

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – květen 2018

OBSAH

02. 05. 2018	ČESKÉ DRÁHY SOUTĚŽÍ 50 MODERNÍCH ELEKTRICKÝCH VLAKŮ PRO REGIONÁLNÍ LINKY	3
03. 05. 2018	NA ČESKOKRUMLOVSKU SE SRAZILY DVA OSOBNÍ VLAKY, ZRANĚNO BYLO 14 LIDÍ (KŘEMŽE)	3
03. 05. 2018	KOLEJIŠTĚ HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V BRNĚ OPRAVÍ ZA DVĚ MILIARDY AŽD	5
03. 05. 2018	CHEBSKÉ NÁDRAŽÍ ZÍSKÁ BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP NA NÁSTUPIŠTĚ (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY).....	5
03. 05. 2018	MATERIÁL V SESUTÉM NÁSPU POD TRATÍ UŽ BY NEPROŠEL, OPRAVA JE NA ČTVRT ROKU (DALOVICE).....	6
04. 05. 2018	VIZOVICE CHYSTAJÍ PROMĚNU VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ, ROZŠÍŘÍ TAM PARKOVÁNÍ	6
04. 05. 2018	PO SRÁŽCE VLAKŮ NA KRUMLOVSKU JE PROVOZ TRATI OBNOVEN S OMEZENOU RYCHLOSTÍ (KŘEMŽE)	7
07. 05. 2018	NÁDRAŽNÍ BUDOVY NA ÚZKOROZCHODNÉ DRÁZE MÍŘÍ DO VLASTNICTVÍ SPOLKU OBCÍ (TŘEMEŠNÁ VE SLEZSKU – OSOBLAHA)	8
07. 05. 2018	MUZEJNÍ DRÁHA ROZJELA S NOVOU SEZONOU I OBNOVENOU LOKOMOTIVU Z 50. LET (NOVÝ DRAHOV)	8
07. 05. 2018	POZNEJ EVROPU. BRUSEL ROZDÁ MLADÝM ZDARMA LÍSTKY NA CESTY VLAKEM DO JINÝCH STÁTŮ UNIE	9
09. 05. 2018	STŘEDOČESKÝ ŽELEZNIČNÍ DEN V MLADÉ BOLESLAVI NABÍDNE ZVLÁŠTNÍ JÍZDY MODERNÍMI I HISTORICKÝMI VLAKY ČD (12. KVĚTNA 2018).....	9
16. 05. 2018	STŘET VLAKŮ U MŘÍČE ZPŮSOBILA CHYBA STROJVEDOUCÍHO, UVEDLA DRÁŽNÍ INSPEKCE (3. 5. 2018, KŘEMŽE).....	11
16. 05. 2018	ČD POSÍLÍ DOPRAVU NA SOBOTNÍ POCHOD PRAHA – PRČICE, NABÍDNOU SPECIÁLNÍ CELODENNÍ JÍZDENKU (19. KVĚTNA 2018)	11
16. 05. 2018	SŽDC PŘIPRAVUJE OBNOVENÍ PROVOZU NA ČÁSTI POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU Z KÁCOVA DO ZRUČE NAD SÁZAVOU.....	13
16. 05. 2018	KLADNO S CENTREM PRAHY SPOJÍ MODERNÍ TRATĚ. DO DESETI LET, SLIBUJE SŽDC (PRAHA – LETIŠTĚ/KLADNO).....	14
17. 05. 2018	ZA 25 MINUT Z CENTRA PRAHY NA LETIŠTĚ. PROJEKT STAVBY ŽELEZNICE SE ROZBÍHÁ (PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ – PRAHA-VELESLAVÍN).....	15
17. 05. 2018	NĚMECKÉ DRÁHY Povedou projekt krušnohorského tunelu budoucí vysokorychlostní tratě Praha – Drážďany	16
22. 05. 2018	SKONČILA OPRAVA VÝPRAVNÍ BUDOVY NA MĚSTSKÉM NÁDRAŽÍ V KUTNÉ HOŘE (KUTNÁ HORA MĚSTO).....	16
23. 05. 2018	ŽELEZNIČNÍ JEŘÁB SE PŘI PŘEPRAVĚ MOSTU PŘEVŘÁTIL, DVA LIDÉ JSOU ZRANĚNÍ (BRTNÍKY).....	16
23. 05. 2018	NÁDRAŽNÍ BUDOVA V PŘÍBRAMI PROŠLA ZÁSADNÍ MODERNIZACÍ	17
24. 05. 2018	VÝTOŇSKÝ MOST JE NEOPRAVITELNÝ A PŮJDE K ZEMI, NA ZÁKLADECH VYROSTE KOPIE (PRAHA HL. N. – PRAHA-SMÍCHOV)	17
24. 05. 2018	SESUNUTÝ NÁSEP UŽ JE PRYČ, VLAKY SE NA TRATĚ VRÁTÍ V PŮLCE PRÁZDIN (DALOVICE).....	18
24. 05. 2018	TRAKČNÍ ELEKTRINU BUDE OD ROKU 2019 DODÁVAT DOPRAVCŮM SŽDC..	19
25. 05. 2018	PAMÁTKÁŘI ODMÍTAJÍ BOURAT ŽELEZNIČNÍ MOST U VÝTONĚ, CHTĚJÍ NEZÁVISLÝ POSUDEK.....	19

28. 05. 2018	VLAKY V ÚSTÍ MÍŘILY KE STEJNÉ VÝHYBCE, VAGONY SE PŘIBLÍŽILY NA PŮL METRU (ÚSTÍ NAD LABEM HL. N.).....	20
30. 05. 2018	VÝROČÍ POBESKYDSKÉ TRATI OSLAVÍ DOBOVÉ PARNÍ JÍZDY (KOJETÍN - FRÝDEK-MÍSTEK – BIELSKO-BIAŁA).....	20
30. 05. 2018	ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO MÁ BÝT U ŘEKY, ROZHODLA CENTRÁLNÍ KOMISE MINISTERSTVA DOPRAVY.....	21
31. 05. 2018	DOPRAVA CHCE ROZHÝBAT NÁKUP REGIONÁLNÍCH VLAKŮ, DÁ NA NĚ DALŠÍ MILIARDY.....	22

02. 05. 2018 České dráhy soutěží 50 moderních elektrických vlaků pro regionální linky

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30033/>)

České dráhy vyhlásily soutěž na dodávku až 50 moderních elektrických jednotek pro regionální dopravu. Rámcový kontrakt uzavřený s vítězem soutěže umožní národnímu dopravci pružně reagovat na objednávku krajů při zajištění dopravní obslužnosti v regionech a brzy po uzavření kontraktů na dopravní služby nasadit nová komfortní vozidla do provozu. „V současnosti jednáme s kraji o modelu zajištění dopravní obslužnosti na regionálních linkách po roce 2019. Protože chceme být pro kraje a jejich občany dobrým partnerem, připravujeme se už nyní na rychlé nasazení moderních vlaků. Ještě letos chceme vybrat dodavatele nových elektrických jednotek, se kterým uzavřeme rámcový kontrakt, a hned jak se dohodneme s kraji na zajištění dopravní obslužnosti, můžeme zadat jejich výrobu. Lidé v regionech se tak svezou moderními vlaky podstatně dříve, než kdybychom s výběrem dodavatele vlaků čekali až na podpisy smluv o dopravní obslužnosti,“ vysvětluje postup objednávky nových elektrických jednotek Miroslav Kupec, člen představenstva Českých drah odpovědný za techniku, servis a majetek.

Vítězný uchazeč mezinárodního tendru má Českým drahám dodat moderní, klimatizované, nízkopodlažní elektrické jednotky s kapacitou 140 až 160 míst k sezení určené pro obě hlavní trakční soustavy v České republice (3 kV DC, 25 kV 50 Hz AC) a pro rychlost až 160 km/h. V provozu bude možné spojit až 3 jednotky do jednoho vlaku ovládaného jedním strojevodoucím s kapacitou cca 420 až 480 míst k sezení. Vysokou bezpečnost provozu zajistí vybavení nejmodernějším evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS. Hodnota tohoto rámcového kontraktu přesáhne 6 miliard korun. „V případě dohody s kraji na zajištění dopravní obslužnosti po roce 2019 se mohou občané příslušných regionů těšit na brzké pořízení nových vlaků a jejich nasazení do provozu. V nových vlacích klademe velký důraz na pohodlné cestování všech skupin zákazníků, ať už jsou to lidé dojíždějící do zaměstnání, studenti, ale třeba i maminky s kojenci, které cestující s kočárky, lidé upoutaní při pohybu na vozík nebo spoluobčané, kteří přišli o zrak,“ doplnil Miroslav Kupec přednosti moderních služeb nabízených Českými drahami.

Cestující se mohou těšit na moderní vlaky, které jim nabídnou:

- moderní světlý a přehledný klimatizovaný interiér s ergonomicky řešenými čalouněnými sedačkami v provedení 1. a 2. třídy;
- bezbariérový nástup s podlahou vozidla ve výši moderních nástupišť bez nutnosti překonávat schody, pro cestující na vozíku budou vybaveny plošinou pro překlenutí prostoru mezi nástupištěm a podlahou vozu, na zastávkách s nižšími nástupišti usnadní nástup dodatečný výsuvný schod;
- moderní bezpečné předsuvné dveře ovládané tlačítky, centrálně uzavírané a blokované již před rozjezdem vlaku, navíc pro nevidomé a slabozraké budou čelní dveře jednotky vybavené dálkovým ovládním dveří obsluhované slepeckou vysílačkou a vybavené akustickým majáčkem;
- prostorné bezbariérové WC přístupné také osobám na vozíku s uzavřeným systémem a vybavené také sklopným stolem pro přebalování kojenců;
- doplňkové služby jako jsou elektrické zásuvky pro napájení přenosné elektroniky cestujících, např. mobilní telefony, tablety atp. včetně USB portů, Wi-Fi, sklopné nebo rozkládací stolky podle rozmístění sedaček a zásuvky 230 V pro dobíjení baterií elektrických invalidních vozíků;
- dostatečné velké prostory pro umístění kočárků a 8 jízdních kol;
- moderní audiovizuální informační systém poskytující informace o jízdě vlaku a zastávkách všem cestujícím včetně nevidomých, slabozrakých nebo neslyšících osob, pro nevidomé a slabozraké budou uvnitř soupravy k dispozici také informační štítky v Braillově písmu.

03. 05. 2018 Na Českokrumlovsku se srazily dva osobní vlaky, zraněno bylo 14 lidí (Křemže)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2468194-na-ceskokrumlovsku-se-srazily-dva-osobni-vlakly>)

U obce Mříč na Českokrumlovsku se ráno srazily dva osobní vlaky, když jeden z nich nepočkal ve stanici. Na místě zasahovaly všechny složky záchranného systému. Zraněno bylo 14 lidí, čtyři z toho středně těžce, ostatní lehce. Na místo dvakrát letěl vrtulník. Mezi zraněnými byly i tři děti a strojevodoucí jednoho z vlaků. Škoda



na soupravách činí minimálně šest milionů korun. Provoz v úseku již byl obnoven. Podle mluvčí jihočeské záchranky Petry Kafkové transportovala helikoptéra dva ze čtyř středně těžce zraněných do českobudějovické nemocnice. „Ostatní pacienti byli rozvezeni do českobudějovické nemocnice a do Českého Krumlova,“ dodala mluvčí záchranky. Zranění při nehodě utrpěli i tři děti. Podle mluvčí záchranářů byly dvě součástí skupiny z mateřské školy, ostatní její členy odvezli hasiči na svou stanici do Českých Budějovic, kde mají multimediální učebnu. Jedno zraněné dítě potom cestovalo s rodinou.



V nemocnici zůstávají čtyři zranění

Před polednem již lékaři většinu zraněných propustili. V českobudějovické nemocnici zůstali čtyři lidé se středně těžkými zraněními. Nejvážnější újmu utrpěla mladá žena, kterou záchranáři ošetřili s podezřením na poranění hlavy a s podvrtnutou krční páteří. „Nikdo nebyl ohrožený na životě, všichni byli stabilizovaní,“ uvedla mluvčí jihočeské záchranné služby. Další tři těžce zranění lidé měli podle ní poranění hlavy a krční páteře. „Všechna ostatní zranění byly spíš pohmožděniny z toho, jak cestující ve vlaku popadali,“ řekla. Kafková potvrdila, že mezi lehce zraněnými byly i tři děti předškolního věku. Mluvčí českobudějovické nemocnice Iva Nováková uvedla, že čtyři hospitalizovaní zůstanou v péči lékařů zřejmě do pátku. „Všechny děti byly propuštěny do domácího ošetřování,“ upozornila Iva Nováková.

