznamenala Šubová. Právě na penězích by snaha Břeclavských mohla ztroskotat. „Nevím o žádném městě, které by si hradilo železniční dopravu. Obávám se, že pro rozpočet města velikosti Břeclavi je to finančně neuchopitelné,“ míní Květoslav Havlík, mluvčí společnosti Kordis, která provozuje linky jihomoravského integrovaného dopravního systému. Podle něj zajímavá myšlenka, která by dopravu z okrajových částí Břeclavi výrazně zrychlila, pravděpodobně naráží. „Hlavní problém je v tom, že dnes by mohl být interval vlaků maximálně dvakrát za hodinu, aby se soupravy na trati vykřížovaly. Autobusy přitom jezdí zhruba každých deset minut, tedy třikrát častěji. Navíc řada obyvatel okrajových částí města směřuje do centra. A to je od vlakové stanice poměrně daleko,“ domnívá se Havlík. Pořízení jednotky, která by na kolejích jezdila, podle něj vyjde na desítky milionů korun. Navíc by bylo potřeba i jedné záložní. A autobusy by nad železnici vyhrály i v komfortu. Ty městské hromadné dopravy jsou totiž nízkopodlažní. Břeclavané se snaží o zlepšení dopravní situace i jinými způsoby. Pomoci by měl hlavně obchvat. I když už před rokem ministr dopravy Dan Ťok sliboval v Břeclavi, že se stavbou by se mohlo začít v roce 2020, Ředitelství silnic a dálnic teď označilo za nereálný i rok 2022.

## 09. 06. 2017 Přijed' autem, pokračuj vlakem: Přes sto nádraží v Česku získá nové parkoviště

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2145885-prijed-autem-pokracuj-vlakem-pres-sto-nadrazi-v-cesku-ziska-nove-parkoviste>)

Dojet autem k nejbližšímu nádraží a pak pokračovat do práce do velkého města vlakem je dopravní standard západní Evropy. Česko se k němu sice pokouší přiblížit, ale na mnoha místech chybí to nejdůležitější – parkovací místa. Mělo by to změnit 3,5 miliardy korun. Za ně vznikne více než sto dopravních terminálů skýtajících celkem osm tisíc parkovacích míst. Ve středních Čechách vznikla



v posledních dvou desetiletích velice bohatá síť příměstských vlaků. Například z Českého Brodu jezdí do Prahy v ranní špičce až šest vlaků za hodinu, z Řevnic čtyři a podobné je to i z dalších směrů. I když jezdí vlaky plné, mohly by jezdit ještě plnější. Zdaleka ne všude je totiž možné přijet autem k nádraží a bez problémů na většinu dne zaparkovat. Například u nádraží v Dobřichovicích, které leží na trati Praha – Beroun, sice zaparkuje až 180 aut, kterými přijíždějí lidé z okolních obcí. Jenomže pro většinu z nich nejsou k dispozici plnohodnotná parkovací místa a musí stát na provizorní nezpevněné ploše. „Je tady samý výmol, když zaprší, tak je plno louží,“ podotkl dobřichovický starosta Petr Hampl (ODS). Parkování před dobřichovickým nádražím by se mělo zlepšit. Vznikne větší parkoviště za osm milionů, na které dostane město evropské dotace. Program na vylepšení dopravních terminálů využila také kolínská radnice, která již zahájila modernizaci prostoru u nádraží. Tam krom lepších podmínek pro cestující z autobusů přibudou parkovací místa. „Celý prostor bude rekonstruován, napojen suchou nohou a zastřešením na vlakové nádraží,“ popsal kolínský místostarosta Michael Kašpar (STAN). Mezi obdobné projekty už se rozdělilo přes 700 milionů. O další peníze mohou obce žádat do září. Více než dvě miliardy pak jsou připravené pro výzvy krajských měst. Podle náměstka ministryně pro místní rozvoj Zdeňka Semoráda by úpravy dopravních terminálů a stavby záchytných parkovišť měly vést ke zklidnění dopravy. „Aby více lidí využívalo ve městech hromadnou dopravu,“ podotkl.

### **Kolem Prahy je u nádraží málo záchytných parkovišť**

Jak ostatně ukázalo dopravní sčítání, jehož výsledky minulý týden zveřejnilo Ředitelství silnic a dálnic, je provoz na silnicích zdaleka nejsilnější v okolí velkých měst a zejména Prahy. Železničních stanic, kde je opravdu velké parkoviště, je přitom v okolí Prahy naprosté minimum. Záchytná parkoviště P+R jsou u nádraží v Českém Brodě, Berouně a na okraji Prahy v Běchovicích a Radotíně. Velká plocha pro auta je také u hostivického nádraží, v Roztokách u Prahy, Čelákovicích nebo – byť zatím v provizorních podmínkách – ve zmíněných Dobřichovicích. Velice špatné podmínky k zaparkování jsou naopak kupříkladu v blízkosti nádraží v Úvalech nebo Libčicích nad Vltavou, kde lze odstavit auto pouze v ulici.

## **10. 06. 2017 České dráhy dostaly pokutu od Deutsche Bahn kvůli zpožděným a nekvalitním vagonům (Ex3)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/2147973-ceske-drahy-dostaly-pokutu-od-deutsche-bahn-kvuli-zpozdenym-a-nekvalitnim-vagonum>)

Německý dopravce Deutsche Bahn uložil pokutu Českým drahám. Problémem jsou zpožděné dodávky repasovaných vagonů (a také jejich kvalita), které zajišťuje firma Pars nova. Podle Lidových novin musí tuzemský dopravce zaplatit německému 30 milionů korun. Podle informací serveru Lidovky.cz se jedná o sankci za rok 2016 a za letošek lze prý očekávat další peněžní trest. Problémem jsou podle něj zpoždění a kvalita dodávek repasovaných vagonů pro trasu Praha – Berlín – Hamburk. Mluvčí ČD Radka Pistoriusová novinám potvrdila, že Deutsche Bahn uplatnila smluvní pokutu „z důvodu nedodržení řazení a kvality, což bylo způsobeno poruchovostí modernizovaných vozidel a jejich pozdními dodávkami. Výše sankce vychází ze smlouvy a je předmětem obchodního vztahu mezi námi a DB,“ řekla. České dráhy budou podle ní celou částku uplatňovat u opravce.

### **Pars nova – Škoda Transportation – ČD**

Pars nova je od roku 2008 součástí skupiny Škoda Transportation. Zaměřuje se mj. na modernizace motorových vozů a jednotek, elektrických lokomotiv, osobních vozů a tramvají. Nabízí i jejich opravy. České dráhy přitom se Škodou Transportation před časem prohrály miliardovou arbitráž. Plzeňská strojírna žádala doplatek za elektrické lokomotivy, které od ní dráhy nakoupily, dopravce to odmítal a požadoval pokutu za pozdní dodávku. České dráhy musely podle rozhodčího soudu doplatit Škodě 1,2 miliardy korun. Dráhy poté chtěly, aby okolnosti arbitráže prošetřila policie, ta ale případ již odložila. Podle ní nešlo o podezření z trestného činu. Nyní však spor o dodávku lokomotiv mezi Českými drahami (které nařízenou částku již uhradily) a Škodou Transportation řeší Obvodní soud pro Prahu 1.

## **11. 06. 2017 Stát otočil, přihraje miliardy na nové vlaky Českým drahám i Škodě**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/miliardy-bez-souteze-pro-kraje-a-drahy-dxs-eko-doprava.aspx?c=A170608\\_2331204\\_eko-doprava\\_fih](http://ekonomika.idnes.cz/miliardy-bez-souteze-pro-kraje-a-drahy-dxs-eko-doprava.aspx?c=A170608_2331204_eko-doprava_fih))

Českým drahám a některým krajům se otevřela cesta k dotacím na pořízení nových vlaků v objemu téměř osmi miliard korun, která se jim ještě před pár týdny zdála neprůjezdná. Ministerstvo dopravy

ustoupilo od původních plánů, že dá peníze pouze na nové soupravy, jejichž provoz kraje vysoutěží. Dosud u nás většinu vlaků objednávaných kraji zajišťují České dráhy zcela bez soutěže na základě desetileté smlouvy z roku 2009. Stát ustoupil požadavku některých krajů a otevřel nakonec dotace i pro ty, kteří s drahami nemají smlouvu vysoutěženou. „Chceme z evropských prostředků co nejvíce podpořit pořízení nového vozidlového parku na železnici včetně regionálních linek. Proto jsme tento program krajům otevřeli a řešili s Bruselem nastavení podmínek pro čerpání dotací,“ vysvětlil mluvčí ministerstva Tomáš Neřold. Podmínkou pro dotace je buď soutěž na provoz linky, nebo přímé zadání jednomu dopravci. V takovém případě ovšem bude mít kraj povinnost přímé zadání předem oznámit a čekat, zda se někdo nepřihlásí se zájmem o stejný byznys. Pokud ano, přímé zadání bude omezeno jen do roku 2023, pak by za dotace nakoupené vlaky převzal vysoutěžený dopravce.

### Desítky nových vlaků

Podle náměstka ministra dopravy Tomáše Čočka by první výzva měla být vypsaná ještě do konce června, připraveno v ní je celkem 7,73 miliardy korun z programu OPD 2. Za takový objem peněz jde koupit například několik desítek elektrických jednotek. Se soutěží jsou nejdále v Jihomoravském kraji, který chce jít cestou, že vozy bude mít ve svém vlastnictví a pronajímat je bude dopravcům. Soutěž už běží. Předběžné oznámení vypsala Ústecký kraj. Za změnu podmínek výrazně lobboval Plzeňský kraj. Ten na konci roku uzavřel s Českými drahami bez soutěže desetiletý kontrakt na provoz páteřní linky z Horažďovic do Plzně, podle původních podmínek dotací by ale České dráhy na nákup vlaků pro tuto trasu nemohly čerpat dotace. Nově tuto šanci mít budou. Hejtmán Josef Bernard argumentoval tím, že podmínky ministerstvo změnilo a kraje neměly šanci se připravit, argumentoval i posudkem poradenské společnosti PwC. V jiných zemích, jako například v Polsku či Maďarsku, šlo použít evropské dotace na nákup vlaků pro dopravce, kteří neprošli soutěží. Rozhodnutí nahrává i Škoda Transportation, ve které má Bernard akcie. Odmítá ale, že by lobboval za firmu, kterou dříve vedl. Před svým nástupem na kraj slíbil, že peníze z dividend pošle na charitu. Škoda je vybraným dodavatelem elektrických vlaků pro regionální dopravu Českých drah. Dráhy už v roce 2015 uzavřely se Škodou rámcovou smlouvu za 1,2 miliardy korun na dodávku jednotek RegioPanter, ta ale dosud není čerpána. V porovnání s minulými kontrakty jde pro České dráhy sice o relativně malou smlouvu podle objemu, v poslední době ale firma mnoho větších zakázek nezískala. Dráhy krok ministerstva dopravy vítají. „Jsme připraveni tyto prostředky čerpat na základě konkrétních potřeb jednotlivých krajů a v koordinaci s nimi. Zatím nicméně neznáme přesná pravidla programu,“ řekl mluvčí Českých drah Radek Joklík. Soukromí dopravci jsou proti. „Nejde říkat, že otevíráme trh konkurenci, a současně zadávat napřímo jednomu dopravci a ještě mu zaplatit nová vozidla,“ řekla Barbora Mičková z Leo Express.

