

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – listopad 2017

## OBSAH

|              |  |    |
|--------------|--|----|
| 01. 11. 2017 | VNITROSTÁTNÍ DÁLKOVÉ LINKY V JÍZDNÍM ŘÁDU 2018: NA ZÁPAD ČECH RYCHLEJI A VE VĚTŠÍM POHODLÍ, RYCHLEJI SE BUDE CESTOVAT TAKÉ NA JIŽNÍ MORAVĚ (ČD)..... | 3  |
| 01. 11. 2017 | ŽELEZNIČNÍ STANICE ROZTOKY U PRAHY BUDE BEZBARIÉROVÁ.....  | 5  |
| 02. 11. 2017 | VICHŘICE ZPŮSOBILA NA ŽELEZNICI ŠKODY ZA 10,8 MILIONU KORUN.....   | 6  |
| 02. 11. 2017 | K ELEKTRIFIKACI ŽELEZNICE DO ZLÍNA MAJÍ LIDÉ Z MÍSTNÍCH ČÁSTÍ VÝHRADY (OTROKOVICE – ZLÍN – VIZOVICE) .....   | 6  |
| 03. 11. 2017 | SRÁŽKA NÁKLADNÍCH VLAKŮ NA 12 HODIN ZASTAVILA PROVOZ NA VYTÍŽENÉ TRATI NA NYMBURSKU (KOSTOMLATY NAD LABEM).....                                      | 7  |
| 05. 11. 2017 | RUSKÁ ARMÁDA SE NEOBEJDE BEZ DOSTATEČNĚ DIMENZOVANÉ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ.....   | 7  |
| 07. 11. 2017 | JÍZDY PARNÍCH VLAKŮ PŘIPOMENOU 150 LET TRATI BAKOV NAD JIZEROU – ČESKÁ LÍPA – RUMBURK (11. LISTOPADU 2017) .....                                     | 9  |
| 08. 11. 2017 | INFLACE ZVEDNE CENU JÍZDNÉHO O 2 %, DO 70 KILOMETRŮ TO BUDE ZVÝŠENÍ JEN DO DVOU KORUN .....  | 10 |
| 08. 11. 2017 | ČESKÉ DRÁHY VYHLÁSÍ ZAKÁZKY NA DESÍTKY NOVÝCH VOZIDEL.....   | 11 |
| 08. 11. 2017 | NÁDRAŽÍ V TACHOVĚ MÁ NOVOU STŘECHU, PŘÍŠTÍ ROK ZAČNE KOMPLETNÍ OPRAVA.....   | 11 |
| 08. 11. 2017 | JEDNÁNÍ O TZV. REŽIJKÁCH SE KOMPLIKUJÍ, ODBORŮM VADÍ VÝJIMKY .....   | 12 |
| 08. 11. 2017 | ČD A PLZEŇSKÉ MĚSTSKÉ DOPRAVNÍ PODNIKY PŘEDSTAVILY UNIKÁTNÍ PROPOJENÍ FUNKCÍ IN KARTY A PLZEŇSKÉ KARTY .....   | 12 |
| 08. 11. 2017 | MAŠINKA V MINULOSTI VOZILA V HUTI MATERIÁL, TEĎ POMŮŽE ÚZKOKOLEJCE (317.015).....  | 13 |
| 10. 11. 2017 | VLAKY NA VÝCHODĚ ČECH ZRYCHLÍ, TRATĚ MEZI PARDUBICEMI A HRADCEM DOSTANE 2. KOLEJ (EIA, HRADEC KRÁLOVÉ – PARDUBICE – CHRUDIM, 3. STAVBA) .....        | 14 |
| 11. 11. 2017 | TŘINECKÉ NÁDRAŽÍ JE OPRAVENÉ. RYCHLÍKŮ ZDE ALE ZASTAVUJE MINIMUM .....   | 14 |
| 11. 11. 2017 | POD PETROVEM, NEBO U ŘEKY? O NÁDRAŽÍ ROZHODNOU BRNĚŇSTÍ ZASTUPITELÉ V LEDNU (BRNO HL. N.) .....  | 15 |
| 12. 11. 2017 | SOUMRÁK VÍTKOVIČKÉ ZÁVODNÍ DRÁHY. PODÍVEJTE SE, JAK VYPADALA V DOBÁCH NEJVĚTŠÍ SLÁVY .....   | 16 |
| 13. 11. 2017 | HISTORICKÁ LOKOMOTIVA SE Z PROSTĚJOVSKÉHO PŘEDNÁDRAŽÍ STĚHUJE DO MUZEA ČESKÝCH DRAH V LUŽNÉ U RAKOVNÍKA (310.127) .....                              | 16 |
| 21. 11. 2017 | STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI LOUNY – LOVOSICE .....   | 17 |
| 21. 11. 2017 | BUDOUCNOST ČESKÉ ŽELEZNICE: SOUTĚŽE, ALE I OMEZUJÍCÍ KONCESE NA NEJVYTÍŽENĚJŠÍCH KORIDORECH .....  | 17 |
| 22. 11. 2017 | ČESKÉ DRÁHY PŘEDSTAVILY PRVNÍ VECTRON V BARVÁCH NÁRODNÍHO DOPRAVCE (ŘADA 193).....   | 19 |
| 22. 11. 2017 | ŠKODA AUTO BUDE VOZIT DÍLY DO ČÍNY VLAKEM, CHCE ŠETŘIT PŘÍRODU   | 20 |
| 22. 11. 2017 | VLAK SE ROZPOJIL ZA JÍZDY. MODERNÍ PANTERY TRÁPÍ HROZIVÉ „DĚTSKÉ NEMOCI“ I PO PĚTI LETECH.....   | 20 |
| 22. 11. 2017 | OSIŘELOU TRATĚ Z JESENICKA NIKDO NECHTĚL ANI PO SLEVĚ, BRZY BUDE ZADARMO (VELKÁ KRAŠ – VIDNAVA).....   | 21 |
| 23. 11. 2017 | K PRAŽSKÉ INTEGROVANÉ DOPRAVĚ SE PŘIPOJÍ DALŠÍ ČÁSTI STŘEDNÍCH ČECH (OD 10. PROSINCE 2017).....  | 22 |

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| 23. 11. 2017 | CESTOVÁNÍ VLAKEM NA FRÝDLANTSKU JE NYNÍ BEZPEČNĚJŠÍ<br>A POHODLNĚJŠÍ (RASPENAVA) .....            | 22 |
| 24. 11. 2017 | NOROVÉ CHTĚJÍ ŽELEZNIČI DO KRAJE PŮLNOČNÍHO SLUNCE I POLÁRNÍ<br>ZÁŘE (FAUSKE – TROMSÖ).....       | 23 |
| 25. 11. 2017 | NEJLUXUSNĚJŠÍ JAPONSKÝ VLAK PRO 34 PASAŽÉRŮ JE VYPRODANÝ.<br>LÍSTKY SE LOSUJÍ (SHIKI-SHIMA) ..... | 23 |
| 25. 11. 2017 | KELLNEROVA PPF KOUPILA PLZEŇSKOU ŠKODU TRANSPORTATION. CENU<br>NEUVEDLA.....                      | 24 |
| 30. 11. 2017 | NĚMCI POSTÁVAJÍ NA PERONECH. CÍL JEZDIT VČAS JEJICH DRÁHY LETOS<br>NESPLNILY .....                | 24 |
| 30. 11. 2017 | CHOCEŇSKÁ VÝTOPNA MÁ NAMÁLE, MŮŽE JI SMĚST SILNIČNÍ NADJEZD ...                                   | 25 |
| 30. 11. 2017 | MINISTERSTVO PLÁNUJE STOMILIARDOVOU PŮJČKU PRO ROZVOJ<br>DOPRAVY.....                             | 26 |

## 01. 11. 2017 Vnitrostátní dálkové linky v jízdním řádu 2018: Na západ Čech rychleji a ve větším pohodlí, rychleji se bude cestovat také na jižní Moravě (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29723/>)

Jízdní řád 2018 ve vnitrostátní dálkové dopravě se zaměří na změnu kvality cestování především v západní části České republiky. Nové expresy zrychlí spojení z Prahy do Plzně, Mariánských Lázní, Chebu a také do Domažlic. V těchto expresech a také v rychlicích z Prahy přes Ústí nad Labem do Mostu, Karlových Varů a Chebu se navíc objeví modernější a komfortnější vozy. Zrychlí se také cesty v dalších místech republiky, například mezi Hodonínem a Brnem nebo mezi Brnem a Jihlavou. České dráhy v jízdním řádu 2018 vypraví denně v průměru 7 041 vlaků, které za rok ujedou přibližně 125 milionů kilometrů.

Nejvíce změn ve vnitrostátní dálkové dopravě v novém jízdním řádu mohou očekávat obyvatelé západní a severozápadní části republiky, jak upozorňuje Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu: „V rámci trvající smlouvy s objednavatelem, kterým je u dálkových spojů ministerstvo dopravy, zavedeme větší počet spojů mezi Prahou a Plzní a tyto vlaky také zrychlí. Denně spojí Prahu a Plzeň až 31 párů vlaků a expresy překonají vzdálenost mezi pražským Smíchovem a Plzní za 1 hodinu a 18 minut.“ Díky tomu se zrychlí také cesta do Mariánských Lázní nebo Chebu přibližně o čtvrt hodiny na 2 hodiny a 54 minut. „V Západních expresech z Prahy přes Plzeň do Chebu nabídneme také větší pohodlí, když do nich nasadíme modernizované vagóny. V těchto spojích nabídneme například i dětské kino pro nejmenší cestující. Lepší vozy přislíbil také náš německý partner pro vlaky, které spojí Prahu s Domažlicemi. Ty dostanou nově sedm párů přímých vlaků do Prahy namísto současných čtyř. Na komfortnější dopravu se mohou těšit i cestující na podkrušnohorské rychlíkové lince z Chebu přes Sokolov, Karlovy Vary, Chomutov, Most a Teplice do Ústí nad Labem, které pak pokračují bez zastavení do Prahy. V těchto vlacích budou zařazeny hlavně velkoprostorové klimatizované vagóny, které jezdily také ve vlacích EuroCity a InterCity například do Vídně nebo do Budapešti,“ upozornil Michal Štěpán na zvýšení kvality vlaků, která spojí Prahu se západem a severozápadem republiky. České dráhy tak pokračují v trendu nahrazování starších vozů na rychlíkových linkách moderními vozy vybavenými především klimatizací a elektrickými zásuvkami. Během let 2018 a 2019 v nich bude navíc instalováno Wi-Fi připojení k internetu tak, aby v roce 2019 všechny vlaky dálkové dopravy sestavené z klasických vozů nabízely cestujícím Wi-Fi jako běžný standard. „V novém jízdním řádu nabídneme moderní komfortní vozy už na patnácti z 21 linek na hlavních elektrifikovaných tratích. Vedle expresních linek vypravíme v novém jízdním řádu modernizované vagóny také na šest klasických rychlíkových linek a u několika dalších tras zařazujeme postupně další jednotlivé moderní vozy,“ upozornil Michal Štěpán z Českých drah. K menším změnám dochází také u některých dalších dálkových linek, například na Moravě dojde ke zrychlení cest mezi Hodonínem a Brnem. „Cesta z Hodonína do Brna bude nově trvat jen 56 minut, o 10 minut méně. V opačném směru se zrychlí o 7 minut na celkových 57 minut. Obyvatelé Hodonína tak při pravidelném dojíždění do Brna za týden ušetří na cestování téměř 1,5 hodiny svého času,“ upozornil Michal Štěpán. Kvůli zachování přípojů v další části trasy ale prodlouží tyto rychlíky svůj pobyt v Hodoníně na 11, resp. 14 minut.

### Přehled významných změn v dálkové vnitrostátní dopravě v JŘ 2018

#### SuperCity Pendolino

- Pro všechny spoje oběma směry bude nově zavedena zastávka Praha-Libeň, cestovní čas mezi Prahou hl.n. a Ostravou-Svinovem se přesto nezmění a zůstane 2 hod. 53 min.

- V úseku Praha – Plzeň – Cheb/Františkovy Lázně budou vlaky integrovány do taktové dopravy linky Ex6 Západní expres a pojedou v tomto úseku bez povinné rezervace a v kategorii InterCity. Nabídka služeb v 1. třídě bude jako ve vlacích InterCity (balená voda, denní tisk) a České dráhy cestujícím doporučují zajištění rezervací.

- Přímý odpolední spoj Ostrava – Cheb pojedou přibližně o 2 hodiny později, Ostrava hl. n. (15:17) – Praha hl. n. (18:33) – Cheb (21:17).

#### Ex1 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava – Bohumín

- Většina spojů linky Ex1 bude v obou směrech nově zastavovat v zastávce Ústí nad Orlicí město a doplní stávající spoje linek R18 a R19 Praha – Luhačovice/Brno, které obsluhují stanici Ústí nad Orlicí v základním hodinovém intervalu.

#### Ex3 Praha – Pardubice – Brno – Břeclav

- Zlepší se večerní spojení Prahy, Pardubic a Brna s Břeclaví. Dosud poslední přímý vlak do Břeclavi odjížděl z Prahy v 18:52. s příjezdem do Břeclavi ve 21:52. Nově pojedou do Břeclavi vlaky, které

dosud končily v Brně, tedy s odjezdy z Prahy hl. n. v 19:51 a 21:09 a s příjezdem do Břeclavi ve 22:52 a v 0:35.

- První ranní spojení z Břeclavi do Prahy bude nově o 1 hodinu dříve než nyní, s odjezdem z Břeclavi už v 5:07 a s příjezdem do Prahy v 8:07.

Ex6 „Západní expres“ Praha – Plzeň – Cheb/Domažlice

- Nová expresní linka zajišťující rychlé spojení západních Čech s hlavním městem, která bude v provozu mezi Prahou a Plzní v intervalu 1 hodiny, v úsecích Plzeň – Cheb a Plzeň – Domažlice v intervalu 2 hodiny (počet spojů stoupne ze 4 na 7 párů).

- Dochází ke zkrácení cestovních časů mezi Prahou a západními Čechami, po dokončení nových tunelů u Plzně se předpokládá v roce 2019 další zkrácení cestovních časů o přibližně dalších 10 minut:

- Praha hl. n. – Plzeň hl. n.: 1 hod. 25 min. (úspora 12 minut)

- Praha – Cheb: 2 hod. 54 min. (úspora 17 minut)

- Praha – Domažlice: 2 hod. 26 min. (úspora 7 minut)

- Denně mimo sobotu bude zavedeno nové večerní spojení mezi Prahou a Chebem. Z Prahy pojedou přibližně o 2 hodiny později než současné poslední spojení do Chebu a z Chebu směrem do Plzně a s přestupem dále do Prahy bude zajištěno poslední spojení přibližně o 1 hodinu později než nyní:

- Praha hl. n. (20:33) – Plzeň hl. n. (21:58/22:05) – Cheb (23:27)

- Cheb (19:35) – Plzeň hl. n. (20:55/přestup/21:01) – Praha hl. n. (22:31)

- U expresů Praha – Domažlice (– Mnichov) bude obousměrně zavedena nová zastávka Holýšov, doba jízdy z/do Plzně bude cca 28 minut, z/do Prahy cca 2 hodiny.

- Soupravy budou sestaveny z modernizovaných vozů ČD, ve směru Domažlice (Mnichov) také z modernizovaných vozů společnosti Länderbahn (Alex), vlaky nabídnou klimatizované prostory, el. zásuvky 230 V pro napájení elektroniky, ve spojích bude zajištěna nabídka občerstvení službou ČD Minibar a v trase Praha – Plzeň – Cheb budou k dispozici vyhrazené oddíly, např. dětské kino.

- Spoje SC Pendolino budou integrovány v úseku Praha – Cheb/Františkovy Lázně do linky Ex6 a pojedou v kategorii InterCity (viz odstavec SuperCity Pendolino).

R11 Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň

- Rychlíky R 659 Karel Klostermann Plzeň hl. n. (20:02) – České Budějovice (21:55) a R 660 Bezdrev (Brno 15:27) – České Budějovice (20:04) – Plzeň hl. n. (21:57) pojedou nově denně, tedy také v sobotu.

- U všech rychlíků mezi Brnem a Jihlavou dojde k mírnému zkrácení cestovního času o 6, resp. 7 minut, vlaky tak odjedou z Brna o 7 minut později (ve 27. minutu) a do Brna přijedou o 6 minut dříve (ve 30. minutu).