Jeden strojvedoucí odjel, kdy neměl

Nehoda se stala před 9:00 na trati mezi Českými Budějovicemi a Černým Křížem v místě, kde je jednokolejný provoz. Podle mluvčího Správy železniční dopravní cesty Marka Illiaše jeden z vlaků nepočkal na nádraží. „Přešel přes návěstidlo se znamením Stůj a vjel do cesty druhému vlaku,“ popsal mluvčí. Při odjezdu vlak navíc poškodil výhybku postavenou pro vlak příjíždějící na jinou kolej. Vozy se pak čelně srazily. V důsledku srážky jeden z vlaků částečně vykolejil. „Srazil se osobní vlak jedoucí z Volar do Českých Budějovic s osobním vlakem, který jel z Českých Budějovic do Černého kříže. Drážní inspekce šetří příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události v místě jejího vzniku,“ uvedl mluvčí drážní inspekce Martin Drápal. „Škody na drážních vozidlech se předpokládají za šest milionů korun,“ doplnil. Navíc vznikla asi dvacetitisícová škoda na trati.

Na trati České Budějovice – Černý Kříž převzal loni v prosinci osobní dopravu nový dopravce GW Train Regio. Tomu také patří oba vlaky, ve kterých podle ředitele společnosti Roberta Krigara cestovalo asi 60 lidí. Vozy jsou na pohled těžce poškozené, jak dlouho potrvá jejich oprava, bude zřejmé až později, kdy se dostanou do depa. Ředitel Krigar uvedl, že aby GW Train Regio dokázala v příštích dnech zajistit dopravu na jihu Čech, pravděpodobně bude muset přesunout soupravy z jiných svých provozoven. Jezdí též na další tratích, které vedou do srdce Šumavy z Čičenic a Strakonice. Ředitel dopravní společnosti dále uvedl, že strojvedoucí, který podle prvních informací jel proti signálu Stůj, přišel na jihočeské lokálky až v době, kdy na nich GW Train Regio převzala provoz – tedy od prosince. „Předtím tady nejezdil,“ podotkl Robert Krigar. Federace strojvůdců ČR uvedla, že podle ní stojí za srážkou nedostatečné technické vybavení jedné ze souprav. Elektronické zabezpečení zastavilo jen jeden vlak, druhý kvůli chybějícímu zařízení pokračoval v jízdě, stojí v prohlášení federace.

Místo vlaků jezdily autobusy

Provoz na železnici v úseku u stanice Křemže byl po nehodě přerušen. Dopravce GW Train Regio zavedl náhradní autobusovou dopravu, a to pro úsek z Českých Budějovic až do Horní Plané. Náhradní autobus jel také za expres Českých drah, který jezdí jednou denně z Prahy do Českého Krumlova a zpět, cestující do něj přestoupili v Budějovicích. Příčiny železniční nehody vyšetřuje také policie, informovala mluvčí českokrumlovské policie Lenka Pokorná. Spoje na trati využívají většinou turisté, kteří cestují z Českých Budějovic do Českého Krumlova nebo k lipenské přehradě a hlouběji na Šumavu.

Které vlaky se srazily

- Jednotka Regiosprinter je tříčlánková motorová jednotka s neobvyklým uspořádáním A+2+A, krajní články mají tedy každý jednonápravový hnací podvozek, zatímco pod středem vlaku je dvounápravový nehnaný podvozek. Vyráběl je ve druhé polovině 90. let německý Duewag, původně jezdily na kratších resp. málo významných regionálních linkách a také jako vlakotramvaje v okolí města Zwickau. Jsou postavené k rychlé a časté výměně cestujících, jsou nízkopodlažní a nechybí jim klimatizace. GW Train Regio odkoupila patnáct těchto jednotek. Při rekonstrukci dostaly pohodlnější sedačky, WC či wi-fi. Nyní jezdí na tratích z Českých Budějovic, Čičenic a Strakonice na Šumavu, k vidění jsou také v západních Čechách.

- Jednotka řady 628, která se s regiosprinterem srazila, je dvoučlánková diesellová jednotka určená původně pro rychlou regionální dopravu. Podobně jako v případě regiosprinterů jde o „secondhand“ z Německa, konstrukčně však mnohem starší – má původ v 70. letech, u GW Train Regio jezdí vozidla třetí série ze druhé poloviny 80. let. Výrobce byl rovněž Düwag. Oproti regiosprinterům nejsou jednotky řady 628 nízkopodlažní ani klimatizované. Dopravce je pořídil především pro rychlíkovou linku Plzeň – Most, v jižních Čechách jezdí jako náhrada při výpadech regiosprinterů. Kromě GW Train Regio provozuje tyto jednotky v Česku také Arriva.

03. 05. 2018 Kolejiště hlavního nádraží v Brně opraví za dvě miliardy AŽD

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-brno-szdc-04s/eko-doprava.aspx?c=A180503_102317_eko-doprava_cfr)

Kolejiště na brněnském hlavním nádraží včetně obou mostů na jižní i severní straně nádraží zrekonstruuje za 2,1 miliardy korun sdružení firem AŽD Praha a Elektrizace železnic Praha. Rozsáhlá rekonstrukce, která si vyžádá přesun některých vlaků na dolní nádraží, začne v červenci. Ještě před zahájením výluk v souvislosti s přestavbou mostů překlenující ulice Hybešova a Křídlovická bude podle mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřiny Šubové potřeba upravit brněnské dolní nádraží. Přípravné práce na něm byly zahájeny začátkem měsíce a podle odhadů potrvají do října. Hlavní část prací na výstavbě nového zabezpečovacího zařízení na hlavním nádraží pak začne letos v prosinci a potrvá do do prosince 2019. Uzavření miliardového kontraktu s vítězem tendru umožnilo ukončení správního řízení Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS). Správa železnic tak mohla s vítězem výběrového řízení uzavřít smlouvu v minulém týdnu. Kvůli přezkoumávání námitek ze strany antimonopolního úřadu byl ale podle Šubové posunut původní harmonogram prací o měsíc. Tento posun by však neměl mít zásadní vliv na další plánované opravy, dodala mluvčí.

03. 05. 2018 Chebské nádraží získá bezbariérový přístup na nástupiště (slavnostní zahájení stavby)

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

Poklepem na kolejnici byla dnes slavnostně zahájena modernizace stanice Cheb, která je nejvýznamnějším železničním uzlem v celém Karlovarském kraji. Investorem stavby s předpokládanými celkovými náklady přesahujícími půl miliardy korun je Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), její realizaci provede společnost STRABAG Rail. „Největším přínosem pro cestující v tomto frekventovaném železničním uzlu bude vybudování výtahů, díky kterým se dostanou bezbariérově na všechna nástupiště. Jejich nástupní hrana v normové výšce 550 mm nad kolejí umožní pohodlný výstup a nástup do vlaků. Všechna nástupiště budou v celé délce vybavena vodíciemi liniemi pro nevidomé a bezpečnostními a signálními pásy. Rekonstrukcí projde také jejich zastřešení a stávající podchod,“ popisuje generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Projekt dále zahrnuje práce na železničním spodku a svršku, jejichž součástí bude mimo jiné i vložení nových výhybek, které navíc získají elektrický ohřev. Rychlost vlaků projíždějících osobním nádražím se následně zvýší z 60 na 80 km/h. Stavba přinese výrazné zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti železniční dopravy a zvýšení kultury cestování. Informační systém, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a vyšší spolehlivosti provozu budou mít za důsledek ztraktivnění osobní železniční dopravy a následné zvýšení počtu cestujících a tržeb. Stavba s názvem Modernizace ŽST Cheb je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše plánovaných nákladů na projekt dosahuje 516 895 367 Kč bez DPH. Míra podpory EU je 83,49 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace činí maximálně 15 351 564 €, tedy zhruba 388 931 873 Kč [1]. Financování z národních zdrojů zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.

Název stavby	Modernizace ŽST Cheb
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA, a.s.
Zhotovitel	STRABAG Rail a.s.
Termín zahájení	11/2017
Termín dokončení	09/2019
Celkové náklady stavby	516 895 367 Kč bez DPH

Schválený příspěvek EU 388 931 873 Kč

Poznámka:

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

[1] Přepočteno kurzem 25,335 CZK/1 EUR podle ECB euro reference exchange ze dne 10. 4. 2018

03. 05. 2018 Materiál v sesutém náspu pod tratí už by neprošel, oprava je na čtvrt roku (Dalovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://vavy.idnes.cz/trat-sesuv-vlaky-zeleznice-dalovice-rekonstrukce-fs4-vavy-zpravy.aspx?c=A180503_132429_vavy-zpravy_ba)

Přibližně tři měsíce potrvá podle železničářů oprava sesuté části trati u Dalovic, která zastavila vlaky z Chebu do Ostrova. Termín platí za předpokladu, že se na místě nevyskytnou nějaké významnější problémy. Uvedl to náměstek generálního ředitele Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Mojmír Nejezchleb. Ten zmínil, že k sesuvu došlo náhle, aniž by se na trati v minulosti objevily nějaké problémy. „Druhou kolej jsme se rozhodli uzavřít z důvodu bezpečnosti, ten odtrh byl relativně hluboký. Na místě je zhotovitel a my za pochodu děláme průzkumy geotechnické, děláme projekty a současně se začalo odtěžovat těleso pod druhou kolejí, kde došlo k sesuvu. Poté musíme zajistit dosypání toho tělesa, bude tam vyskládána jakási sendvičová konstrukce a násyp bude znovu zhutněn.“ Podle náměstka došlo k sesuvu s největší pravděpodobností z důvodu stárí konstrukce a použitého materiálu. „Ta jedna kolej byla zřízena někdy v roce 1872 a přibližně o dvacet let později k ní bylo dosypáno druhé těleso. A ten násyp, jak jsme jej viděli, byl z materiálu, který bychom z hlediska dnešních požadavků nemohli použít vůbec, nebo by muselo dojít k nějakým úpravám,“ uvedl Nejezchleb. Doplnil, že podobně bylo zakládáno těleso po celé délce trati. „Proto jsme přijali interní opatření, že se budeme těmto místům věnovat, děláme kontroly, aby na trati nedošlo k dalším náhlým sesuvům. Určitě to máme pod kontrolou,“ dodal.



Kus železniční trati se na železničním koridoru z Chebu do Klášterce nad Ohří, v úseku mezi Dalovicemi a Hájkem na Karlovarsku, sesul asi o pět metrů v polovině dubna. Závadu objevil traťmistr ještě před sesuvem. Díky tomu se provoz na trati podařilo včas zastavit. Podle původního odhadu se měly vlaky vrátit na trať už v květnu. SŽDC ale později zjistila, že není možné svah provizorně stabilizovat tak, aby vlaky mohly jezdit alespoň po jedné kolejí. Cestující musejí i nadále jezdit v úseku Karlovy Vary – Ostrov nad Ohří náhradní autobusovou dopravou. Podle informací Českých drah by zpoždění nemělo přesáhnout 15 minut.

04. 05. 2018 Vizovice chystají proměnu vlakového nádraží, rozšíří tam parkování

Zdroj: iDNES.cz (https://zlin.idnes.cz/vlakove-nadrazi-vizovice-rekonstrukce-autobusy-parkovani-poh-zlin-zpravy.aspx?c=A180504_399440_zlin-zpravy_ras)

Velkou rekonstrukci vlakového nádraží a prostoru kolem něj plánuje vedení Vizovic. Podle dopravně-urbanistické studie vznikne nová a jednopatrová výpravní budova, rozšíří se možnosti parkování a změní přístup podél silnice dolů k nádraží. Chodník po pravé straně u domu čeká oprava, na protější straně se naopak zruší a přibudou tam místa pro auta. „Nový chodník vznikne ve stávající zeleni, kde pěšinka už je a spousta lidí tudy chodí,“ popsala místostarostka Alena Hanáková.



K nádraží by také měly zajíždět některé meziměstské autobusy. Radnice už o tom jednala se Zlínským krajem, který řeší systém autobusové dopravy v regionu, a má jeho předběžný souhlas. „Hodně lidí přijede do Vizovic po železnici a pak pokračuje v jízdě do obcí v okolí. Takto by získali lepší návaznost na vlak. Cesta na náměstí, kde autobusy zastavují, je hlavně pro starší lidi náročná, přece jen jde o větší vzdálenost,“ vysvětlila Hanáková. Neznamená to ale, že by se ve městě rušily zastávky na náměstí či na Razově. „Naopak, jedna nová přibude a stávající zůstanou zachované,“ slíbila místostarostka.