## 12. 06. 2017 Češi válčí s levnějšími francouzskými projektanty na rychlé trati do Přerova (Brno – Přerov, DÚR)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cesi-valci-s-levnejsimi-francouzskymi-projektanty-na-rychle-trati-do-přerova-1333587>)

Ve třech ze čtyř tendrů bodovali Francouzi. Česká komora inženýrů a techniků jim ale sebrala českou registraci. Trať z Brna do Přerova s uvažovanou rychlostí až 200 kilometrů v hodině má být prvním z takzvaných rychlých spojení v Česku. Její budování se ale zaseklo už u tendrů na projektové práce. Ve třech ze čtyř soutěží o předpokládané hodnotě přes 230 milionů korun uspěla francouzská společnost Egis Rail ve sdružení s českým spolkem Centrum pro efektivní dopravu alias Cedop. Správa železniční dopravní cesty jejich nabídku vyhodnotila jako nejvýhodnější. Ve čtvrtém tendru byly nejlevnější české firmy Moravia Consult a Metroprojekt, které jediné spějí k brzkému podpisu smlouvy. Naopak Egis a Cedop čelí nečekaným potížím. Komplikace jim způsobila Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT), jejíž souhlas je pro působení zahraničních projektantů klíčový. Komora nejprve počátkem května osmi francouzským inženýrům prodloužila registraci takzvaných hostujících osob o rok. Za dva týdny ji ale předseda ČKAIT Pavel Křeček na doporučení stejné komise zrušil. Čtyři Francouzi tak už o možnost práce v Česku přišli, dalším se to stane v červenci. Pro sdružení Egis a Cedop to znamená ztrátu kvalifikace v tendru SŽDC. „Informaci o tom, že jeden z uchazečů ve zbývajících třech veřejných zakázkách přestal splňovat kvalifikaci, můžeme v obecné rovině potvrdit,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Podrobnosti nechtěla komentovat, železničáři podle ní postupují v souladu se zákonem. Ten také stanovuje lhůty pro opětovné prokázání kvalifikace. Cedop se zvratem v názoru komory nesouhlasí a výrok neuznává a podle svého zástupce Petra Šlegra připravuje na ČKAIT žalobu. Komora slíbila reagovat na dotazy deníku E15 až v úterý.

Komplikací pro Francouze ale není jen ČKAIT, nýbrž i námitky dalších uchazečů v pořadí, konkrétně firem Sudop Brno, Sudop Praha a Sudop EU, jejichž sdružení skončilo ve dvou soutěžích těsně



druhé. Sdružení Sudopů vedle nesplněné kvalifikace uplatňuje proti levnější konkurenci i námitku k právní formě. „Spolek Cedop nespĺňuje definici podnikatelského subjektu podle zákona o zadávání veřejných zakázek,“ tvrdí šéf Sudop Praha Tomáš Slavíček. To Cedop odmítá s tím, že valnou většinu zakázky zajistí partnerská Egis Rail, tudíž pro spolek nejde o hlavní činnost. Celá věc tak zřejmě zamíří k antimonopolnímu úřadu. Egis Rail je projektantem vysokorychlostních tratí, spojení do Přerova by bylo jeho prvním projektem v tuzemsku.

#### Projekty na trat' Brno – Přerov (v milionech korun)

- úsek: Blažovice – Vyškov, nejnižší nabídka: CEDOP, Egis – 53,9, odhadovaná cena: 62,0
- úsek: Kojetín – Přerov, nejnižší nabídka: CEDOP, Egis – 41,2, odhadovaná cena: 63,5
- úsek: Nezamyslice – Kojetín, nejnižší nabídka: Moravia Consult, Metroprojekt – 29,3 odhadovaná cena: 49,0
- úsek: Vyškov – Nezamyslice, nejnižší nabídka: CEDOP, Egis – 48,7, odhadovaná cena: 59,0

### 12. 06. 2017 Mezi Prahou a Kolínem znovu vyjely vlaky proti sobě a zastavily provoz (Český Brod)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2149716-mezi-prahou-a-kolinem-znovu-vyjely-vlaky-proti-sobe-a-zastavily-provoz>)

Na hlavním železničním koridoru mezi Prahou a Kolínem znovu vyjely proti sobě dva vlaky. Nikomu se nic nestalo, ale provoz byl na necelou hodinu úplně přerušen a plně obnoven byl až kolem 18:30. Podobná událost se na stejné trati stala i v sobotu. Podle mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřiny Šubové byl před 15:30 umožněn průjezd dálkovým spojům, ale jen po jedné koleji. Některé dálkové vlaky proto byly vedeny odklonem přes Lysou nad Labem a další mohly nabírat zpoždění. Provoz regionálních vlaků pak byl v úseku Praha-Běchovice – Český Brod stále zastaven. „Vlakům se podařilo bezpečně zastavit, takže se nesrazily,“ dodala mluvčí. Obě soupravy se od sebe zastavily ve vzdálenosti 218 metrů.

Podobný případ se na stejné trati stal i v sobotu, navíc také u Českého Brodu. Tehdy proti sobě vyjely osobní a montážní vlak. Podařilo se jim zastavit asi 45 metrů od sebe. Při incidentu se nikdo nezranil ani nevznikla žádná hmotná škoda. Policie však událost vyšetřuje jako obecné ohrožení z nedbalosti. „Přestože obě události vypadají podobně, jsou odlišné,“ upozorňuje mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. O víkendu vyjel proti vlaku montážní vůz z vyloučené koleje, kdežto pondělní nehoda spočívala v tom, že proti sobě vyjely dva vlaky na běžně provozovaných kolejích. Oba incidenty zřejmě souvisí s výlukou – na atypickém úseku jsou teď v provozu jen dvě ze tří kolejí. „Podle předběžných šetření to opravu vypadá, že došlo k pochybení na straně SŽDC,“ dodává mluvčí Šubová s tím, že ale ještě vyšetřování nebylo definitivně skončeno. Správce železnic nicméně chystá okamžitě zpřísnění dohledu nad tímto úsekem.

### 13. 06. 2017 Kolejový vůz s minibarem i speciál pro opravu vedení: V Ostravě probíhá veletrh Czech Raildays

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2150676-kolejovy-vuz-s-minibarem-i-special-pro-opravu-vedeni-v-ostrove-probiha-veletrh-czech#articlewithopenedgallery>)

Téměř dvě stovky firem předvádí novinky ze všech oblastí kolejové dopravy v železniční stanici Ostrava hlavní nádraží. V úterý tam začal třídní mezinárodní veletrh drážní a manipulační techniky Czech Raildays. Na akci dovezou návštěvníky i České dráhy, které si právě pro tuto příležitost připravily zajímavou slevu. „Pokud na Czech Raildays dojedou návštěvníci vlakem Českých drah, budou mít zpáteční jízdenku zdarma,“ zjistil redaktor České televize Petr Mecner. Firmy představují novinky od nejzákladnějších drobných komponent až po řídicí systémy, celky pro stavbu a údržbu tratí či sdělovací a zabezpečovací techniku. K nejatraktivnějším exponátům veletrhu vždy patří lokomotivy, letos je vystavují například společnosti České dráhy (ČD), CZ Loko nebo Škoda Transportation.

#### Návštěvníci uvidí i kolejový speciál

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) má na veletrhu novou speciálně navrženou jednotku pro údržbu trakčního vedení. „Její maximální rychlost činí 120 kilometru v hodině. Zatím máme vysoutěženy čtyři kusy,“ uvedl Pavel Surý, generální ředitel SŽDC s tím, že do budoucna by těchto vozů mohlo být v Česku patnáct. Cena jednoho z nich je 58 milionů korun. Čtyřnápravové vozidlo má

motor o výkonu 520 kilowattů a je dlouhé 21,4 metru. Výrobce je rakouská společnost Plasser & Theurer, s níž SŽDC podepsala kontrakt na dodávku tří vozů. Další dva vozy dodá firma na podzim.

### Dráhy ukazují modernizované vozy

České dráhy na veletrhu předvádějí své modernizované vozy, například velkoprostorový osobní vůz druhé třídy Bbdgme<sup>236</sup>. V modernizovaném voze Bmz<sup>229</sup> zase ukazuje rozšiřující se službu ČD – minibary. Místopředseda představenstva ČD Ludvík Urban řekl, že dráhy chystají obnovu vozového parku na dvou tratích v Moravskoslezském kraji. „V první řadě by měla být obnova vozového parku na lince Ostrava – Frenštát, kde by se měly koupit nové push-pully, dvoupatrové jednotky,“ řekl Urban. Náklady na pořízení pěti souprav by podle něj byly kolem jedné miliardy korun, přičemž 85 procent této částky by měly zaplatit dotace a 150 milionů korun by doplatily ČD. Urban řekl, že na nové vlaky je třeba nejprve vypsat soutěž a jejich výroba pak potrvá minimálně dva roky. Na trať by tak nové vlaky mohly vyjet zřejmě v roce 2021. Další trať, na které by bylo potřeba zvýšit kvalitu cestování, je trať Ostrava – Bruntál. Na vozidle je nákladní jeřáb s možností připojení pracovního koše, zdvihací pracovní plošina, ramena pro manipulaci s trolejovým vodičem a nosným lanem, věží pro kalibraci výšky trolejového vodiče a měřicím sběračem. Dohled nad zařízením zprostředkovává osádce vozu soubor kamer.