R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc

- Dochází k výraznému zrychlení linky v úseku Hodonín – Brno a zpět, nově bude trvat cesta z Hodonína do Brna jen 56 minut (úspora 10 minut) a v opačném směru 57 minut (úspora 7 minut), z důvodu zachování přípojů v úseku Hodonín – Olomouc budou prodlouženy pobyty ve stanici Hodonín na 10, resp. 14 minut.

R5 Praha – Ústí nad Labem – Most – Karlovy Vary – Cheb

- Starší vozy v těchto vlacích budou nahrazeny modernizovanými klimatizovanými vozy, které jezdily například ve vlacích EC/IC z Prahy do Vídně nebo Budapešti. Cestující budou mít k dispozici moderní velkoprostorový klimatizovaný oddíl, u vybraných míst s větším stolem na odložení občerstvení nebo notebooku. Ve vozech jsou el. zásuvky 230 V pro napájení přenosné elektroniky, např. notebooků, tabletů a mobilních telefonů. Vozy jsou vybaveny také elektronickým audiovizuálním informačním systémem, moderními nástupními dveřmi ovládanými tlačítky a za jízdy blokovánými proti otevření nebo uzavřeným systémem WC.

- Spoje budou nově vedeny v kategorii rychlík vyšší kvality (Rx).

R16 Praha – Plzeň – Klatovy/Železná Ruda

- Z dosavadních spojů linky R16, které jezdily do Chebu a Domažlic/Mnichova byla vytvořena nová expresní linka Ex6 „Západní expres“, proto byla linka R16 doplněna o nové spoje v úseku Praha – Plzeň a Praha – Plzeň – Klatovy – Železná Ruda.

- Vlaky linky R16 pojedou v úseku Praha – Plzeň v pravidelném hodinovém intervalu, s prodloužením na dvouhodinový interval mimo špičku (z Prahy jsou vynechány spoje vlaky v 9:03, 11:03 a 20:03, z Plzně pak v 9:13, 11:13, 21:13).

- Všechny rychlíky budou jednotně zastavovat ve stanicích a zastávkách Rokycany, Kařez, Hořovice, Zdice, Beroun a Praha-Smíchov, pro obyvatele Kařezu, Zdic a jejich okolí se tak počet rychlých spojů do Prahy nebo Plzně v novém jízdním řádu zdvoj- až ztrojnásobí.

R18 „Slovácký expres“ Praha – Olomouc – Přerov – Uherské Hradiště – Luhačovice/Veselí nad Moravou/Zlín

- U jednoho páru vlaků bude prodloužena trasa o úsek Olomouc – Praha, půjde o rychlík Rx 887 s odjezdem z Prahy hl. n. v 8:58 s příjezdem do Olomouce v 11:30 a do Luhačovic ve 13:18. Vlak pojedou v pracovní dny a v sobotu. V opačném směru bude prodloužen do Prahy vlak Rx 890 Luhačovice (8:31) – Olomouc (10:29/10:31) – Praha hl. n. (13:04).

- V okrajových částech dne bude zaveden nový pár rychlíků vyšší kvality Rx 898/899 Olomouc hl. n. (4:29) – Praha hl. n. (7:04)/Praha hl. n. (22:09) – Olomouc hl. n. (0:43), který zastaví ve stanicích Praha-Libeň, Kolín, Přelouč, Pardubice hl. n., Choceň, Ústí nad Orlicí, Česká Třebová a Zábřeh na Moravě.

- Vybrané spoje budou začínat a končit ve stanici Praha-Smíchov.

- Spoje do/ze stanic Luhačovice, Veselí nad Moravou a Staré Město u Uherského Hradiště ponosou společný název Slovácký expres, spoj do/ze Zlína bude mít opět název Zlínský expres.

R20 Praha – Děčín

- Do několika vybraných rychlíků budou v pracovní dny zařazeny komfortnější osobní vozy 2. třídy typu Bmz s klimatizací, 6 místy v oddíle a el. zásuvkami 230 V pro napájení drobné elektroniky cestujících.

- Náhradou za zrušený spoj EN 476 Metropol v úseku (Berlín –) Děčín – Praha pojedou v úseku Děčín hl. n. (21:51) – Praha hl. n. (23:24) v neděli nový vnitrostátní rychlík.

R25 Plzeň – Žatec – Chomutov – Most

- Dva páry rychlíků objednávané kraji a dosud provozované Českými drahami budou nově zajištěny také společností GW Train Regio, stejně jako rychlíky objednané ministerstvem dopravy od jízdního řádu 2017.

---

## **01. 11. 2017 Železniční stanice Roztoky u Prahy bude bezbariérová**

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) investuje 184 milionů korun na zajištění bezbariérovosti železniční stanice Roztoky u Prahy. Pro urychlení realizace tohoto projektu plánuje SŽDC využít novelu stavebního zákona, která nově umožní sloučit územní a stavební řízení do jedné žádosti. Rekonstrukce části stanice výrazně ulehčí cestování nejen imobilním spoluobčanům, ale například i maminkám s kočárky. Vedle nových nástupišť a výtahů přinese také modernizaci podchodu. V případě bezproblémové přípravy bude možné stavbu realizovat v roce 2020. „Od rekonstrukce železniční stanice si slibujeme především poskytnutí většího komfortu pro cestující, zvýšení kvality odbavení a bezpečnosti při pohybu v železniční stanici,“ říká Petr Hofhanzl, ředitel odboru přípravy staveb SŽDC a doplňuje: „Stanice bude po modernizaci výrazně přátelštější i ke spoluobčanům se sníženou schopností pohybu a orientace.“

Stanice Roztoky u Prahy leží na celostátní dvoukolejně elektrizované trati Praha – Kralupy nad Vltavou – Děčín, která je součástí celoevropské sítě TEN-T. V Roztokách zastavují dvě železniční linky systému pražské integrované dopravy, v pracovních dnech tak stanice odbaví až sedm desítek párů osobních vlaků. Zamýšlená rekonstrukce části železniční stanice navrhuje vybudování nástupišť s celkem čtyřmi nástupními hranami ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice, tedy v úrovni podlahy moderních železničních vozů. Tuto praktickou novinku ocení především spoluobčané na invalidním vozíku. Nově tak budou schopni nastoupit do libovolného vlaku bez cizí pomoci. Skončí tak zdlouhavý proces, kdy při naplánované cestě museli pracovníka dopravce požádat o asistenci při nástupu dva dny předem. Pohodlný přístup na nová bezbariérová nástupiště z rekonstruovaného podchodu zajistí nově navržené výtahy. Modernizace se bude týkat i současného ostrovního nástupiště, to dostane nový přístřešek, který ochrání cestující před nepřízní počasí. Stanice se navíc rozšíří o nové kryté jednostranné ostrovní nástupiště. Bezpečnost v železniční stanici posílí rozšířený kamerový systém. Cestujícím ulehčí přístup na nástupiště nový rozhlas či informační

a orientační systém. Odpadne tak i nebezpečné dobíhání vlaku na poslední chvíli, kdy hrozí pád do kolejíště.

## 02. 11. 2017 Vichřice způsobila na železnici škody za 10,8 milionu korun

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/vichrice-zpusobila-na-zeleznici-skody-za-10-8-milionu-korun/1546257>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) vyčíslila škodu na železničních tratích po nedělní vichřici Herwart na 10,8 milionu korun. Vítr ničil na železnici především trakční vedení, na které připadá většina škod. V částce jsou ale započteny i náklady na zásah drážních záchrannářů a náklady na odklizení spadlých stromů. Nejsou v ní ale zahrnuty škody, které vítr způsobil jednotlivým dopravcům na vlacích. ČTK to dnes řekla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Největší počet mimořádných událostí v souvislosti s nedělní vichřicí zaznamenali železničáři na Vysočině, v severních a naopak v jižních Čechách. Ani Morava ale nezůstala ušetřena komplikací, dodala Šubová. Celkem zaměstnanci správy železnic odstranili z kolejíště na dvě stovky spadlých stromů, některé z nich pádem poškodily elektrické vedení. Nejhorší situace panovala na železnici v pondělí ráno, kdy v jeden okamžik bylo mimo provoz téměř 30 železničních tratí. Hlavní tratě se podařilo zprovoznit do pondělních 05:00. Vichřice Herwart způsobila na železnici největší komplikace po ledovkové kalamitě z prosince 2014. Ta zastavila na tratích na 120 vlaků, ve kterých uvízlo zhruba 20 000 cestujících. České dráhy tehdy uvedly, že je námraza, kvůli které nejezdily elektrické lokomotivy, vyšla na zhruba 18 milionů korun. Z toho jen 15 milionů korun představovaly ušlé tržby a kompenzace cestujícím. Náklady na kompenzace cestujícím za nedávnou vichřici dosud dopravce nevyčíslil.

## 02. 11. 2017 K elektrifikaci železnice do Zlína mají lidé z místních částí výhrady (Otrokovice – Zlín – Vizovice)

Zdroj: iDNES.cz ([https://zlin.idnes.cz/obyvatele-verejne-projednani-elektrifikace-zdvoukolejneni-trat-otrokovice-zlin-vizovice-gxn-/zlin-zpravy.aspx?c=A171102\\_361858\\_zlin-zpravy\\_ras](https://zlin.idnes.cz/obyvatele-verejne-projednani-elektrifikace-zdvoukolejneni-trat-otrokovice-zlin-vizovice-gxn-/zlin-zpravy.aspx?c=A171102_361858_zlin-zpravy_ras))

Proti elektrifikaci a částečnému rozšíření železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice se postavili někteří obyvatelé. Jeden z nich dokonce zvažuje, že podá předběžné opatření k soudu, který by mohl přípravu akce za 11 miliard korun pozastavit. Tím by ale byly ohrožené evropské dotace, jež jsou pro investici nutné. Vlakové spojení Zlína s okolními městy je dlouhodobě mizerné. Stát proto plánuje přidání druhých kolejí ve směru do Otrokovic a spoje mezi oběma městy by tak mohly jezdit každých 15 minut. Ve směru na Vizovice zůstane jednokolejka, ale celá trať z Otrokovic přes Zlín do Vizovic se zelektrifikuje. Přibudou na ní nové přejezdy a křižovatky nebo se upraví ty současné. Celá investice vyjde na 11 miliard korun.

Jenže první komplikace už jsou na světě. Jeden přejezd přes koleje se rozšíří v Přílukách poblíž Bartošovy čtvrti u místního kynologického klubu, kde tak vznikne nová křižovatka. Část místních obyvatel má ale obavy, že jim to zničí doposud klidnou oblast k bydlení. Koleje tady vedou podél hlavní výpadevky ze Zlína do Vizovic, z ní bude potom možné odbočit přes nový přejezd, projet Bartošovou čtvrtí a pokračovat dál i ve směru na Fryšták. A lidé se bojí, že si řidiči tudy budou zkracovat cestu. „Kvůli nové křižovatce bude doprava svedená do Bartošovy čtvrti. Je logické, že tudy řidiči pojedou, protože se vyhnou semaforům na další křižovatce,“ obává se Jaroslav Juráš. „Považujeme to za destrukci klidné rezidenční čtvrti,“ zdůraznil. Obyvatelé Bartošovy čtvrti dorazili i na nedávné veřejné projednávání elektrifikace trati do auly zlínské univerzity, kde měli k projektu nejvíce připomínek. „Elektrifikace trati do Vizovic nám nedává smysl, je velmi málo vytižená,“ zazněl další nesouhlasný hlas.

### Jednáte o nás bez nás, tvrdí lidé

Koordinátor elektrifikace a externí spolupracovník Správy železniční dopravní cesty (investor projektu) Karel Říha má opačný názor. „Máme dopravní model, jehož příprava trvala několik měsíců a je velmi podrobný. Ten ukazuje, že se doprava z hlavní cesty do Bartošovy čtvrti nepřesune,“ argumentoval Říha s tím, že řidiči vždy raději jezdí po hlavních cestách, které jsou rychlejší. „Neměřili jste dopravu na správných místech,“ zaznělo od nespokojených lidí. „Měřili jsme správně,“ opáčil Říha. „Jednáte o nás bez nás,“ následovala reakce. „Ne,“ řekl Říha. „Ano,“ vrátilo se mu. V tomto duchu se neslo projednávání investice, jež má zlepšit komfort cestujících na železnici ve Zlíně a okolí. Jenže ne všichni jsou evidentně ze záměru nadšeni. Nicméně obavy obyvatel Bartošovy čtvrti nesdílí ani město.

„Nárůst dopravy v Bartošově čtvrti byl zanedbatelný,“ řekl s odkazem na dopravní model zlínský radní přes dopravu Josef Novák, který se však zmíněného jednání s veřejností nezúčastnil.

### Zasáhne do sporu soud?

Podle Říha se počet cestujících ve vlacích do Vizovic, které teď jsou často poloprázdné, může zvýšit až trojnásobně. Spoje vyrazí každou půlhodinu, budou rychlejší, tišší, komfortnější. „Nabídka vyvolá poptávku,“ tvrdí Říha. „Očekáváme, že naši zástupci na radnici budou hájit zájmy lidí, a ne železnice,“ vzkázal Juráš. Vedení magistrátu se hájí, že názory obyvatel bere vážně. „Zlín je jedním z měst a obcí, jichž se výstavba dotýká a nebrání se roli prostředníka, kterou bude postupně, jak bude příprava stavby intenzivnější, naplňovat,“ naznačil Novák s tím, že do územního i stavebního řízení mohou lidé dávat připomínky. Ty mohou přijít také od obyvatel Louk. Například od Františka Kočendy, který už dvacet let provozuje ve svém domě u přejezdu přes koleje poblíž benzinové pumpy servis elektrospotřebičů. Aby mohla nákladní auta, která pojedou přes přejezd, odbočit do cesty rovnoběžně vedoucí s kolejemi, potřebuje stát získat část Kočendových pozemků, na nichž má parkoviště pro deset aut. Trať se tady navíc rozšíří kvůli druhým kolejím. „Z 200 metrů čtverečních mi chtějí zabavit 40 metrů, to by mohlo znamenat likvidaci mé firmy. Lidé nebudou mít kde zaparkovat,“ argumentuje Kočenda. Uvažuje proto také o tom, že by se obrátil na soud, který by mohl vydat předběžné opatření. Tím by přípravu akce pozastavil do doby, než se tento problém vyřeší. To by však mohlo celou elektrifikaci ohrozit, protože stát na ni počítá s penězi z Evropské unie. Chce začít v roce 2020, kdy toto období na čerpání dotací končí, ale platí ještě tříleté přechodné období. „Lidé mohou v rámci demokracie dělat, co je možné, ale byla by to škoda. Zůstala by tady hlučná, nevyhovující železniční trať s velkými vibracemi,“ míní Říha. Investor podle něj bude jednat se všemi majiteli pozemků, kterých je asi dva tisíce, i s dalšími lidmi, jichž se elektrifikace dotkne. „Preferujeme dohodu,“ uzavřel Říha.

### 03. 11. 2017 Srážka nákladních vlaků na 12 hodin zastavila provoz na vytížené trati na Nymbursku (Kostomlaty nad Labem)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2292553-srazka-nakladnich-vlaků-na-12-hodin-zastavila-provoz-na-vytizene-trati-na-nymbursku>)

Srážka dvou nákladních vlaků a následné vykolejení jednoho z vagonů zastavily na několik hodin provoz na trati mezi Lysou nad Labem a Kostomlaty nad Labem na Nymbursku. Nehoda se odehrála bez zranění. Provoz byl obnoven po zhruba 12 hodinách v půl třetí odpoledne. Podle mluvčího Drážní inspekce Martina Drápala se nehoda stala hodinu po půlnoci, kdy jeden z vlaků z dosud neznámých příčin najel do zadní části před ním jedoucího vlaku. V důsledku toho vykolejil a poškodil se jeden z vozů. „Strojvedoucí předního vlaku srážku nezaznamenal a byl zastaven až v Kutné Hoře,“ dodal Drápal. Předběžná škoda na vlaku byla vyčíslena na milion korun, škoda na kolejích zatím nebyla odhadnuta. Mezi Lysou a Kostomlaty byla zavedena kyvadlová autobusová doprava jen v omezeném rozsahu, dráhy proto doporučovaly cestujícím využít pravidelné vlaky v úseku Nymburk – Sadská – Poříčany – Český Brod a Praha hl. n. Vybrané vlaky byly vedeny odklonem přes Poříčany a mimořádně zastavovaly v pražské Libni.



