

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – červen 2015

## OBSAH

01. 06. 2015	JANČURA KOUPILO DALŠÍCH 70 VAGONŮ, CHCE VYTLAČIT ČD Z VLAKŮ DO ŽILINY.....	3
01. 06. 2015	REGIOJET ŽALUJE ČESKÉ DRÁHY O 717 MILIONŮ KČ .....	3
01. 06. 2015	NEGRELLIHO VIADUKT JUBILUJE – A ČEKÁ NA REKONSTRUKCI (1. ČERVNA 1850) .....	4
02. 06. 2015	NEJVĚTŠÍ ŽELEZNIČNÍ STANICI NA VYSOČINĚ POSUNE OPRAVA DO 21. STOLETÍ (HAVLÍČKŮV BROD) .....	4
03. 06. 2015	REGIOJET BY PRÝ NA TRASE Z PRAHY DO VSETÍNA ZACHOVAL SLUŽBY ČD 5	
03. 06. 2015	JAK SE JEZDIL VLAKEM DO PRAHY PŘED 170 LETY? NAPOVÍ VÝSTAVA (NÁRODNÍ TECHNICKÉ MUZEUM, DO 1. LISTOPADU 2015) .....	6
03. 06. 2015	MILÁN A ŘÍM SPOJÍ NEJRYCHLEJŠÍ VLAKEM NA KONTINENTU (350 KM/H) .....	7
03. 06. 2015	ČESKÉ A RAKOUSKÉ DRÁHY VYŠLOU RAILJETY NA JIH ČECH (PRAHA – PLZEŇ – SUMMERAU, 22. SRPNA 2015) .....	7
03. 06. 2015	ČESKÉ DRÁHY VYDALY DLUHOPISY ZA VÍCE NEŽ TŘI MILIARDY KORUN .....	7
04. 06. 2015	REGIOJETU UTÍKAJÍ STROJVEDOUCÍ, NA SLOVENSKU JICH TŘETINA DALA VÝPOVĚĎ .....	8
04. 06. 2015	SŽDC OPRAVUJE ZA 550 MIL. KČ NÁDRAŽÍ V HORAŽDOVICÍCH NA KLATOVSKU (HORAŽDOVICE PŘEDMĚSTÍ) .....	8
05. 06. 2015	ČD ZA PŘEVOD NÁDRAŽÍ ZÍSKAJÍ MNOHEM MĚNĚ, NEŽ OČEKÁVALY (2,9 MILIARDY KČ) .....	9
05. 06. 2015	ČAJ V RAILJETECH STOJÍ 82 I 39 KORUN. CENY SJEDNOTÍME, SLIBUJÍ DRÁHY .....	9
06. 06. 2015	POLSKÁ PKP CARGO CHCE PRÝ KOUPI UNIPETROL DOPRAVA .....	10
06. 06. 2015	VÍKENDOVÁ LOKÁLKA Z OPAVY SE PRODLOUŽÍ DO SVOBODNÝCH HEŘMANI .....	10
08. 06. 2015	PERONY A KOLEJE KLESAJÍ, OPRAVA NÁDRAŽÍ V ÚSTÍ NAD ORLICÍ SE PROTAHUJE .....	11
09. 06. 2015	ŘIDIČ NÁKLAĐÁKU CHTĚL PROJET PŘED VLAKEM, TŘI LIDÉ SE PŘI SRÁŽCE ZRANILI (HOLEŠOV, 814/914.003) .....	11
10. 06. 2015	PKP CARGO CHCE PO KOUPI ČESKÉ AWT PROPOJIT BALT S JADRANEM ...	12
10. 06. 2015	INDICKÉ DRÁHY TESTUJÍ VLAKY SE SOLÁRNÍMI PANELE. VÝSLEDKY JSOU PRÝ SLIBNÉ .....	12
10. 06. 2015	V NEDĚLI 14. ČERVNA ZAČNE PLATIT PRAVIDELNÁ ZMĚNA JÍZDNÍHO ŘÁDU	13
10. 06. 2015	DRÁŽNÍ REVOLUCE. STÁT CHCE SJEDNOTIT ŽELEZNIČNÍ TRAKCI (25 KV, 50 HZ) .....	14
12. 06. 2015	ČD CARGO CHYSTÁ DALŠÍ PROPOUŠTĚNÍ, MLUVÍ SE AŽ O 560 NADBYTEČNÝCH LIDECH .....	15
12. 06. 2015	ŽELEZNICE PROHRÁLA SOUD O ELEKTRINU. POSLALA MILIARDU KORUN NA KONTO ČEZ (SŽDC) .....	15
12. 06. 2015	EK SOUHLASÍ S PŘEVODEM NÁDRAŽÍ NA STÁT, ČD MOHOU DOKONČIT SVOU TRANSFORMACI (2,93 MILIARDY KČ) .....	16
12. 06. 2015	PRAHA 6 CHCE PLNĚ ZAHLOUBENOU VARIANTU TRATĚ NA LETIŠTĚ .....	17
13. 06. 2015	RAKOUSKÁ INSPIRACE. STÁT CHCE OD KRAJŮ AŽ TŘETINU OSOBNÍCH VLAKŮ .....	17
14. 06. 2015	NEJRYCHLEJŠÍ EVROPSKÝ VLAKEM FRECCIAROSSA 1000 ZAHÁJIL PROVOZ..	18