Projekt je součástí modernizace celé trati

Chystané práce jsou součástí plánované modernizace a elektrifikace železniční trati mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi. Bude stát 12 miliard korun a Správa železniční dopravní cesty s ní

chce začít na přelomu let 2019 a 2020. „Máme zhruba rok, abychom vše připravili. Chceme to stihnout tak, abychom stavební práce mohli spojit s touto modernizací,“ uvedla Hanáková. Jenže problém je v tom, že se jedná o investici, která se z větší části netýká pozemků v majetku vizovické radnice. Proto zatím nejde říct, kdy k plánované proměně dojde a kdo ji zaplatí. „Teď nás čeká další kolo jednání s vlastníky pozemků, Zlínským krajem a dalšími orgány státní správy. Určitě chceme využít možnost dotace, ale budeme muset přispět i z vlastní pokladny,“ uvědomuje si Hanáková.

04. 05. 2018 Po srážce vlaků na Krumlovsku je provoz trati obnoven s omezenou rychlostí (Křemže)

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/mric-nehoda-stret-vlak-y-gw-train-kritika-strojvudci-fy7-budejovice-zpravy.aspx?c=A180504_130512_budejovice-zpravy_khr)

Po čtvrtelní železniční nehodě, při které se u Křemže na Českokrumlovsku srazily dvě soupravy společnosti GW Train Regio a zranilo se 14 cestujících, mohou místem opět projíždět vlaky. Rychlost tu je však kvůli poškození trati omezena. Firma na trasu nasadila vozy ze svých rezerv. Mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Marek Illiaš informoval, že se železnici podařilo provizorně zprovoznit ve čtvrtek před osmou večer. „Přímo v místě nehody je jízda omezena na rychlost deseti kilometrů za hodinu. Na finální opravě a zprovoznění trati bez omezení budou technici SŽDC pracovat v nejbližších dnech,“ potvrdil Illiaš.



Vlaky se srazily u vesnice Mříč spadající pod Křemži, cestovalo v nich 50 lidí včetně dětí z lesní školky. Čtrnáct cestujících se zranilo, z toho čtyři poranění byla středně těžká, ale nikdo nebyl v ohrožení života a většina, včetně tří dětí, po ošetření zamířila z nemocnice domů. Ještě ve čtvrtek to vypadalo, že náhradní autobusová doprava bude muset kvůli nedostatku vlakových souprav jezdit minimálně dokonce týdně. Ředitel GW Train Regio Robert Krigar ale MF DNES potvrdil, že už vlaky opět jezdí. „Provoz jsme obnovili, pouze dvakrát denně vypravujeme jako doplňkový spoj autobus. Měli jsme nějaké rezervy, a tak jsme si vypomohli vlaky z Plzně a Karlových Varů,“ vysvětlil Krigar. Škoda na havarovaných vlacích je odhadnuta na šest milionů korun. Ten méně poškozený by mohl být zhruba do měsíce opět k dispozici. „U druhého to zatím nedokážeme odhadnout,“ doplnil Krigar. Vůz měl utržený motor i převodovku, které zůstaly v kolejišti.

GW Train Regio v Jihočeském kraji od roku 2017 obsluhuje tři tratě, takzvané pošumavské lokálky jezdící mezi Českými Budějovicemi a Černým Křížem, Čičenicemi a Novým Údolím a Strakonice a Volary. Na trase, kde se ve čtvrtek nehoda stala, jezdí také České dráhy, které zde provozují Jižní expres mezi Prahou a Českým Krumlovem, i ten už se tak mohl vrátit do normálního provozu.

GW Train nesouhlasí s kritikou Federace strojvůdců ČR

Po nehodě se ozvala Federace strojvůdců ČR, která tvrdí, že za srážkou vlaků stojí nedostatečné technické vybavení jedné ze souprav. Podle ředitele společnosti GW Train Regio Roberta Krigara její vlaky odpovídají potřebným požadavkům. „Nebudu se více ke kritice federace strojvůdců vyjadřovat,“ uvedl Krigar. Podle předběžných informací havárii způsobil vlak, který vjel na jednokolejnou trať přes zákaz. Federace strojvůdců uvedla, že v železniční stanici Boršov nad Vltavou bylo instalováno elektronické zabezpečovací zařízení, které upozornilo, že jeden z vlaků projel návěst Stůj. Na signál ale podle federace zareagoval jen jeden vlak, protože druhá souprava neměla potřebnou vozidlovou radiostanici. Nehodu vyšetřuje policie a Drážní inspekce. Zatím není jasné, co manévr způsobil, zda se jednalo o selhání lidského faktoru, nebo šlo o systémovou chybu. „Vyšetřování je teprve na začátku. V tuto chvíli nechceme, ani nebudeme o příčinách spekulovat. Inspekce se při vyšetřování věnuje bezprostředním příčinám, příčinám zásadním i systémovým,“ řekl mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal.

GW Train obsluhuje trať mezi Českými Budějovicemi a Černým Křížem od prosince loňského roku. Uspěla ve výběrovém řízení na dopravce, který vypsala Jihočeský kraj. Smlouva platí na 15 let a kraj za ni společnosti zaplatí 2,25 miliardy korun. „Počkáme na závěry vyšetřování a podle toho se rozhodneme, jak postupovat dál. Rozhodně teď není důvod k tomu, abychom hned smlouvu (s GW Train) měnili, nemáme přesné informace, co přesně havárii způsobil. Mrzí nás, že k nehodě došlo a je štěstí v tom, že její následky nejsou nijak tragické,“ řekl krajský radní pro dopravu Jiří Švec (STAN).

07. 05. 2018 Nádražní budovy na úzkorozchodné dráze míří do vlastnictví spolku obcí (Třemešná ve Slezsku – Osoblaha)

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

Novým majitelem nádražních budov podél úzkorozchodné dráhy Třemešná ve Slezsku – Osoblaha se ještě v letošním roce stane společnost Osoblažská úzkorozchodná dráha, o.p.s., která zastřešuje čtyři obce z Mikroregionu Osoblažsko. K symbolickému předání klíčů dojde v úterý 8. května 2018 u příležitosti slavnostního zahájení nové turistické sezóny na této dráze, legislativně by měl celý proces skončit nejpozději na konci prázdnin.

První podnět k řešení stavu nádražních budov podél úzkorozchodné dráhy vznesl starosta obce Bohušov v říjnu 2007. Součástí návrhu byla nabídka na převedení či převzetí zpravidla neužívaných a opuštěných budov podél dráhy na obce, v jejichž katastrech se budovy nacházejí. Obce Osoblažska, sdružené ve společnosti Slezské zemské dráhy, nechaly v rámci rozvoje cestovního ruchu Moravskoslezského kraje zpracovat pasport nádražních budov s přílehlým technickým zázemím, a to s výhledem využití budov v cestovním ruchu, případně jako penziony rodinného typu. Záměrem projektu bylo zároveň uvést výpravní budovy do původního stavu.

V období od března 2008 do února 2010, kdy se odstartovala jednání o prodeji nádražních budov, se přes oboustrannou snahu nepodařilo dohodnout na podmínkách a prodej byl jako nerealizovatelný odložen. Zlom nastal v dubnu 2014. Nově vzniklá společnost Osoblažská úzkorozchodná dráha, o.p.s., reprezentující obce, které dráha spojuje, podala konkrétní žádost o odkup zbytných budov, staveb a jejich příslušenství včetně souvisejících pozemků, vyjma provozované dopravní cesty a pozemků, na kterých je dopravní cesta umístěna. Novým impulsem byl příslib zajištění financování revitalizace budov podél dráhy z dotačních zdrojů mimo dráhu. V lednu 2018 se tak schválil návrh na prodej celkem 23 budov, staveb, objektů a 32 pozemků za přibližně 1,65 milionu Kč. „Obchodní případ je v konečné fázi, kdy se uzavírá kupní smlouva. Předpoklad převodu v katastru nemovitostí na nabyvatele je při optimálním průběhu legislativních procesů zhruba červenec nebo srpen letošního roku,“ upřesňuje ředitel Oblastního ředitelství SŽDC v Ostravě Jiří Macho. Samotná dráha včetně zbylých pozemků zůstává i nadále v majetku a údržbě SŽDC.

Osoblažská úzkokolejka je dráha s atypickým rozchodem 760 milimetrů nacházející se v Osoblažském výběžku. Na úzkokolejce je již od roku 1898 pravidelný osobní provoz. Slezské zemské dráhy zde navíc od roku 2004 provozují turistický parní vlak. Úzkokolejka je zajímavá například svou klikatostí, na 20 kilometrech je celkem 102 oblouků. Trati se tak přezdívá "dráha sta oblouků". Kousek za Třemešnou leží navíc další unikum, a to nejmenší oblouk na síti SŽDC o poloměru pouhých 75 metrů.

07. 05. 2018 Muzejní dráha rozjela s novou sezonou i obnovenou lokomotivu z 50. let (Nový Drahov)

Zdroj: iDNES.cz (https://vary.idnes.cz/muzejni-drazka-katerina-zahajila-novou-sezonu-fg8/-vary-zpravy.aspx?c=A180507_144333_vary-zpravy_slv)

Po zimní přestávce se v Novém Drahově u Františkových Lázní letos poprvé rozjela Muzejní úzkorozchodná dráha Kateřina. Novinkou je další přírůstek do vozového parku – Lokomotiva BN 30, kterou se podařilo zprovoznit a uvést do původní podoby z 50. let, kdy byla vyrobena. Miniaturní vagonky na dráze Kateřina vozí návštěvníky v okolí unikátní přírodní rezervace SOOS už několik let.

Stejně jako loni budou vláčky na dráze jezdit v květnu a červnu každý druhý víkend, o letních prázdninách se na ně lidé mohou těšit každou sobotu a neděli. „O cestu historickou drážkou má zájem stále víc turistů. Také už máme dostatek lidí na to, abychom mohli drážku provozovat každý víkend. A to jak strojvedoucích, tak i těch, kteří se starají o dobrý technický stav techniky, vagonů a kolejí,“ vysvětlil ředitel společnosti Muzejní úzkorozchodná dráha Kateřina Petr Hošek, proč vláček začal vyjíždět na koleje častěji. A zmíněná nová lokomotiva BN 30, kterou přes zimu opravili tamní nadšenci, rozhodně nebude zahálet. „Díky dotaci z ministerstva dopravy je nyní lokomotiva BN 30 jako nová. V současné době tak máme tři, které vyjíždějí s vagonky na trať. Požádali jsme ministerstvo dopravy o novou dotaci a pokud uspějeme, opravy se dočká další muzejní kousek,“ uvedl Hošek. Podle jeho slov se podařilo zrekonstruovat navíc i část úzkorozchodné dráhy. „Zjistili jsme, že v jednom z lesních úseků jsou už pražce ve špatném stavu. Proto jsme v průběhu



letošní teplé zimy opravili asi 120 metrů trati," upřesnil. Velké oslavy se v Novém Drahově chystají na červencové svátky. „Plánujeme dny muzejní dráhy Kateřina, kdy představíme návštěvníkům i speciální vlaky, které bude táhnout malá parní lokomotiva,“ dodal Hošek.

Přibližně sedm kilometrů dlouhá trať o rozchodu 600 milimetrů je pozůstatkem rozsáhlého systému, který sahal přes Skalnou až do Velkého Luhu. Vlášek však jezdí jen v přibližně dvoukilometrovém úseku mezi stanicemi SOOS a Kateřina, kde je možné najít i výhybnu Rampa. Zasluhu na tom, že se zde kolejová doprava zachovala, má sousední rezervace SOOS. Kvůli nejpřísnější ochraně této ojedinělé přírodní lokality zde není povolen provoz těžkých nákladních automobilů. A tak se keramické jily a písky, které se těžily v okolí, musely přepravovat výhradně po železnici.

07. 05. 2018 Poznej Evropu. Brusel rozdává mladým zdarma lístky na cesty vlakem do jiných států Unie

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/2472388-eu-rozda-mladym-zdarma-listky-na-cesty-vlakem-do-jinych-unijnich-statu>)

Tisíce osmnáctiletých občanů Evropské unie získají zdarma lístky na cesty vlakem do jiných států EU. Zástupci Evropské komise v Bruselu představili projekt, jehož cílem je seznámit mládež se zeměmi společenství. O patnáct tisíc jízdenek se mladí lidé mohou přihlásit v červnu. Ze zájemců o lístky vybere porota, přičemž počet lístků určených pro jednotlivé členské státy bude odpovídat velikosti jejich populace. Podle odhadů by tak pro Českou republiku mělo být k dispozici několik stovek jízdenek. Vybrané osoby získají jízdenku Interrail-Ticket, s níž mohou v létě měsíc cestovat po čtyřech zemích Unie. O lístky se lze přihlásit od 12. do 26. června přes Evropský portál pro mládež, a to jednotlivě či ve skupinách do pěti lidí. Uchazeči ale musí dopředu oznámit cíle svých cest. Části z nich pak mohou urazit i autobusem nebo trajektem. Další kolo podávání žádostí se předpokládá na podzim. Za letošek chce Komise vyslat do ciziny 20 až 30 tisíc osmnáctiletých.