### 05. 11. 2017 Ruská armáda se neobejde bez dostatečně dimenzované železniční sítě

Zdroj: iDNES.cz ([https://technet.idnes.cz/ruska-armada-a-zeleznice-0wy-vojenstvi.aspx?c=A171103\\_132746\\_vojenstvi\\_erp](https://technet.idnes.cz/ruska-armada-a-zeleznice-0wy-vojenstvi.aspx?c=A171103_132746_vojenstvi_erp))

Vedení klasického konvenčního konfliktu velkého rozsahu není možné bez kvalitního železničního spojení. Vzhledem k obrovským rozlohám a množství potenciálních protivníků je železniční doprava naprosto kritická v obranném plánování Ruské federace. O současném stavu ruských páteřních železničních tratí nedávno pojednával Čičkin Aleksej v článku s ironickým názvem Ministerstvo železničního odpojení na webu Vojensko-průmyslový kurýr. Článek rozhodně stojí za pozornost, protože směr výstavby železnic ukazuje, které oblasti Kreml (mimo jiné) považuje za zdroje budoucích bezpečnostních rizik pro Rusko.

Rusko je největší zemí světa, ale na svou velikost má velmi málo obyvatel. Těch je zhruba 145 milionů (80 % je Rusů) s průměrným osídlením 9 obyvatel na kilometr čtvereční. Zároveň má Rusko po celém svém obvodu řadu potenciálních protivníků a neklidných oblastí – mediálně nejvděčnější ohrožení ze Západu, Ukrajina, Kavkaz, Střední Asie, Čína, Dálný východ a navíc tající ledy Arktidy odkrývají

celé ruské severní pobřeží. V případě velkého konvenčního konfliktu tak musí Rusko zajistit transport lidí a materiálu na obrovské vzdálenosti.

Rusko má sice mohutné výsadkové jednotky, ale pro vedení dlouhodobé bojové činnosti na svém obvodu potřebuje kvalitní a robustní železniční spojení. V případě rozsáhlých bojů je nutno na frontovou linii přesouvat desítky tisíc tun zásob denně, především těžké pásové techniky, pohonných hmot (PHM) a munice. Objem pohyb zásob, munice a PHM na frontové linii je limitován bojovou mobilitou bojového uskupení, zejména týlových či logistických jednotek. Zásoba pohyblivé munice nemůže být větší než na tři až pět dnů boje. Když pohyblivá zásoba není plynule doplňována, pak se bojová uskupení stanou nebojeschopnými. To se stalo v řadě případů ve druhé světové válce, ale i ve válkách ve Vietnamu, na Středním východě atd., kdy se operace musely zastavit pro nedostatek zásob, zejména munice. Letecky se může zásobovat i na tisíce kilometrů, ale s kapacitou tak do jednoho brigádního úkolového uskupení, přitom s rizikem vysokých ztrát. Automobilní zásobování je reálné tak do 200 km, pokud bude na vlastním území, spíše však jen do 100 km a to s limitovanou přepravní kapacitou. Aby zásobování bylo plynulé, tak ve vzdálenosti cca 50 km od čáry dotyku musí být rozvinuty sklady, napojené pokud možno na železniční síť, odkud se plynule zásobují bojová uskupení.

Význam železnic pro Rusko podtrhuje i existence Železničních vojsk ozbrojených sil Ruské federace, které mají zhruba 28 500 vojáků. Ruské železnice jsou po Spojených státech druhé nejdelší a co se týče objemu dopravy (tunokilometry), za Spojenými státy a Čínou třetí největší na světě. Vzhledem k obrovské rozloze země a nízké hustotě obyvatel ruská železniční doprava přepravuje náklad a pasažéry na velmi dlouhé vzdálenosti, často přes zcela liduprázdné oblasti. Třetinu objemu železniční dopravy tvoří uhlí a koks, který putuje průměrně na vzdálenost 1 500 km. Železná ruda tvoří desetinu nákladní dopravy a putuje průměrně na vzdálenost 1 900 km. Ruská železnice tak hraje naprosto klíčovou roli pro ruskou ekonomiku, socioekonomický rozvoj vzdálených oblastí a také pro geostrategické zájmy Ruska.

V rámci přijaté Strategie rozvoje železnic v Ruské federaci do roku 2030 vláda v Moskvě plánuje významné rozšíření a modernizaci železničních tratí. Cílem je zlepšit zásobování vzdálených oblastí Ruska, zlepšit transport surovin, posílit ekonomický rozvoj a samozřejmě posílit možnost přesouvat vojáky a vojenskou techniku po celém území Ruska. Podle Alekseje čím dál složitější vojenská a politická situace v zemích sousedících s Ruskem zvyšuje význam železničních projektů na Kavkazu (Čečensko, Dagestán), Dolní Volze (Krym, Gruzie, východní Ukrajina), severozápadě (Pobaltí, Polsko) a Sibiři (Čína, Severní Korea). Většina projektů železnic propojující tyto oblasti vznikla v 60. letech minulého století, ale dosud nebyla realizovaná. I v dnešní době jsou některé projekty odsunuty do delší budoucnosti, platí to především o projektu Severní širokorozchodné tratě (Severnyj širotnyj chod) a tratě Belkomur.

Severní širokorozchodná trať o délce více než 700 km má propojit oblasti Obskaja, Salechard a Nadym. Železnice Belkomur (1 200 km) má zajistit spojení mezi republikou Komi, Permskou a Archangelskou oblastí, později také se severními evropskými státy. Výstavba Severní tratě začala v roce 2014, ale v roce 2015 byla přerušena z finančních důvodů. Nyní Moskva studuje možnost zapojit do financování i soukromé firmy. Celková investice výstavby se odhaduje na 600 miliard rublů (228 miliard korun) a roční objem přepravy ve třetím roce provozu na 30 milionů tun zboží. Zahájení provozu se v současnosti očekává v roce 2023. Železnice Belkomur začala vznikat již ve 40. a 50. letech minulého století. Podle Alekseje význam trati opět narostl díky stavbě páteřního plynovodu Jamal a rostoucím objemem námořní dopravy na severu Ruska.

Aleksej také zdůraznil výstavbu železnic v Rostovském a Kransdorském regionu u východní Ukrajiny. V současné době hlavní zásobování Krymu probíhá přes přetížené železniční překladiště v Novorossijsku, odkud se zboží loďmi převáží na Krym. Klíčové je také přímé krymské železniční spojení mezi Simferopolem a krymským železničním uzlem Vladislavovka, kam směřuje veškerý náklad z Ruska. Tato trasa má zabránit ucpávání na obou stranách budovaného Kerčského mostu, který bude dokončen do dvou let a propojí Rusko s Krymem. Železnice však nevznikne dříve než v roce 2030, do té doby budou muset vlaky do Simferopolu a ruské námořní základny v Sevastopolu jezdit oklikou přes severní Džankoj. Samotný železniční provoz přes Kerčský most (do železničního uzlu Vladislavovka) začne v roce 2019. Prvním krokem k lepšímu zásobování Krymu a oblastí u východní Ukrajiny bylo letošní zprovoznění tratě Žuravka – Millerovo, která se vyhýbá ukrajinskému území. Délka trati je 277 km.

Neméně pozornosti mají železniční projekty na Kavkaze, který je zdrojem trvalých bezpečnostních hrozeb pro Rusko. Kvalitní železniční spojení není nutné jen pro přesun vojsk, ale také pro ekonomický rozvoj těchto oblastí. „Geostrategické a socioekonomické faktory jsou úzce propojeny se železničním a přístavním systémem země. V sovětském období byl rozvoj železnic odsunut do pozadí, protože většina z těchto oblastí (výše uvedených - pozn. red.) nebyla hraničními oblastmi.



Ale od roku 1991 se geopolitická situace dramaticky změnila. Odstranění nedostatků ve způsobu spojení proto nemůže být odloženo do vzdálené perspektivy,“ uzavírá svůj článek Aleksej.

## 07. 11. 2017 Jízdy parních vlaků připomenou 150 let trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa – Rumburk (11. listopadu 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29730/>)

České dráhy vypraví v sobotu 11. listopadu v rámci oslav 150 let od zahájení provozu na trati Bakov nad Jizerou – Česká Lípa zvláštní parní vlaky. Bohatý doprovodný program je připravený ve stanicích Česká Lípa, Nový Bor a Doksy. Z Doksy přes Českou Lípu do Nového Boru a zpět pojedou parní vlak tažený lokomotivou „Kafemlejnek“, z České Lípy do Nového Boru, Doksy a zpět vyrazí historický vlak tažený lokomotivou „Šlechtična“.

Trať z Bakova nad Jizerou do České Lípy byla otevřena 14. listopadu 1867. O slávu této dráhy se postaral především rakousko-uherský excísař Ferdinand I. Dobrotivý, který trať využíval k cestám na zámek Zákupy. O necelé dva roky později, 16. ledna 1869, byl zprovozněn i navazující úsek z hlavního nádraží v České Lípě směrem na sever do Jedlové a Rumburku. Ve stanici Doksy byla pro prezidenta železniční společnosti hraběte Valdštejna zřízena čekárna, která je zachována dodnes.

### Program oslav

- jízdy parního vlaku s lokomotivou „Kafemlejnek“ v úseku Doksy – Česká Lípa – Nový Bor a zpět
- jízdy parního vlaku s lokomotivou „Šlechtična“ v úseku Česká Lípa – Nový Bor – Česká Lípa – Doksy – Česká Lípa
- výstava ve stanici Doksy v tzv. hraběcí čekárně a kulturní program s hudbou a divadlem
- výstava o historii a zajímavostech trati ve stanici Česká Lípa, vystoupení mažoretok z České Lípy
- výstava lokomotiv a vozů DHV Lužná u Rakovníka na lovosickém nástupišti v České Lípě
- výstava zajímavostí ve speciálně upraveném železničním voze na lovosickém nástupišti
- prohlídka dispečerského pracoviště SŽDC v České Lípě
- výstava železniční historie a kulturní program ve stanici Nový Bor

### Jízdní řád zvláštního vlaku ČD s lokomotivou „Kafemlejnek“ (10. – 11. listopadu 2017)

| tam     |               | stanice              | zpět          |
|---------|---------------|----------------------|---------------|
| 10. 11. | 11. 11.       |                      | 11. 11.       |
| 14:12   |               | Turnov               | 16:57         |
| 15:43   |               | Bakov nad Jizerou    | 16:03         |
| 17:20   |               | Bezděz               | 14:26         |
| 17:29   |               | Okna                 | 14:11         |
| 17:39   | 08:17         | Doksy                | 13:18 – 14:01 |
|         | 08:22         | Staré Splavy         | 13:15         |
|         | 08:35         | Jestřebí             | 13:08         |
|         | 09:01         | Srní u České Lípy    | 12:57         |
|         | 09:12 – 10:13 | Česká Lípa hl. n.    | 12:27 – 12:45 |
|         |               | Česká Lípa střelnice | 12:23         |
|         |               | Skalice u České Lípy | 12:12         |
|         | 10:50         | Nový Bor             | 12:05         |

### Jízdní řád zvláštního vlaku ČD s parní lokomotivou „Šlechtična“ (11. listopadu 2017)

| tam   |       | stanice      | zpět        |
|-------|-------|--------------|-------------|
| 11:54 | 16:00 | Doksy        | 10:52 15:36 |
| 11:58 | 16:04 | Staré Splavy | 10:49 15:33 |
| 12:04 | 16:10 | Jestřebí     | 10:44 15:28 |

|       |       |       |                      |       |       |
|-------|-------|-------|----------------------|-------|-------|
|       | 12:09 | 16:15 | Srní u České Lípy    | 10:39 | 15:11 |
|       | 12:15 | 16:21 | Česká Lípa hl. n.    | 10:31 | 15:02 |
| 08:20 | 12:47 |       | Česká Lípa hl. n.    | 09:11 | 14:24 |
| 08:24 | 12:51 |       | Česká Lípa střeňnice | 09:07 | 14:20 |
| 08:33 | 13:00 |       | Skalice u České Lípy | 08:59 | 14:12 |
| 08:36 | 13:05 |       | Nový Bor             | 08:54 | 14:07 |

**Jízdné**

- Doksy – Česká Lípa nebo zpět: 50 Kč/děti od 6 do 15 let 30 Kč
- Česká Lípa – Nový Bor nebo zpět: 50 Kč/děti od 6 do 15 let 30 Kč

**08. 11. 2017 Inflace zvedne cenu jízdného o 2 %, do 70 kilometrů to bude zvýšení jen do dvou korun**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29731/>)

Tarif Českých drah od 10. prosince 2017 nezaznamená žádné významné změny. Nadále budou v nabídce současné slevy včetně Včasných nebo Akčních jízdenek, které pružně reagují na vývoj na přepravním trhu a na další faktory, a jejichž ceny se mohou během roku dynamicky měnit. Obyčejné jízdné a z něj odvozené ceny, např. zákaznické nebo traťové časové jízdenky, se zvedne o očekávanou letošní inflaci 2 %. V praxi to bude znamenat, že obyčejné jízdné do 70 kilometrů stoupne maximálně o 2 koruny. Zároveň zlevní cestování skupin 6 a více cestujících nebo prázdninové cesty dětí.

**Přehled tarifních změn od 10. prosince 2017**

Pro jízdní řád 2018 nedochází k zásadním tarifním změnám. Nabídka slev a komerčních nabídek je stabilizována a s novým jízdním řádem 2018 od 10. prosince v této oblasti nedochází k žádným významným novinkám. Nabídky typu Akční jízdenka, SuperAkční jízdenka nebo Včasná jízdenka Česko jsou koncipovány jako dynamické a jejich ceny mohou v průběhu platnosti JŘ 2018 pružně reagovat na vývoj cen na přepravním trhu a na další faktory. K malé úpravě dojde u cen obyčejného jízdného a nabídek, které jsou z nich odvozeny (zpáteční, traťové apod.). Zvýšení bude v průměru o 2 % v reakci k očekávané výši inflace v České republice, která by měla dosáhnout v letošním roce úrovně kolem 2 %. Tato úprava bude znamenat u obyčejného jízdného (beze slev) pro vzdálenosti 1 – 34 kilometrů zvýšení o 0 – 1 Kč, na vzdálenost 35 – 73 km zvýšení o 1 až 2 Kč a například na vzdálenost 150 km bude toto zvýšení ve výši 5 Kč. Příklady pro vybrané trasy jsou uvedeny níže.

Zároveň se ke stejnému termínu uskuteční tyto další drobné změny:

- Větší slevu získají skupiny 6 a více osob, které objednávají přepravu přes objednávkový systém, nově získají všechny osoby ve skupině slevu 50 % z obyčejného jízdného, dosud byla sleva 50 % poskytována až od třetí osoby, například skupina o 6 osobách zaplatí nyní za cestu z Prahy hl. n. do Benešova u Prahy (49 km) celkem 247 Kč, nově i po zvýšení ceny obyčejného jízdného, bude cesta levnější a skupina zaplatí celkem 234 Kč.
- Zlevní prázdninové cesty pro děti díky rozšíření nabídky Jízdenka na léto také pro děti ve věku 6 až 15 let, a to v obou variantách s platností 7 a 14 dní v ceně 390, resp. 590 Kč.
- Dochází ke zrušení dosavadního systému lomeného jízdného. Jízdné za dvakrát pojížděný úsek se bude nově stanovovat ze součtu projetych kilometrů, a tím dojde ke snížení ceny. Např. pokud jel cestující ze Starého Kolína do Zábřehu na Moravě s přestupem v Kolíně (2x pojížděný úsek Starý Kolín – Kolín), zaplatil dosud 219 Kč. Podle nových pravidel takto zaplatí jen 209 Kč (platí pro obyčejné jízdné).
- Celoročně je zavedena nabídka denního síťového dokladu pro přepravu jízdního kola v ceně 99 Kč.
- Zvýší se jednorázový poplatek za využití úschovy během přepravy z 10 Kč na 20 Kč.
- Dochází ke zvýšení některých přírážek. Např. za neuposlechnutí pokynů dopravce nebo porušení přepravních smluvních podmínek se přírážka zvyšuje až na 1 000 Kč. V případě úhrady na místě nebo ve stanoveném termínu se cena snižuje na 400 Kč.