### Kdy a kam platí zpáteční jízdenka zdarma

České dráhy nabízejí zpáteční jízdenku VLAK+ Czech Raildays se slevou 50 %. Za cestu z kterékoli stanice v ČR do Ostravy zaplatíte obyčejné jízdné, zpět pojedete zdarma. Aby jízdenka VLAK+ Czech Raildays platila i pro cestu zpět, je nutné si ji nechat na pokladně veletrhu orazítkovat. Jízdenky s touto slevou mohou být vystaveny z kterékoli železniční stanice nebo zastávky ČD výlučně do cílové stanice Ostrava hl. n. a Ostrava-Svinov.

## 13. 06. 2017 Rychlá trať do Čech má od Němců zelenou, pro Berlín je trasa prioritou (RS 4 Praha – Dresden)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/rychla-trat-do-cech-ma-od-nemcu-zelenou-pro-berlin-je-trasa-prioritou-1333650>)

Německá studie ekonomické výhodnosti plánované rychlé tratě mezi Prahou a Drážďany dopadla ve prospěch stavby. Na nedávném jednání mezinárodní pracovní skupiny to oznámili zástupci německého ministerstva dopravy české straně, uvedl dnes na železničním veletrhu Raildays v Ostravě ředitel strategie Správy železniční dopravní cesty Radek Čech. „Jde o zásadní průlom v dosavadním procesu přípravy,“ řekl Čech. Pro trať to především znamená, že dostane ve Spolkovém plánu dopravních cest vysokou prioritu, která zajišťuje financování stavby. Změnu plánu musí ještě schválit německý parlament, podle předpokladů by se tak mělo stát do konce léta. Předmětem zkoumání německé studie byl mimo jiné i tunel pod Krušnými horami, kde budou vlaky jezdit až dvousetkilometrovou rychlostí. Celou trasu mezi oběma městy by pak měly zvládnout zhruba za hodinu. Němci se tak v přípravě rázem ocitli před českou stranou. Správa železnic letos zadala práce na studii proveditelnosti, kterou zpracovává sdružení francouzské firmy Egis Rail a českého spolku Centrum pro efektivní dopravu. Práce potrvají rok a půl. „Úkolem studie je nalézt dopravně, technicky, ekonomicky a ekologicky proveditelná, územně průchodná a příjnosná řešení,“ uvedla již v minulosti mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Vysokorychlostní trať (VRT) do Drážďan, přesněji její úsek z Prahy do Lovosic, je ve strategických dokumentech ministerstva dopravy zařazen do základní sítě, která má být hotova do roku 2030. Ten se ale pravděpodobně nestihne. Železničáři nechtějí o termínech hovořit, při výstavbě nové sítě VRT prý bude zásadní úprava stavební legislativy, která má státu mimo jiné ulehčit získávání potřebných pozemků. Páteří české rychlé železnice má být nová trať Praha – Brno, pro kterou v květnu SŽDC vypsal tendr na zpracování studie proveditelnosti.

## 14. 06. 2017 Rychlejší vlaky ulehčí plným silnicím. Do Náchoda zrychlí o 20 minut (Hradec Králové – Trutnov/Broumov)

Zdroj: iDNES.cz ([http://hradec.idnes.cz/zrychleni-zeleznicni-dopravy-v-kralovehradeckem-kraji-pi-2/hradec-zpravy.aspx?c=A170614\\_2332600\\_hradec-zpravy\\_the](http://hradec.idnes.cz/zrychleni-zeleznicni-dopravy-v-kralovehradeckem-kraji-pi-2/hradec-zpravy.aspx?c=A170614_2332600_hradec-zpravy_the))

Cestování vlakem po Královéhradeckém kraji by mělo opět zrychlit. Hejtmanství jedná o další modernizaci tratí do Trutnova a Náchoda, aby vlaky mohly konkurovat automobilové dopravě. Z Hradce do Náchoda by tak lidé mohli jet jen půl hodiny. Zatím se to zdá jako sci-fi, podle kraje to však není nereálné. Podle představ kraje by měly být vlaky v Broumově dřív o 37 minut, ve Svobodě

nad Úpou o 33 minut, v Náchodě o 20 minut a v Adršpachu o více než půl hodiny. „Z Hradce do Náchoda za půl hodiny, to není bilance zběsilé jízdy autem, ale už za několik let cesty vlakem,“ říká náměstek hejtmána zodpovědný za dopravu Martin Červíček (ODS), který jedná s ministerstvem dopravy a Správou železniční dopravní cesty (SŽDC) o plánu modernizace trati Hradec Králové –Trutnov. SŽDC by v druhé polovině roku měla zpracovat studii, která naznačí termíny a především cenu modernizace. Její součástí bude i prověření vysokovské spojky, tedy kilometr dlouhého železničního tunelu pod obcí Vysokov, jehož vybudování by podstatně zkrátilo cestu vlakem z Hradce do Náchoda. „Cestující by ve Starkoči nemuseli přestupovat a vlak by ve Václavících nemusel měnit směr jízdy,“ vysvětlil Michal Friček z tiskového odboru hejtmanství. Kraj upozorňuje, že cesta z Hradce do Náchoda autem trvá za ideálních podmínek 45 minut, v dopravní špičce se prodlužuje. „Toto řešení by podstatně zvýšilo konkurenceschopnost železniční dopravy, přilákalo nové cestující a odlehčilo přetíženým silnicím,“ uvedl Červíček. Na vysokovskou spojku podle něj existuje zhruba 10 let starý projekt, podle nějž jeho vybudování mělo stát mezi 400 miliony až jednou miliardou korun, podle toho, jaká varianta by se zvolila. Při jednání s ministerstvem a SŽDC získal kraj partnery v představitelích měst a obcí, kteří zrychlení železnice rovněž podporují. Minulý týden se všichni sešli na pracovním jednání na náchodské radnici, kde se radili jak postupovat dál. Velkým podporovatelem rychlé železnice do Náchoda je i tamní starosta Jan Birke. Náchod totiž dlouhodobě trápí extrémně hustá doprava. „Dopravní situace v celém okolí je dlouhodobě složitá. Město je nesporně velkým dopravním uzlem nejen pro dopravu mezinárodní dál do Polska, ale také pro oblast celého broumovského výběžku. Všechny snahy o zkvalitnění dostupnosti našeho regionu vítám, rozvoj železnice je rozhodně jedním z řešení,“ uvedl Birke.

Cestovní doby dosahované v roce 2017  
oblast sever – Trutnovsko, Náchodsko, Broumovsko



Cestovní doby dosahované po rozšiřujících úpravách (20  
oblast sever – Trutnovsko, Náchodsko, Broumovsko)



### Železniční připravují studii proveditelnosti

Kraj představil mapku s cestovní dobou, které vlaky směrem na Náchodsko a Trutnovsko dosahují v letošním roce, a mapu s časy, kterých by měly dosahovat po rozšiřujících úpravách. Podle kraje nyní trvá nejdéle cesta do Broumova – 112 minut, a to právě kvůli nutnosti přestupu ve Starkoči. Po přestavbě trati a vybudování vysokovské spojky by cestující byli v Broumově už za 75 minut. Cesta do Meziměstí by místo současných 95 minut trvala hodinu. Zrychlila by se i trutnovská část trati. Nyní vlak jede v průměru 72 minut, po úpravách by mohl být v Trutnově už za hodinu. Cesta do Svobody nad Úpou se má zkrátit ze 108 na pouhých 75 minut.

Správa železniční a dopravní cesty se k projektu nechtěla blíže vyjadřovat, protože bude muset projít ještě přes ministerstvo. „Spekulovat je zatím předčasné. Aktivitu vnímáme pozitivně a připravujeme studii proveditelnosti. V případě, že ji schválí ministerstvo dopravy jako naše nadřízená organizace, můžeme v přípravě postoupit dále,“ uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Nechtěl spekulovat ani o žádných termínech, které si vytyčil kraj, podle nějž by mělo být v roce 2030 hotovo. „Následovat bude studie ekonomické návratnosti, studie vlivu na životní prostředí, vyhlášení veřejné zakázky na záměr projektu, projekt stavby, územní souhlas, stavební povolení, výběr zhotovitele. Příprava bude trvat roky,“ naznačil postup Illiaš.

### 14. 06. 2017 Dráhy podepsaly smlouvu na Vectrony, cena oproti očekáváním vzrostla (Praha – Hamburg)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-podepsaly-smlouvu-na-vectrony-cena-oproti-ocekavanim-vzrostla-1333701>)

České dráhy naplnily svůj dlouhodobý záměr na rozšíření flotily lokomotiv o moderní stroje. Koncem minulého týdne podepsaly smlouvu s německou filiálkou společnosti European Locomotive Leasing (ELL) na pronájem deseti strojů Siemens Vectron na deset let. Serveru E15.cz to potvrdil mluvčí drah Radek Joklík. Uzavření smlouvy schválil už počátkem května řídicí výbor Českých drah, informace ale dráhy nezveřejnily, neboť se čekalo, zda ve lhůtě nepřijdou proti výsledkům soutěže nějaké námítky.



Cena přesahuje původní předpoklady drah. Hodnota kontraktu včetně údržby je 60 milionů eur bez DPH, tedy v přepočtu téměř 1,6 miliardy korun. Při vypisování tendru přitom dopravce počítal s částkou 48 milionů eur bez DPH (cca 1,3 miliardy korun).

Všech deset lokomotiv by měl mít podnik k dispozici do sedmi měsíců od podpisu, většinu strojů by měl nicméně převzít už v listopadu. Od prosince pak chtějí dráhy Vectrony, které jsou stavěny pro rychlost 200 kilometrů v hodině, nasazovat na základě smlouvy s Deutsche Bahn na linku Praha – Berlín – Hamburk. Dráhy přitom cenu obhajují propočty, podle kterých se díky smlouvě s Němci pronájem ekonomicky vyplatí. Původně počítaly pro Hamburk s lokomotivami Emil Zátopek od Škody Transportation, ty ale měly potíže s německými úřady a dosud nemohou na německou trať vyjet plnou rychlostí. Dráhy je proto nasazují mimo jiné na expresy do Rakouska.

Skupina Českých drah už se simensovskými Vectrony zkušenosti má. Loni jich pět koupilo ČD Cargo za 20 milionů eur (540 milionů korun), další tři přikoupilo letos. Vectrony používá v tuzemsku například i Regiojet, který si je pronajal rovněž od ELL, což je jedna z největších lokomotivních leasingových firem v Evropě.