Poznej EU. Nápad z německé hlavy

Projekt nazvaný DiscoverEU (Poznej EU) je zatím v pilotní fázi, na kterou je vyhrazeno dvanáct milionů eur (306 milionů Kč). Od roku 2021 by se ale rozpočet mohl navýšit až na 700 milionů eur (téměř 18 miliard Kč). Pak by Unie dokázala podpořit cestování přibližně dvě stě tisíc osmnáctiletých. Iniciativu navrhl Evropský parlament, s nápadem přišel německý europoslanec Manfred Weber z Evropské lidové strany. „Každý mladý Evropan by měl k 18. narozeninám dostat Interrail Ticket, aby mohl objevit krásu a rozmanitost Evropy,“ poznamenal předloni.

09. 05. 2018 Středočeský železniční den v Mladé Boleslavi nabídne zvláštní jízdy moderními i historickými vlaky ČD (12. května 2018)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30036/>)

Na tuto sobotu 12. května připravily České dráhy atraktivní akci pro všechny příznivce světa na kolejích. Centrem Středočeského železničního dne se stane hlavní nádraží v Mladé Boleslavi, kde se sjedou jak historická, tak nejmodernější vozidla Českých drah a během dne budou vyrážet do blízkého okolí. Cestující se tak svezou parním vlakem, historickým motorovým vozem „Hurvínek“ nebo moderní jednotkou RegioShark a zároveň si budou moci prohlédnout motorový vůz "Stříbrný šíp". Připravené budou také jízdy historickými autobusy. Program je připraven od 9 do 17 hodin a národní dopravce na něm spolupracuje se Středočeským krajem, statutárním městem Mladá Boleslav a Správou železniční dopravní cesty. Parní vlak v čele s lokomotivou „Ušatá“ vyrazí v 8:52 z Nymburka hl. n. a do Mladé Boleslavi přijede v 9:33. Souprava s historickými vozy se pak během dne vydá do několika směrů: v 10:11 do Dolního Bousova, ve 13:31 do Kropáčovy Vrutice a ve 14:54 do Mnichova Hradiště. V 16:38 se pak vydá zpět do Nymburka. Moderní stroje budou reprezentované dvěma jednotkami RegioShark. Ty ráno svezou cestující do Mladé Boleslavi z Prahy hl. n. (odj. v 8:25) a z Nymburka hl. n. (odj. v 9:00). První jednotka pak během dne pětkrát zajede do areálu automobilky Škoda Auto, druhá souprava se celkem třikrát vydá do Mšena a zpět. Při této jízdě překrásnou krajinou bude možné vystoupit v Sudoměři, kde je přímo ve stanici Malé železniční muzeum s expozicí drezín. Zájemci si tu budou moci vyzkoušet i svoji zdatnost při jízdě na šlapací drezíně. V podvečer se obě jednotky RegioShark vydají zpět do Prahy a Nymburka. Historický motoráček „Hurvínek“ nabídne zájemcům čtyři jízdy na jinak veřejnosti nepřístupnou vlečku cukrovaru Dobrovice. Odtud je to už jen kousek do Dobrovických muzeí, kde bude platit v tento den pro všechny návštěvníky snížené vstupné do celého areálu. Samotný program na mladoboleslavském hlavním nádraží nabídne program věnovaný železnici. Návštěvníci si budou moci prohlédnout nedávno opravený motorový vůz

"Stříbrný šíp". Děti jistě ocení speciální vůz „Vláček Hráček“, který je plný hraček a další zábavy, nebo „kinovůz“, kde budou po celý den zdarma promítány pohádky. O historii železnice se návštěvníci dozvědí více ve výstavním železničním voze. Na nástupišti budou stánky se železniční tematikou, dále se zde bude prezentovat Integrovaná doprava Středočeského kraje, Středočeský kraj a město Mladá Boleslav. Nebude chybět ani modelové kolejiště a stánky s občerstvením. U příležitosti konání železničního dne budou jezdit z hlavního nádraží v Mladé Boleslavi do Kosmonos jednou za hodinu historické autobusy. Pro obyvatele Mladé Boleslavi budou zavedeny navíc oproti běžné městské dopravě tři zvláštní autobusové linky určené k návozu a odvozu návštěvníků. Vzhledem k nízké kapacitě parkovacích míst doporučujeme všem návštěvníkům využít k dopravě do Mladé Boleslavi pravidelné vlaky Českých drah. Podrobnosti o akci jsou k dispozici na <http://old.cd.cz/zazitky/kam-na-vylet/1921-prijedte-do-mlade-boleslavi-na-stredocesky-zeleznicni-den>.

Jízdní řád soupravy RegioShark Praha – Mladá Boleslav a zpět (12. 5. 2018)

tam		stanice	zpět	
příj.	odj.		příj.	odj.
	08:25	Praha hl. n.	18:20	
08:32	08:36	Praha-Vysočany	18:12	18:13
08:48	08:50	Praha-Čakovice		
09:03	09:05	Neratovice	17:44	17:45
09:11	09:15	Všetaty	17:28	17:38
09:31	09:36	Chotětov	17:05	17:11
09:46		Mladá Boleslav hl. n.		16:55

Jízdní řád soupravy RegioShark Nymburk – Mladá Boleslav a zpět (12. 5. 2018)

tam		stanice	zpět	
příj.	odj.		příj.	odj.
	09:00	Nymburk hl. n.	17:29	
09:03	09:18	Veleliby	17:25	17:26
		Čachovice	17:15	17:18
09:28	09:35	Luštěnice-Újezd		
09:48		Mladá Boleslav hl. n.		16:50

Jízdní řád soupravy RegioShark Mladá Boleslav – Mšeno a zpět (12. 5. 2018)

tam		stanice			zpět		
09:51	12:07	14:22	Mladá Boleslav hl. n.	11:38	14:04	16:20	
10:14	12:25	14:40	Katusice	11:18	13:46	15:59	
	12:44	14:50	Skalsko	11:11	13:32	15:51	
10:25	12:48	14:54	Sudoměř	11:01	13:29	15:37	
10:40	13:03	15:09	Mšeno	10:43	13:11	15:19	

Jízdní řád soupravy RegioShark na vlečku Škoda Auto (12. 5. 2018)

tam		stanice					zpět				
10:02	11:19	13:00	14:32	15:51	Mladá Boleslav hl. n.	10:51	12:06	14:07	15:26	16:41	
10:08	11:25	13:06	14:38	15:57	Mladá Boleslav město*)	10:45	12:00	14:01	15:20	16:35	

*) Ze stanice Mladá Boleslav město vlak pokračuje na vlečku Škoda Auto a zpět.

Jízdní řád motorového vlaku „Hurvínek“ na vlečku cukrovaru Dobrovice (12. 5. 2018)

tam		stanice			zpět			
09:57	11:45	13:45	15:45	Mladá Boleslav hl. n.	11:15	13:15	15:13	17:10
10:13	12:00	14:04	16:00	Dobrovice	11:05	13:05	15:03	17:00
10:23	12:10	14:14	16:10	Cukrovar Dobrovice	10:50	12:50	14:48	16:45

Jízdní řád parního vlaku Nymburk – Mladá Boleslav a zpět (12. 5. 2018)

tam		stanice	zpět	
příj.	odj.		příj.	odj.
	08:52	Nymburk hl. n.	17:19	
08:56	09:01	Veleliby	17:05	17:15
		Čachovice	16:55	16:58
09:17	09:19	Dobrovice	16:46	16:47
09:33		Mladá Boleslav hl. n.	16:38	

Jízdní řád parního vlaku kolem Mladé Boleslavi (12. 5. 2018)

stanice	zpět	
	příj.	odj.
Mladá Boleslav hl. n.		10:11
Bakov nad Jizerou město	10:25	10:27
Dolní Bousov	10:47	11:13
Mladá Boleslav město	11:38	11:40
Mladá Boleslav hl. n.	11:46	13:31
Chotětov	13:43	13:45
Kropáčova Vrutice	13:54	14:09
Chotětov	14:18	14:28
Mladá Boleslav hl. n.	14:39	14:54
Bakov nad Jizerou	15:04	15:08
Mnichovo Hradiště	15:17	15:28
Bakov nad Jizerou město	15:34	15:36
Mladá Boleslav-Debř	15:43	15:45
Mladá Boleslav hl. n.	15:59	

16. 05. 2018 Střet vlaků u Mříče způsobila chyba strojvedoucího, uvedla Drážní inspekce (3. 5. 2018, Křemže)

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/drazni-inspekce-srazka-vlak-u-mrice-zraneni-deti-ceskokrumlovsko-p8n-/budejovice-zpravy.aspx?c=A180516_104219_budejovice-zpravy_khr)

Srážku dvou vlaků u Mříče na Českokrumlovsku způsobila podle Drážní inspekce chyba strojvedoucího. Projel návěstidlem, ačkoliv jeho souprava měla zůstat stát. Při nehodě 3. května se zranilo 14 lidí. Byly mezi nimi děti, které cestovaly do lesní školky. V obou vlcích jelo zhruba 50 cestujících. „Došlo k selhání lidského faktoru. Jakoukoliv technickou závadu můžeme s největší pravděpodobností vyloučit,“ řekl Martin Drápal z Drážní inspekce. Dodal, že chybně vjel na trať vlak směřující z Volar do Českých Budějovic. „Podrobnější informace budou v závěrečné zprávě o nehodě, která bude hotova za několik měsíců,“ uvedl. Vlaky se sice nesrazily ve velké rychlosti, přesto jedna ze souprav částečně vykolejila. Na místě záchranáři ošetřili 14 zraněných. Čtyři utrpěli středně těžká zranění a deset lehká. Mezi zraněnými byly i tři děti. „Škodu na obou vlcích odhadujeme na šest milionů korun, dalších 20 tisíc na trati,“ sdělil Drápal.

16. 05. 2018 ČD posílí dopravu na sobotní Pochod Praha – Prčice, nabídnou speciální celodenní jízdenku (19. května 2018)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30051/>)

České dráhy výrazně posílí dopravu na 53. ročník Pochodu Praha – Prčice, který se koná už tuto sobotu 19. května. Vzhledem k očekávanému velkému zájmu o přepravu do míst startů dopravce vypraví na trati Praha – České Budějovice posilové vlaky a zvětší kapacitu ostatních pravidelných

spojů. Vybrané dopolední vlaky navíc mimořádně zastaví ve stanici Střeziměř, odpolední pak ve stanici Heřmaničky. Posílená bude také regionální doprava, kromě vlaků z Prahy do Benešova a navazujících spojů do Tábora budou mít větší kapacitu také vlaky do Milevska a Sedlčan, kde jsou další startovní místa. Účastníci pochodu mohou využít speciální „Celodenní jízdenku – region Středočeský/Prčice“ za 169 Kč, která bude platit v den pochodu ve 2. třídě všech vlaků ČD v širší oblasti Středočeského kraje.

Mimořádné vlaky na pochod Praha – Prčice

Před startem pochodu a po jeho závěru vypraví České dráhy mimořádné spěšné vlaky. Z Prahy hl. n. do Tábora pojedou v 7:00 a v 7:55. Vlak v 7:00 zastaví v Praze-Vršovicích, Benešově u Prahy, Bystřici u Benešova, Olbramovicích, Voticích a Střeziměři, spoj v 7:55 zastaví navíc v Praze-Hostivaři. Dva mimořádné vlaky pojedou také odpoledne ve směru do Prahy. Začínat budou v Heřmaničkách, odkud budou odjíždět v 17:56 a 19:56 a zastaví ve Voticích, Olbramovicích, Benešově u Prahy, Praze-Vršovicích a jízdu ukončí na pražském hlavním nádraží.

Mimořádná zastavení rychlíků ve stanicích Střeziměř a Heřmaničky

Vybrané dopolední dálkové vlaky Českých drah mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně zastaví ve stanici Střeziměř, kde se nachází jedno ze startovních míst pochodu (rychlíky tu obvykle nezastavují). Budou tu moci vystoupit cestující, kteří pojedou vlaky s odjezdy z Prahy hl. n. ve směru České Budějovice v 6:31, 7:31 a 8:31, a také cestující, kteří použijí rychlíky v opačném směru s odjezdy z Českých Budějovic do Prahy hl. n. v 6:01 a 8:01. Ve Střeziměři zastaví i mimořádně vypravené spěšné vlaky s odjezdy z Prahy hl. n. v 7:00 a 7:55.