14. 06. 2015	PO REKONSTRUKCI HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ BUDE PŘÍTMÍ NA NÁSTUPIŠTÍCH MINULOSTÍ (PRAHA HL. N.) .....	18
15. 06. 2015	PROVOZ NA TRATI JAROMĚŘ – STARÁ PAKA BUDE BEZPEČNĚJŠÍ (DOZ, SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY) .....	19
15. 06. 2015	KARLOVY VARY OZDOBÍ NOVÁ NÁDRAŽNÍ BUDOVA (SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ STAVBY) .....	19
16. 06. 2015	VELETRH V OSTRAVĚ PŘEDSTAVUJE NOVÉ VLAKY I NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJ (CZECH RAILDAYS, 16. – 18. ČERVNA 2015) .....	21
18. 06. 2015	STÁT DÍKY OPRAVÁM D1 UŠETŘIL 118 MILIONŮ ZA VLAKY Z PRAHY DO BRNA .....	21
19. 06. 2015	STÁT KOUPI DOPRAVCŮM VLAKY, NÁROK BUDOU MÍT JEN TI, CO JEZDÍ ZA DOTACE .....	22
19. 06. 2015	PROTOTYP NEJRYCHLEJŠÍ MOTOROVÉ LOKOMOTIVY KYKLOP ZNOVU VYRÁŽÍ (T 499.0002) .....	23
22. 06. 2015	NOVINKA ČESKÝCH DRAH ČD BUS ŠUMAVA PROPOJÍ VLAKY A AUTOBUSY V ATRAKTIVNÍCH ČÁSTECH ŠUMAVY .....	24
25. 06. 2015	ITALOVÉ MAJÍ ROK, ABY DALI PRAŽSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ DO POŘÁDKU. JINAK KONČÍ .....	25
25. 06. 2015	SPRÁVCI KOLEJÍ V LÉTĚ PŘERUŠÍ KVŮLI TURISTŮM OPRAVU TRATI DO ŽELEZNÉ RUDY (KLATOVY – ŽELEZNÁ RUDA-ALŽBĚTÍN).....	25
26. 06. 2015	ŽELEZNICE DO KRKONOŠ ZRYCHLÍ. MODERNIZACE BUDE DRAŽŠÍ, NEŽ STÁT ČEKAL (HRADEC KRÁLOVÉ – TRUTNOV).....	26
27. 06. 2015	EXPRESY DO ŽILINY ZŮSTANOU ASI ČESKÝM DRAHÁM. MINISTR REGIOJET NECHCE (EX2) .....	26
29. 06. 2015	DVĚ ZE TŘÍ NEJVĚTŠÍCH NÁDRAŽÍ ZŮSTANOU ČESKÝM DRAHÁM. KVŮLI SMLOUVÁM .....	27
30. 06. 2015	PRAHA VYPRACUJE STUDII ROZVOJE ŽELEZNICE, PŘIBUDOU NOVÉ LINKY (S71, S72) .....	28

**01. 06. 2015 Jančura koupil dalších 70 vagonů, chce vytlačit ČD z vlaků do Žiliny**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/jancura-bude-jezdit-do-ziliny-i-do-uherskeho-hradiste-p0n-eko-doprava.aspx?c=A150601\\_081710\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/jancura-bude-jezdit-do-ziliny-i-do-uherskeho-hradiste-p0n-eko-doprava.aspx?c=A150601_081710_eko-doprava_suj))

Soukromý železniční dopravce RegioJet míří k další velké expanzi. Žluté vlaky začnou od prosince jezdit i do Starého Města u Uherského Hradiště, hlavní expanzi chystá RegioJet ale na další rok. Jeho byznysu věří trio bank, které mu půjčilo nově miliardu korun. V zahraničí koupil 70 ojetých vozů pro kompletní rekonstrukci a chce je nasadit na vlaky mezi Prahou a Žilinou přes Vsetín. Tyto dálkové vlaky jsou dosud doménou Českých drah, u kterých je objednáva stát ročně za 360 milionů korun. „Chceme být vedoucím dopravcem v dálkové dopravě mezi Českem a Slovenskem,“ řekl šéf RegioJetu Radim Jančura.