Upozorňujeme cestující, že současné ceny jsou platné až do půlnoci 9. prosince 2017 včetně dvouměsíčního předprodeje, to znamená, že za stávající ceny lze zakoupit jízdenky až do začátku února 2018.

**Příklady úpravy cen pro vybrané relace – obyčejné jízdné**

| relace                         | vzdálenost | původní cena v Kč | nová cena v Kč | rozdíl v Kč |
|--------------------------------|------------|-------------------|----------------|-------------|
| Děčín hl. n. – Benešov nad Pl. | 11 km      | 25                | 25             | 0           |
| Jihlava – Havlíčkův Brod       | 27 km      | 47                | 48             | + 1         |
| Praha – Kolín                  | 62 km      | 93                | 95             | + 2         |
| Praha – Havlíčkův Brod         | 136 km     | 192               | 196            | + 4         |

**Příklady úpravy cen pro vybrané relace – IN 25**

| relace                         | vzdálenost | původní cena v Kč | nová cena v Kč | rozdíl v Kč |
|--------------------------------|------------|-------------------|----------------|-------------|
| Děčín hl. n. – Benešov nad Pl. | 11 km      | 19                | 19             | 0           |
| Jihlava – Havlíčkův Brod       | 27 km      | 35                | 36             | +1          |
| Praha – Kolín                  | 62 km      | 70                | 71             | +1          |
| Praha – Havlíčkův Brod         | 136 km     | 144               | 147            | +3          |

**08. 11. 2017 České dráhy vyhlásí zakázky na desítky nových vozidel**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29732/>)

Seven veřejných zakázek na dodávky desítek nových vozidel chtějí nejlépe ještě do konce roku vyhlásit České dráhy. Celkem budou poptávat přes 160 vozidel pro dálkovou a regionální dopravu v předpokládané hodnotě kolem 20 miliard korun. Záměr managementu již schválila dozorčí rada i řídicí výbor. S vítězi soutěží dopravce podepíše rámcové smlouvy a vozidla odebere pouze v případě, že na jejich nákup získá část prostředků z operačního programu OPD II, nebo se s objednateli dohodne na úhradě nákladů spojených s jejich nasazením. „V rámci sedmi veřejných zakázek budeme hledat výrobce 90 vozů a 31 elektrických jednotek pro dálkovou dopravu, 30 elektrických a 8 motorových jednotek pro regionální dopravu a 5 netrakovních push-pull souprav pro regionální dopravu,“ upřesňuje Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za úsek osobní dopravy.

České dráhy v současné době řeší obchodní model po roce 2019, kdy jim skončí část dlouhodobých kontraktů s kraji a se státem. Počet poptávaných vozidel přitom vychází z jednání s jednotlivými kraji a ze zveřejněných záměrů Ministerstva dopravy ČR v rámci otevírání trhu v dálkové dopravě. „Pokud chceme uspět v konkurenčním boji, musíme se na plnění přání objednatelů, včas připravit. Díky rámcovým smlouvám budeme mít již předem vybrané dodavatele, a když získáme smlouvy, můžeme rovnou zadat výrobu nových vozidel. Ušetříme tak čas a vyšší kvalitu poskytneme zákazníkům o to dříve. Zároveň budeme schopni čerpat dotační prostředky z OPD II určené pro obnovu vozidlového parku v regionální dopravě. Na spolufinancování nákupu jsme samozřejmě připraveni,“ doplňuje Miroslav Kupec, člen představenstva ČD odpovědný za úsek techniky, servisu a majetku.

**08. 11. 2017 Nádraží v Tachově má novou střechu, příští rok začne kompletní oprava**

Zdroj: iDNES.cz ([https://plzen.idnes.cz/nadrazi-tachov-szdc-rekonstrukce-strecha-historicka-budova-pl2-/plzen-zpravy.aspx?c=A171108\\_095042\\_plzen-zpravy\\_vb](https://plzen.idnes.cz/nadrazi-tachov-szdc-rekonstrukce-strecha-historicka-budova-pl2-/plzen-zpravy.aspx?c=A171108_095042_plzen-zpravy_vb))

Po letech chátrání má nádraží v Tachově novou střechu. Budovu ale čekají i další změny. Její vlastník, Správa železniční dopravní cesty, plánuje kompletní rekonstrukci za 50 milionů korun. Její součástí je i zbourání nevzhledné přístavby. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) před rokem zařadila tachovské nádraží mezi ty nově nabyté drážní budovy, které potřebovaly kompletní rekonstrukci co nejdříve. Nový vlastník tehdy avizoval, že dělníci se na nádraží objeví záhy. Nyní je opravená střecha. „Co slíbili, to dokončili. Když se bavím s lidmi ze SŽDC, vždy mě ujišťují, že kompletní rekonstrukce budovy je v plánu. Jen nedokáží říct, kdy bude. Osobně jsem předpokládal, že se do ní pustí už v letošním roce,“ uvedl tachovský starosta Jiří Struček.



Mluvčí SŽDC Marek Illiaš nyní uvedl, že v letošním roce se pracuje na projektové přípravě stavby. „V příštím roce by měla začít kompletní rekonstrukce, která je naplánována na dva roky. Cena za dílo je 50 milionů korun. Budova bude kompletně rekonstruována, dostane novou střechu, fasádu, okna a dveře, podlahy a omítky a také kompletní inženýrské sítě. Bude nově připojena na městskou

kanalizaci. Během stavby se bude bourat novodobý přístavek ze sedmdesátých let," popsal Illiaš. Právě na zbourání šedé kancelářské kostky nalepené na původní historickou budovu se místní těší nejvíce. „Je to strašidelná přístavba. Ta až tu nebude a budova dostane původní vzhled, Tachov bude mít zase malebné nádraží," shrnul v loňském roce Struček, když se dozvěděl, že tachovské nádraží by mělo dostat historický vzhled jako jedno z prvních v republice. Stovkám nádražních budov v celé republice svítla naděje na návrat zašlé slávy, když je od Českých drah za 3,31 miliardy korun koupila SŽDC.

## 08. 11. 2017 Jednání o tzv. režijkách se komplikují, odborům vadí výjimky

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/jednani-o-tzv-rezijkach-se-komplikuji-odborum-vadi-vyjimky/1548585>)

Dosavadní slibně se vyvíjející jednání o režijních jízdenkách pro železniční zaměstnance se komplikují. Odborům vadí, že ministerstvo dopravy v konečném návrhu požaduje, aby režijní jízdenky neplatily na tratích, na kterých se bude v budoucnu soutěžit dopravce v otevřených výběrových řízeních. Tato výjimka v předchozím jednání nepadla, zástupci odborů se tak budou snažit úřad přesvědčit, aby od tohoto požadavku upustil. ČTK to dnes řekl prezident Federace strojvůdců Jaroslav Vondrovic.

Předběžně se zástupci odborů a ministerstva dopravy na úpravě jízdních dokladů pro železniční zaměstnance dohodli na konci října. Ceny ročních jízdenek platné v síti Českých drah měly podle dohody pro drážní zaměstnance stoupnout o deset procent na 1 100 korun. Na komerčních tratích, což se v současnosti týká linky mezi Prahou a Ostravou, už ale stát nechce Českým drahám náklady na držitele těchto výhod kompenzovat. Pokud má režijní jízdné platit i zde, mohou svým zaměstnancům tuto výhodu platit zaměstnavatelé formou zaměstnaneckých bonusů, navrholo ministerstvo dopravy. Kromě zaměstnanců ČD totiž režijní jízdenky mají zaměstnanci státní Správy železniční dopravní cesty nebo Drážního úřadu. Podobně chce ministerstvo podle odborů nyní vyjmout i tratě, které se do budoucna v soutěžích potenciálně otevřou i konkurentům Českých drah. Úřadu by tímto krokem odpadla jedna ze starostí při přípravě tendrů, a nemohla by se tak opakovat situace z předchozího řízení na provoz rychlíků mezi Plzní a Mostem. Soutěž o nového dopravce na trati zastavil Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) na podnět Českých drah. Dopravce tehdy poukazoval na diskriminační podmínku vycházející z povinnosti uznávat režijní jízdné, kterou konkurenční zájemci o zakázku neměli. Ministerstvo nicméně na základě poslaných cenových nabídek zakázku přidělilo ústecké GW Train Regio, která zde dopravu provozuje od loňského prosince.

Kromě aktivních zaměstnanců mají režijní výhody tradičně i bývalí zaměstnanci či rodinní příslušníci zaměstnanců. I jim by měly režijní jízdenky od příštího roku podražít. O sto korun by se podle předběžného plánu mely zdražit režijní jízdenky pro bývalé železniční zaměstnance a děti zaměstnanců. Ti by nově měli za roční jízdenku zaplatit 600 korun. Z tisíce korun na 1 250 Kč by se pak měla podle předběžné dohody zvýšit cena režijních jízdenek pro ostatní rodinné příslušníky.

## 08. 11. 2017 ČD a Plzeňské městské dopravní podniky představily unikátní propojení funkcí In Karty a Plzeňské karty

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29733/>)

První plnohodnotnou interoperabilitu dvou rozdílných kartových systémů ve veřejné dopravě v České republice dnes společně prezentovaly České dráhy a Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP). Jedinečné řešení umožňuje se s In Kartou národního dopravce odbavit ve vozech plzeňské MHD a stejně tak s Plzeňskou kartou ve vlacích Českých drah. Zároveň je možné užít elektronické platební prostředky jednoho partnera u partnera druhého. Tím se odstranila další bariéra pro cestování veřejnou dopravou. „Velmi si ceníme, že můžeme představit hotové funkční řešení. Propojení dvou specifických systémů dopravců s rozdílným způsobem přepravy v jeden způsob užití přináší zjednodušení a výsledkem je zvýšený komfort pro zákazníka. Jsme přesvědčeni, že je to způsob, jak si udržet stávající a získávat nové zákazníky a nabídnout jim další zkvalitnění služby. Čas je veličina, která ovlivňuje rozhodování lidí, a propojení funkcí karet ušetří čas cestujícím obou dopravců," uvedl Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah zodpovědný za osobní dopravu.

Držitelé Plzeňské karty či In Karty s logem MAPready nově můžou svou elektronickou peněženku zaplatit plný jízdní sortiment i u druhého dopravce. Po jednoduché bezplatné registraci bude možné na karty nahrávat také dlouhodobé produkty: držitel In Karty ČD si bude moci nahrát dlouhodobé časové kupony PMDP a držitel Plzeňské karty produkty Českých drah (např. IN 25). „O tomto principu

zjednodušení, standardizace pravidel a užití karet ve veřejné dopravě jsme informovali objednatele drážní dopravy – ministerstvo dopravy a všechny kraje, a postupně představujeme produkt i vybraným městům a regionům. České dráhy se trvale snaží najít propojovací prvek v odbavení cestujících ve veřejné dopravě. Jako národní dopravce jsme se dlouhodobě setkávali s požadavky na uznávání karet uzavřených řešení v krajích či městech. Díky spolupráci s PMDP, s dopravcem poskytujícím své dopravní služby 'na silnici a ve městě', se nám podařilo najít řešení pro nosič jízdních dokladů, elektronickou peněženku a identitu jednoduchým univerzálním a systémovým řešením. Tímto počínem dáváme opět zprávu všem partnerům a institucím, že řešení existuje a je možné jej využít ku prospěchu zákazníka. Jednotlivá, lokálně uzavřená a nepropojitelná řešení lze poměrně rychlým způsobem nahradit řešením systémovým, které ovšem zachovává plnou autonomii. Nejedná se tedy v žádném případě o nutnou závislost na některém z dopravců," uvedl Michal Štěpán. „Komfort cestujících a jednoduchost odbavení jsou pro nás důležité. Tak proč mít dvě karty, když vám stačí jedna? Představte si třeba, že se vydáte na cestu ze svého domova v Plzni. Nejprve se Plzeňskou kartou odbavíte v trolejbusu nebo v tramvaji a následně si z ní zakoupíte jízdenku na vlakovém nádraží klidně až do Brna," uvádí Martin Chval, ředitel Plzeňské karty, a dodává: „Systémy jsou provázány i pro případ ztráty. Přijdete-li o svou kartu, necháte si vyrobit duplikát a systém již sám pozná, jaké produkty jste měli zakoupené u druhého dopravce a automaticky je na novou kartu nahraje.“ „Odbavení ve vozech MHD pomocí In Karty vnímáme jako vhodné rozšíření současných možností odbavení," říká Zbyněk Proška, vedoucí vývoje Plzeňské karty, a doplňuje: „Nově vybudované řešení navazuje na předchozí spolupráci PMDP a ČD na konceptu multiaplikační karty. Propojení obou systémů prostřednictvím centrální autority, která zastřešuje řízení vzájemných vazeb zapojených subjektů, lze označit z pohledu interoperability za přelomové a je možné na něm vybudovat daleko širší síť spolupracujících odbavovacích systémů. Klidně i v rámci celé České republiky.“

### Výhody propojení karet

Plzeňská karta v prostředí ČD:

- držitel Plzeňské karty se bezplatně zaregistruje u kterékoliv pokladní přepážky ČD kdekoli v České republice
- předloží Plzeňskou kartu a vyplněnou Žádost o registraci Karty do systémů ČD, nepředkládá fotografii, žádost je shodná se Žadostí o vydání In Karty
- může si dokoupit jakoukoli zákaznickou aplikaci, traťovou jízdenku, nebo doplatek do 1. vozové třídy
- registrovanou Plzeňskou kartu lze používat i na e-shopu ČD, např. jako průkaz pro nákupy eTiketů ČD
- elektronickou peněženku Plzeňské karty může zákazník použít v prostředí ČD ve stejném rozsahu, jako elektronickou peněženku na In Kartě (EPIK)
- pro výhradní použití elektronické peněženky není nutná registrace, zákazník může okamžitě hradit produkty a služby ČD

In Karta ČD v prostředí PMDP:

- držitel In Karty se bezplatně zaregistruje v zákaznickém centru Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP)
- předloží platnou In Kartu a vyplněný Registrační formulář pro evidenci In Karty do systému PMDP
- In Kartu může použít pro nákup jízdenek a dlouhodobých časových kuponů v městské veřejné dopravě
- elektronickou peněženku na In Kartě (EPIK) lze použít pro placení přepravních služeb v prostředí PMDP ve stejném rozsahu, jako elektronickou peněženku na Plzeňské kartě
- pro výhradní použití elektronické peněženky není nutná registrace, zákazník může okamžitě hradit produkty a služby PMDP

---

## 08. 11. 2017 Mašinka v minulosti vozila v huti materiál, teď pomůže úzkokolejce (317.015)

Zdroj: iDNES.cz ([https://ostrava.idnes.cz/parni-lokomotiva-masinka-arcelormittal-nova-hut-osoblazska-uzkokolejka-osoblaha-gix-ostrava-zpravy.aspx?c=A171108\\_363280\\_ostrava-zpravy\\_sme](https://ostrava.idnes.cz/parni-lokomotiva-masinka-arcelormittal-nova-hut-osoblazska-uzkokolejka-osoblaha-gix-ostrava-zpravy.aspx?c=A171108_363280_ostrava-zpravy_sme))

Vysloužila hutní mašina poslouží jako „dárce orgánů“ historickému výletnímu vlaku. Díly z poslední parní lokomotivy, která se používala pro kolejovou dopravu v někdejší ostravské Nové huti, využijí

Slezské zemské dráhy na rekonstrukci dobových vlaků osoblažské úzkokolejky. „Trápí nás nedostatek náhradních dílů. Naše stroje jsou totiž tak specifické, že díly na ně buď nejsou, nebo jsou pro dobrovolníky našeho ražení finančně nedosažitelné,“ popsal situaci okolo údržby starých parních vlaků David Chovančík z obecně prospěšné společnosti Slezské zemské dráhy. Provozovatelé úzkokolejky věděli, že ostravský ArcelorMittal má v areálu nepoužívanou starou lokomotivu, která obsahuje přesně ty díly, které potřebují. Zkusili proto huť požádat o pomoc. Teď již mají vymontovaný kompresor, dynamo a další menší technické díly lokomotivy v depu v Třemešné ve Slezsku. „Nápad se nám od začátku líbil. Úzkokolejka má u nás v kraji dlouhou tradici a pro nás je čest projekt podpořit. Tuto historickou mašinu kdysi zachránili před likvidací sami zaměstnanci a ona teď, i díky nim, pomůže dál,“ uvedl Dušan Novobilský z technické podpory závodu Doprava v ArcelorMittal Ostrava.