## 15. 06. 2017 Místo nových vlaků jezdí spravované ojetiny. Dotace už netečou jako dříve

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/modernizace-vlaku-vlaky-czech-raildays-d95/eko-doprava.aspx?c=A170614\\_2332528\\_eko-doprava\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/modernizace-vlaku-vlaky-czech-raildays-d95/eko-doprava.aspx?c=A170614_2332528_eko-doprava_rts))

Dopravci sázejí čím dál častěji na modernizaci starých souprav a nové vlaky častěji pořizují v zahraničí. Bylo to vidět na veletrhu novinek v železničním průmyslu Czech Raildays v Ostravě. Expresní vozy Českých drah, které vznikly původně v roce 1979 až 1982, letos prošly další modernizací. CZ Loko pak vystavila modernizovanou lokomotivu původem z Belgie, kterou teď nabízí jako v podstatě nový stroj. Veletrh tak dobře ilustruje situaci, do které se dostal tuzemský železniční průmysl. Po rekordním roce 2015 spadly jeho tržby o více než šestnáct procent z 91 na 78 miliard korun. „Důvodem je určitě například nečerpání dotací na nová vozidla i to, že nevyšly některé velké zakázky,“ říká Marie Vopálenská, generální ředitelka Asociace podniků českého železničního průmyslu (ACRI).

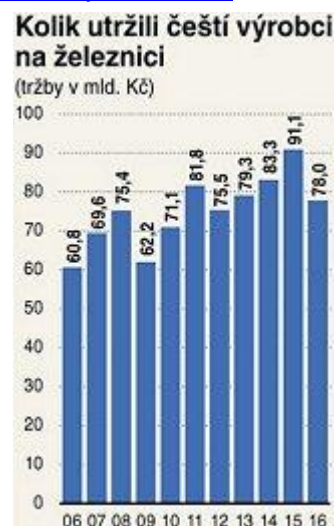
### Nejde jen o dotace

O výrobky českého železničního průmyslu je také menší zájem v zahraničí, export loni klesl o jedenáct miliard korun. Podle Vopálenské se členské firmy chtějí na export zaměřit v příštích letech více, velký potenciál vidí hlavně v Indii. Zastavení nákupu nových vlaků dobře ukazuje vývoj u Českých drah, které v posledních letech nechaly vydělat výrazně hlavně Škodu Transportation. Poslední nové vlaky byly RegioPantery pro linku na mošnovské letiště před rokem a půl, od té doby firma soupravy jen modernizuje. Nebo si nová železniční vozidla pronajímá: desítky lokomotiv pro vlaky z Prahy do Hamburku bude z německého závodu Siemensu.

Modernizace starších ojetin je trend, který ve velkém začal před sedmi lety, když rakouské státní dráhy ÖBB začaly nakupovat desítky nových jednotek railjet a stovky vozů pro dálkovou dopravu přestaly potřebovat. Soukromý RegioJet na nich postavil flotilu, dnes se za ně nestydí ani České dráhy, které je různě modernizují. Na začátku července ČD spustí modernizaci pendolin, zvažují i to, že se nové podoby dočkají příměstské jednotky CityElefant. „Během pár let jsme vozy z Rakouska výrazně modernizovali flotilu,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah zodpovědný za osobní dopravu. Dráhy aktuálně soutěží jen nové osobní vagonky pro dálkovou dopravu, soutěž na elektrické a dieselové jednotky zrušil antimonopolní úřad. Nové soutěže by se mohly rozeběhnout v příštích měsících, ministerstvo dopravy už před několika dny oznámilo start dotací na regionální vlaky z programu OPD2.

### Češi mohou ostrouhat

Není ale zdaleka jisté, zda se k penězům z dotací dostanou čeští výrobci. Největší z nich, Škoda Transportation, zatím s mnoha novinkami na kolejích nepřichází. Firma, u které se stále mluví o vstupu čínské CRRC, dlouho nezískala větší zakázku a zásoba práce se jí krátí. V Ostravě vystavuje svoji lokomotivu pro vlaky Norimberk – Mnichov, která je první a zatím poslední vlakovou zakázkou pro Německo. Velký kontrakt za deset miliard pro National Express jí nevyšel. V Německu zatím sklízí přes České dráhy spíše kritiku za to, v jakém stavu jsou firmou zmodernizované vozy,



kteří nasazuje dopravce na spojení Praha – Berlín. Lokomotiva 109 E, která měla být vlajkovou lodí Škody, navíc příliš dopravce neoslňuje. Tuzemští nákladní dopravci zatím nakupují jako nové výhradně konkurenční Traxxy od Bombardieru nebo Vectrony od Siemensu.

### 15. 06. 2017 Leo Express plánuje přímou linku do Krakova (Praha – Kraków)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/leo-express-planuje-primou-linku-do-krakova-1333719>)

Společnost Leo Express počátkem června oficiálně požádala polský drážní úřad o povolení vysílat vlaky z Prahy do Krakova. Úřad má na odpověď dva měsíce. Podle serveru Rynek kolejowy mimo jiné zkoumá, zda nový spoj ekonomicky neohrozí dotované vlaky. V ideálním případě by chtěl Leo Express začít jezdit v září s jedním párem vlaků. Přímé vlaky z Prahy do Krakova vypravují dvakrát denně i České dráhy. Ty přímou linku do polského města opět zařadily po devíti letech. Linka ČD Praha – Krakov je k dispozici od letošního dubna až do září. Oba dopravci se shodují na tom, že linka je důležitá i z pohledu cestovního ruchu jak pro Českou republiku, tak i pro Polsko.

### 16. 06. 2017 Škoda bojuje o pětimiliardovou zakázku na nové vlaky pro Lotyšsko

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/skoda-velka-zakazka-v-lotyssku-soutez-dhk-eko-doprava.aspx?c=A170616\\_091342\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/skoda-velka-zakazka-v-lotyssku-soutez-dhk-eko-doprava.aspx?c=A170616_091342_eko-doprava_suj))

Škoda Transportation bojuje o velkou zahraniční zakázku v Lotyšsku. Pro tamější státní dráhy chce dodat nové širokorozchodné elektrické jednotky. Lotyšské ministerstvo dopravy už schválilo postup pětice uchazečů do druhého kola soutěže na dodávku elektrických jednotek za 200 milionů eur, tedy více než pět miliard korun. Podle lotyšského serveru Diena tak může lotyšský státní dopravce Pasažieru Vilciens (PV) pokračovat v tendru a výrobci teď budou podávat konkrétní nabídky. Jde o soutěž na 32 kusů jednopodlažních elektrických jednotek pro příměstskou dopravu pro rychlost 160 kilometrů v hodině s kapacitou 400 – 450 sedaček. Dopravce požaduje, aby vlaky zvládaly jízdu v klimatických podmínkách mezi -40 až 40 stupni Celsia. „Jsme jedním z kvalifikovaných účastníků tendru a hodláme se jej zúčastnit s ověřeným konceptem vozidla. Máme už velké zkušenosti s vývojem a výrobou elektrických jednotek, které jezdí nejen u nás v České republice, ale také na Slovensku, Ukrajině nebo Litvě,“ řekla mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá.

O zakázku se utká Škoda ještě se švýcarským Stadlerem, španělskými výrobci CAF a Talgo, ve hře je i rusko-německé konsorcium s názvem Ural'skije lokomotivi, za kterým jsou firmy Sinara a Siemens. Zakázka souvisí s velkou elektrifikací lotyšské železnice. Dosud jezdí elektrické vlaky jen na 257 kilometrech, postupně má délka elektrizovaných tratí stoupnout až na 839 kilometrů. Škodě chybí v posledním roce velké nové železniční zakázky. Velmi blízko byla firma Ioni dodávkám vlaků do Německa pro National Express za deset miliard. Britský dopravce ale nakonec v soutěži na provoz příměstských vlaků kvůli odporu státního dopravce Deutsche Bahn neuspěl a Škoda tak o zakázku přišla. Škoda bojuje ještě o větší zakázku v Izraeli, kde je v soutěži na dodávku 60 elektrických jednotek. V tendru podala nabídku společně s čínskou firmou CRRC, o které se mluví jako o budoucím majiteli Škody.

### 16. 06. 2017 Dráhy vysoudily na Stadleru miliony za pozdě dodané vlaky (RS1)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahy-vysoudily-na-stadleru-miliony-za-pozde-dodane-vlaky-1333802>)

České dráhy si dnes připsaly první bod ve stomilionové sérii sporů s dodavatelem vlaků Stadler Pankow. Obvodní soud pro Prahu 1 vyhověl žalobě drah a přiznal dopravci nárok na smluvní pokutu přes 13 milionů korun za opožděné dodání 17 motorových vlaků pro kraj Vysočina. Deníku E15 to potvrdil mluvčí drah Radek Joklík. „Stadler je povinen nám zaplatit žalovanou částku s úroky z prodlení a uhradit nám náklady řízení,“ doplnil Joklík. Německá firma ze švýcarské skupiny Stadler se ovšem může proti rozsudku odvolat.

Dráhy podaly na výrobce celkem pět soudních žalob, které se týkají dodávky 33 motorových vlaků z počátku tohoto desetiletí. Vedle Vysočiny vlaky jezdí i v Libereckém kraji a jsou známy pod obchodním názvem RegioSpider. Zmíněná dodávka vlaků měla hodnotu 1,8 miliardy, dráhy se nyní snaží skrze soudy vymoci pokuty v celkové výši sto milionů korun. Důvodů je více, primárně jde ale zřejmě o zpožděná dodání vlaků a potřebných dokumentů, což dráhy vehnalo do sporů s kraji,



především Libereckým. Dnešní stání je teprve druhé, které dospělo k nějakému verdiktu. První malý spor o milion korun dráhy v květnu u Městského soudu v Praze prohrály. Milion dráhy žádaly jako náhradu za dodatečné náklady, které vznikly údajně vadnou technickou dokumentací. Soudkyně vícenáklady neuznala. Zbylé tři žaloby zatím soudy neprojednaly ani v první instanci.