Jančura už dříve nabídl ministerstvu dopravy převzetí této linky zdarma, bývalý ministr dopravy Antonín Prachař to odmítl. „Ve chvíli, kdy na trasu vstoupíme, musí skončit i objednávka státu,“ tvrdí Jančura. Ten očekává, že ČD na trase skončí, když je pro ně nyní linka ztrátová a nechá si ztráty od státu doplácet. Jančura chce vlaky provozovat na komerční riziko a nechat si doplácet pouze kompenzace za státem nařízené slevy. Na trasu chce kromě nově koupených vozů nasadit další pronajaté lokomotivy Siemens Vectron. Už teď jsou platby na vlaky označované ve smlouvě ministerstva a drah jako Ex2 předmětem sporu: RegioJetu i Leo Expressu se nelíbí, že vlaky ČD jsou dotované, i když jedou z většiny trasy po nedotovaném úseku. Jančura sice zvyšuje svůj tlak proti ČD, stále ale na ně musí i spoléhat: shodou okolností mu v pondělí kvůli poruše lokomotivy táhne vlak stroj Českých drah.

**Jančura bude konkurovat i Leo Expressu na Moravě**

Vlaky mezi Prahou a Žilinou chce RegioJet spustit od prosince roku 2016, až zmodernizuje všechny opravené vozy. Už od letošního prosince ale spustí ranní spoj ze Starého Města u Uherského Hradiště do Prahy a odpoledne zpět. K němu chce navázat autobusy i lidi ze Zlína. Nepříjemnou konkurenci tak dostane Leo Express, který jako soukromník začal na této trase konkurovat Českým drahám jako první. Jančura tají, kde koupil sedmdesátku ojetých vozů, v železničních kruzích se mluví nejčastěji o vozech z Francie. Nákup bude financovat u úvěrových linek v hodnotě jedné miliardy korun, které získal u Sberbank, ČSOB a Komerční banky. „V poslední době se výrazně změnil přístup bank k financování vlaků, hodně tomu pomohli nákladní dopravci, kteří si přes úvěry koupili nové lokomotivy, například Metrans. Banky najednou zjistily, že půjčují deset let peníze na něco, co má třicetiletou životnost a i po deseti letech velmi slušnou hodnotu,“ řekl Jančura.

Nákup ojetých vozů bude znamenat rozšíření flotily vagonů na téměř 200 kusů. RegioJet je chce předělat do podoby, v jaké představil vagony Astra z Rumunska. Jeden vůz, který Jančura s velkou slávou představil loni na podzim, jezdil jen několik měsíců a vrátil se do Rumunska na předělání. Podle Jančury začnou ale od června pravidelné dodávky a každé dva až tři týdny přijede nový vagon.

**01. 06. 2015 RegioJet žaluje České dráhy o 717 milionů Kč**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-zaluje-ceske-drahy-o-717-milionu-kc/1222603>)

RegioJet požaduje od Českých drah náhradu škody 717 milionů korun. Vznikla mu prý tím, že ČD po vstupu soukromých dopravců na trať Praha – Ostrava výrazně snížily ceny, čímž dorovnaly ceny konkurence, ale samy jezdily nezákonně za podnákladové ceny. Na dnešním setkání s novináři to řekl majitel společnosti Radim Jančura. Zároveň oznámil postupnou expanzi na linkách na jižní Moravu a na Slovensko. Náhradu škody po Českých drahách za využívání údajných podnákladových cen požaduje i druhý soukromý dopravce Leo Express. Ten žalobu na státní dráhy podal vloni v létě a požaduje 418 milionů korun. Podle tehdejšího vyjádření Leo Expressu, který nejnižší cenu jízdenek stanovil na 134 korun, by reálné ceny spojů Českých drah měly začínat na 380 korunách v případě rychlíků a 1 190 korun u pendolín. Zákaz jezdit za podnákladové ceny platí pouze pro dominantního hráče na trhu. O tuto dominanci podle Jančury přišly ČD v loňském roce, žaloba se tak týká pouze období od roku 2011 po dobu, kdy ČD držely na trase dominantní postavení. Letos RegioJet očekává na této trase po rocích ztráty ziskové hospodaření. Zisk před zdaněním by měl podle Jančury činit 30 až 50 milionů korun. Spolu se zlepšením hospodaření společnost oznámila nákup dalších rekonstruovaných vagonů a pronájem dalších lokomotiv Vectron.

Od prosince letošního roku plánuje RegioJet spustit linku do Starého Města u Uherského Hradiště. "Primárně nemáme zájem o Staré Město, ale spíše o Zlín," uvedl Jančura. Protože ale do Zlína vede jen jednokolejná trať, která by se navíc měla začít rekonstruovat, budou ze Zlína cestující k vlaku vozit

autobusy mateřské StudentAgency, dodal. Od konce roku 2016 hodlá navíc soukromý dopravce od Českých drah převzít kompletně linky Ex1 a Ex2 na Slovensko přes Ostravu a přes Zlín. Tento plán oznámil dopravce v minulosti opakovaně, ministerstvo dopravy ale nabídku vždy zamítlo. Nyní plánuje dopravce na trasu vstoupit na své komerční riziko i tehdy, pokud ČD budou na trase dále jezdit. Podle Jančury by pak ČD měly přijít o státní dotace na provoz těchto tras, které v současnosti činí 360 milionů korun ročně.