### Proti likvidaci mašinky se postavili zaměstnanci

Mašinka, jak hutní lokomotivu dodnes lidé ze závodu Doprava nazývají, měla zajímavý osud. V hutě vozila materiál v letech 1950 až 1970. Posledním místem, kde působila, byl lící stroj. Když dosloužila, čekala ji likvidace. Proti se ale postavili zaměstnanci tehdejší Nové hutě. „Přímo z provozu tedy byla uložena na místo svého posledního odpočinku u závodu Doprava nedaleko Jižní brány coby historický památník parní trakce na vlečce Nové hutě. Předpokládá se proto, že by měla být doposud funkční. Přestože památníky obdobného typu najdeme i na několika dalších místech v Česku, Mašinka je unikátní tím, že je zcela kompletní a provozuschopná,“ popsala mluvčí ArcelorMittalu Barbora Černá Dvořáková. Lokomotivu v pondělí olemovalo lešení a s manipulací jednotlivých dílů musela pomoci i těžká technika. Například šest set kilogramů těžký kompresor přemisťoval jeřáb. Díly teď v depu v Třemešné prohlédnou a zrepasují lidé ze Slezských zemských drah. „Už teď můžeme říct, že jsou v dobrém stavu. Zaměstnanci hutě se o lokomotivu dobře starali, pravidelně ji natírali. Byla také v uzavřeném areálu, takže nic neodnesli sběrači kovů, díly jsou kompletní,“ zhodnotil David Chovančík. Doplnil, že náhradní díly a jejich části budou součástí vlaků už v následující sezoně.

## 10. 11. 2017 Vlaky na východě Čech zrychlí, trať mezi Pardubicemi a Hradcem dostane 2. kolej (EIA, Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/vlaky-na-vychode-cech-zrychli-trat-mezi-pardubicemi-a-hradcem-dostane-druhou-kolej-1339667>)

Železniční spojení mezi Hradcem Králové a Pardubicemi je blíže významnému zlepšení. Ministerstvo životního prostředí vydalo kladné stanovisko o vlivu na životní prostředí EIA ke zdvoukolejení úseku mezi Pardubicemi a Stéblovou. Výši investice odhaduje SŽDC na téměř 1,7 miliardy korun. Rekonstrukci a úpravu trati si vyžádaly složité dopravní podmínky. Kvůli současnému jednokolejnému provozu na sebe totiž musejí vlaky čekat, což se má po výstavbě nové koleje o délce přibližně devíti kilometrů změnit. Vlaky by zde měly jezdit přibližně v půlhodinových intervalech. Úředníci přitom neočekávají, že by měla druh kolej významnější vliv na život obyvatel nebo živočichů v lokalitě. „Realizací záměru zdvoukolejení tratě Pardubice – Stéblová nelze očekávat v hodnocených částech obcí Rosice, Ohrazenice, Semtín, Srch a Stéblová zvýšení počtu obyvatel obtěžovaných hlukem a ani zvýšení počtu obyvatel rušených hlukem ve spánku,“ stojí v kladném posudku. Součástí modernizace přitom má být také výstavba protihlukových stěn, plotů proti zvěři a především úprava současné trati, na které se díky úpravě oblouků bude moci jezdit rychlostí až 160 kilometrů v hodině. Správa železniční a dopravní cesty hodlá také částečně upravit nástupiště, například ve stanici Rosice nad Labem, kterou bude modernizovaná trať protínat. Pokud nedojde k významnějším komplikacím, chce SŽDC výstavbu zahájit ke konci příštího roku, první vlaky se pak po nové trati projedou v roce 2020.

## 11. 11. 2017 Třinecké nádraží je opravené. Rychlíků zde ale zastavuje minimum

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2300341-trinecke-nadrazi-je-opravene-rychliku-zde-ale-zastavuje-minimum>)

Na opraveném vlakovém nádraží v Třinci nezastavují téměř žádné rychlíky. Stanici mají na malé zastávce v centru města. Vedení Třince usiluje o to, aby rychlíkové spoje stavěly na obou nádražích. S tím ale nesouhlasí ministerstvo dopravy. Opravenou moderní budovu hlavního nádraží v Třinci využívají cestující zhruba rok a půl. Čekat tady ale mohou pouze na osobní vlaky. Rychlíky tudy pouze projíždějí – zastavují totiž spíše na vlakové zastávce v centru Třince, která je vzdálená jen zhruba

dva kilometry od hlavního nádraží. „Město považuje za ideální variantu, aby spoje zastavovaly v obou stanicích. S tím souhlasí i České dráhy,“ uvedla redaktorka České televize Tereza Krumpalová. „My se o to samozřejmě pokoušíme, nicméně ministerstvo dopravy má poněkud jiný názor,“ potvrdil místostarosta Třince Ivo Kaleta (Osobnosti pro Třinec). Podle obchodního ředitele regionálního centra Českých drah Miroslava Kliča je hlavním argumentem ministerstva dopravy to, že obě nádraží jsou si hodně blízko. Zatím se tak podařilo dohodnout pouze na prvním ranním a posledním nočním rychlíku, další už ministerští úředníci povolit nechtějí.

### Rekonstrukce stála desítky milionů

Výpravní budova hlavního nádraží v Třinci pochází z 50. let minulého století, bez oprav sloužila cestujícím déle než půl století a byla už notně sešlá. Její oprava začala v roce 2014, dráhy části budovy dokonce nechaly odbourat, celou proměnu dokončily loni. Rekonstrukce vyšla zhruba na padesát milionů korun, ve zmodernizovaných prostorech je odbavení pro cestující i čekárna. Prostor u nádraží pak nechalo za více než jednadvacet milionů korun přestavět město a celek se tak změnil v moderní dopravní terminál. Před nádražím vzniklo parkoviště a také přístupové chodníky. V přilehlém prostoru vedle nádražní budovy jsou bezbariérová nástupiště pro autobusy a odpočinková zóna s lavičkami.

### Novinky na stanici Třinec centrum

Od letošního října mají cestující na vlakovém nádraží Třinec centrum k dispozici novou, větší čekárnu. Vznikla na místě původní garáže, která byla využívána jako sklad. Součástí rekonstrukce bylo také vybudování nových výdejen jízdenek, sdělila mluvčí Českých drah (ČD) Monika Bezuchová. „Vlaková zastávka Třinec centrum je každodenně hojně využívána a původní malá čekárna už nedostačovala potřebám cestujících, proto jsme chtěli společně s Českými drahami lidem čekání na vlak zpříjemnit,“ uvedl třinecký místostarosta Ivo Kaleta (Osobnosti pro Třinec). A vznikla zde rovněž cyklověž na úschovu kol, v níž si budou moci cyklisté i na celý den bezpečně uschovávat svá kola a osobní věci. Fungovat začala v první polovině října. Jde o první takovouto stavbu v Moravskoslezském kraji. Úschova kola v cyklověži stojí pět korun na den. Kromě bicyklu si v ní lidé mohou nechat i helmu, batoh nebo tašku. Uschovaná kola jsou navíc pojištěná.

## 11. 11. 2017 Pod Petrovem, nebo u řeky? O nádraží rozhodnou brněnští zastupitelé v lednu (Brno hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2300197-pod-petrovem-nebo-u-reky-o-nadrazi-rozhodnou-brnensti-zastupitele-v-lednu>)

Během tří měsíců rozhodnou brněnští zastupitelé o tom, jestli podpoří variantu železničního uzlu pod Petrovem, nebo v odsunutě poloze u řeky. Podle studie proveditelnosti, kterou si nechala vypracovat Správa železniční dopravní cesty, jsou možné obě varianty. Podle ankety ČT ale dosud nemá většina zastupitelů o budoucí podobě nádraží příliš jasno.



Podle nové studie současná stoletá budova brněnského hlavního nádraží nemůže dostávat vysokorychlostním tratím. Dokument čítající více než tři tisíce stránek a srovnávající varianty přestavby dorazil do Brna minulý týden s jedenáctiměsíčním zpožděním. „Rozsah studie se výrazně rozšířil a tomu odpovídá i navýšení ceny na přibližně 22,7 milionu korun. Na tom díle pracovaly tři desítky odborníků,“ sdělila mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová.

### Nejlevnější varianta? Ta pod Petrovem

Jako nejlevnější vybrali experti jednu z variant přestavby nádraží přímo pod Petrovem. Ta by stála necelých 42 miliard a výhodnější by byla i pro cestující hromadnou dopravou. Brněnští zastupitelé mají teď necelé tři měsíce, aby se přiklonili k ní nebo jedné z dalších devíti variant. Probírat se fyzickou kopií studie, napěchovanou do dvou krabic, ale nemusí. „Zastupitelům jsme to rozeslali v elektronické podobě a studie je také veřejně přístupná na webu projektu [europointbrno.cz](http://europointbrno.cz), kde si ji každý může prohlédnout,“ uvedl mluvčí brněnského magistrátu Filip Poňuchálek.

### Rozhodnout musí nakonec vláda

Do konce listopadu navíc správa železnic plánuje pozvat brněnské zastupitele i radní městských částí na prezentaci výsledků. Z těch vyplývá i to, že stavba tzv. nádraží u řeky by mohla začít nejdříve – už v roce 2020. I proto, že s tím počítá současný územní plán Brna. Kromě brněnských zastupitelů budou mezi jednotlivými variantami vybírat i ti krajští, správa železnic nebo ministerstva. O tom, kde bude nové nádraží stát, rozhodne vláda.

## 12. 11. 2017 Soumrak Vítkovické závodní dráhy. Podívejte se, jak vypadala v dobách největší slávy

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/soumrak-vitkovicke-zavodni-drahy-podivejte-se-jak-vypadala-v-dobach-nejvetsi-slavy-1339596>)

Vítkovické strojírný se musely od svého vzniku vypořádat s potřebou dovozu obrovského množství surovin a zboží. To mohla zvládnout pouze drážní doprava, ta v Ostravě funguje již 161 let. Vítkovické hutě, koksovny a strojírný bylo nutné zavázat. Naopak hotové výrobky a odpad vyvážet zákazníkům a na haldy. Řádově se jednalo o stovky tisíc tun ročně. Prímá vlečka ze stanice v Přívoze až do vítkovických železáren zahájila provoz v dubnu 1856. Vagóny tehdy tahala koňská spřežení. V roce 1858 na místní koleje vyjely první parní lokomotivy.

S rozvojem hutí a dalších vítkovických závodů postupně vznikala a rostla Vítkovická závodní dráha. Uhlí a koks pocházely z dolu Hlubina a dalších ostravských dolů a koksoven. Stovky tisíc tun železné rudy ročně pak dojíždělo z celého světa, za socialismu samozřejmě z Ruska. S uzavřením části provozů se postupně snížil i význam místní dráhy. K největší redukci kolejíště a výkonů došlo po uzavření vítkovických vysokých pecí v roce 1998 kdy výkony dopravního závodu spadly asi na desetinu. „V nejlepších časech bylo v pohybu na vlečce i padesát lokomotiv současně, zboží a suroviny bylo třeba s vozy rozposunovat, složit, naložit, zvážit, připravit dokumenty a odvézt na předávací kolejíště Dolního nádraží aby po převzetí dalšími dopravci se vydalo doslova do celého světa,“ vzpomíná jeden ze strojířů, který na vlečce působil.

VZD (Vítkovická závodní dráha) je historický název pro nynější akciovou společnost Vítkovice Doprava. Ta obsluhuje vlečky ostravských vítkovických závodů, závod Vítkovce Steel a také kolejíště Ferony. Zajišťují rovněž na vlečku společnosti ArcelorMittal k obsluze vítkovické kovárny která je v areálu ArcelorMittal v Kunčicích. Jde rozsahem o obrovské kolejíště o délce zhruba 7,3 km, od Dolního nádraží až po Horní nádraží vlečky v centru Vítkovic. Z Horního nádraží kdysi vedla vlečková spojovací kolej do stanice Ostrava-Poruba. "Nynější nástupce VZD, akciová společnost Vítkovice Doprava, v současnosti hlavně naváží polotovary pro výrobu a válcování plechů pro závod Vítkovice Steel, válcovna kvarto a odváží hotové tlusté plechy a válcované zboží. Jejich lokomotivy se symboly zvířat můžete potkat na kolejích po celé České Republice," doplnil strojíř.



## 13. 11. 2017 Historická lokomotiva se z prostějovského přednádraží stěhuje do muzea Českých drah v Lužné u Rakovníka (310.127)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29736/>)

Historická lokomotiva, která byla roky umístěná na podstavci před vchodem do prostějovského hlavního nádraží, dostane nový domov. České dráhy se technickou památku rozhodly skrýt před vandaly a vlivy počasí a historický klenot tak zachovat k dalšímu vystavování. Jediný zachovaný exemplář této řady lokomotiv tak bude umístěn v ČD Muzeu v Lužné u Rakovníka, kde bude na přelomu roku 2017 a 2018 zrenovován a vystaven v expozici. Před prostějovské nádraží byl stroj umístěn v září roku 1980. Za téměř 40 let, kdy se lokomotiva stala už zažitým symbolem přednádražního prostoru, byla ale několikrát cílem útoků vandalů. Naposledy loni v červenci na místo, kde dříve stával topič, někdo hodil zapálený hadr a naštěstí došlo jen k malému požáru. Stroj, který je sice nepojízdný, ovšem jeho historická hodnota je nevyčíslitelná, je jediným zachovalým exemplářem této řady a nejen proto se České dráhy rozhodly, že stojí za záchranu. Nově tak najde místo mezi řadou dalších unikátních klenotů v muzeu ČD v Lužné u Rakovníka. „V muzeu Českých drah v Lužné u Rakovníka se specializujeme na staré historické stroje a útočiště u nás našla řada technických unikátů. Mezi ně lokomotiva řady 310.127, která byla řadu let umístěná v Prostějově, určitě patří. Už od roku 1999 se zabýváme renovací, údržbou i provozem historických kolejových vozidel, která



po dlouhých letech ve službě dělají teď pro změnu radost železničním nadšencům. Momentálně máme ve svém držení přes 30 parních lokomotiv. I „prostějovskou“ mašinku chceme opravit alespoň do vystavovatelného stavu, tak aby i ona mohla brzy sloužit pro potěchu všem zájemcům o historii dopravy,“ přibližuje nejbližší osud mašinky vrchní přednosta Depa historických vozidel a ČD Muzea v Lužné u Rakovníka Miloslav Kothera.

### Historie lokomotivy 310.127

Jedná se o malou původně lokálovou lokomotivu vyrobenou v roce 1889 a charakteristickou pro vedlejší tratě na Moravě a ve Slezsku. Stejný typ lokomotivy „hrál“ například ve filmu Páni kluci, i když se jedná o jiný kus. Maximální rychlost lokomotivy byla 40 km/h. Po ukončení provozu na veřejné síti sloužila ještě v cukrovaru v Bedihošti. Stroj absolvoval svou poslední jízdu v roce 1968. Poté lokomotivu určenou k sešrotování zrenovovali v sedmdesátých letech nadšení železničáři. Na její opravu finančně přispěla v roce 2008 i prostějovská radnice.

## 21. 11. 2017 Stavební povolení: Revitalizace trati Louny – Lovosice

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/171121vyhlaska.pdf>)

Projekt stavby „Revitalizace tratě Louny – Lovosice“ navazuje na požadavky koncepce dopravy Ústeckého kraje. V zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje je stavba vymezena jako veřejně prospěšná. Stavba je situována na tělese stávající železniční tratě Louny – Lovosice a je umístěna zejména na stávajících drážních pozemcích. Stavbou nedochází ke změně umístění dráhy v území. V rekonstruovaných částech trati budou rekonstruována stávající nástupiště na nová, bezbariérová, s výškou nástupištní hrany 550 mm nad TK, vybavená přístřešky, osvětlením a rozhlasem. Ve všech řešených stanicích a zastávkách budou osazeny prvky orientačního systému vč. prvků pro nevidomé. Významným prvkem je v oblasti zabezpečovacího zařízení zřízení staničního a traťového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie s dálkovým řízením z dispečerského pracoviště v žst. Lovosice, čímž dojde k odstranění propadů rychlosti na železničních přejezdech, zvýšení traťové rychlosti a ke zkrácení cestovních dob v úseku Louny – Lovosice. Účelem stavby je zlepšení stávajícího nevyhovujícího stavu a zajištění bezpečného a spolehlivého provozování železniční dopravy.