Pro odvoz účastníků pochodu bude většina odpoledních rychlíků spojující Prahu s Českými Budějovicemi zastavovat ve stanici Heřmaničky. K této stanici je odpoledne dovezou autobusy kyvadlové dopravy z náměstí v Prčici. Ve směru do Prahy v Heřmaničkách zastaví pravidelné rychlíky a expresy ve 13:30, 15:30, 16:30, 17:30, 18:30, 19:30, 20:30, 21:30 a 22:04 a spojení doplní také mimořádné vlaky s odjezdy v 17:56 a 19:56. Ve směru do Českých Budějovic pojedou z Heřmaniček vlaky každou hodinu mezi 14:30 a 21:30 a ještě ve 23:00. Kromě toho můžou cestující k cestě z Heřmaniček využít i pravidelné osobní vlaky a mimořádně vypravené spěšné vlaky.

Účastníky pochodu upozorňujeme, že v souvislosti s výlukovou činností mezi stanicemi Praha-Holešovice a Praha hl. n. budou v době od 8:55 do 18:00 všechny dálkové vlaky na trase Praha – České Budějovice začínat a končit na pražském hlavním nádraží a nepojedou z/do Holešovic. Cestující by také neměli přehlédnout, že spoje tzv. Jižního expresu (Praha – Linec a Praha – Český Krumlov) nebudou zastavovat v místech startu pochodů a na své trase mezi Prahou a Českými Budějovicemi budou zastavovat pouze v Táboře. Výjimkou bude jen poslední večerní expres ve směru do Prahy s odjezdem z Českých Budějovic ve 20:55, který oproti pravidelnému jízdnímu řádu zastaví navíc v Heřmaničkách (odjezd ve 22:04).

Posilové vozy v pravidelných vlacích

České dráhy očekávají, že na pochod pojedou vlakem velké množství účastníků. Proto zařadí do rychlíků mezi Prahou a Českými Budějovicemi mimořádně posilové vozy. Některé ranní vlaky budou mít až dvanáct vozů. Větší posílení již z technologických důvodů není možné. Kapacitnější soupravy budou řazeny také na regionálních vlacích z Prahy do Benešova u Prahy (některé ranní a odpolední vlaky budou posíleny o jednu soupravu CityElefant), z Benešova u Prahy do Tábora, z Olbramovic do Sedlčan i z Tábora do Milevska.

Kyvadlová autobusová doprava Prčice – Heřmaničky

V sobotu 19. května odpoledne bude zajištěna za úplaty smluvní kyvadlová autobusová doprava z Prčice k železniční stanici Heřmaničky. Interval mezi spoji bude záležet na počtu cestujících. Autobusy by měly jezdit do cca 21 hod., aby bylo možné stihnout poslední rychlík do Prahy. Kompletní výčet informací od pořadatele je na internetové stránce www.praha-prcice.cz/pochod.

Přeprava kol na Pochod Praha – Prčice

Pochod Praha – Prčice zahrnuje také několik cyklotras, které vedou do Prčice z Prahy, Milevska a Tábora. Cyklotrasa z Prahy je vedena jako jednosměrná, cyklotrasy z Milevska a z Tábora jsou okružní. Cyklisty upozorňujeme, že ve všech rychlících a expresech mezi Prahou a Českými Budějovicemi je povolena přeprava jízdních kol pouze s povinnou rezervací místa pro jízdní kolo. Z bezpečnostních důvodů nebude ve stanici Heřmaničky možný nástup cestujících s jízdním kolem do rychlíků a expresů. Cestujícím s jízdním kolem doporučujeme, aby při návratu do Prahy dojezdili na kole do Benešova a odtud využili pravidelné osobní vlaky linky S9 ze stanice Benešov u Prahy. Méně zdatní cyklisté mohou využít pravidelné osobní vlaky a mimořádné spěšné vlaky ze stanice

Heřmaničky. I přes výrazné posílení těchto spojů ovšem nelze zaručit nástup všech cestujících s jízdním kolem.

Jízdní řád mimořádných spěšných vlaků na Pochod Praha – Prčice (platí 19. května 2018)

Sp 11951	Sp 11953	stanice	Sp 11960	Sp 11962
7:00	7:55	Praha hl. n.	19:00	21:00
7:06	8:01	Praha-Vršovice	18:54	20:54
	8:16	Praha-Hostivař		
		Čerčany		
7:41 – 7:43	8:47 – 8:49	Benešov u Prahy	18:16 – 18:17	20:16 – 20:17
7:48	8:55	Bystřice u Benešova		
7:54 – 7:56	9:01 – 9:03	Olbramovice	18:05 – 18:06	20:05 – 20:06
8:00	9:09	Votice	18:03	20:03
		Heřmaničky	17:56	19:56
8:16	9:30	Střeziměř	–	–
8:46	9:47	Tábor	–	–

Celodenní jízdenka region Středočeský/Prčice

Účastníkům pochodu doporučujeme využít přednostně „Celodenní jízdenku region Středočeský/Prčice“ za 169 Kč pro jednoho cestujícího. Tato jednodenní síťová jízdenka s prvním dnem platnosti v sobotu 19. května 2018 bude platit do 02:00 hod. v neděli 21. května ve 2. vozové třídě všech vlaků ČD ve vymezeném obvodu (shodný s obvodem platnosti Celodenní jízdenky region Středočeský). Tyto jízdenky je možné zakoupit v předprodeji u pokladních přepážek ČD. V sobotu 19. května je budou prodávat také průvodčí přímo ve vlacích (po nástupu v obsazené stanici standardně s manipulační přírazkou). Prodej jízdenek bude na pokladních přepážkách i u průvodčích ukončen v sobotu ve 12:00 hod. Nárok na slevu se při zakupování ani kontrole jízdních dokladů neprokazuje. S touto jízdenkou se účastníci pochodu dostanou na místa startů nejen z Prahy, ale i z ostatních míst Středočeského kraje a blízkého okolí, přičemž jízdenka platí také pro cestu zpět. Cestující z jiných regionů si mohou zakoupit jízdenku ze své nástupní stanice do první stanice, odkud platí „Celodenní jízdenka – region Středočeský/Prčice“, a pro další cestu navázat touto jízdenkou. Platnost této speciální jízdenky ukazuje tato mapa.

16. 05. 2018 SŽDC připravuje obnovení provozu na části Posázavského pacifiku z Kácova do Zruče nad Sázavou

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v těchto dnech finalizuje zadávací dokumentaci k veřejné zakázce na obnovení provozu na trati 212, která spojuje Čerčany, Ledečko, Kácov, Zruč nad Sázavou a Světlu nad Sázavou. Se zahájením opravných prací na populárním Posázavském pacifiku se počítá letos na podzim. Jejich ukončení se plánuje do června příštího roku tak, aby se vlaky mohly vrátit na trať se začátkem hlavní turistické sezóny. Předpokládané náklady spojené s obnovením provozu by neměly přesáhnout 600 milionů Kč, přesná částka vzejde z výběrového řízení na zhotovitele.

Na trati z roku 1901 došlo v loňském roce k omezení dopravy a v úseku Kácov – Zruč nad Sázavou pak k úplnému zastavení provozu vlaků. Stěžejním důvodem byl zvýšený výskyt defektoskopických vad kolejnic, které není možné odstranit prostou údržbou a opravami. Také větší počet pražců dosáhl hranice své životnosti, což má přímý vliv na stabilitu a kvalitu geometrické polohy koleje. Dalším důvodem mimořádných výluk byly nestabilní skalní stěny v bezprostřední blízkosti trati, z nichž docházelo k uvolňování částí skalního masivu, který ohrožoval železniční provoz. „Centrální komise Ministerstva dopravy již schválila záměr projektu této akce, můžeme již proto vypsát příslušnou veřejnou zakázku tak, aby oprava mohla začít v předpokládaných termínech. Stavba začne sanací a zabezpečením skal a opravou mostních objektů a opěrných zdí. Největší rozsah prací proběhne v příštím roce, kdy se stavba zaměří především na železniční svršek a přejezdové konstrukce,“ uvádí generální ředitel SŽDC Jiří Svoboda. Trať prošla za dobu své více než stoleté existence mnoha dílčími opravami, nikoliv však souvislou obnovou. Přes veškeré vložené prostředky v posledních letech se bohužel nepodařilo tímto systémem údržby a oprav provoz udržet. Po loňském omezení provozu

bylo zřejmé, že si trať vyžádá rozsáhlejší zásah. Správce infrastruktury provedl detailní zjištění stavu celého úseku trati v délce 30 km, a to jak s ohledem na železniční svršek a přejezdové konstrukce, tak z hlediska železničního spodku a stavu skalních stěn v bezprostřední blízkosti trati. Z geotechnických posudků bylo zřejmé, že vybrané skalní stěny a svahy jsou nestabilní a na tuto skutečnost je nutno reagovat a zajistit bezpečný železniční provoz.

16. 05. 2018 Kladno s centrem Prahy spojí moderní trať. Do deseti let, slibuje SŽDC (Praha – letiště/Kladno)

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/kladno-zeleznicni-trat-praha-letiste-centrum-cestujici-pjo-praha-zpravy.aspx?c=A180516_401596_praha-zpravy_nuc)

Do deseti let mají vyrazit z Kladna na letiště Václava Havla a do centra Prahy moderní vlaky. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) pokračuje v přípravě modernizace. O rychlodráhu však nepůjde. „Práce spočívají v modernizaci stávající trati mezi Masarykovým nádražím a Kladnem a napojení letiště prostřednictvím nové odbočky z železniční stanice Praha-Ruzyně,“ upřesnil za SŽDC Jakub Ptačinský. Hotovo by mělo být do deseti let. Nepůjde ovšem o rychlodráhu, o které se mluví už léta, podle SŽDC budou vlaky jezdit po dvou kolejích rychlostí kolem 80 kilometrů za hodinu a pohánět je bude elektřina. „Trať bude vybavena moderním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením tak, aby vyhovovala podmínkám a požadavkům pro pravidelný intervalový příměstský provoz,“ upozorňuje mluvčí SŽDC Marek Illiaš s tím, že aktuálně tu je kolej jen jedna, která navíc ani není elektrifikovaná. Potřebu změny potvrdil také průzkum společnosti Talk. „Aktuálně dostupné cesty na letiště ohodnotili cestující průměrně známkou 3,95 bodu z 10 a rychlost současné přepravy průměrně známkou 5,05 bodu z 10,“ vyplývá z ankety, kterou si nechala zpracovat SŽDC.

Přibudou i parkoviště

Oproti současnému stavu by mělo dojít k výraznému zlepšení v rychlosti i komfortu cestování. V dopravní špičce vyrazí na trať až šest párů souprav za hodinu, a to jak na trase z Kladna do metropole, tak na letiště. V praxi to znamená, že vlak pojedede každých deset minut. Termín dokončení v roce 2028 je ale závislý na jednáních o změnách územních plánů v jednotlivých úsecích projektu, které se může protáhnout. Nicméně už nyní se na budoucí moderní dráze pracuje na území hlavního města. Součástí zmiňované modernizace je oprava Negreliho viaduktu – z Masaryčky totiž vlaky pojedou přes nádraží Praha-Bubny a Praha-Veleslavín. Práce na viaduktu za 1,4 miliardy korun mají být hotové v roce 2020. Pro region budou nejpodstatnější úpravy v úsecích Kladno – Kladno-Ostrovec a Praha-Ruzyně – Kladno. Prvně jmenovaný projekt za 2,7 miliardy korun počítá i se zázemím pro motoristy. „V železniční stanici Kladno je navrženo nové velké parkoviště P+R,“ upozornil Marek Illiaš. Úsek z Ruzyně do Kladna by měl stát více než 4 miliardy korun. Vzniknout by měly tři nové zastávky: Hostivice-Jeneček, Pletený Újezd a Malé Přítočno, která nahradí rušenou stanici Unhošť. V Hostivici, Jenči a Malém Přítočno se počítá se stavbou dalších záchytných parkovišť. Na obou úsecích by se mělo začít pracovat do tří let.

Vlaky propojené s autobusy

Železnice v kraji prožívá doslova renesanci, především ve srovnání s odlivem zákazníků, který ji potkal v 90. letech 20. století. Přepravu z měst a obcí regionu usnadňuje postupné propojování středočeské a pražské dopravní sítě. Takzvaná integrace se týká rovněž autobusových linek, ale už nyní je patrný značně zvýšený zájem pasažérů o cesty vlakem. Potvrdil to i nedávný test, který provedli redaktoři MF DNES. Plně soupravy jezdí na Prahu z Benešova, Kolína či Berouna, málo cestujících zaznamenala MF DNES pouze z Mladé Boleslavi. Pohodlné přestupy mezi spoji v kraji a metropoli systémem „na jednu jízdenku“ dopravu nejen zjednodušily, ale rovněž zlevnily. Pokud lidé cestují pravidelně, jejich úspora je až třetinová. „Cílem je nejen podpořit současný stav, kdy máme stále více pasažérů v MHD, ale je třeba, aby navíc cestovali co nejkomfortněji, nejrychleji a také za přijatelnou cenu,“ uvedl krajský radní pro dopravu František Petrtýl (ANO). Po Mělnicku, jež začalo výhody společných linek využívat v dubnu 2015, se přidalo Benešovsko, Sedlčansko a Nymbursko. Následovalo Kladensko a Příbramsko a do konce příštího roku by měl být do společného systému zapojen celý kraj.