## 01. 06. 2015 Negrelliho viadukt jubluje – a čeká na rekonstrukci (1. června 1850)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/313146-negrelliho-viadukt-jubiluje-a-ceka-na-rekonstrukci/>)

Negrelliho viadukt uzavírá jednu etapu své existence. Čeká ho rekonstrukce, která více než po 30 letech změni jeho podobu. Celková oprava ho čeká teprve podruhé. Železniční most spojující Karlín a Holešovice je přitom v Praze druhý nejstarší. Spolu s celou železnicí z Prahy do Děčína letos jubluje – první vlak přes viadukt projel 1. června 1850.

Negrelliho viadukt prošel zatím třemi velkými proměnami. Ta první ho potkala v první polovině 50. let. Jejím výsledkem je betonový nadjezd nad Křížkovou ulicí, kde musely potřebám silniční dopravy ustoupit první tři oblouky. Druhá změna přišla v roce 1962, když na mostě vyrostly sloupy trakčního vedení. Třetí potom změnila podobu mostu o devatenáct let později podobným způsobem jako přestavba z 50. let. Došlo k ní ovšem na holešovické straně, když v rámci výstavby magistrály a terminálu Vltavská zanikly dva původní krajní oblouky a nahradila je další betonová konstrukce. Vzhled mostu také změnila zástavba mostních oblouků, kde vznikly různé dílny, v minulém desetiletí ale vestavby zmizely a most dnes lze opět volně podejít takřka kdekoli.

Ačkoli se to může zdát s podivem, jubilat pojmenovaný po stavbyvedoucím olomoucko-pražské i pražsko-drážďanské dráhy Aloisu Negrellim je druhý nejdelší pražský most – hned po dálničním mostu Radotínském. Do roku 1998 byl navíc nejdelším mostem v českých zemích a až do počátku 20. století držel primát i v celé Evropě. Je dlouhý 1,1 kilometru. Nevede totiž pouze přes Vltavu, pokračuje dále nad karlínskými domy a končí až na zhlaví Masarykova nádraží. Jeho součástí ale není spojovací viadukt, který umožňuje odbočení směrem k Hrabovce, resp. Libni.

Oprava Negrelliho viaduktu, která už má za sebou několik odkladů, by měla začít v lednu 2016. Čeká ho výměna kamenů, oprava spár i rekonstrukce mostních objektů. Současně nechá Správa železniční dopravní cesty položit nové koleje. Rekonstrukce je součástí modernizace dvou významných tahů – původní trati na Kralupy, resp. Děčín, ale také kladenské trati, která odbočuje na bubenském nádraží.



## 02. 06. 2015 Největší železniční stanici na Vysočině posune oprava do 21. století (Havlíčkův Brod)

Zdroj: iDNES.cz ([http://jihlava.idnes.cz/rekonstrukce-zeleznicni-stanice-v-havlickove-brode-fyg-jihlava-zpravy.aspx?c=A150602\\_2167060\\_jihlava-zpravy\\_mv](http://jihlava.idnes.cz/rekonstrukce-zeleznicni-stanice-v-havlickove-brode-fyg-jihlava-zpravy.aspx?c=A150602_2167060_jihlava-zpravy_mv))

Nádraží v Havlíčkově Brodě podstupuje velkou rekonstrukci. Za více než 130 milionů korun zde rostou nová nástupiště, mění se kolejový svršek, vylepšuje se podchod. Dokončené rekonstrukce výpravní haly s nákupní galerií a novou fasádou se však cestující jen tak nedočkají. Hrbolatá asfaltová a popraskaná nástupiště, na která skrz rezavé a oprýskané přístřešky při deštích kape voda. Omšelý a špinavý podchod. O strach by také bylo použít staříčkový nákladní výtah. O nějaké bezbariérovosti většiny nástupišť si může hendikepovaný nechat jen zdát. A na peronech je dnes už téměř historický informační systém, který by se víc vyjímal v muzeu. Tak v posledních letech vypadá železniční stanice v Havlíčkově Brodě. V 70. a 80. letech minulého století to byla chloubka města. Ještě do poloviny let devadesátých to byla jedna z nejmodernějších a nejvýznamnějších stanic v republice. I když je i teď stále největším



nádražím na Vysočině, její význam, technický stav a vzhled rapidně upadá. Dojem z havlíkobrodského nádraží by však v letošním roce měla alespoň částečně vylepšit rekonstrukce stanice. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) zde do druhé poloviny října investuje více než 132 milionů korun bez daně. „Součástí rekonstrukce je obměna železničního svršku i spodku, nástupiště, přístřešků a jejich odvodnění. Současně se řeší úpravy trakčního vedení, zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce osvětlení i izolace podchodu pro cestující a zavazadlového tunelu,“ vyjmenoval mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