## 21. 11. 2017 Budoucnost české železnice: soutěže, ale i omezující koncese na nejvytíženějších koridorech

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2310280-budoucnost-ceske-zeleznice-souteze-ale-i-omezujici-koncese-na-nejvytizenejsich>)

Ministerstvo dopravy zvažuje, že vedle soutěží na rychlíkové linky vypíše také soutěže na takzvané koncese. Ty by měly zředit dopravu na nejvytíženějších tratích, kde jezdí větší množství dopravců. Koncese by pak měla vítězi zaručit, že těsně za ním nebo před ním nepojede konkurenční vlak. O plánech rozvoje železnice v Česku mluvil na Žofínském fóru věnovaném rozvoji železniční infrastruktury náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

V příštích letech by měla v Česku naplno vypuknout příprava staveb prvních vysokorychlostních železnic. Nicméně i kdyby se podařilo vše urychlit, aby se první rychlovlaky rozjely dříve než v roce 2035, stále zbývá mnoho let, během kterých si budou muset cestující, přepravci, dopravci i stát a kraje vystačit se stávajícími tratěmi. A právě na nich chystá ministerstvo dopravy několik změn. Uvažuje o zavedení koncesí na nejvytíženějších tratích, ale nevylučuje zároveň ani rušení vedlejších tratí ve prospěch lepší péče o koridory. „Musíme se z ekonomického hlediska zamýšlet nad rozsahem sítě, na které máme, a nad tím, kde je dopravní obsluha na železnici ještě ekonomicky efektivní, kde by bylo efektivnější přeměňovat údržbové peníze pro tratě na hlavní koridory a potlačit výdaje do tratí, kde jezdí poměrně malý počet vlaků,“ deklaroval na Žofínském fóru náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

Česko za sebou má již několik vln velkého rušení vedlejších tratí, zejména v 70. letech a na přelomu století. V posledních letech se Správa železniční dopravní cesty spíše pokoušela tratě prodávat. Zatím ale našla kupce pouze ve dvou případech. Dráhu Čížkovice – Obrnice v severních Čechách a také Kopidlno – Dolní Bousov na pomezí Středočeského a Královéhradeckého kraje zakoupila společnost AŽD. Ta vyrábí zabezpečovací zařízení a tratě chce využít mimo jiné k jeho testování. Podle Čočka ale může mnoha málo využitým tratím zasadit smrtící úder rozvoj tzv. autonomní mobility, tedy samořídících silničních vozidel. „Tam, kde máme malé přepravní proudy, je možné, že autonomní mobilita může nahradit systémy hromadné dopravy,“ předpokládá náměstek ministra dopravy.

## První vysoutěžené rychlíky vyjedou v roce 2020?

Ministerstvo dopravy ovšem přistupuje k železnici ve více rolích. Jako instituce nadřízená Správě železniční dopravní cesty má „pod palcem“ infrastrukturu, zároveň je ale jedním z objednatelů – podle přání ministerstva jezdí rychlíky a část expresních vlaků – a ovlivňuje i podmínky, za kterých se dopravci na koleje dostanou. V objednávané dopravě počítá ministerstvo s tím, že v příštích letech začne ve velkém soutěžit rychlíkové a časem i expresní linky. „Předpokládáme, že od roku 2020 začneme plnit na základě proběhnutých výběrových řízení,“ upřesnil Tomáš Čoček. Výsledkem by měl být postupný přerod současného modelu, kdy jsou všechny dálkové linky zadány dopravcům přímo, na systém se všemi linkami vysoutěženými. Není to ovšem poprvé, kdy má ministerstvo podobné plány. Kdysi počítalo s tím, že první vysoutěžené rychlíky začnou jezdit již v roce 2013. Tendry na rychlík Olomouc – Opava či Plzeň – Most ministerstvo dokonce vypsal, ale poté zrušilo. Rychlíková linka Plzeň – Most je přesto dnes jedinou státem objednávanou linkou, kde nejedí České dráhy. I společnost GW Train Regio však dostala zakázku přímým zadáním.

## Koncese aneb objednávka naruby

Jsou ale i vlaky, které jezdí výhradně na náklady samotných dopravců – především mezi Prahou a Ostravou, ale nově i mezi Prahou, Brnem a Břeclaví, kde zavádí takový model RegioJet. Stát očekává, že spojuj ještě přibude, a proto zvažuje, že začne dosud neřízenou soutěž dopravců regulovat. Známým důsledkem toho, že z Prahy do Olomouce jezdí vlaky čtyř různých dopravců, dále do Ostravy tři a z Prahy do Brna dvou, je přetížení trati mezi Prahou a Českou Třebovou. Podle Tomáše Čočka je navíc situace podobná i v úseku Přerov – Ostrava. Dopad to má především na vlaky, před nimiž mají rychlé expresy přednost – regionální spoje vyčkávající dlouhé minuty na předjetí a také nákladní vlaky. Na nákladní dopravu často zbývá čas pouze v noci. „To zase přináší problémy z hlediska infrastruktury, z hlediska ochrany před hlukem a podobně,“ podotkl náměstek ministra dopravy.

Regulace expresních vlaků mezi Prahou a Ostravou, případně na dalších tratích, kam by se již nevešly, by měla podobu koncesí, tedy pomyslného opaku standardní veřejné objednávky. „Mohli bychom tendrovat, kolik budou dopravci platit za možnost po trati jezdit nebo mít časové okno pro provoz vlaku,“ shrnul Tomáš Čoček. Konkurenční dopravci by pak nemohli tomu koncesovanému bezprostředně konkurovat, jako je tomu dnes, kdy během pouhé půlhodiny – například mezi 11:13 a 11:44 – odjíždějí z Prahy směrem na Ostravu vlaky tří dopravců (nejprve Leo Express, potom Pendolino Českých drah a vzápětí RegioJet).

Model koncesí se používá především ve Velké Británii, kde je ale železniční systém výrazně odlišný od kontinentálního. Dopravci soutěží o koncese na jednotlivých linkách, kolejová vozidla si pak pronajímají od leasingových společností. Jde tedy o model podobný široce odmítané „státní půjčce vlaků“. Britský model často čelí kritice, znějí především stížnosti na příliš drahé jízdné a chybějící síťovost dopravy.

## Vysokorychlostním vlakem dvakrát levněji než v zahraničí

Železniční Žofínské fórum se věnovalo i stavbě vysokorychlostních tratí. Jak řečníci připomněli, vláda v květnu schválila program rozvoje rychlých spojení, probíhají první studie, které by měly ukázat, po jaké trase a za jakou cenu by mohly rychlovlaky jezdit. První vysokorychlostní trať by měly vést z Prahy do Drážďan a také přes Brno do Břeclavi, kde by na ně měly navázat modernizované tratě na Slovensko.

Jak zdůraznil generální ředitel SŽDC, nepřinesl letošní rok významný krok vpřed pouze v Česku, kde prošel vládou koncepční materiál, ale především v Německu, které přesunulo vysokorychlostní trať z Drážďan na hranice mezi ty nejpotřebnější dopravní stavby. „DB Netz zahájí předprojektovou přípravu záměru a v prosinci by se mělo mezi SŽDC a DB Netz uskutečnit setkání projektového týmu,“ podotkl generální ředitel SŽDC. Dodal, že Rakouské spolkové dráhy (ÖBB) počítají s urychlením trati mezi Břeclaví a Vídní na více než 160 km/h, směrem na Bratislavu a dále na Štúrovo by se pak podle příslibu Železnic Slovenské republiky (ŽSR) mělo jezdit více než dvoustovkou. Vnitrostátní cestování by mělo být ještě rychlejší, železniční správa počítá s maximem až 350 km/h. Podle Tomáše Čočka existují i úvahy o tom, kolik by mohlo cestování rychlovlaků stát – ceny jízdenek by měly odpovídat zhruba koruně za ujetý kilometr. Cena jízdenky Praha – Brno by se v tom případě pohybovala kolem 200, možná 250 korun. Pro srovnání, jízdné na vysokorychlostní vlak Frecciarossa z Milána do Boloně, což je srovnatelně daleko, stojí nejméně 20 eur, tj. asi 500 korun. Předpokladem k poměrně levnému cestování vysokorychlostními vlaky po Česku je, že jimi budou lidé opravdu jezdit – tedy obsazenost minimálně z 60 procent. Ministerstvo přitom nepočítá, že by za jízdu rychlovlaků samo cokoli platilo. Připouští však, že vysokorychlostní dopravu přesto nepřímou financovat bude. „Stát by neměl příliš dotovat provoz vysokorychlostních vlaků. Provoz sítě bude dotován určitě,“ shrnul ministerský náměstek.

## Česko – železniční outsider střední Evropy

Je tomu více než šest let, co varoval tehdejší ředitel Českých drah Petr Žaluda, že se Česko stane evropským železničním outsiderem, nezačne-li urychleně připravovat vysokorychlostní tratě. Žaludova slova se letos fakticky naplnila. V Německu skončila stavba rychlého spojení Berlína s Mnichovem, díky kterému začnou od prosince jezdit mimo české území spoje, které dříve jezdily přes Česko, a budou rychlejší. Spojení Berlín – Vídeň je ještě dnes rychlejší přes Prahu, efektivní jízdní doba činí asi 8,5 hodiny (ve skutečnosti je delší, v Praze se musí přestupovat a čeká se až hodinu a půl na přípoj). S novým jízdním řádem bude rychlejší jet přes Norimberk s jízdní dobou méně než 8 hodin, nepočítáme-li přestup. Přímý spoj Vindobona jezdil před svým zrušením v roce 2014 z Berlína přes Prahu do Vídně 9 hodin 38 minut, to však bylo ještě v době pomalého průjezdu Vídní před otevřením hlavního nádraží. Již v době, kdy jezdila Vindobona (celá její trasa vedla z Hamburku do Villachu), bylo mnohem rychlejší jezdit z Hamburku do Vídně přes Norimberk než přes Prahu. Rozdíl v jízdní době přesahoval dvě hodiny. Přímý vlak ICE z Hamburku do Vídně navíc letos v prosinci také zrychlil z více než 9 hodin na 8 hodin 42 minut. V případě, že by se jízdní doba z Prahy do Drážďan pohybovala kolem hodiny, z Prahy do Brna totéž a další hodinu by se jelo do Vídně, byla by situace docela jiná. I kdyby nedošlo k žádným jiným změnám v Německu, zrychlilo by spojení Berlín – Praha – Vídeň zhruba na 5 hodin, z Hamburku do Vídně by se pak přes Prahu jezdilo asi 7,5 hodiny.

## 22. 11. 2017 České dráhy představily první Vectron v barvách národního dopravce (řada 193)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29752/>), foto – iDNES.cz

První dvě z deseti moderních lokomotiv Vectron, které budou od prosince v pravidelném provozu vozit mezistátní vlaky do Drážďan a nejpozději od června 2018 i do Berlína a Hamburku, dostala polep v korporátních barvách národního dopravce. Na boku lokomotivy jsou siluety měst, jimiž vlaky při cestě k Severnímu moři projíždějí. Díky nasazení těchto lokomotiv se už v roce 2018 zkrátí cestovní čas mezi Prahou a Berlínem na 4 hodiny. To je nejrychlejší cestovní čas v historii přímého spojení obou metropolí.



„Vectrony v modrošedých barvách Českých drah představují další moderní vozidla, které budeme nasazovat na naše spoje. Díky nim dále posuneme konkurenceschopnost železniční dopravy ve střední Evropě. Deset lokomotiv je určeno pro společný česko-německý projekt kvalitního a rychlého spojení Prahy s Drážďany, Berlínem a Hamburkem. Tuto skutečnost připomíná i zvolený neobvyklý design, který představuje hlavní dominanty těchto čtyř měst,“ zdůraznil Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek, na úvod dnešního slavnostního představení prvního modrošedého Vectronu pronajatého společností ELL Českým drahám. „S obchodními partnery úzce spolupracujeme na spuštění pravidelného provozu. Díky tomu můžeme zahájit ostrý provoz do Drážďan a Lipska bez odkladu hned od prvního dne nového jízdního řádu. Na konci jara pak pojedeme napříč celým Německem až do Hamburku a Kielu,“ připomněl plánovaný provoz Vectronů v novém jízdním řádu Miroslav Kupec. Společnost ELL zajistí během pronájmu také komplexní údržbu a servis na svých lokomotivách. K tomu využije dílenský personál DKV Praha, který již také prochází nezbytným zaškolením.

### Z Prahy do Berlína poprvé v historii za 4 hodiny

„Kombinace rekonstruované tratě a nasazení moderní interoperabilní lokomotivy nám umožní s partnerskou DB dosáhnout historicky nejrychlejší spojení Prahy a Berlína. Doba jízdy mezi oběma metropolemi se zkrátí na pouhé čtyři hodiny a nabídne nejen dobrou alternativu k cestě autobusem, ale díky pohodlí a službám na palubě vlaku především k cestě autem. Výhoda rychlého a komfortního vlaku mezi Prahou a Berlínem je zvláště viditelná, pokud se musí člověk sám věnovat řízení a kvůli tomu přijde o svůj čas, který může ve vlaku věnovat práci, odpočinku nebo kvalitnímu občerstvení,“ upozornil při slavnostním představení nové lokomotivy v barvách Českých drah Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu.

Vlakové spojení Prahy a Berlína funguje už od roku 1851. Na počátku trvala tato cesta více než 16 hodin. Díky vývoji modernějších, výkonnějších a rychlejších lokomotiv, lepšího zabezpečení nebo modernějším brzdovým systémům se cestovní čas na konci 19. století zkrátit až na 7,5 hodiny. Přibližně 6 hodin trvala cesta mezi Prahou a Berlínem ve 30. letech 20. století. Průměrná cestovní rychlost byla kolem 60 km/h. Tyto parametry, tedy nejrychlejší vlaky s jízdní dobou kolem 6 hodin, běžné expresy s cestovním časem okolo 7 hodin a cestovní rychlost okolo 60 km/h, vydržely i více než

čtyři desetiletí po 2. světové válce až do začátku 90. let. Mezi Prahou a Berlínem se začalo cestovat rychleji až se spuštěním elektrického provozu na začátku 90. let a díky postupné modernizaci tratí na obou stranách hranice po pádu komunismu. Na vybraných úsecích byla zavedena rychlost až 160 km/h. Postupně se tak podařilo zkrátit cestovní čas pod 5 hodin. V končícím jízdním řádu trvá cesta mezi hlavními nádražími v Praze a v Berlíně cca 4 hod. 29 min, mezi stanicemi Holešovice a Südkreuz pak 4 hod. 13 min. V roce 2018 se zkrátí cesta mezi centry metropolí na 4 hod. 7 min a mezi pražským nádražím Holešovice a berlínským Südkreuzem dokonce pod 4 hodiny. Po obnovení Dresdner Bahn na území Berlína a zvýšení rychlosti mezi Drážďany a Berlínem na 200 km/h v roce 2020 je pak možné očekávat další zkrácení cestovních časů mezi českou a německou metropolí.

#### **Základní parametry lokomotiv Vectron**

- Rychlost: 200 km/h
- Max. výkon: 6 400 kW
- Trakce: 3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC, 15 kV 16,7 HZ AC
- Zabezpečovače: ETCS L2, LZB/PZB, MIREL, SHP
- Radiostanice: GSM-R, TRS
- Hmotnost: 89 tun
- Délka: 18 980 mm
- Počet kusů: 10
- Řada: 193 (registrace vozidel v Německu, řada podle německého označovacího systému)

---

#### **22. 11. 2017 Škoda Auto bude vozit díly do Číny vlakem, chce šetřit přírodu**

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/skoda-auto-bude-vozit-dily-do-ciny-vlakem-chce-setrit-prirodu-1340110>)

Škoda Auto spouští pilotní projekt železniční přepravy sériových dílů do Číny, sníží tím množství vypuštěných emisí oxidu uhličitého. Dosud automobilka v tomto případě využívala námořní dopravu. Reklama První kontejner s díly byl naložen v úterý v Mladé Boleslavi do kamionu, který jej odvezl do vlakového terminálu v Praze-Uhřetěvesi. "Dnes byl tento kontejner přeložen na nákladní vlak, který se vydá na cestu dlouhou téměř 11 000 kilometrů do čínského města Yiwu," uvedla ve středu mluvčí automobilky Kamila Biddle. Poslední úsek trasy do továrny společnosti SAIC-Volkswagen v čínské Šanghaji pak obstará kamion. Cesta zásilky potrvá 23 dní. Z výrobních závodů v Číně do Česka Škoda Auto přepravuje například automobilové komponenty.