## 18. 06. 2017 Železničáři v Chebu opraví nádraží, rekonstrukce vyjde na půl miliardy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/zeleznicari-v-chebu-opravi-nadrazi-rekonstrukce-vyjde-na-pul-miliardy-1333850>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vypsal výběrové řízení na přestavbu nádraží v Chebu. Rekonstrukce kolejíště, nástupišť a zabezpečovacího systému vyjde na téměř půl miliardy korun. Vyplývá to z informací ve věstníku veřejných zakázek. Stavební práce by podle harmonogramu SŽDC měly být zahájeny ještě letos, dokončení očekává státní investorská organizace příští rok. Oprava chebského nádraží je součástí širší rekonstrukce železničního ramene mezi Ústím na Labem a Chebem, během níž mají být kompletně rekonstruovány úseky mezi Karlovými Vary a Bílinou. Na samotnou opravu nádraží v Chebu SŽDC počítá s využitím evropských dotací z fondu soudržnosti CEF. Pro cestující by zde měly vzniknout podchody ke všem nástupištím, které budou nově postavené tak, aby odpovídaly současným požadavkům na bezpečnost a vstřícnost k handicapovaným osobám. Vybaveny tak budou například vodíci liniemi pro nevidomé a hrana nástupiště se zvýší pro možnost bezbariérového nástupu cestujících na vozíku. Nové bude i zastřešení nástupišť.

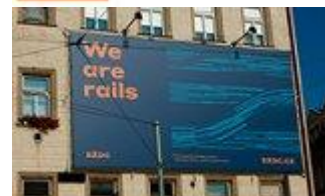
## 19. 06. 2017 Nové logo SŽDC podtrhuje jasnou roli a pozici firmy, zlepší povědomí o společnosti

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

SŽDC nastavuje jasná pravidla firemní identity, která jsou v souladu s hodnotami organizace, zvýší její image a přispějí k jasnému vnímání společnosti širokou veřejností. Klíčové proto bylo zpracování nového grafického písemného názvu organizace, doplňkového grafického symbolu a jednotného vizuálního stylu, který je aplikovatelný ve všech oblastech činnosti SŽDC. Letos v lednu vypsal státní organizace výběrové řízení na nové grafické ztvárnění loga, jehož vítězem se stalo studio Marvil. Vítězná podoba loga se poprvé objeví při prosincovém zveřejnění jízdního řádu pro rok 2018. Jeho implementace bude probíhat postupně během následujících let v rámci provozu, údržby a modernizace. „Všichni si uvědomujeme složitost samotného názvu naší organizace. K tomu býváme širokou veřejností často vnímáni jako součást tzv. drah či historicky spojování s Českými drahami. Chceme jednoduchou cestou, prostřednictvím jasného loga prezentovat význam a pozici SŽDC,“ uvádí náměstek generálního ředitele SŽDC Jiří Svoboda a doplňuje: „Naše firma patří k největším zaměstnavatelům v zemi. Je garantem tradice a zároveň přináší pokrok a modernizaci, je zcela spojena se železniční infrastrukturou. Převzetím výpravních budov jsme také v přímém kontaktu se zákazníky, pro veřejnost musíme být jasně čitelní.“

Současné logo SŽDC má několik podob s řadou neodborných zásahů, což ztěžuje správnou identifikaci organizace. Neumožňuje jednoduché aplikování ve všech grafických prostředích a také v malých velikostech. Navíc nevystihuje všechny oblasti činnosti SŽDC. K tomu není ošetřeno řádnou licenční smlouvou. Všechny tyto skutečnosti vedly k přípravě výběrového řízení na grafické ztvárnění nového loga, které se vypsal letos v lednu. Oslovila se čtyři grafická studia: Studio Marvil s. r. o., Dynamo design s. r. o., Side2 s. r. o. a STUDIO NAJBRT s. r. o. Forma oslovení se zvolila z důvodu velikosti SŽDC, tedy potřebou vysoké odbornosti a zkušenosti grafických studií. Samotné výběrové řízení proběhlo ve dvou kolech, vítězem se stalo studio Marvil s. r. o.

Vítězné logo nejlépe reflektuje zadání SŽDC. Nutnost zachování stávajícího písmenného složení značky, doplnění o grafický symbol, který je součástí loga a je zároveň samostatně aplikovatelný. Nejlépe vystihuje činnost organizace, tedy spojení SŽDC s železniční infrastrukturou. Podstatná je



i srozumitelnost a zapamatovatelnost loga. „Jako ústřední motiv jsme zvolili písmeno Ž stylizované jako schéma kolejí, tři paralelní koleje propojené výhybkou. Symbol Ž je zároveň zkratkou slova Železnice, které nejlépe shrnuje jinak dlouhý a pro širší veřejnost obtížně zapamatovatelný název Správa železniční dopravní cesty. Ž jako železnice je nejlepší způsob, jak společnost SŽDC učinit všeobecně srozumitelnou a zapamatovatelnou,“ vysvětluje Pavel Zelenka ze Studia Marvil.

Hodnota celé zakázky činí 1,9 milionu korun, zahrnuje samotné logo, zpracování grafického manuálu loga a jednotného vizuálního stylu SŽDC a také veškeré převedení autorských a duševních práv na státní organizaci. Obměna loga bude probíhat s ohledem na minimalizaci nákladů postupně během následujících pěti let v rámci provozu, údržby a modernizace. Poprvé využije SŽDC nové logo při zveřejnění nových jízdních řádů pro rok 2018.

## 20. 06. 2017 ČD Cargo nevyšel miliardový tendr, firmy se nepřihlásily (ETCS)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-nevysel-miliardovy-tendr-firmy-se-neprihlasily-1333931>)

Miliardová série tendrů společnosti ČD Cargo na dodávku celoevropského zabezpečovacího systému ETCS pro lokomotivy zůstane zatím bez vítěze. Firma chtěla moderním systémem osadit celkem 345 lokomotiv, pro které hledala dodavatele ve čtyřech soutěžích. Pro nezájem technologických firem je ale musela zrušit. „V tuto chvíli provádíme analýzu trhu, abychom zjistili důvody nezájmu,“ uvedl mluvčí skupiny České dráhy Radek Joklík.

Cargo dopadlo stejně jako před nedávnem mateřské dráhy. Ty loni vypsalý tendr na osazení hned 663 lokomotiv s odhadovanou rámcovou cenou 6,5 miliardy korun. Ani jim se nikdo nepřihlásil. Jde přitom o velké peníze z nového evropského finančního zdroje CEF. Ten by na zabezpečení vlaků ČD přispěl 57 procenty z nákladů. Jenže právě šibeniční termíny vyplývající z podmínek CEF jsou zřejmě příčinou nezájmu firem: program je třeba vyčerpat do roku 2020. Ministerstvo dopravy proto připravilo výzvu i v operačním programu Doprava (OPD), který je naplněn penězi z Fondu soudržnosti a nabízí o dva roky delší čas. Výzva by měla být vypsána v polovině července. Jenže OPD nabízí na zabezpečení lokomotiv řádově nižší sumu, dle aktuální tabulky ministerstva jde zatím o půlmiliardu. České dráhy proto usilují o možnost čerpat peníze z CEF až do roku 2023.

ETCS se má stát v příštích letech evropským standardem. Kontroluje například, zda strojvedoucí respektuje návěstidla a povolenou rychlost, a umožňuje dálkové zásahy do řízení vlaku. Systém se skládá ze dvou částí, traťové a lokomotivní. Na hlavních tratích by měl být v tuzemsku povinný zhruba v polovině příštího desetiletí.

## 20. 06. 2017 Stavební povolení: Optimalizace trati Český Těšín – Dětmarovice

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/170620vyhlaska.pdf>)

## 21. 06. 2017 Berlín – Mnichov pod 4 hodiny. Vlaky v Německu výrazně zrychlí (od 10. prosince 2017)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/spojeni-berlin-mnichov-je-pred-otevrenim-fp2-/eko-doprava.aspx?c=A170619\\_172804\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/spojeni-berlin-mnichov-je-pred-otevrenim-fp2-/eko-doprava.aspx?c=A170619_172804_eko-doprava_suj))

Německou železniční dopravu čeká jedno z největších zrychlení v historii. Od prosincové změny jízdního řádu zkrátí díky dokončení posledního vysokorychlostního úseku spojení Berlín – Mnichov o více než dvě hodiny, v dalších trasách budou rychlé soupravy ICE jezdit častěji než dosud. Rychlostní spojení mezi prvním a třetím největším městem v Německu začali budovat už v roce 1996, stavaři ho dokončili na přelomu roku. Od té doby probíhá testovací provoz. Ke stavebně nejnáročnějšímu patřil 107 kilometrů dlouhý úsek z Erfurtu do Ebensfeldu, na trati přes Durynský les je 22 tunelů a 29 mostů, vlak stráví v podzemí či na mostě téměř polovinu této trasy. Nové spojení má konkurovat letadlům, autobusům i autům mezi oběma městy. Celkem zhruba šest set kilometrů tratě pro rychlovlaky vyšlo na 10 miliard eur, jeden kilometr tak v přepočtu stál kolem 450 milionů korun. Maximální rychlost na trase je 300 kilometrů v hodině.

DB zatím neřeklo, kolik budou stát jízdenky, začnou se prodávat v říjnu. Od srpna začnou jezdit na trase vlaky podle jízdního řádu v rámci testování, ale bez cestujících. DB nasadí na trať dva druhy vlaků: ICE Sprinter, který bude zastavovat pouze v Erfurtu a Norimberku a zvládne cestu za 3:55 hodiny a pomalejší vrstvu vlaků, které budou zastavovat častěji. Ty zvládnou cestu za 4:25.

I to je však výrazně rychlejší jízda, než dosavadních 6 hodin a 12 minut. Start nových vlaků přinese velké změny i u dalších spojení: novým přestupním uzlem mezi rychlovlaků se stane Erfurt, kde bude navazovat na spojení rychlovlaků z Frankfurtu. Na jiných trasách přibude frekvence spojení, například z Berlína do Hamburku budou vlaky jezdit každou půlhodinu.

## 22. 06. 2017 České dráhy vyhazují Jančurovy vlaky ze Smíchova, RegioJet se však odmítá vystěhovat

Zdroj: iHNed.cz (<http://domaci.ihned.cz/c1-65777450-ceske-drahy-vyhazuji-jancuru-ze-smichova>)

České dráhy, které svému konkurentovi RegioJetu před několika lety pronajaly část svých prostor na smíchovském nádraží v Praze, mu k 31. březnu daly výpověď. RegioJet se ale odmítl vystěhovat, a dráhy tak na svého konkurenta podaly k soudu žalobu o vyklizení. České dráhy tvrdí, že je to kvůli plánované výstavbě, ale ta začne nejdříve za dva roky.