### **Ve stanici fungují tři nástupiště z pěti, jedno zmizelo**

Státní firma plánuje také zřídit nový výtah pro cestující do podchodu a na druhé až čtvrté nástupiště. Zároveň zaslepí dnes už téměř nevyužívaný nákladový výtah na II. a III. nástupiště. Na nádraží bude nový orientační systém a rozhlas, součástí úprav je i rekonstrukce celého elektronického informačního systému. „Cílem je splnit nové normy, zvýšit bezpečnost železniční dopravy a zvýšit komfort cestování na úroveň odpovídající současným trendům,“ vzkázal Illiaš. Stavebním pracím se musela přizpůsobit i železniční doprava ve stanici. Mimo provoz jsou momentálně III. a IV. nástupiště. Třetí zcela zmizelo ze světa, čtvrté slouží pro zázemí stavebníkům. „Musíme co nejdříve vyhovět požadavkům dopravy, ale zároveň co nejméně omezit pohodlí cestujících. Vždy budou zachována tři použitelná nástupiště,“ vzkázal Illiaš. Cestující i vlaky mají k dispozici nástupiště I, II a V a jen část podchodu. Pro cestující s tím ale žádné další komplikace spojené nejsou. Vlaky jezdí bez omezení, těžší hlavy s jejich řazením mají jen železniční dispečeri. Tento stav by měl trvat do 21. října. V ten den by měly skončit výluky a nová část železniční stanice bude předána do užívání. Zda se ihned poté práce přesunou na další nástupiště, však Marek Illiaš zatím nebyl schopen sdělit.

### **Hala není ve špatném stavu, jen se něco nestihlo, tvrdí ČD**

Zcela jistě se žádné razantnější úpravy nedočká nádražní budova a hala pro cestující. Tu nevlastní SŽDC, je v majetku Českých drah. A ty budovu zahrnují do majetku, který se snaží společnosti SŽDC odprodat. „České dráhy mají zpracovaný projekt na další etapu modernizace nádraží, dokončení úprav interiéru a opravu fasády. V současnosti však neplánujeme významnější stavební úpravy,“ vzkázala mluvčí drah Kateřina Šubová s tím, že nový vlastník by mohl na projekt navázat.

Už teď však mohla nádražní hala vypadat k nepoznání. České dráhy ji v roce 2006 na základě dlouhodobé smlouvy pronajaly společnosti AŽD. Ta představila projekt na přebudování haly na moderní komerční prostory. Jenže po napadení smlouvy Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže se o čtyři roky později nemovitost vrátila Českým drahám. A ty rozsah úprav podstatně omezily. „Dokončili jsme opravu vstupu, vybourání vnitřní vestavby, zaslepení nevyužívaného ramene podchodu a odbourání přístavby výtahu u pošty. V přízemí jsme dokončili úpravy části komerčních prostor v hale, vybudovali nové toalety a obměnili vybavení haly,“ vyjmenovala Šubová. Dráhy však zcela upustily od vybudování patrové nákupní galerie. „Havlíkobrodské nádraží přesto nepatří k budovám ve špatném stavu. Pouze zde s ohledem na plánovaný prodej nebyly realizovány závěrečné práce, a to především oprava fasády a dokončení úprav komerčních prostor v hale budovy,“ konstatovala mluvčí Českých drah.

## **03. 06. 2015 RegioJet by prý na trase z Prahy do Vsetína zachoval služby ČD**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/regiojet-by-pry-na-trase-z-prahy-do-vsetina-zachoval-sluzby-cd/1223319>)

Železniční dopravce RegioJet by v případě, že by nahradil České dráhy na dálkové lince Praha – Vsetín – Žilina, zachoval veškeré služby, které tam teď státní dopravce poskytuje, řekl ČTK mluvčí Aleš Ondrůj. Nyní totiž RegioJet ve svých spojích nepřepравuje kola, psy a ani s Českými drahami vzájemně negarantují návaznost přípojů. Úmysl začít jezdit na této dálkové lince od prosince 2016 oznámil v pondělí Radim Jančura, majitel holdingu Student Agency, do něhož patří i RegioJet. Chce nabídnout ministerstvu dopravy, že převezme veškeré spoje Českých drah a bude jezdit bez dotací, které jsou nyní 360 milionů korun ročně. Tomu však ministerstvo nakloněné není a ústy Dana Ťoka (ANO) prohlásilo, že se k něčemu takovému nechystá. Druhou možností je podle Jančury vstup na komerční riziko, kdy by tam jezdily jak ČD tak RegioJet. V takovém případě by ČD musely zvládnout provozovat své spoje bez dotací. Stát by totiž podle zákona musel přestat národnímu dopravci kompenzovat ztrátu.