Automobilka za ekologický přístup k logistice nedávno získala ocenění v prvním ročníku celorepublikové soutěže EcoLOGI. Škoda Auto využívá několik inovativních řešení šetrných k životnímu prostředí. Například v rámci závodu i pro dopravu od dodavatelů jsou využívány kamiony s pohonem na stlačený zemní plyn, což snižuje emise i přepravní náklady. Kromě toho automobilka na vybraných trasách využívá takzvané ggalinery, nákladní soupravy o délce až 25 metrů, které pojmuou a převezou 150 kubických metrů nákladu, o 50 procent více než běžný kamion. To ročně ušetří až 200 tun oxidu uhličitého. Pro výrobní logistiku v hlavním závodě v Mladé Boleslavi jsou využívány lokálně bezemisní dopravní prostředky na bateriový pohon. Jedna souprava elektrického tahače se dvěma přívěsy byla v rámci pilotního projektu dodatečně vybavena solárními panely, využití solární energie by mělo snížit roční spotřebu energie zhruba o deset procent. Pokud se zkušební provoz osvědčí, vybaví Škoda Auto fotovoltaikou více těchto vozidel. V závodech také kromě toho jezdí dalších 18 logistických tahačů poháněných elektřinou.

---

#### **22. 11. 2017 Vlak se rozpojil za jízdy. Moderní pantery trápí hrozivé „dětské nemoci“ i po pěti letech**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2311474-vlak-se-rozpojil-za-jizdy-moderni-regiopantery-trapi-hrozive-detske-nemoci-i-po-peti>)

České dráhy v posledních letech výrazně obměnily svůj vozový park a donedávna běžné „koženkové“ vozy se stávají spíše raritou. S některými novými vozidly má však dopravce vážné problémy. Elektrické jednotky vycházející z konstrukce RegioPanterů, které přitom nejsou nijak žhavými novinkami, v posledních měsících ukázaly leccos: Na jaře jedna z nich sama ujela z konečné stanice, nyní se dvě jiné za jízdy rozpojily.

Jednotky RegioPanter, které vyrábí Škoda Transportation, jezdí po českých kolejích od roku 2012, oslavily tedy již pět let v provozu. V jubilejním roce se však objevilo několik závažných poruch – spíše tedy pubertálních než dětských nemocí. Poslední případ se stal minulý týden. V tomto případě šlo ovšem o jednotku InterPanter, která z RegioPanteru konstrukčně vychází, ale jezdí převážně na rychlíkových spojích. Jeden ze strojvedoucích za jízdy se dvěma spojenými jednotkami uslyšel ránu. Musel restartovat všechny systémy, ale tím to neskončilo. „Po nahození první jednotky se ozvaly další dvě velké rány a z kontejneru sršely jiskry. Při další jízdě hlásil počítač rozpojení jednotek,“ stojí v hlášení strojvedoucího. RegioPantery a na ně navazující InterPantery mají automatická spřáhla, která umožňují vozidla spojovat a rozpojovat bez zásahu posunovače a na rozdíl od klasické šroubovky přenášejí jak tažnou, tak i tlačnou sílu. Za jízdy by ale vozidla měla zůstat pevně spojená, což se v případě dvojice jednotek nestalo. Výrobce vlaků ujistil, že nebyl nikdo v nebezpečí. „Došlo k závadě na elektrické části vozidla. V žádném okamžiku nedošlo k ohrožení bezpečnosti obsluhy, přepravovaných osob, majetku ani železniční infrastruktury,“ vzkázala Škoda Transportation. Michal Štěpán z vedení Českých drah dal najevo, že to není první velký problém, který dopravce s tímto typem vozidel má. „Je vysoké procento reklamací,“ přiznal. RegioPanterů přitom dráhy mají na tři desítky a chystají se pořídit další, jezdí v Moravskoslezském, Olomouckém, Jihomoravském, Jihočeském, Pardubickém a Královéhradeckém kraji, v příštím roce by se měly objevit i v Plzeňském kraji. InterPantery potom jezdí na rychlíkových linkách z Brna do Olomouce a Prahy.

Dráhy chtějí na dodavatele více tlačit. Zároveň však zjišťují, že se spousta smluv z dřívějšího obtížně mění. Těžce na to doplatily již s lokomotivami Škoda řady 380, které měly původně jezdit mimo jiné s vlaky z Prahy do Berlína. Nepodařilo se to. Škoda sice tvrdí, že „se v současnosti nevztahují na vlaky vedené lokomotivami řady 380 na tratích Praha – Drážďany – Berlín – Hamburk žádná obecná rychlostní omezení“, ale vypravit do Německa vlak s novou lokomotivou Škoda se prakticky nikdy nepodařilo. Nyní se snahy dostat lokomotivy z Plzně na německé koleje České dráhy nadobro vzdaly – ve středu oficiálně představily lokomotivu Vectron od Siemensu. Mají jich dlouhodobě pronajatých deset. Od prosince začnou jezdit z Prahy do Drážďan, v průběhu příštího roku pak i do Berlína a Hamburku.

## 22. 11. 2017 Osířelou trať z Jesenicka nikdo nechtěl ani po slevě, brzy bude zadarmo (Velká Kraš – Vidnava)

Zdroj: iDNES.cz ([https://olomouc.idnes.cz/velka-kras-vidnava-prodej-nevyuzivane-trate-nezajem-sleva-sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-ic6-/olomouc-zpravy.aspx?c=A171107\\_363048\\_olomouc-zpravy\\_stk](https://olomouc.idnes.cz/velka-kras-vidnava-prodej-nevyuzivane-trate-nezajem-sleva-sprava-zeleznicni-dopravni-cesty-ic6-/olomouc-zpravy.aspx?c=A171107_363048_olomouc-zpravy_stk))

Ani na druhý pokus se nepodařilo prodat nevyužívanou železniční trať mezi Velkou Kraší a Vidnavou na Jesenicku. Zájemce se nenašel ani přesto, že Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) výrazně slevila – z původní ceny 3,9 milionu korun na 1,15 milionu. To, že v pomyslné frontě na trať nebude stát zástup zájemců, naznačila už její prohlídka, které se před nedávnem zúčastnil pouze zástupce Velké Kraše. Ani ta ale nakonec na nabídku nezareagovala. „Do prodeje trati Vidnava – Velká Kraš nepodal žádný zájemce v termínu nabídku,“ uvedla mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Podle ní bude následující postup takový, že SŽDC do měsíce připraví třetí kolo prodeje. A cena trati oproti stávající nabídce ještě o zhruba polovinu klesne. Pokud se ani poté nenajde kupec, bude opuštěná trať nabídnuta podle stanovených pravidel k bezúplatnému převodu. Příležitost získat ji zdarma bude mít nejdříve ministerstvo obrany, poté dá SŽDC šanci krajské či obecní samosprávě. „V tomto případě však musí splnit podmínku zajištění provozuschopnosti tratě po dobu minimálně pěti let. Pokud se ani v takovém případě nenajde zájemce, může být zahájen proces zrušení tratě a následně pak může být znovu nabídnuta kraji či obci k využití ve veřejném zájmu,“ vysvětlila Šubová.

### Zájem o trať zatím brzdí podmínka zachování provozu

Starostka Velké Kraše Vlasta Kočí potvrdila, že obec nabídku na koupi nakonec nedala. „Podmínky pro nás nejsou zajímavé, takže vyčkáme. Rozhodně jsme ale myšlenku získat trať a využít ji neopustili,“ uvedla. Jaké má do budoucna s železnicí plány, starostka prozatím nesdělila. Už před časem však řekla, že uvedení trati do provozuschopného stavu a obnovení provozu nepřipadá kvůli nezájmu lidí v úvahu. Je tedy velmi pravděpodobné, že pokud Velká Kraš nekoupí trať v příštím kole za sníženou cenou, nebude mít zájem ani v první vlně nabídky na bezúplatný převod, právě proto, že by musela obnovit provoz a vysoce ztrátovou trať pět let financovat. Obec tak zřejmě vyčká do chvíle, kdy dojde k oficiálnímu zrušení trati a poté se naskytne příležitost využít ji pro cestovní ruch. Bude tak možné místo ní například postavit cyklostezku nebo tam provozovat šlapací drezínu pro turisty. Celý proces tak může trvat ještě několik let.

**Trať ztratila význam po druhé světové válce**

Starostovi Vidnavy Rostislavu Kačorovi se plán líbí a připustil, že město, kde trať končí, by mohlo s Velkou Kraší spolupracovat. „Umím si představit, že bychom se domluvili a připravili společný projekt, protože pro jednu obec to může být velmi náročné. Ale na půdě rady či zastupitelstva jsme o tom ještě nejednali,“ uvedl Kačora. Také podle něj je obnovení provozu na trati nereálné. „Nedá se předpokládat, že by se na trať lidé vrátili,“ dodal starosta Vidnavy.

Provoz v úseku Velká Kraš – Vidnava byl zahájen v roce 1897. Poté byla trať prodloužena z Vidnavy do polské Nysy, stavba byla dokončena v roce 1912. Po druhé světové válce však byla veškerá přeshraniční železniční doprava v této oblasti zrušena a železnice mezi Vidnavou a Nysou zanikla. Tím se také snížil význam trati mezi Vidnavou a Velkou Kraší. Kvůli nezájmu lidí a velké ztrátovosti tam přestal Olomoucký kraj v roce 2010 objednávat dopravu. V prosinci téhož roku tak skončil provoz a od té doby je trať opuštěná. S obnovením pravidelné dopravy v tomto úseku kraj nepočítá.

**23. 11. 2017 K Pražské integrované dopravě se připojí další části středních Čech (od 10. prosince 2017)**

Zdroj: iDNES.cz ([https://praha.idnes.cz/integrace-vlak-doprava-nocni-autobus-vlak-spojzeni-fsp-/praha-zpravy.aspx?c=A171123\\_103707\\_praha-zpravy\\_rsr](https://praha.idnes.cz/integrace-vlak-doprava-nocni-autobus-vlak-spojzeni-fsp-/praha-zpravy.aspx?c=A171123_103707_praha-zpravy_rsr))

Do systému Pražské integrované dopravy se od prosince připojí další regiony z jižní a východní části Středočeského kraje. Na jednu jízdenku se do Prahy svezou cestující z Benešovska, Kolínska a Kutnohorska. O víkendu navíc mohou využít posílených nočních spojů. Mezi nově integrované železniční tratě se od 10. prosince zařadí úseky do Votic, Vlašimi, Sedlčan, Kolína, Kutné Hory či Zbraslavic. Doklad Pražské integrované dopravy (PID) bude nově možné využít i v rychlících z Prahy až do Kutné Hory. Jízdenky PID pro jednotlivou jízdu s předem zvoleným počátkem platnosti si mohou cestující zakoupit na pokladnách ve stanicích Kolín, Kolín-zastávka, Velim, Pečky, Kutná Hora hl. n., Kutná Hora-město, Olbramovice, Sedlčany a Velký Osek.

**Mezeru mezi půlnocí a čtvrtou hodinou vyplní nové spoje**

Ovšem v tarifních pásmech 5 až 7 v nově integrovaných úsecích zatím nebude možné si papírové jízdenky pro jednotlivou jízdu označit. Současně se změnou jízdních řádů se od prosince zlepší noční spojení z Prahy do vybraných příměstských lokalit. Mezeru mezi půlnocí a čtvrtou hodinou ráno vyplní nové vlakové spoje a na nejvytíženějších tratích ve Středočeském kraji ve směru na Kolín, Beroun, Benešov, Lysou nad Labem či Milovice budou navíc noční vlaky posíleny.

**23. 11. 2017 Cestování vlakem na Frýdlantsku je nyní bezpečnější a pohodlnější (Raspenava)**

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila stavbu s názvem Rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) žst. Raspenava. Největším přínosem projektu je zvýšení bezpečnosti, zlepšení jízdního komfortu a zvýšení rychlosti železniční dopravy odstraněním propadů traťové rychlosti na železničních přejezdech. Cílem stavby bylo zajištění efektivního provozování železniční dopravy. Nové zabezpečovací zařízení umožnilo odstranit propady traťové rychlosti na železničních přejezdech, dále došlo k časovým úsporám při křížování vlaků, popř. při spojování a rozpojování přímých vozů ve stanici Raspenava. Stavební úpravy ve stanicích Raspenava a Frýdlant v Čechách zvýšily bezpečnost cestujících, a to především díky zřízení centrálních přechodů a nástupišť. V těchto stanicích bylo rovněž zřízeno nové osvětlení a informační systém. Součástí stavby byla dále úprava přejezdových zabezpečovacích zařízení. Úrovňová křížení, která byla dosud vybavena pouze výstražným křížem, byla doplněna světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Celkem tak bylo nově zabezpečeno 17 železničních přejezdů.

Celkové náklady stavby s názvem Rekonstrukce SZZ žst. Raspenava činily 541 552 392 Kč bez DPH. Projekt byl v rámci Operačního programu Doprava schválen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 427 413 682 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotovitelem prací byla Společnost rekonstrukce Raspenava tvořená AŽD Praha (vedoucí účastník) a GJW Praha.

|                 |   |
|-----------------|---|
| Název stavby    | Rekonstrukce SZZ žst. Raspenava                     |
| Investor stavby | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace |

|                        |  |
|------------------------|--|
| Zhotovitel             | Společnost rekonstrukce Raspenava tvořená AŽD Praha s.r.o. (vedoucí účastník) a GJW Praha spol. s r.o. |
| Termín zahájení        | 08/2016  |
| Termín dokončení       | 09/2017  |
| Celkové náklady stavby | 541 552 392 Kč bez DPH   |
| Schválený příspěvek EU | 427 413 682 Kč   |

## 24. 11. 2017 Norové chtějí železnici do kraje púlnočního slunce i polární záře (Fauske – Tromsø)

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/norsko-tromso-zeleznicni-trat-dzb-eko-doprava.aspx?c=A171124\\_174125\\_eko-doprava\\_are](https://ekonomika.idnes.cz/norsko-tromso-zeleznicni-trat-dzb-eko-doprava.aspx?c=A171124_174125_eko-doprava_are))

Norsko uvažuje o vybudování železniční trati dlouhé téměř 400 kilometrů, která by spojila arktické město Tromsø s vnitrostátní sítí. V současné době zjišťuje, jak vysoké náklady by si projekt vyžádal. Oznamilo to v pátek norské ministerstvo dopravy a spojů. Podle hrubého odhadu z roku 2011 by stavba trati z Fauske do Tromsø přišla na 40 až 60 miliard norských korun (105 až 158 miliard českých korun). Podmínky železničního napojení severní části země se zkoumaly už několikrát. Projekt ale neprošel parlamentem, podle něhož je příliš nákladný pro tak řídko osídlený region. Z asi 5,3 milionu obyvatel Norska žije v oblasti Tromsø asi 75 tisíc lidí. Město je nyní s ostatní částí země spojeno silnicí a lodními a leteckými linkami, napsala agentura Reuters.

## 25. 11. 2017 Nejluxusnější japonský vlak pro 34 pasažérů je vyprodán. Lístky se losují (Shiki-Shima)

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/nejluxusnejsi-vlak-japonsko-shika-shima-ffo-eko-doprava.aspx?c=A171120\\_143443\\_eko-doprava\\_div](https://ekonomika.idnes.cz/nejluxusnejsi-vlak-japonsko-shika-shima-ffo-eko-doprava.aspx?c=A171120_143443_eko-doprava_div))

Není žádnou novinkou, že jízda vlakem v Japonsku patří k příjemným zážitkům, obzvláště proto, že tamní vlaky jsou vždy dokonale čisté, rychlé a na vteřinu přesné. Jízda nejluxusnějším japonským vlakem ale posouvá cestování po železnici ještě na úplně jinou úroveň. Nový vlak společnosti East Japan Railway dokazuje, že cestovat luxusně se dá i jinde než v top třídě leteckých společností Emirates nebo Cathay Pacific, které jsou známé svými nadprůměrnými službami pro elitní zákazníky. Tento moderní vlak dokonce zvítězil v prestižní soutěži GOOD DESIGN Award. A rozhodně se není čemu divit, protože jej navrhoval designer Ken Okuyama, jehož podpis je například i na autech Ferrari Enzo, Porsche AG nebo Maserati Quattroporte.