Provozovatel osobní železniční dopravy RegioJet může přijít o své zázemí na nádraží Praha-Smíchov. Sídí v prostorách Českých drah, které daly firmě podnikatele Radima Jančury výpověď. Státní dráhy to vysvětlují tím, že musí uvolnit prostory pro výstavbu nové čtvrti Smíchov City pro více než 10 tisíc lidí, kterou připravuje developer Sekyra Group. Jenže postup drah vypadá spíš jako pokračování ostré války mezi oběma konkurenty na železnici. Výstavba totiž nezačne dřív než za dva roky a žluté vlaky mohou na kolejích zatím dál parkovat. Krokem drah ovšem mohou přijít o zázemí pro údržbu, kanceláře i dispečink.

Výpověď s tříměsíční lhůtou dostal RegioJet loni v prosinci. Když prostory do konce března neopustil, podaly dráhy žalobu na vyklizení. RegioJet výpověď odmítá. "Nemůžeme odejít, aniž by nám byla nabídnuta odpovídající alternativa, která by nám umožnila zajistit bezproblémové provozování našich vlaků," říká mluvčí soukromého dopravce Aleš Ondrůj. Podle Českých drah je ale výpověď v souladu se smlouvou. "Vzhledem k tomu, že toto území je dlouhodobě určeno k zástavbě, byly nájemní smlouvy uzavírány s tím, že nájemci věděli předem, že budou muset objekty opustit," uvádí mluvčí drah Radek Joklík. RegioJet ale oponuje tím, že má od drah pronajato víc prostor, které spolu sousedí – a u většiny z nich je výpovědní lhůta do konce letošního roku. A trvání na tříměsíční výpovědní lhůtu u menší části nemá žádný praktický důvod. "Nevím, jak tomu rozumět jinak, než že je to podpásovka," konstatuje Ondrůj. A poukazuje na to, že přilehlé kolejiště, jež provozuje státní Správa železniční dopravní cesty, bude fungovat ještě minimálně příští rok. "Jezdí zde vlaky Českých drah směrem na Hostivice a s jejich provozem se počítá i v příštím jízdním řádu," upozorňuje.

Sekyra Group plánuje začít stavět na přelomu let 2019 a 2020. "Už s předstihem je ale třeba provést demolicí," poukázal mluvčí developera Leoš Anderle, podle něhož je ale ještě nejméně rok času na vyklizení. A podle něj se všichni snaží pomoci stávajícím nájemcům, včetně RegioJetu, najít náhradní prostory. "Propátrává se 30 lokalit, kde by to mohlo být," uvádí. Sama firma RegioJet tvrdí, že by jí stejně smíchovské nádraží nedostačovalo, protože plánuje v brzké době rozšíření svých služeb – podle nového grafikonu od prosince totiž přidá šest párů nových spojů do Bratislavy a Vídně. A nádraží na Smíchově už pro její vlaky stejně nebude stačit.

Spory obou firem zaměstnávají soudy dlouhodobě. Řeší například žalobu RegioJetu, jehož majitel chce po drahách 717 milionů za jejich "predátorské ceny". Jančura uvedenou sumu požaduje jako odškodné za to, že se ho státní dopravce pokusil vytlačit z trasy Praha – Ostrava tím, že zavedl podnákladové, tedy dumpingové ceny.

## 23. 06. 2017 Někteří nádraží budou zbourána, uvedl šéf železnic (budovy)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/nektera-nadrazi-budou-zbourana-vedl-sef-zeleznic/1500154>)

Některá nádraží v Česku budou nejspíš zbourána, protože se jejich opravy nevyplatí. Na konferenci k budoucnosti železnice to řekl generální ředitel Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Pavel Surý. Správa železnic před rokem od Českých drah koupila 1 600 nádraží a nyní do jejich rekonstrukce investuje stovky milionů korun. Přednost mají zanedbaná nádraží v krajských městech a v důležitých železničních uzlech, kde je největší počet cestujících. Zhruba tři desítky nevyužívaných výpravních budov, které jako neperspektivní ani nebyly součástí loňského obřího převodu, zřejmě před demolicí nic nezachrání. Tato bývalá nádraží zpravidla nevyužívají ani České dráhy, ani SŽDC, která si pro technologická zařízení vybuďovala nové objekty, uvedl Surý. Není ale vyloučeno, že podobný osud bude čekat i dosud funkční nádraží, která SŽDC od drah odkoupila, dodal.

Podle ředitele Českých drah Pavla Krta bylo mezi 1 600 převáděnými nádražími jen asi 50 ekonomicky zajímavých budov, u kterých by se vyplatilo do jejich rekonstrukce investovat. U ostatních by měla společnost problém přesvědčit banky, aby drahám na financování jejich oprav půjčily peníze. Státní SŽDC může zohlednit i veřejnou funkci, kterou nádraží mohou plnit. Snaží se je oživit například tím, že prostory v nich nabízí státu a obcím za nižší než tržní nájemné pro umístění úřadů, nebo například policejních stanic. Jen letos plánuje za rekonstrukce utratit 850 milionů korun. Příští rok by tato částka měla vzrůst o sto milionů korun a mezi roky 2019 a 2021 chce na opravy nádraží vynaložit dohromady 2,1 miliardy korun.

U nádražních budov, které nevyužívá dostatek cestujících a nedá se očekávat zájem komerčních a státních subjektů o pronájem, zvažuje SŽDC prodej. Primárně by takové objekty mohly koupit města a obce, podle zákona je ale SŽDC musí nejprve nabídnout ve veřejných výběrových řízeních. Fakticky by takovýto postup kopíroval zkušenosti SŽDC s několikakolovým prodejem nevyužívaných železničních tratí. V poslední fázi, pokud by o nádražní budovy neměl zájem nikdo, by přicházela v úvahu právě jejich demolice.

### 23. 06. 2017 Strojvedoucí Českých drah se chystají na provoz Vectronů (od 24. června 2017, Praha – Ústí nad Labem, R 610/609/606/613)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29280/>)

České dráhy zahajují zácvik strojvedoucích na moderní elektrické lokomotivy Vectron z produkce společnosti Siemens, které si národní dopravce pronajme od leasingové společnosti ELL z Rakouska. „Společnost ELL nám v těchto dnech zapůjčila jednu lokomotivu Vectron pro zácvik našich a německých strojvedoucích. Půjde přibližně o 50 zaměstnanců z provozních jednotek Praha a Ústí nad Labem, které jsou součástí DKV Praha, a následně také asi o 150 strojvedoucích DB z Drážďan, Berlína a Hamburku. V předstihu tak budeme připraveni na ostrý provoz Vectronů, který začne na podzim,“ uvedl Miroslav Kupec, člen představenstva ČD, a.s., odpovědný za techniku, servis a majetek. Zácvik strojvedoucích začal tento týden v DKV Praha. Od zítra se plánuje zácvik strojvedoucích také přímo v provozu, když lokomotiva 193.270 bude nasazena na trati Praha – Ústí nad Labem na vlacích č. 610 / 609 / 606 / 613.

České dráhy si u rakouské leasingové společnosti ELL pronajaly na 10 let 10 třísystemových (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 Hz AC) lokomotiv Vectron s plánovaným nasazením na linku Praha – Děčín – Berlín – Hamburk. Lokomotivy jsou určeny pro provoz rychlostí 200 km/h (tato rychlost je již vyžadována pro úsek Berlín – Hamburk a bude potřebná také na trati Drážďany – Berlín po její modernizaci, která by měla být dokončena v příštích letech). Budou také vybaveny potřebnými zabezpečovacími a sdělovacími systémy pro provoz v ČR a v Německu, jako jsou ETCS, LZB/PZB, Mirel, GSM-R nebo TRS. Pronajaté lokomotivy Vectron v barvách Českých drah mají být předány do provozu v listopadu a prosinci letošního roku. Pětici lokomotiv Vectron provozuje také dceřiná společnost národního dopravce ČD Cargo. V letošním roce pak objednala trojici dalších strojů stejného typu.

### 26. 06. 2017 Mattoni expres zaveze zájemce z Karlových Varů do Kyselky (1. července – 26. srpna 2017, vždy v sobotu)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29289/>)

Jeden z nejelegantnějších motorových vozů minulých let M 240.0100 bude k vidění od 1. července mezi Karlovými Vary a Kyselkou. Zvláštní spoj s názvem „Mattoni expres“ pojedí o prázdninách vždy v sobotu, konkrétně 1., 8., 15., 22. a 29. července a 5., 12., 19. a 26. srpna. Odjíždět bude v 9:30 z dolního nádraží v Karlových Varech a přes „horní“ karlovarské nádraží a Vojkovice nad Ohří doveze cestující do Kyselky. Motorový vůz ještě uskuteční mezi Kyselkou a Vojkovicemi nad Ohří dvě jízdy tam i zpět a v 15:20 se vydá z Kyselky na zpáteční jízdu do Karlových Varů.

#### Jízdní řád „Mattoni expresu“ (jede 1., 8., 15., 22., 29. července a 5., 12., 19. a 26. srpna 2017)

tam	stanice	zpět
09:30	Karlovy Vary dol.n.	16:24
09:40	Karlovy Vary	16:20
10:03	12:00 14:00 Vojkovice n. O.	11:50 13:50 15:55
10:30	12:30 14:30 Kyselka	11:20 13:20 15:20



Po předložení jízdenky z historického motorového vlaku cestující získá slevu 50 % na vstupné do Mattoni muzea v Kyselce a může se zúčastnit bezplatné komentované prohlídky Lázní Kyselka

Jízdné (pouze jednosměrné):

- úsek Karlovy Vary – Kyselka: 100 Kč / zlevněné jízdné pro děti do 10 let 80 Kč
- úsek Kyselka – Vojkovice: 60 Kč / zlevněné jízdné pro děti do 10 let 40 Kč

Ve vlaku neplatí žádné slevy ani jízdní výhody.

## 26. 06. 2017 Velký soud o drezíně. SŽDC chce za nedodané stroje desítky milionů (TSS)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-dreziny-zaloba-soud-0xo/-eko-doprava.aspx?c=A170626\\_120806\\_ekonomika\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-dreziny-zaloba-soud-0xo/-eko-doprava.aspx?c=A170626_120806_ekonomika_rts))



Správa železniční dopravní cesty počítala s tím, že touto dobou bude už přes rok používat modernizované drezíny pro údržbu kolejí. Vítěz soutěže na jejich modernizaci, Traťová strojní společnost (TSS), je ale buď nedodala nebo je vyrobila se zpožděním. SŽDC teď firmu žaluje o penále. Podání žalob potvrdil náměstek generálního ředitele SŽDC Jiří Svoboda. „Jde o několik zakázek, které TSS vyhrála a u kterých vozy vůbec nedodala nebo je modernizovala s velkým zpožděním,“ řekl Svoboda. Celkem SŽDC žaluje firmu o 29,8 milionu korun. Minulý týden začal spor o starší kontrakt, ve kterém SŽDC žádá 6,8 milionu korun jako penále za pozdní dodání 18 vozidel MUV za 83 milionů korun a 2 drezín za 17 milionů korun. TSS je dodala, ale se zpožděním. K soudu míří i penále za nedodání vozů v rámci čtyř smluv. Jde například o 14 kusů vozidel MUV 69 za 83 milionů korun, deseti sněhových fréz za 90 milionů korun, pět modernizovaných ruských drezín (DGKU) za 74 milionů korun a sedmi strojů na výměnu pražců (SVP). Za nedodání jediného vozu bylo vyčísleno penále ve výši cca 23 milionů korun.