Ze Středočeského kraje nyní jezdí po železnici do hlavního města denně více než 130 tisíc lidí, což je ve srovnání s autobusy o 50 tisíc víc. „Železnice je nepostradatelná v rychlém dojíždění do Prahy pro desetitisíce lidí každý den,“ podotkl radní pro dopravu. Města se jim snaží dopravu co nejvíce usnadnit, a proto nové autobusové terminály propojují s vlakovými nádražími. Rychlý přestup a dobrá návaznost spoju funguje například v Berouně či v Poděbradech. Cestující si navíc libují, že kromě pomalejších osobních vlaků mohou v některých úsecích cestovat i rychlíkovými spoji. Vylepšení by se měl brzy dočkat také odbavovací systém, který využije špičkových technologií. Cestujícím umožní

vybrat si, jak zaplatí za jízdu. „Plánujeme zavést multikanálový odbavovací systém (MOS),“ řekl František Petrtýl. Už letos by mohla novinka začít fungovat v Praze a záhy pak také v kraji. Cestujícím takzvaný MOS umožní využít elektronických jízdenek například prostřednictvím platební karty či mobilního telefonu.

17. 05. 2018 Za 25 minut z centra Prahy na letiště. Projekt stavby železnice se rozbíhá (Praha-Výstaviště – Praha-Veleslavín)

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznicni-spojzeni-letiste-ruzyne-zahajeni-stavby-zeleznice-projekt-praha-17k-eko-doprava.aspx?c=A180516_203655_domaci_dtt)

Práce na nejkomplicovanější části železničního spojení z centra Prahy na letiště v Ruzyni mohou pokračovat. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže zastavil prošetřování stížnosti společnosti Pro Cedop na projekční práce železničního úseku mezi Veleslavínem a Výstavištěm. Společnost Pro Cedop vzala návrh na prošetřování zpět, uvedl mluvčí antimonopolního úřadu Martin Švanda. Firma krok zdůvodnila tím, že Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) dle ní beztak směřoval k tomu, že stížnost zamítne.

Podle Petra Šlegra ze sdružení Cedop, které stojí za zmíněnou společností, nynější řízení antimonopolního úřadu postupovalo stejně jako v předchozím sporu o vypracování studie k rychlotrati mezi Prahou a Břeclaví. V něm ÚOHS oslovil pětici českých firem s dotazem, zda považují zadávací podmínky za diskriminační, či nikoliv. Podle Cedopu problém spočívá v tom, že úřad oslovil pouze české firmy. Základem stížnosti byl požadavek státní investorské organizace, aby měl dodavatel posvěcení České komory akreditovaných inženýrů a techniků ve výstavbě, kterou nemohou získat osoby neovládající český jazyk. Názor Cedopu, že podobné podmínky jsou diskriminační, by proto podle Šlegra mohly podpořit spíše zahraniční než české firmy.

Vlaky směřující z pražského letiště a od Kladna budou z Veleslavína na Výstaviště projíždět v 80metrové hloubce dvěma zhruba tříkilometrovými tunely. Do soutěže na vypracování projektu se přihlásil jediný uchazeč, sdružení společností Metroprojekt a Sudop Praha. Správa železniční dopravní cesty již sdružení kontaktovala. „Podepsání smlouvy o dílo předpokládáme v-blízké době,“ řekla MF DNES mluvčí společnosti Kateřina Šubová.

Stavba bude stát 30 miliard

Železniční spojení na pražské letiště je letitý projekt, který byl původně zamýšlen jako rychlodráha. Nyní se připravuje v mnohem méně ambiciózní podobě elektrifikované dvojkolejné trati spojené s modernizací nevyhovujícího spojení do Kladna. Stavba za více než 30 miliard korun má zkrátit cestu mezi letištěm a centrem města. Od terminálu letiště se má cestující dostat vlakem do 11 minut do Veleslavína na nejbližší stanici metra a do 25 minut do centra města. Samotné ražené tunely pod střešovickým masivem budou ústít v prostoru vodojemu Bruska a teplárny Veleslavín. Cena takového tunelu se pohybuje kolem miliardy korun na kilometr délky, správa železnic proto cenu za ražení tunelů předběžně vyčíslila na tři až 3,5 miliardy korun. Nejbliže k výstavbě mají nyní mimopražské úseky. Oba úseky modernizace stávající jednokolejné neelektrizované trati z Ruzyně do Kladna a dále z Kladna do Ostrovce jsou ve fázi územního řízení.

Stavět se snad bude v roce 2022

Správa železnic předpokládá, že územní rozhodnutí by pro tyto stavby mohlo být vydané ke konci letošního roku. Pokud by se tak stalo, dá se předpokládat, že stavět by se mohlo začít v roce 2022. Oproti tomu se pražská část projektu potýká se zdržením. Je totiž nutné nejprve změnit zásady územního rozvoje města. Nedá se proto předpokládat, že by se na území Prahy mělo stavět před rokem 2025. Spojení z centra města na pražské letiště tak může být podle aktuálních odhadů dokončeno po roce 2028. Kupříkladu na úseku z Veleslavína na pražské letiště se očekává vydání v roce 2021. Bezproblémová je zatím na území hlavního města pouze oprava Negrelliho viaduktu, která podle Šubové postupuje podle plánu. Rekonstrukce historického mostu přes Vltavu trvá od loňského léta a vlaky by se na něj měly vrátit nejdříve ve druhé polovině roku 2020. Kvůli novému spojení vznikne v Praze několik nových stanic a zastávek, další projdou výraznou proměnou. Nově má vlak stavět u Výstaviště, v rámci odbočky na letiště vzniknou stanice Praha-Liboc, Praha-Dlouhá Míle a Praha-Letiště Václava Havla. Stanice na Veleslavíně bude zahloubena a zastávka Praha-Ruzyně se přesune.

Historie trati na letiště

- 1996 Projekt rychlodráhy na letiště schválilo zastupitelstvo Prahy.
- 2003 Trať podle ministerstva životního prostředí zhorší životní prostředí v Praze 6.

- 2005 Vláda zvažuje trať jako PPP projekt.

- 2008 Studie ČVUT vybrala jako nejvýhodnější trasu spojení na Masarykovo nádraží. Dokončení se předpokládá v roce 2013.

17. 05. 2018 Německé dráhy povedou projekt krušnohorského tunelu budoucí vysokorychlostní tratě Praha – Drážďany

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Nemecke-drahy-povedou-projekt-krusnohorskeho-tunel?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Budoucí železniční tunel pro vysokorychlostní trať skrze Krušné hory bude projektovat Deutsche Bahn, provozován bude podle německých předpisů. Dohodli se na tom v Praze český ministr dopravy Dan Ťok se svým saským protějškem Martinem Duligem. „Dostáváme se už od politických deklarací k technickým otázkám a projektování. Dohodli jsme se, že 26 kilometrů dlouhý přeshraniční tunel bude projektován a provozován podle německých předpisů, což bude upraveno v mezistátní smlouvě. Za tímto účelem vznikne společný projektový tým na úrovni Deutsche Bahn Netz a Správy železniční dopravní cesty,“ říká ministr dopravy Dan Ťok.

Mezi Českou republikou a Německem narůstá nákladní doprava po železnici i na dálnici, proto je vysokorychlostní trať velkou prioritou pro saského ministra dopravy Martina Duliga. Ten se chtěl při společném jednání zároveň ujistit, že stejně jako na německé straně v Česku probíhá intenzivní příprava a je zajištěno financování přeshraničního železničního spojení. V současnosti vzniká studie proveditelnosti, která do druhé poloviny roku 2019 vyhodnotí ekonomickou efektivitu celého projektu a vybere výslednou variantu technického řešení pro další projektovou přípravu. „Do konce roku 2018 připraví správci železnice společnou smlouvu upravující další postup přípravy přeshraničního úseku a také vyčíslí prostředky potřebné na přípravu v letech 2019 a 2020,“ dodává ministr Ťok. Český správce železniční infrastruktury společně se saským Ministerstvem hospodářství, práce a dopravy spolupracují na nové studii spolufinancované z Programu spolupráce Česká republika – Svobodný stát Sasko 2014 – 2020, který se zabývá specifickými geologickými otázkami v oblasti budoucího tunelu a přepravními vazbami. Nová vysokorychlostní trať do Drážďan patřící mezi prioritní spojení zkrátí jízdní dobu Praha – Drážďany na jednu hodinu a současně odvede část dopravy z dlouhodobě přetížené konvenční trati v údolí Labe. Výstavba nové trati z Prahy do Drážďan by mohla začít kolem roku 2030. Odhady nákladů na celou trasu jsou kolem pět miliard eur.

22. 05. 2018 Skončila oprava výpravní budovy na městském nádraží v Kutné Hoře (Kutná Hora město)

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ukončila rekonstrukci nádražní budovy ve stanici Kutná Hora město. Stavební práce probíhaly od srpna loňského roku do letošního jara, náklady dosáhly částky téměř 8,8 milionu korun. Generálním dodavatelem stavby byla společnost Rekomont. Během rekonstrukce došlo ke kompletní opravě vnějšího pláště včetně výměny otvorových výplní, klempířských konstrukcí, zabezpečovacích prvků, elektroinstalace a informačního systému. Dále se kompletně opravila střecha, čekárna a přístřešek, cestujícím slouží nový venkovní a vnitřní mobiliář. Kompletní revitalizace proběhla i na veřejných toaletách. Úpravou prošly také venkovní zpevněné plochy a přednádražní prostor.

SŽDC plánuje letos vynaložit na přípravu a realizaci oprav či rekonstrukcí nádražních budov ve Středočeském kraji téměř 118 milionů korun. „Na počátku roku jsme dokončili opravu nádražní budovy ve Zdicích, momentálně končí kromě Kutné Hory města také práce na budově v Příbrami,“ říká náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola.

23. 05. 2018 Železniční jeřáb se při přepravě mostu převrátil, dva lidé jsou zranění (Brtníky)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/prevraceny-kolejovy-jezrab-s-mostni-konstrukci-brtniky-sluknovsko-1fw-/usti-zpravy.aspx?c=A180523_131535_usti-zpravy_vac2)

V Brtníkách na Šluknovsku se dopoledne převrátil ze svahu železniční jeřáb. Záchranka odvezla do nemocnice dva zraněné. Vyproštění jeřábu bude složité, protože místo je obtížně přístupné. Nehoda se stala ve čtvrt na dvanáct na trati Mikulášovice dolní nádraží – Rumburk v převýšení poblíž

železničního přejezdu. Kolejový jeřáb vezoucí konstrukci na stavbu železničního mostu se převrátil a spadl z patnáctimetrového náspu. „V kabině se zranili muž a žena. Naštěstí jen lehce. Sanitky je převezly do rumburské nemocnice,“ řekl iDNES.cz mluvčí krajské záchranky Prokop Voleník. U nehody zasahují hasičské jednotky ze Šluknova a Brtníků. Hasiči provedli protipožární opatření a zachytávali únik oleje a nafty. „Doposud byla škoda odhadnuta na 40,2 milionu korun (jeřáb 35 milionů, trať 200 tisíc, most 5 milionů). Šetříme příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události v místě jejího vzniku,“ uvedla Drážní inspekce. Na vyšetřování spolupracuje také policie.

Výluka se může prodloužit

Přepřavovaná mostní konstrukce váží více než 50 tun, samotný jeřáb 217 tun. Protože je místo obtížně dostupné, může podle hasičů vyproštění soupravy trvat i několik dnů. Na trati je v současném jízdním řádu zaveden pouze víkendový provoz. Kvůli rekonstrukci mostu na ní probíhá až do 8. června výluka. „Likvidace následků nehody a poškození ocelové konstrukce mostu mohou mít za následek prodloužení této výluky,“ upozornila mluvčí Kateřina Šubová ze SŽDC.



Zřícený jeřáb

Kolejový jeřáb Gottwald GS 150.14 TR se svými parametry řadí mezi nejvýkonnější v Evropě. Jeho konstrukce umožňuje manipulaci s břemeny, které v našich podmínkách doposud vyžadovaly součinnost dvou jeřábů či jiné technologické řešení. Pro obsluhu jeřábu jsou určeni tři zaměstnanci – jeřábník a dva vazači, z nichž jeden je elektrotechnik.