Ve vlaku Shiki-Shima, který vyjíždí z nádraží Ueno v Tokiu anebo ze severního Japonska, si mohou cestující vybrat ze 17 apartmánů. Od 1. května, kdy vlak poprvé vyjel, si už luxusní zážitek dopřálo více než 1 500 cestujících. Na dvou až čtyřdenní výlet po severovýchodě Japonska a ostrově Hokaido vyjíždí vlak dvakrát týdně. Cena jízdného se pohybuje od 4 200 USD (91 tisíc korun) do 12 500 USD (271 tisíc korun) za osobu.

### Pohodlí a služby jako v hotelu

Každý apartmán je vybaven pohodlnou postelí, úložným prostorem, sprchovým koutem a toaletou. Nejluxusnější dvoupatrové apartmá se může pochlubit dokonce i vanou. Součástí ceny je kromě soukromého apartmánu také jídlo připravené kuchařem oceněným Michelinskou hvězdou, obsluha personálu a denní exkurze v atraktivních místech. Pokud cestující omrzí vlastní apartmán, špičková restaurace nebo bar, mohou se vydat do vyhlídkového vozu a kochat se nádhernou přírodní scénérií. Souprava vlaku Shiki-Shima je tak exkluzivní, že na cestu se může vydat pouhých 34 cestujících a je vyprodáno až do června 2018. Zájemci o lístky na na září 2018 se musí přihlásit během června



2018, ale vzhledem k vysoké poptávce se budou jízdenky nabízet pouze v loterii.

## 25. 11. 2017 Kellnerova PPF koupila plzeňskou Škodu Transportation. Cenu neuvedla

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/skoda-transportation-ppf-petr-kellner-daniel-kretinsky-p2a-/ekoakcie.aspx?c=A171125\\_122813\\_ekoakcie\\_elka](https://ekonomika.idnes.cz/skoda-transportation-ppf-petr-kellner-daniel-kretinsky-p2a-/ekoakcie.aspx?c=A171125_122813_ekoakcie_elka))

Investiční skupina PPF nejbohatšího Čecha Petra Kellnera podepsala smlouvu o nákupu 100 procent akcií plzeňské strojírenské společnosti Škoda Transportation. Oznámila to mluvčí skupiny Zuzana Migdalová. Cenu transakce, kterou ještě musí schválit Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, ale neuvedla. Podle odhadů zaplatí PPF více než deset miliard korun. Jde o jeden z největších obchodů roku. „Skupina PPF oznamuje, že podepsala smlouvu o koupi 100 procent akcií společnosti Škoda Transportation včetně dalších aktiv souvisejících s činností Škoda Transportation; zejména ochranných známek Škoda a nemovitostí využívaných pro provoz společnosti. Součástí transakce je i závazek skupiny PPF poskytnout společnosti Škoda Transportation provozní úvěr za účelem financování nezbytných potřeb společnosti,“ uvedla mluvčí PPF. O tom, že Kellnerova PPF kupuje plzeňskou skupinu dopravního strojírenství, informoval v pátek server iHNED.cz. Právě ten bez uvedení zdrojů napsal, že podle odhadů zaplatí PPF za plzeňskou Škodu přes deset miliard korun.

Skupina Škoda Transportation s více než 5 300 zaměstnanci je největší firmou zabývající se dopravním strojírenstvím ve střední a východní Evropě. Vyrábí tramvaje, příměstské elektrické vlaky, lokomotivy, soupravy metra, trolejbusy nebo elektrobuses. Patří do ní plzeňské firmy Škoda Transportation, Škoda Electric a Movo, ostravská Škoda Vagonka, Pars Nova Šumperk a pražský výrobce výkonové elektroniky Poll. V Maďarsku je to podnik Ganz-Škoda, v Novosibirsku výrobce motorů Sibelektroprivod, v Německu Škoda Transportation Deutschland a předloni ovládla také finského výrobce kolejových vozidel TransTech. Před prodejem Škodu Transportation podle serveru Hlidacipes.org ovládalo prostřednictvím spleti patnácti firem devět fyzických osob. Hlavními akcionáři jsou Tomáš Krsek, Michal Korecký, Marek Čmejla a Jiří Diviš.

### Nejsou to Čiňané ani Křetínský

Skupina PPF působí v bankovníctví a finančních službách, v oblasti telekomunikace, biotechnologie, pojišťovnictví, nemovitosti i zemědělství. PPF působí v Evropě, Rusku, Asii i Severní Americe. Skupina podle Migdalové vlastnila k polovině letošního roku aktiva dosahující téměř 35 miliard eur a celosvětově zaměstnávala 155 000 lidí, z toho v Česku téměř 9 000 zaměstnanců. Do jejího portfolia patří mimo jiné Home Credit, Air Bank Cetin nebo O2.

Mezi zájemci o převzetí Škody Transportation byl skoro rok za favorita považován největší výrobce kolejových vozidel na světě, Railway Rolling Stock Corporation (CRRC) z Číny. Poté do hry vstoupil konkurenční německý Siemens. Na začátku listopadu pak česká média také s odvoláním na nejmenované zdroje přišla s informací, že Škodu Transportation koupí Energetický a průmyslový holding (EPH) miliardáře Daniela Křetínského.

## 30. 11. 2017 Němci postávají na peronech. Cíl jezdit včas jejich dráhy letos nesplnily

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/nemecko-vlak-y-zeleznice-spoje-zpozdzeni-priroda-boure-ppf-eko-zahranicni.aspx?c=A171129\\_201818\\_eko-zahranicni\\_pmk](https://ekonomika.idnes.cz/nemecko-vlak-y-zeleznice-spoje-zpozdzeni-priroda-boure-ppf-eko-zahranicni.aspx?c=A171129_201818_eko-zahranicni_pmk))

Osmdesát procent dálkových spojů mělo v Německu dorazit v roce 2017 včas. Tento cíl však padl. Němci vysvětlují zpoždění vlaků také zásahem shůry. Kromě drah za to prý mohou podzimní bouře, které se přes zemi prohnaly. Německé železnice se sice nikdy netěšily podobné pověsti jako jejich švýcarský nebo japonský protějšek, ale pořád platily za docela spolehlivého dopravce. Poslední týden tato jistota vzala za své, cestující si v průběhu října a listopadu stěžovali, že dálkové vlaky přijížděly buď se zpožděním, nebo se naopak u peronu objevily v předstihu. To nesedí nejen s cílem, který si Deutsche Bahn vytkl ve své strategii Zukunft Bahn (Dráhy budoucnosti), ale ani s výroky generálního ředitele státního přepravce. Pro rok 2017 se měla přesnost dálkových spojů zvýšit minimálně na 80 procent. „S přesností nejsme tam, kde bychom chtěli být,“ sdělil diplomaticky šéf drah Richard Lutz listu Süddeutsche Zeitung, „štve nás to, protože jsme zákazníkům slibovali víc.“ Zároveň přišel i s vysvětlením – kromě drah za to může i vyšší moc, konkrétně podzimní bouře, které se přes Německo prohnaly. Především bouře Xavier zablokovala řadu železničních tahů a odstraňování škod trvalo poměrně dlouho. Do drážní statistiky se bouřlivý podzim propsal více než viditelně – dojezd na čas se v říjnu propadl pod 75 procent všech dálkových spojů, zatímco v září se dráhy bez jedné desetiny dostaly na 79 procent. „Musíme se na podobné meteorologické



fenomény ještě lépe připravit, s tím souvisí i kontroly železničních koridorů a odstraňování stromů v jejich blízkosti," doplnil Lutz. Dále se německé dráhy potýkaly s poruchami lokomotiv. Lutz však zdůraznil, že se dráhy nevzdaly závazku dosáhnout u dálkových vlaků přesnosti 85 procent. Kvůli tomu už rozjely řadu opatření – protože škrťícím bodem každého vlakového spoje je nádraží, vznikly na 20 nejméně frekventovaných stanicích speciální týmy. Mají jediný úkol – vyčistit úzká železniční „hrdla“ a vypravit vlaky včas. Podle drážní statistiky totiž 60 procent zpoždění vznikne vlastně ještě dřív, než vlak na svou cestu vyrazí, a tuto ztrátu si pak veze až do cílové stanice.

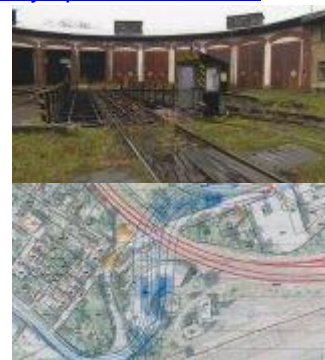
### Česko se Němcům vyrovná

České dráhy, dopravce s největším vypraveným počtem spojů v Česku, dosáhl u svých 541 dálkových spojů denně v období od ledna do října 2017 také 80procentního cíle – konkrétně 79,9 procenta. Rozdíl je však v tom, co oba dopravci považují za „včas“. „Za včas jedoucí vlak je považován vlak se zpožděním nula až pět minut 29 sekund," upřesnila za České dráhy mluvčí Radka Pistoriusová. Němci přimhouří oko o něco více než Češi a tolerují, když vlak přijede do 5 minut a 59 sekund. České dráhy tak navzdory zažitému stereotypu nevycházejí ze srovnání s německými špatně. To potvrzuje i celková statistika zahrnující i regionální dopravu – v Česku dojelo za prvních 10 měsíců na čas 90,2 procenta spojů, v Německu 92,3 procenta.

## 30. 11. 2017 Choceňská výtopna má namále, může ji smést silniční nadjezd

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2318470-choceňska-vytopna-ma-namale-muze-j-i-smest-silnicni-nadjezd>)

Velká, ale již nevyužívaná výtopna na nádraží v Chocni je poslední stavbou svého druhu u tratě Olomouc – Praha, která byla nejstarší parostrojní železnicí v Čechách. Je ale možné, že časem bude patřit už jen vzpomínkám. Měla by ustoupit stavbě silničního nadjezdu. Na hrozící demolici nemění nic zájem soukromého muzea o využití výtopny, ani hlasování choceňského zastupitelstva. Do věci by se ovšem ještě mohlo vložit ministerstvo kultury.



Choceň je jednou z nejvýznamnějších železničních křižovatek ve východních Čechách – od hlavní trati Česká Třebová – Praha se tam oddělují dvě odbočné tratě – a tomu také odpovídala velikost zdejší výtopny. Tedy budovy, která kdysi sloužila k přípravě parních lokomotiv na provoz; každou totiž museli železničáři před jízdou „roztopit“. V Chocni stále stojí objekt původní výtopny z roku 1875. Postavila ji rakouská Společnost státní dráhy (StEG) v rámci dráhy Choceň – Meziměstí a podle Elišky Rackové z Národního památkového ústavu je to „poslední dochovaný zástupce kruhové výtopny z produkce Severní státní dráhy“. Železničním společností sloužila déle než 130 let – České dráhy ji využívaly ještě před sedmi lety. Nyní ji však již nepotřebují. Pohled do budoucnosti pak skýtá dva možné obrázky budoucnosti historické výtopny: muzeum Klubu přátel kolejových vozidel, nebo zbořeníště. Milan Kokstein z Klubu přátel kolejových vozidel uvedl, že spolek požádal již v roce 2011 České dráhy, aby mu opuštěné depo prodaly. „Od té doby do dnešního dne se to řeší," poznamenal.

### Hlasování zastupitelstva nic nezměnilo

Ještě v červnu se zdálo, že má vznik muzea podporu i na choceňské radnici. Po prázdninách však byla situace docela opačná. Radnice začala vyjednávat se Správou železniční dopravní cesty o stavbě nadjezdu namísto stávajícího přejezdu, kterému by však musela výtopna ustoupit. Vedení města v jednání pokračuje, přestože se zastupitelstvo výtopny zastalo. Podle opoziční zastupitelky Dagmar Bláhové je vznik železničního muzea i v městském strategickém plánu. „Teď se nám nabídl investor. My to sami jako město nezafinancujeme, tato nabídka se nemusí opakovat," upozornila. Podle starosty Miroslava Kučery (ODS) ale z hlasování nevyplývá, že by měla příprava nadjezdu ustát. „Já bych to nazval pokusné hlasování. Nevyjádřili se ani tak, ani tak. Je tam řada nevyjasněných záležitostí," míní.

### Dálnice, železniční koridor a výtopna

Podle vyjádření SŽDC zatím není jasné, že se bude nadjezd opravdu stavět. Zmínky o něm se však objevily v době, kdy se zároveň začalo hovořit o případné rekonstrukci a zkapacitnění trati směrem na Týniště nad Orlicí, přes kterou by měl vést. Výhledově by se z ní mohla stát nákladní železniční magistrála, která odlehčí hlavní trati přes Pardubice do Prahy. Ponechání přejezdu by v tom případě pro řidiče znamenalo, že budou před závorami trávit mnohem více času než dnes, kdy tudy jezdí většinou jen jeden až dva vlaky za hodinu. Silnice II/311 navíc bude nějakou dobu představovat jedinou výpadovku z Chocně k dálnici D35, která bude po roce 2021 končit tímto směrem.

**Zasáhne ministerstvo tak jako před časem v Ústí?**

Zbourání výtopny se ale nezamlouvá kromě těsné většiny choceňských zastupitelů a nadšenců, kteří chtějí vytvořit muzeum, ani památkářům. „Je to jedinečný objekt, a tím pádem by skutečně měl být prohlášen za kulturní památku,“ uvedl Eliška Racková z Národního památkového ústavu. Je možné, že se budou v krátké době podruhé opakovat události ze sousedního Ústí nad Orlicí. I zde počítaly České dráhy se zbouráním historického objektu – SŽDC tvrdila, že potřebuje místo, kde stojí stará staniční budova vést trať, aby bylo možné projíždět nádražím rychleji. Ministerstvo kultury ale prohlásilo budovu památkou a projektanti nakonec našli vhodnou trasu, která vlaky nezdržela. Zároveň památka zůstala stát. Jak dopadne choceňská výtopna, zatím není jisté. Pokud ale dostane ministerstvo kultury podnět k jejímu prohlášení kulturní památkou včas, měly by se veškeré kroky směřující k demolici objektu zastavit přinejmenším do doby, kdy rozhodne.

---

**30. 11. 2017 Ministerstvo plánuje stomiliardovou půjčku pro rozvoj dopravy**

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ministerstvo-planuje-stomiliardovou-pujcku-pro-rozvoj-dopravy/1556811>)

Ministerstvo dopravy zvažuje pokrýt náklady na rozvoj dopravní infrastruktury v následujících letech s pomocí stomiliardové půjčky od Evropské investiční banky (EIB). Polovina z těchto peněz by měla směřovat na rozvoj dopravní sítě a druhá polovina na pořízení nových železničních vozidel. Na dnešní železniční konferenci to řekl první náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. Peníze z EIB mají podle Čočka nahradit nedostatek peněz poskytovaných na rozvoj dopravy ze státního rozpočtu. Dlouhodobý úvěr by měl být zároveň výhodnější než úrok na státních dluhopisech, pokud by se stát rozhodl financovat dopravu formou emise dluhopisů. Peníze mají pokrýt nedostatek peněz do roku 2023, nepočítá se tak s jejich využitím na financování připravované sítě vysokorychlostních tratí. Příprava těchto tratí je zatím v začátcích a se samotnou stavbou prvních tratí pro rychlovlaky se počítá daleko později. Peníze na veškeré přichystané dopravní stavby chybí už v návrhu rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) pro příští rok. Celkem návrh počítá se 72,5 miliardy korun z národních zdrojů i fondů EU. Rozdíl mezi navrženým financováním z národních zdrojů a požadavky investorských organizací je v řádech miliard korun, uvedl ředitel SFDI Zbyněk Hořelica. Věří ale, že se během projednání rozpočtu v Poslanecké sněmovně, případně během příštího roku podaří množství těchto peněz navýšit. Letos fond hospodaří se zhruba 82 miliardami korun. Ministr dopravy Dan Ťok (ANO) už dříve varoval, že příští rok nebude dost peněz na zahájení všech rozpracovaných stavebních projektů.

---