### Drezíny nakonec opravit nešlo, tvrdí firma

TSS se k aktuálnímu stavu sporu nevyjádřila, už před dvěma týdny odpověděla obchodní ředitelka, že stanovisko pošle po skončení veletrhu Czech Raildays. Ten skončil předminulý čtvrtek. Už dříve ale chybu odmítla s tím, že s ohledem na stav drezín bylo provedení modernizace objektivně vyloučeno. „V úvahu přicházela pouze novovýroba, která ovšem smlouvou nebyla krytá ani co do ceny, ani co do termínu plnění,“ dodala Dlabajová. Správcům železnic zpoždění komplikuje údržbu tratí, neboť s modernizovanými stroji počítali. „Stávající vozy jsou technicky i morálně zastaralé. Náklady na jejich údržbu jsou nerentabilní,“ řekla letos na jaře mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. SŽDC proto vypsal novou soutěž na 50 vozidel za zhruba půl miliardy korun, tu vyhrála společnost CZ Loko.

## 27. 06. 2017 České dráhy Masarykovo nádraží neprodají, budovu chtějí rekonstruovat

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-masarykovo-nadrazi-neprodaji-budovu-chteji-rekonstruovat/1501291>)

České dráhy už nechtějí prodat pražské Masarykovo nádraží Správě železniční dopravní cesty (SŽDC). Toto nádraží nebylo spolu s brněnským hlavním nádražím součástí loňského převodu přes 1 500 nádražních budov z dopravce na správu železnic a ČD počítaly s tím, že je na SŽDC převedou později. Nyní ale dopravce plánuje budovu rekonstruovat tak, aby mohla sloužit jako výkladní skříň národního dopravce. Zároveň by mohla být konkurenční výhodou v soutěži na provoz vlaků z pražského ruzyňského letiště, které mají končit právě na Masaryčce. ČTK to řekl generální ředitel ČD Pavel Krtek. Převodu se nádraží vyhnulo kvůli developerskému projektu, na kterém České dráhy spolupracují se společností Penta. Ta plánuje v okolí nádraží postavit výstavní komerční čtvrť na pozemcích, které vloni odkoupila právě od Českých drah. Podle ředitele Krčka stálo za rozhodnutím managementu ČD i tato skutečnost, že okolí nádraží se má do budoucna výrazně zkultivovat proti současnému stavu.

Přestavbou má ale projít i současná výpravní budova. Nejvýznamnější novinkou, kterou cestující zaznamenají, je umístění pokladen blíže k perónům na místo dnešních veřejných záchodků. Ty by se měly přesunout na opačnou stranu kolejiště. Na dokončení oprav Masarykova nádraží, které má zatím zmodernizované pouze zastřešení hlavní vstupní haly, se už pracuje, přípravy ale komplikuje přísný dozor památkářů, uvedl šéf ČD. Například půl roku se podle Krčka s památkáři řešila podoba hodin nad výpravním prostorem, protože památkáři neodsouhlasili umístění klasického modelu, který



ČD běžně využívají. Výstavba v okolí Masarykova nádraží by měla začít ještě během letošního roku. Postupně zde vznikne komplex administrativních budov s obchody a restauracemi, ale také park podle projektu britské architektky Zahy Hadidové.

## 28. 06. 2017 ČD Cargo může na rakouské koleje. Vidí tam perspektivní trh

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/cd-cargo-muze-na-rakouske-koleje-vidi-tam-perspektivni-trh-1334292>)

Železniční společnost ČD Cargo dostala od rakouského ministerstva dopravy povolení k provozu na tamních kolejích. Firma tak může začít provozovat vlaky bez omezení. Země je první, kde ČD Cargo licenci získalo. „Rakousko považujeme za perspektivní trh, přepravujeme tam poměrně velké množství zboží a je tedy logické, že do budoucna tam uvažujeme o provozu vlastních vlaků,“ sdělil deníku E15 předseda představenstva ČD Cargo Ivan Bednárik.

Rakouské povolení umožní nákladním vlakům v české režii zajet až na rakousko-italské nebo rakousko-slovenské hranice, popřípadě až do slovinského přístavu Koper. ČD Cargo se snaží expandovat i do jiných zemí, volí k tomu ale odlišné strategie. Například v Polsku drží licenci na dceřinou společnost Koleje Czeskie, které se daří zvyšovat objem nákladu. Loni přepravila přes dva miliony tun, především rud a uhlí. Do Německa a na Slovensko jezdí vlaky českého Carga ve spolupráci s jinými dopravci, kteří mají tamní licenci. Zahraniční přepravy nabývají pro nákladní dceru Českých drah na významu i proto, že ztrácí pozice na domácím trhu. Loni celkový objem přeprav firmy klesl z předloňských 66,4 milionu tun na 65,5 milionu tun. Český trh přitom zvětšil objem o milion tun na 98 milionů tun. Kromě zahraniční konkurence typu společností PKP Cargo nebo Rail Cargo Austria čelí ČD Cargo i menším tuzemským dravcům, například Unipetrolu Doprava či EP Cargo.

## 29. 06. 2017 K jízdence fakturu za proud. Německé dráhy chtějí prodávat i elektřinu

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/deutsche-bahn-prodej-elektřiny-domacnosti-fje/eko-doprava.aspx?c=A170628\\_171656\\_eko-doprava\\_rts](http://ekonomika.idnes.cz/deutsche-bahn-prodej-elektřiny-domacnosti-fje/eko-doprava.aspx?c=A170628_171656_eko-doprava_rts))

Německý dopravce Deutsche Bahn začne svým klientům nabízet levnou elektřinu. Chce využít fakt, že nakupuje ve velkém. Před dvaceti lety založily Deutsche Bahn dceřinou společnost DB-Energie, která pro největšího železničního dopravce v Německu nakupuje elektřinu a naftu k pohánění lokomotiv. Ještě letos by se však německé dráhy chtěly se svou nabídkou rozjet do každé domácnosti v Německu, píše list Die Welt. Klientům nabídne energii výhradně z obnovitelných zdrojů za výhodnější cenu. Ta by měla jít pod nabídku majoritního dodavatele energie v místě bydliště. „Umíme dráhám zajistit obrovské množství elektřiny, zvládáme železnici, zvládáme i elektřinu,“ prohlásil pro list Welt šéf DB-Energie Hans-Jürgen Witschke. Zároveň však dodává, že firma nestojí o budování tržního podílu za každou cenu. Vyplývá to alespoň z porovnání jejich ceníku s konkurencí, který provedl portál Verivox. Podle údajů se dceřinka DB sice dostala s cenou pod základního dodavatele v místě bydliště potenciálních klientů, ale rozhodně nedopadla z pohledu ceny nejlépe. Ke změně chce klienty přesvědčit systémem bonusů za přestup k nim nebo výhodnějšími jízdenkami. Pokud vše půjde podle představ manažerů DB, budou si jejich proudem do konce roku svítit statisíce nových klientů a do pěti let by mělo jít o miliony. Velkou výhodou představuje databáze cestujících, díky které mohou DB klienty oslovit.

Německá železnice patří mezi německými spotřebiteli elektřiny k těm největším – na proud jezdí 90 procent souprav v osobní dopravě a dokonce 95 procent při přepravě nákladu. Na druhé straně si však dráhy umí elektřinu samy vyrábět. Za rok ve svých zdrojích vyprodukují 20 TWh energie. Pro srovnání: jde zhruba o čtvrtinu roční výroby elektřiny v Česku. Část z toho si samozřejmě spotřebuje firma sama, ale i tak má přebytky, se kterými může operovat.

## 29. 06. 2017 ČD přepravily za prvních 5 měsíců roku 2017 o 1 milion cestujících více než loni

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29331/>)

Dlouhodobý trend růstu zájmu o služby národního železničního dopravce přetrvává. České dráhy za prvních 5 měsíců letošního roku přepravily 71,849 milionu cestujících, tedy o 1,017 milionu cestujících více (+1,4 %), než za stejné období loňského roku. Stejně tak se zvyšoval i přepravní

výkon, který dosáhl 3 025 milionů osobokilometrů, což je o skoro 3,8 % více než loni za stejné období. „Je potěšitelné, že ekologická železniční doprava je v České republice dlouhodobě oblíbená, navzdory tomu, že nedisponujeme rychlými tratěmi a s masivní modernizací vlaků se začalo až v posledním desetiletí. Obnova železnic se promítá do rostoucího zájmu o naše služby. V minulém roce jsme například rozšířili službu ČD minibary, které jsme nasadili i na rychlíkové spoje na vybraných tratích. Rozšiřujeme i počet vozů s Wi-Fi připojením. Momentálně disponuje touto technologií přes 600 vozů a do konce roku pak chceme takto vybavit další téměř stovku. Stejně tak přidáváme i bezbariérové spoje, kterých je momentálně více než 5 000 každý den,“ říká Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah zodpovědný za osobní dopravu a připomíná, že jen národnímu dopravci stoupl loni ve srovnání s rokem 2010 počet cest realizovaných v jednom roce o 8,5 milionu a vzdálenost, kterou lidé ujeli vlakem, vzrostla o více než 800 milionů kilometrů. „Každý z nás dnes ujede vlakem přibližně o sto kilometrů ročně více než před osmi lety a toto číslo roste i letos,“ dodává Michal Štěpán. Každý Čech tak ročně nasedne do vlaku Českých drah v průměru sedmnáctkrát, což Českou republiku řadí s velkým náskokem na první místo mezi novými členskými zeměmi EU. Na každého za rok připadá v průměru přibližně 700 kilometrů cest s Českými drahami.