RegioJet dosud nemá vagony, které by byly upravené pro přepravu kol. Nyní však koupil zhruba ke stovce vozů dalších 70 starších ze zahraničí, které se chystá kompletně rekonstruovat včetně celého interiéru tak, aby se do nich mohla dát i kola. "Stejně tak budeme mít vozy s plošinou pro cestující na vozíku. Také bychom upravili přepravní podmínky, které by umožnily například

přepravu psů," uvedl Ondrůj. Dosud je lidé mohou vozit pouze ve schráně či jiném zavazadle. Podle Ondrůje by zůstaly zachované i přestupní vazby na přípojné vlaky, což dnes není samozřejmostí a dopravci na své vlaky vzájemně nečekají. Jančura tvrdí, že lidé by získali vedle služeb, na něž jsou u Českých drah zvyklí, i stávající standardní služby, které RegioJet ve svých vlacích poskytuje. RegioJet předpokládal, že České dráhy v návaznosti na prodělečnost upraví rozsah svého provozu i na ostravské trati, to se však nestalo. ČD přišly o dominanci a nyní má každý z těchto dopravců podle Ondrůje zhruba 40 procent trhu, zbytek má Leo Express. Oba soukromí dopravci však žalují u soudu ČD za to, že po vstupu konkurence snížily ceny a v době svého dominantního postavení jezdily pod náklady.

### 03. 06. 2015 Jak se jezdilo vlakem do Prahy před 170 lety? Napoví výstava (Národní technické muzeum, do 1. listopadu 2015)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/313553-jak-se-jezdilo-vlakem-do-prahy-pred-170-lety-napovi-vystava/>)

Výstava sledující 170letou historii železnice v Praze začíná v Národním technickém muzeu na Letné. Věnuje se především první parostrojní železnici, která je v provozu od roku 1845, ale i dalšímu vývoji kolejí i vozidel, která po nich jezdí. Výstavu umístěnou v dopravní hale bude možné navštívit do 1. listopadu. Ještě dva měsíce zbývají do okamžiku, kdy uplyne 170 let od příjezdu prvního vlaku do Prahy. V Národním technickém muzeu se na onen slavný den může každý důkladně připravit na výstavě nazvané 170 let železnice v Praze. Vrací se ke stavbě spjaté se jmény Aloise Negrelliho, Jana Pernera a Karla Keisslera, ale i dalším, které přivedly do Prahy koleje ze všech stran. Ostatně na dnešním pražském území byla železnice nazvaná tehdy Severní státní dráha sice první parostrojní, celkově však druhá po koněspřežné dráze, která měla vést do Plzně, nakonec se však nedostala dále než do Lán. Začínala ovšem až za hradbami, na Brusce – její budova je dodnes ukryta v areálu Dejvického nádraží.

Nejslavnějším dnem pro pražskou železnici ale vždy je a bude 20. srpen. Toho dne v roce 1845 byla hotová stavba dráhy olomoucko-pražské. Podařilo se probourat pražské hradby a hned za nimi postavit velké nádraží – nádraží Praha, později Státní nádraží, ještě později Masarykovo nádraží, nádraží Střed a dnes opět Masarykovo nádraží. Na slavnostní příjezd prvního vlaku poháněného parou se přišel podívat snad každý, komu sloužily nohy a zrak. "Slavnostní přijetí prvního vlaku vypadalo tak, že první projela hradbou lokomotiva Čechy, kterou obsluhoval tvůrce trati z Olomouce do Prahy inženýr Jan Perner, a za ní vjely další dvě lokomotivy se jmény Praha a Olomouc, které měly připojeny tři obytné vozy," popsal autor výstavy v NTM Michal Novotný. Trať, po které vlak přijel, se ovšem od dnešní dráhy výrazně liší. Ačkoli stále méně lidí pochybuje o tom, že budoucnost železnic v Česku spočívá ve stavbě nových vysokorychlostních drah, z pohledu poloviny předminulého století by i dnešní cestovní rychlosti byly neuvěřitelné. Cesta z Olomouce do Prahy tehdy trvala deset hodin oproti dnešním dvěma a v žádném případě se necestovalo po široké železniční "dálnici". "Jednalo se o jednokolejnou trať, která vedla přes Kolín a Český Brod," shrnul Michal Novotný.

#### Spojení s Vídní i vítězství nad Karlínem

Přestože měla dráha i své odpůrce – například Karla Havlíčka Borovského, přestože ani on nechyběl 20. srpna na nádraží – byl to pro Prahu nesmírný úspěch. Pouhých osm let od okamžiku, kdy ve Vídni začala stavba trati, která bývá označována za první dálkovou železnici na evropském kontinentu, tak vzniklo spojení dvou největších měst západní části rakouské monarchie. "Je dobré zmínit také to, že se jednalo o konkurenční vítězství nad městem Karlín, které samo usilovalo o to, aby železnice byla ukončena v jeho katastru," dodal Michal Novotný.

Zatímco lánská "koňka" zůstala odříznutá a blíže k centru ji přivedla až přestavba na parostrojní železnici ve vlastnictví Buštěhradské dráhy, z olomoucké trati se již stala skutečná páteř dalšího rozvoje železnice v Praze i celých Čechách. Druhá pražská parostrojní železnice byla formálně pokračováním Severní státní dráhy a vedla do Drážďan, třetí potom přivedla vlaky z Plzně. Ta sice zprvu – stejně jako někdejší koňka – končila na předměstí na Smíchově, ale když společnost Dráha císaře Františka Josefa stavěla trať z jižních Čech, dostala za úkol také napojit západní dráhu.