23. 05. 2018 Nádražní budova v Příbrami prošla zásadní modernizací

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) ukončila před několika týdny rekonstrukci příbramské nádražní budovy. Oprava objektu probíhala od září loňského roku do letošního dubna. Za přibližně 8,9 milionu Kč ji realizovala společnost STAV – TECH – CAR. „Modernizace příbramské výpravní budovy zahrnovala opravu fasády včetně výměny otvorových výplní, klempířských a zámečnických konstrukcí, zabezpečovacích prvků, elektroinstalace či instalaci nového informačního systému. Úpravou prošly vstupy do objektu a zpevněné plochy, nově se instalovala ochrana budovy proti holubům. Opravené prostory doplnil nový venkovní mobiliář. Revitalizace se dočkalo také veřejné WC a čekárna pro cestující,“ popisuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola.

SŽDC plánuje letos proinvestovat na přípravu a realizaci oprav či rekonstrukcí nádražních budov ve Středočeském kraji téměř 118 milionů korun. V tomto regionu se letos opraví nebo začnou opravovat nádraží v Kolíně, Hořovicích či Nelahozevsi. „Vedle samotných opravných prací pokračuje letos také příprava rozsáhlejších projektů, které se začnou realizovat v příštím roce. Mezi ně patří například oprava nádražní budovy v Berouně,“ upřesňuje Drmola.

24. 05. 2018 Výtoňský most je neopravitelný a půjde k zemi, na základech vyroste kopie (Praha hl. n. – Praha-Smíchov)

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/vytonsky-most-zeleznicni-spatny-stav-bourat-fas-/praha-zpravy.aspx?c=A180524_403442_praha-zpravy_rsr)

Železniční most spojující Výtoň se Smíchovem chce Správa železniční dopravní cesty zbourat. Podle studie, kterou si společnost nechala vypracovat, je ocelová konstrukce neopravitelná. Památkově chráněný most by mohl nahradit kopie. S rozšířením kolejí železničáři nepočítají. Vyšehrad přijde o svého rezavého souseda. MF DNES zjistila, že památkově chráněný železniční most, který se už přes sto let klene nad Vltavou mezi Výtoní a Smíchovem, má být zbourán. Stavba, jež se stala součástí panoramatu metropole, je totiž ve špatném stavu a podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) se ji už nevyplatí opravit. „Stávající ocelová konstrukce je v podstatě neopravitelná k výhledovému provozování železniční dopravy,“ říká mluvčí železničářů Kateřina Šubová. Jde o výsledek studie, kterou si nechala SŽDC



vypracovat. Dokument měl dát společnosti odpověď na otázku, jak se popasovat se špatným stavem mostu. Jestli je lepší ho rekonstruovat, či nahradit. Průzkum objektu ukázal, že oprava není vhodná – musely by se nahradit minimálně dvě třetiny konstrukce mostu, a tím by se jeho životnost prodloužila jen o 30 let. Nová konstrukce má zaručit průjezd vlaků po celé století. V současnosti už podle železničářů stoletý most více než deset let přesluhuje. „Jeho oprava je nutná a nelze ji odkládat,“ uvádí mluvčí. Slovo oprava lze ale použít spíš jen pro práce na základech mostu a pilířích. „Prověřujeme variantu výměny stávající konstrukce za novou. Tvarově by byla co nejbližší té stávající a zachoval by se tak původní historický ráz,“ tvrdí Šubová. Na kolik korun replika vyjde, není jasné. Ještě není projednané definitivní řešení.

O možném zbourání mostu se mluvilo už v roce 2015, a to nejen kvůli jeho špatnému stavu. SŽDC i Institut plánování a rozvoje hlavního města (IPR) tehdy shodně tvrdily, že most je dopravně plně vytížen a měl by se ideálně rozšířit ze dvou kolejí na tři. S širší variantou však nyní železničáři nepočítají. Varianta se dvěma kolejemi je totiž podle SŽDC rychleji projednatelná a realizovatelná. Navíc je podle Šubové třeba zohlednit i to, že by se musely rozšířit i navazující traťové úseky směrem ku Smíchovu a pod Vyšehradem. Tři koleje by nakonec ze Smíchova na Výtoň mohly vést. Nikoli však na jednom mostu. SŽDC totiž tvrdí, že v budoucnu by bylo možné zvýšit kapacitu železniční cesty stavbou nového mostu. Už dříve se uvažovalo o tom, že by v těsné blízkosti dvojkolejného mostu mohl vzniknout další identický objekt, dvojče. S dvojkolejným mostem však nesouhlasí IPR. „Z dlouhodobého horizontu preferujeme určitě tři koleje přes most. Jinak jeho kapacita nebude do budoucna dostačovat městským, příměstským ani dálkovým spojením a most se stane přetíženým dopravním uzlem,“ vysvětluje mluvčí institutu Marek Vácha. Praha chce zapojit vlaky více do hromadné dopravy, čemuž má napomoci i více kolejí přes toto vytížené spojení obou břehů.

Eiffelovka naležato

Proti zbourání mostu se staví odborníci. „Most patří k Praze. Je součástí ikonického pohledu na Vyšehrad,“ hodnotí stavbu architekt Jaroslav Zima. Historik architektury Zdeněk Lukeš míní, že konstrukce mostu je krásná a může se rovnat pařížské Eiffelově věži. „Ten most snad neviděl štětku, tím myslím nástroj na natírání, desítky let. Jen kvůli věku by v takovém stavu nebyl. Dožívá jen to, o co se nestaráte. Eiffelovu věž natírají, mosty v New Yorku také, a proto je tam budou mít na furt,“ zlobí se Zima, podle něhož by se měla současná stavba opravit a zachovat. I proto, že je kulturní památkou. Zároveň se Lukeš obává, že replika by nedosáhla kvalit současného mostu. „Je to nýtovaná konstrukce. Pokud se nezvolí stejná technologie, už to nebude stejný most,“ dodává. Oba architekti zároveň tvrdí, že se most nikdy pořádně neudržel. Odpovědnost za špatný stav SŽDC odmítá. „Prováděli jsme pravidelnou údržbu. Ocelová konstrukce je však výrazně náchylnější na opotřebení, než je tomu u kamenných mostů. Na stavu se také podepsalo stárnutí mostu a jeho narůstající zatížení,“ popisuje Šubová. Aby se mohl most zbourat, musí nejdříve SŽDC dosáhnout sejmutí památkové ochrany. I proto zatím nechce správa železnic odhadnout, kdy by mohlo k odstranění mostu dojít. O zbavení památkové ochrany rozhoduje ministerstvo kultury, k záměru se mají vyjádřit i magistrátní památkáři a Národní památkový ústav (NPÚ). Ten se nechce k plánu železničářů vyjadřovat. „Dokud neproběhne správní řízení, nemůžeme věc komentovat,“ říká mluvčí NPÚ v Praze Andrea Holasová. Zároveň dodává, že sejmutí památkové ochrany je vždy až poslední možnost. Už v současné době lze na mostě spatřit dělníky. V prosinci, po pádu mostku v Troji, zavřelo město lávky pro chodce, které jsou součástí železničního mostu. V září se má podle Technické správy komunikací znovu otevřít jedna z lávek, druhá až příští rok. „Celková oprava obou lávek vyjde na zhruba 50 milionů korun,“ říká mluvčí společnosti Barbora Lišková.

Most beze jména

Železniční most pod Vyšehradem nemá oficiálně žádné jméno, přestože mezi Výtoní a Smíchovem stojí už více než sto let. Stavba objektu začala v roce 1900 a práce byly ukončeny o rok později. Most nahradil svého jednokolejného předchůdce. Umístění konstrukce na pilíře proběhlo velmi rychle. „Dopravu v místě tehdy přerušili na dva dny, když montovali konstrukci,“ říká historik architektury Zdeněk Lukeš. Jedním z autorů mostu je František Prášil, který stojí také za podobou Petřínské rozhledny a konstrukcí Průmyslového paláce na Výstavišti.

24. 05. 2018 Sesunutý násep už je pryč, vlaky se na trať vrátí v půlce prázdnin (Dalovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://vary.idnes.cz/karlovarsky-kraj-otovice-sesuv-zeleznice-omelka-subova-p26-vary-zpravy.aspx?c=A180524_123039_vary-zpravy_prz)

Na železniční trať Karlovy Vary - Chomutov se vlaky vrátí od 31. července. Provoz v polovině dubna zastavil sesuv části kolejiště. Štěrková vrstva „ujela“ po nasáklém jílu, který tvořil podloží. „Dříve nebo

později by se to stejně stalo," komentoval situaci na páteřní železniční trati mezi Dalovicemi a Hájkem na Karlovarsku jeden z dělníků, kteří pracují na obnově nástup. V současné době zeje místo kolejiště více než stometrová jáma, na jejíchž okrajích a dně pracuje těžká technika. „Aktuálně se dokončuje odebrání zeminy, kterou stroje odbagrovaly přibližně dva metry pod úroveň okolního terénu," popsala stav opravy tratě Kateřina Šubová, mluvčí Správy železniční dopravní cesty.



Výluky až do poloviny prázdnin

Na sklonku týdne pak začnou odborníci z chomutovské firmy Strix zakládat násep. „Práce postupují podle harmonogramu," doplnila Šubová. Ten předpokládá na základě stávající poznatků, že provoz na trati bude obnovený 31. července. „Smluvní termín do 31. srpna se vztahuje na kompletní dokončení díla včetně jeho administrativní části," upřesnila mluvčí SŽDC. Chomutovskou specializovanou firmu oslovili správci kolejí jako jedinou. „Jde o odstranění mimořádné události. Tento postup je v souladu se zákonem o zadávání veřejných zakázek," doplnila Šubová.

Problémy začaly 14. dubna

Trať je uzavřená od 14. dubna, kdy si problémů všiml traťmistr. Na trati se nejprve objevila lehká závada. Po prohlídce traťmistr raději na jedné koleji zastavil provoz a později dráhy kvůli bezpečnosti zastavily provoz i na druhé koleji. Pak přišel masivní sesuv, který vytvořil hlubokou jámu, do níž se zlomil kus kolejí. Havárie se podepíše i na tradiční prázdninové atrakci, kterou je historický motorový vlak, takzvaný Mattoni espres. V minulých letech vyjžděla souprava z Karlových Varů a přes Ostrov a Vojkovice dojela až do Kyselky. „Letos bude dopravu z Karlových Varů do Ostrova zajišťovat náhradní autobusový spoj, samotná historická souprava pak vyjede právě z Ostrova," uvedl Vladimír Omelka, obchodní ředitel Regionálního obchodního centra Českých drah. Pokud se specializované firmě podaří dodržet termín 31. července, bude podle něj v srpnu provoz expresu normální.

24. 05. 2018 Trakční elektřinu bude od roku 2019 dodávat dopravcům SŽDC

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

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) uspořádala společné jednání s železničními dopravci využívajícími elektrizovanou část její sítě. Předmětem jednání bylo představení dalšího vývoje v oblasti dodávek a rozúčtování trakční elektřiny od 1. ledna 2019, kdy dojde k zásadní změně. Od začátku příštího roku již nebude zajišťovat dodávky elektřiny pro dopravce společnost ČD. Tato povinnost přejde na SŽDC, což rovněž souvisí s ukončením platnosti Memoranda o společném postupu ve věci nákupu silové elektřiny pro zajištění drážní dopravy a jejího rozúčtování mezi dopravce k 31. prosinci 2018, uzavřeného mezi SŽDC a ČD. Všem přítomným představil plány SŽDC generální ředitel Jiří Svoboda. „Dopracům jsme prezentovali způsob zajištění dodávek trakční elektřiny, který bude sledovat současné trendy v této oblasti. Jedná se o nákup v objemu přibližně 1,2 TWh prostřednictvím komoditní burzy. Součástí naší prezentace bylo rovněž představení smluvních ujednání o dodávkách trakční elektřiny, která bude SŽDC uzavírat s dopravci," uvedl Jiří Svoboda. Na setkání byl dále prezentován způsob rozúčtování trakční elektřiny dopravcům, a to prostřednictvím tzv. Hybridního modelu. Jedná se o nový systém, který umožňuje účtovat spotřebovanou trakční elektřinu dopravcům jak na základě uskutečněných dopravních výkonů (dosavadní způsob), tak i podle naměřených hodnot spotřeby elektřiny přímo na elektrickém hnacím vozidle.