„Rostoucí počet cestujících zaznamenáváme jak ve vnitrostátní tak v mezistátní dopravě. Především jde o linky, kde jsme modernizovali své soupravy nebo výrazně zkrátily cestovní časy. Jde například o trasu Praha – České Budějovice, kde ČD od nového jízdního řádu zavedly tzv. „Jižní expres“. Ten zdolá trasu mezi hlavním a krajským městem za dvě hodiny, což znamená zrychlení o 20 minut,“ uvádí Michal Štěpán. Dlouhodobě je pak zájem o relace Praha – Plzeň – Cheb nebo Praha – Ostravsko. V mezistátní dopravě se nejlépe daří linkám z České republiky do Rakouska a Německa. Citelný počet nových cestujících sleduje národní dopravce také v příměstské dopravě ve velkých aglomeracích, kde je cesta vlakem rychlejší než popojíždění autem v kolonách. „V Česku máme potenciál využívat vlaky mnohem více a dostat se do první pětice nejlepších zemí Unie ve využívání železnice. Máme na to dostihnout Němce nebo Rakušany. Největší možnosti vidím v dálkové a v příměstské dopravě ve velkých aglomeracích. Například vídeňský S-Bahn využívá denně 300 tisíc cestujících, zatímco pražské Esko jen 120 tisíc lidí. Podstatně většímu využití železnice a odlehčení silnic ve velkých městech by pomohlo i více parkovišť P+R postavených přímo v regionech, co nejbližší k domovům lidí, a ne až na okraji samotných měst,“ podává výčet vizí do budoucna Michal Štěpán.

## 29. 06. 2017 V sobotu poprvé vyjedou cyklovlaky CYKLO OHŘE (soboty, neděle od 1. července do 3. září 2017, Cheb – Karlovy Vary)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29330/>)

Novinkou letošní prázdninové sezóny jsou v Karlovarském kraji cyklovlaky, které České dráhy nově zavádějí podél cyklostezky Ohře. Vlaky pojedou mezi Chebem a Karlovými Vary v období od 1. července do 3. září vždy o sobotách a nedělích. „Cyklovlaky pojedou jako spěšné vlaky, zastaví ve stanicích a zastávkách kolem »cyklostezky Ohře« a nebudou zajíždět do Chodova. Spěšný vlak Sp 1671 vyjede z Chebu v 8:00, vlak Sp 1670 pak z Karlových Varů v 9:15. V soupravě pojedou vozy klasické stavby pro přepravu až 50 kol. Podobně jako u cyklopůjčoven se jedná o projekt Karlovarského kraje a Regionálního obchodního centra ČD,“ upřesnil Vladimír Omelka, ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah v Karlových Varech.

České dráhy nabízejí letošní cyklistickou sezónu skoro 7 000 vlaků s rozšířenou přepravou jízdních kol. Zjednodušená přeprava jízdních kol je možná v 6 074 spojích a přeprava jízdních kol formou úschovy během přepravy v 770 vlcích. Oproti roku 2016 je to rozšíření nabídky o 106 spojů. Národní dopravce ročně přepraví okolo tři čtvrtě milionu cyklistů na regionálních, dálkových i mezinárodních linkách. Při oblíbené zjednodušené přepravě formou spoluzavazadla si nakládku, vykládku a dozor nad jízdním kolem zajišťuje sám cestující. V úschově během přepravy předává kolo do úschovy ve služebním voze zaměstnanci Českých drah. Ve vybraných dálkových spojích je možná nebo nutná rezervace pro přepravu kola.

### Jízdní řád vlaku „CYKLO OHŘE“

Sp 1671		stanice	Sp 1670	
přij.	odj.		přij.	odj.
	08:00	Cheb	10:05	
08:06	08:08	Tršnice	09:57	09:59
08:14		Nebanice	09:52	

08:18	Kynšperk nad Ohří	09:48	
08:24	Dasnice	09:42	
08:31	08:34 Sokolov	09:31	09:33
08:50	Karlovy Vary	09:15	

České dráhy provozují v Karlovarském kraji už sedmým rokem půjčovny kol. Půjčovny ČD budou otevřené až do 31. října ve stanicích Karlovy Vary dolní nádraží, Cheb, Mariánské Lázně, Františkovy Lázně, Loket (od 1. července do 31. srpna), Sokolov, Aš a po předchozí domluvě je možné kola vypůjčit nebo vrátit také ve stanici Nejdek. Půjčovna bude také v nově otevřené výpravní budově Karlovy Vary horní nádraží. V Karlovarském kraji České dráhy zaznamenaly vloni 709 výpůjček. Největší zájem je trvale v lázeňských městech, stejně jako v předchozích letech. Nejvíce kol, celkem 327 se půjčilo na karlovarském dolním nádraží, druhé místo patří Františkovým Lázním se 123 zapůjčenými koly, na třetím místě je Cheb s 90 výpůjčkami. Kola zapůjčená v půjčovnách kol ČD se v cyklovačích CYKLO Ohře přepravují zdarma. Veškeré informace o půjčovnách i přepravě kol ve vlacích ČD jsou k dispozici na [www.cd.cz/cdbike](http://www.cd.cz/cdbike).

### 30. 06. 2017 Brno čeká výluka století. Ochromí hlavní vlakové nádraží na dva roky (2018 – 2019)

Zdroj: iDNES.cz ([http://brno.idnes.cz/oprava-hlavni-vlakove-nadrazi-brno-dty-/brno-zpravy.aspx?c=A170629\\_2335925\\_brno-zpravy\\_vh](http://brno.idnes.cz/oprava-hlavni-vlakove-nadrazi-brno-dty-/brno-zpravy.aspx?c=A170629_2335925_brno-zpravy_vh))

Současné zmatky v železniční dopravě jsou jen předehrou k tomu, co se v Brně chystá v letech 2018 a 2019. Opravy za 2,5 miliardy korun přinesou dvouletou výluku. A nic na nich nezmění ani verdikt o poloze nádraží. Lidé ještě stále rozdýchávají velkou výluku na hlavním vlakovém nádraží v Brně, která je od počátku června katapultovala u spojů ze severu na improvizovanou stanici u Zvonařky a nádraží v Králově Poli a v Židenicích. Jenže už v tuto chvíli jsou v plánu další opravy za 2,5 miliardy korun. Chystá je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), jež poprvé zveřejnila podrobnosti. Zásahy budou tak rozsáhlé, že současná tříměsíční výluka je ve srovnání s nimi jen slabým odvarem. V praxi znamenají, že téměř dva roky nebudou spoje z hlavního nádraží jezdit normálně. Bez nich by ale klíčové stanoviště vlaků v budoucnu nemohlo fungovat.

#### Vznikne zcela nová budova

„Opravy souvisejí s udržení provozuschopnosti železničního uzlu, který je v současnosti na hranici svých technických možností. Kapacita nádraží je ve špičkách již zcela vyčerpaná. Plánované rekonstrukce v následujících letech musí zajistit plynulý provoz do doby, než vznikne nové nádraží,“ řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Podle ní na záměru nic nezmění ani případné podzimní rozhodnutí o budoucí poloze brněnského nádraží. „I tak potrvá nejméně deset let, než začne fungovat nové. Proto stávající nádraží musí pro cestující sloužit dál,“ poznamenala Šubová. Konkrétní změny v dopravě bude společnost teprve ladit podle postupu prací spolu s dopravci, krajem, městem i společností Kordis, která má regionální dopravu v kraji na starosti. „Nechceme zatím lidem motat hlavy, protože jde o rok 2018 a hlavně 2019. A my potřebujeme, aby si zvykli na současnou výluku, ke které od 1. července přibude ještě další na trati od Havlíčkova Brodu. Už dnes ale víme, že to, co chystáme, bude nejrozsáhlejší akce v dějinách brněnského hlavního nádraží,“ upozornila Šubová.

Stanici čeká kompletní obměna zabezpečovacího zařízení. Ovládané bude z jednotného obslužného pracoviště, pro které vznikne zcela nová budova. Vedle toho železničáři zmodernizují napájení, koleje a výhybky na břeclavském dojezdu do nádraží a výjezdu z něj, kolejiště ve stanici i kolem ní. Jen tyto práce přijdou na bezmála 1,8 miliardy korun. Začít by měly na jaře příštího roku a potrvají do prosince 2019. Na zhruba 443 milionů přijde obnova mostů přes Křídlovickou a Úzkou ulici a na 331 milionů rekonstrukce výhybek a další nutné práce na trati.

#### Pohroma pro cestující z jihu

Cestující si nejméně „užijí“ v roce 2019. Od ledna do prosince nádraží přejde do režimu výluky. To, co dnes musí absolvovat lidé přijíždějící od severu, se dotkne těch z jihu. Většina vlaků na nádraží nedorazí. Některé sice ano, ale v centru skončí. „S úplným zavřením nádraží nepočítáme,“ přislíbila Šubová. Ještě víc vlaků než letos začne jezdit na dolní nádraží. Dostane třetí nástupiště, halu a podchod. „Uvidíme, s čím přijdou České dráhy, ale náklady startují někde na 60 milionech korun,“ doplnila Šubová.

Na změny, přestože jsou zatím daleko, už zbrojí i dopravci. „Počítáme s podobným modelem jako nyní, tedy že cestujícím budou sloužit hlavně menší brněnská nádraží – dolní, Židenice a Královo

Pole," uvedla mluvčí Českých drah Monika Bezuchová. Do příprav se už zapojil také Kordis. „Výluky jsou stále větší a větší, z každé se poučíme. Teď už třeba víme, že na nádraží v Židenicích potřebujeme elektronické informační tabule," řekl mluvčí společnosti Květoslav Havlík. A svoji modernizaci s tou velkou chce sladit také nájemce nádražní budovy Brno new station development. Objekt a 15 hektarů přilehlých pozemků si firma pronajala od Českých drah v roce 2008 s tím, že jej do roku 2013 opraví. Zatím však zůstalo jen u fasády. Věci se mají pohnout dopředu poté, co z vedení společnosti v květnu odešel původní většinový majitel Jiří Hos a nastoupili do něj noví lidé. „Chceme aktualizovat harmonogram oprav podle výluk, abychom se přizpůsobili pohybu lidí," uvedla Hana Továrková, šéfka dozorčí rady. Firma začala s opravou střechy, ještě v létě chce vymalovat, vyměnit osvětlení a odstranit drobné prvky, které do interiéru nepatří. Do opravy hlavní budovy hodlá investovat 150 milionů. „Jedeme podle původní koncepce. Změnit by ji mohlo jen rozhodnutí o tom, že se nádraží přestěhuje," dodala Továrková.

---