#### Hlavní nádraží nepostavil stát

Společně se soukromou Drahou císaře Františka Josefa a Pražskou spojovací drahou vzniklo také velkolepé nádraží Císaře Františka Josefa – dnes hlavní nádraží. Pozvolna převzalo roli nejdůležitější železniční stanice ve městě. Aby uspokojilo stále stoupající nároky cestujících i železničářů, prošlo dvěma velkými proměnami. Při té první vznikla jeho charakteristická podoba s robustním zastřešením dvorany a především secesní budovou od architekta Josefa Fanty. Stojí vedle kolejí dodnes, i když

podle Michala Novotného měla namále. "První republika a Československé státní dráhy přinesly jasný plán toho, jak se má železnice v hlavním městě vyvíjet. Jednalo se o tzv. přestavbu železničního uzlu. Výsledkem byla například soutěž na přestavbu Fantovy budovy hlavního nádraží, která byla původně plánována jako celková novostavba," popsal. K modernizaci nádraží nakonec došlo až mnohem později, ve druhé polovině minulého století, stará budova nezakolabovala a nová odbavovací hala vznikla pod ní. Vedle pohledu do historie drah představuje výstava také konstrukční vývoj parních lokomotiv. Dopravní hala technického muzea, kde výstava probíhá, ostatně skýtá pohled na zástupce několika generací parních lokomotiv, výstava však může prostřednictvím modelů nabídnout užší srovnání lokomotivy Labe z roku 1857 se stroji z konce 19. století, rychlíkovou lokomotivou z počátku 20. století i tendrovou lokomotivu ze 40. let, která reprezentuje to nejlepší z československé konstrukční školy.

### 03. 06. 2015 Milán a Řím spojí nejrychlejší vlak na kontinentu (350 km/h)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/313562-milan-a-rim-spoji-nejrychlejsi-vlak-na-kontinentu/>)

Po kolejích spojujících italskou metropoli s Milánem se bude od poloviny června řídit nejrychlejší vlak na starém kontinentu. Souprava Frecciarossa 1000 je schopna jezdit rychlostí 400 kilometrů v hodině, kvůli stavu italských tratí se ale cestující budou muset spokojit se 350 kilometry v hodině. Pro srovnání: vysokorychlostní tratě pro vlaky ICE provozované německými dráhami jsou konstruované na maximální rychlost 300 kilometrů v hodině, francouzským vlakům TGV umožňují tratě 320 kilometrů v hodině. Šéf italských železnic Michele Mario Elia zdůraznil, že Frecciarossa 1000 bude nejen nejrychlejší, ale i nejmodernější vlak jezdící v Evropě. Na cestující čeká v soupravě projektované pro 440 lidí ohromný komfort, Elia navíc zdůrazňuje, že nebude vykoupen zvýšením jízdného. Vzdálenost 600 kilometrů mezi Milánem a Římem rychlovlak zvládne za 135 minut, což je o 45 minut méně než u běžných rychlíků. Poprvé se Frecciarossa 1000 vydá na trať 14. června. Ponese jméno olympijského vítěze a světového rekordmana v běhu na 200 metrů Pietra Menney.

### 03. 06. 2015 České a rakouské dráhy vyšlou railjety na jih Čech (Praha – Plzeň – Summerau, 22. srpna 2015)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/ceske-a-rakouske-drahy-vyslou-railjety-na-jih-cech-1196067>)

Jihočeští příznivci železnice se v létě dočkají málo vídaného úkazu, do kraje zavítá rychlovlak. České dráhy vyšlou 22. srpna jeden ze svých zánovných railjetů na jih Čech v rámci oslav koněspřežky. Od zahájení její výstavby u Netřebic uplyne letos 190 let. Modrý railjet pojedje kvůli výstavbě čtvrtého koridoru z Prahy do Českých Budějovic přes Plzeň, konečnou bude mít až v příhraničním Summerau. Z opačného směru by mělo do Čech dorazit jeho červené dvojče. „Očekáváme příjezd rakouského railjetu,“ uvedla mluvčí drah Radka Pistoriusová. Centrem oslav bude městečko Kaplice, kde se uskuteční přehlídka vozidel obou dopravců. Rakušané se vedle railjetu pochlubí například i novou příměstskou jednotkou Cityjet.

Sláva kolem koňské dráhy zapadá do série kulatých výročí, které si železnice v posledních letech připomíná. Loni železničáři velkolepě oslavili 175 let od příjezdu prvního parního vlaku do českých zemí, předloni se zase připijelo na 110 let první tuzemské elektrifikované tratě z Tábora do Bechyně. Právě kvůli Bechyňce se v jižních Čechách mihnul druhý rychlovlak ČD, kterým je pendolino. Na trati mezi Budějovicemi a Tábořem budilo zaslouženou pozornost, neboť zdejší vozový park jinak patří k tomu zanedbanějšímu na české železnici. Při letošní oslavě koněspřežky přitom nejednomu cestujícímu vytane na mysli smutná skutečnost. Před poválečným zaklapnutím železné opony panoval mezi oběma městy čilý obchodní i turistický ruch, dnes železniční spojení skomírá, chybí vlak vyšší kvality. Česká i rakouská strana už ale projevily zájem o jeho zavedení, ovšem až po dokončení čtvrtého koridoru.