25. 05. 2018 Památkáři odmítají bourat železniční most u Výtoně, chtějí nezávislý posudek

Zdroj: iDNES.cz (https://praha.idnes.cz/vyton-zeleznicni-most-pamatkari-bourat-nechteji-fb1-/praha-zpravy.aspx?c=A180525_403722_praha-zpravy_rsr)

Přes sto let starý železniční most mezi Výtoní a Smíchovem je podle průzkumu Správy železniční dopravní cesty neopravitelný. Památkáři demolici odmítají a budou chtít po správci tratí nezávislý posudek. Proti plánu Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), který počítá s demolicí mostu

a nahradit ho kopií, se už nyní staví památkáři. „Jsme absolutně proti bourání. Jde o hodnotnou kulturní a technickou památku. Sejmutí památkové ochrany by byl precedens do budoucna,“ říká mluvčí Národního památkového ústavu v Praze Andrea Holasová. Ve středu nechtěla instituce situaci komentovat, nyní je už s plánem SŽDC blíže seznámena. Pro bourání musí SŽDC nejdříve docílit sejmutí památkové ochrany z mostu. Což může udělat jen ministerstvo kultury. „Jelikož jsme zatím nedostali takovou žádost, nemůžeme se k tématu vyjadřovat,“ uvádí mluvčí resortu Simona Cigánková.



Obrat po dvou letech

Magistrální památkáře, kteří by se k věci při jejím projednávání měli také vyjádřit, současný projekt železničářů zaskočil. „Před dvěma lety nám při jednání říkali, že bude most opraven na třicet let. Teď přichází s něčím novým a my budeme chtít záměr prozkoumat,“ říká ředitel magistrálních památkářů Jiří Skalický. Odbor památkové péče města podle něj bude po SŽDC požadovat další nezávislý posudek stavu železničního mostu, jeho statiky a kondice konstrukce. Podklady k rozhodnutí by měl podle Skalického dodat Kloknerův ústav, jenž dělal posudek i pro Libeňský most, o jehož zbourání uvažuje hlavní město. Správa tratí zároveň nepočítá s tím, že by přes nový most vedly tři koleje, jak požaduje magistrát. Přitom už dříve společnost uvedla, že současné dvě koleje přes most jsou plně vytížené.

28. 05. 2018 Vlaky v Ústí mířily ke stejné výhybce, vagony se přiblížily na půl metru (Ústí nad Labem hl. n.)

Zdroj: iDNES.cz (https://usti.idnes.cz/vlaky-usti-nad-labem-blizko-sebe-zastavili-pred-vyhybkou-vysetrovani-1kh-/usti-zpravy.aspx?c=A180528_102250_usti-zpravy_vac2)

Jen pár desítek centimetrů ráno dělilo dva vlaky v Ústí nad Labem od střetu. Nákladní vlak projel návěst zakazující jízdu a přiblížil se k výhybce, kam jel ve stejném směru osobní vlak plný lidí. Strojvůdci obou souprav stačili na poslední chvíli před výhybkou zastavit. „Nákladní vlak dlouhý 673 metrů vjel do postavené vlakové cesty pro osobní vlak z Ústí nad Labem do Prahy jedoucí po sousední koleji,“ popsal mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal událost, která se stala krátce po páté hodině ráno. „Boky souprav se k sobě přiblížily na pouhých 50 centimetrů,“ upřesnil vrchní inspektor odboru systému bezpečnosti Správy železniční dopravní cesty Přemysl Živný. Nikomu se nic nestalo a ani nevznikla žádná škoda. „Drážní inspekce na místě zjišťuje příčiny a okolnosti vzniku mimořádné události,“ informoval Drápal. Podle Živného je možné první výsledky vyšetřování očekávat zhruba za dva měsíce. Vlaky kvůli mimořádné drážní události ráno v Ústí nabíraly až patnáctiminutové zpoždění, nejméně sedm osobních vlaků bylo zrušeno. Událost omezila provoz na ústeckém hlavním vlakovém nádraží zhruba na pět hodin.



30. 05. 2018 Výročí pobeskydské trati oslaví dobové parní jízdy (Kojetín – Frýdek-Místek – Bielsko-Biala)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-30070/>)

V sobotu 2. června uplyne 130 let od zahájení provozu na trati z Kojetína přes Krásno nad Bečvou, Frenštát, Frýdlant, Místek a Těšín do Bialska. U příležitosti tohoto výročí České dráhy vypraví historický vlak z Valašského Meziříčí do Českého Těšína. Do čela zvláštního vlaku, který poveze zájemce o železniční historii úpatím Beskyd, se postaví parní lokomotiva "Rosnička". Speciální spoj odjíždí z Valašského Meziříčí v 7:55 a přes Frenštát pod Radhoštěm, Frýdlant nad Ostravicí a Frýdek-Místek dojezdí v 10:41 do Českého Těšína. Ještě než se vydá na zpáteční cestu z Českého Těšína (odj. v 15:15), uskuteční jízdu do Frýdku-Místku a zpět. Jízdné na trase Valašské Meziříčí – Český Těšín nebo zpět přijde na 140 Kč, jízdenka pro děti od 6 do 15 let bude stát 70 Kč. Mezi Frenštátem p. R. a Českým Těšínem nebo zpět zaplatí cestující 100 Kč (dětí 6 – 15 let 50 Kč) a v úseku Frýdek-Místek – Český Těšín nebo zpět bude jízdenka za 70 Kč (dětská za 40 Kč).

V rámci oslav se návštěvníci akce mohou těšit na průvodčí v dobových uniformách, komentovanou prohlídku historického centra Cieszyna v 11:30 a možnost jízdy z Českého Těšína do Cieszyna. Vypraveny budou proto mimořádné vlaky vedené motorovou jednotkou Regionova z Českého Těšína v 11:20, 13:20 a 15:20 a zpět z Cieszyna v 11:31, 13:31 a 15:31. V tomto úseku bude platit běžný přeshraniční tarif.

Jízdní řád parního vlaku Valašské Meziříčí – Č. Těšín a zpět (sobota 2. června 2018)

7:55	Valašské Meziříčí	17:35
8:08	Hostašovice	17:25
8:23	Veřovice	17:07
8:35 – 9:13	Frenštát pod Radhoštěm	16:39 – 16:54
9:21 – 9:27	Kunčice pod Ondřejníkem	16:33
9:33	Čeladná	16:20
9:38 – 9:43	Frýdlant nad Ostravicí	16:12
9:55 – 10:05	Frýdek-Místek	15:54
10:14	Dobrá u Frýdku Místku	15:43
10:26	Hnojník	15:30
10:41	Český Těšín	15:15

Jízdní řád parního vlaku Č. Těšín – Frýdek-Místek a zpět (sobota 2. června 2018)

12:15	Český Těšín	14:41
12:30	Hnojník	14:27
12:43	Dobrá u Frýdku Místku	14:14
12:51	Frýdek-Místek	14:04

30. 05. 2018 Železniční uzel Brno má být u řeky, rozhodla centrální komise Ministerstva dopravy

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcz.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Zeleznicni-uzel-Brno-ma-byt-u-reky,-rozhodla-centr?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Členové Centrální komise Ministerstva dopravy dnes vybrali variantu řešení přestavby celého železničního uzlu Brno. Na základě studií proveditelnosti, názoru odborníků, vyjádření zástupců dotčených měst, Správy železniční dopravní cesty a s přihlédnutím na poslední jednání řídicího výboru k železničnímu uzlu Brno a jednání se zástupci železničních dopravců je vybranou variantou přesunout brněnský železniční uzel k řece. SŽDC ještě zpracuje technicko-ekonomické prověření průjezdnosti nákladní dopravy pro vybranou variantu. „O řešení železničního uzlu v Brně se už mluví po tři generace a jsem rád, že se konečně domluvil jak kraj s městem, tak členové centrální komise ministerstva, že nejvhodnější je varianta u řeky. Přesun prospěje především městu Brnu a dělá to prostor pro organický rozvoj jeho centra,“ říká ministr dopravy Dan Ťok.

Brněnský železniční uzel je v současnosti již přetížený, osobní i nákladní vlaky mají mnohdy problém skrze město projet. V případě vedení vysokorychlostní tratě skrze moravskou metropoli je varianta u řeky výhodnější. Hlavní nádraží se tím sice posune do místa dnešního Dolního nádraží, ale pro další využití železnice je toto řešení většinou vhodnější. Centrální komisí doporučená projektová varianta je označována jako Varianta A – Řeka. Tato varianta vychází z platného územního plánu Brna a spočívá v řešení průtahu I. tranzitního železničního koridoru ve společném koridoru pro osobní i nákladní dopravu ve stopě stávajícího nákladního průtahu. Stávající osobní průtah je podle této varianty zrušen a hlavní nádraží je nově umístěno přibližně v místě stávajícího Dolního nádraží poblíž řeky Svratky. Variantu A je možné realizovat ve čtyřech možných alternativách lišících se zapojením trati od Chrlic do hlavního nádraží a uspořádáním tratí od Břeclavi a od Střelic do hlavního nádraží. Každá z konkrétních alternativ v sobě vždy kombinuje jednu možnost zapojení trati od Chrlic a jednu možnost zapojení tratí od Břeclavi a od Střelic.

Centrální komise se rozhodla doporučit variantu Ab, kde je uvažováno zapojení trati od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přímknutím k průtahu I. TŽK. Zapojení trati od Břeclavi a od Střelic je řešeno ve směrovém uspořádání v oblasti obvodu osobního nádraží. Technicky je toto řešení umožněno realizací bezkolizního mimoúrovňového styku obou uvedených tratí v jižní části železničního uzlu Brno. V oblasti hlavního nádraží a v následném úseku ve směru Brno-Židenice jsou navrženy odpovídající úpravy kolejiště.

Podle Centrální komise ministerstva všechny projektované varianty, ať již varianta A – Řeka, tak varianta B – Petrov, jsou ekonomicky výhodné. Ovšem vyšší riziko úpravy železničního uzlu ve stávajícím uspořádání jsou nutné změny územně-plánovací dokumentace ze strany Brna, což by

mohlo ohrozit, oddálit nebo znemožnit celou realizaci železničního uzlu. I z tohoto důvodu komise upřednostnila variantu u řeky. „Nyní Správa železniční dopravní cesty před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studiu proveditelnosti,“ uvádí Centrální komise ve svém závěru. Ministerstvo dopravy nyní zpracuje podrobnou zprávu pro vládu, kde popíše výhody vybrané varianty. Náklady na celou přestavbu železničního uzlu jsou dle vybrané varianty Ab zatím odhadovány na 43,1 miliard korun (40,8 mld. železniční část, 2,3 mld. pak tvoří náklady na související městskou infrastrukturu).

Centrální komisi Ministerstva dopravy tvoří zástupci ministerstva, Státního fondu dopravní infrastruktury a k tématu železničního uzlu Brno byli přítomni i zástupci Správy železniční dopravní cesty a primátor města Brna.

Závěr jednání CK:

- Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.
- Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.
- Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.
- Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:
 - SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.
 - Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.
 - Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.

31. 05. 2018 Doprava chce rozhybat nákup regionálních vlaků, dá na ně další miliardy

Zdroj: iDNES.cz (https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-vlaky-dotace-eu-ministerstvo-dopravy-ftu/eko-doprava.aspx?c=A180531_095828_eko-doprava_cfr)

Nákup nových vlaků pro regionální železnice chce ministerstvo dopravy rozhybat 29miliardovou dotací. O tyto peníze plánuje rozšířit dotační program na pořízení a modernizaci železničních vozidel, jehož prostřednictvím do krajů doposud plynulo zhruba 7,7 miliardy korun z evropského operačního programu Doprava. Nákup dalších vlaků už ale nebude z evropských peněz, nýbrž z prostředků českého státu a mnohamiliardové půjčky z Evropské investiční banky. Od té si resort dopravy plánuje vypůjčit sto miliard korun na výstavbu silniční a železniční infrastruktury a zároveň na obnovu vozidlového parku na železnici. „Program, který nyní ministerstvo rozeslalo ostatním resortům a krajům k připomínkování, je prvním projektem, který předpokládá využití peněz z půjčky EIB na pořízení nových vozidel,“ řekl MF DNES mluvčí ministerstva dopravy Jakub Stadler.

Celkem dopravní resort předpokládá, že by se z nabídnutých peněz mohlo na českou železnici podařit nakoupit 110 nových souprav, z čehož 80 by mělo být elektrických a zbylých 30 motorových. Původně ministerstvo dopravy předpokládalo, že pořízení železničních vozidel mezi roky 2014 až 2020 podpoří částkou bezmála 18 miliard korun z evropských peněz. Nakonec však na vlaky vynaložilo jen 7,73 miliardy korun a zbytek použilo na výstavbu silnic a další dopravní infrastruktury. Šanci získat dotaci tak měly jen čtyři kraje, které si o peníze zažádaly nejdříve. Peníze na pořízení nových vlaků budou žadatelé podle návrhu resortu dopravy moci čerpat až do roku 2025.