### 03. 06. 2015 České dráhy vydaly dluhopisy za více než tři miliardy korun

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/ceske-drahy-vydaly-dluhopisy-za-vice-nez-tri-miliardy-korun/1223558>)

České dráhy vydaly dluhopisy za více než tři miliardy korun (115,2 milionu eur). Dráhy je hodlají využít ke splacení starých dluhů. Společnost to dnes oznámila v tiskové zprávě. Jde o dvě emise se splatností do sedmi a do 20 let s ročním úrokem 1,89 procenta a třemi procenty. "Standardní

cestou v předstihu refinancujeme dřívější půjčky, které budou splatné letos a příští rok. V prvních dvou tranších jsme získali zhruba třetinu potřebné částky, a to za podstatně výhodnějších podmínek než u předchozích dluhopisů," uvedl předseda představenstva ČD Pavel Krtek. Hlavním manažerem emise byla Erste Group Bank AG.

Celkové zadlužení skupiny Českých drah loni vzrostlo na 36 miliard korun. Čistý dluh je podle mluvčího firmy Radka Joklíka ve skutečnosti o něco nižší. V první tranši vydaly dráhy dluhopisy za 37,7 milionu eur se splatností sedm let, zbylých 77,5 milionu připadá na druhou tranši se splatností do 20 let. Kromě výhodnějšího úročení podle Krta dosáhly dráhy i delší doby splatnosti, což je pro dopravce v dlouhodobém horizontu nákladově výhodné. Aktuální finanční operace nezvýší čistý dluh společnosti, dodal Krtek.

#### 04. 06. 2015 RegioJetu utíkají strojvedoucí, na Slovensku jich třetina dala výpověď

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/regiojetu-utikaji-strojvedouci-dai-eko-doprava.aspx?c=A150604\\_104821\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/regiojetu-utikaji-strojvedouci-dai-eko-doprava.aspx?c=A150604_104821_eko-doprava_suj))

Český soukromý dopravce RegioJet musí na Slovensku řešit závažný problém s personálem. Během několika dní dala výpověď více než třetina strojvedoucích. Byli nespokojeni s pracovními podmínkami, především s přesčasy. RegioJet opouští prakticky všichni strojvedoucí, kteří jezdí na trase Bratislava – Komárno. Celkem podalo výpověď 23 lidí. Firma zaměstnává na Slovensku zhruba šedesátku strojvedoucích, ostatní jezdí na trase Bratislava – Košice. Mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj výpovědi potvrdil, podle něj však nebude mít ani odchod tolika zaměstnanců na provoz vliv. „Je nám to líto, ale akceptujeme, že se rozhodli svůj pracovní poměr u RegioJetu ukončit,“ řekl Ondrůj. Výpovědní lhůta běží do konce srpna. Podle reakcí na slovenských diskusních fórech a sociálních sítích jsou důvodem odchodu strojvedoucích hlavně pracovní podmínky a množství přesčasových hodin. Ondrůj však odmítá, že by firma porušovala zákoník práce. „Měli jsme v poslední době čtyři kontroly ze slovenského drážního úřadu, který řeší i pracovní podmínky. Nic nenašli,“ tvrdí Ondrůj. „Se všemi zaměstnanci, včetně těch, co podali výpověď, budeme dál pokračovat v aktivní komunikaci,“ dodává mluvčí.

Firma hledá za končící zaměstnance náhradu. „V posledních týdnech jsme podepsali pracovní smlouvy s dalšími 10 zkušenými strojvedoucími, kteří budou nastupovat v průběhu léta. Další deset se připravuje k nástupu,“ řekl Ondrůj. RegioJet odmítá, že by platil strojvedoucí hůře, než slovenský státní dopravce ZSSK. „Plat strojvedoucích u RegioJetu je aktuálně až o 170 eur měsíčně vyšší než u státního dopravce, s tím, že mají možnost si měsíčně vydělat ještě dodatečných 145 eur navíc,“ dodal. Strojvedoucí je na trhu práce čím dál větší nedostatek, a to nejen na Slovensku. Firma proto začala přemlouvat řidiče autobusů, aby si udělali i potřebné zkoušky pro profesi strojvedoucího.

#### 04. 06. 2015 SŽDC opravuje za 550 mil. Kč nádraží v Horažďovicích na Klatovsku (Horažďovice předměstí)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/szdc-opravuje-za-550-mil-kc-nadrazi-v-horazdovicich-na-klatovsku/1223966>)

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) opravuje za 550 milionů korun nádraží v Horažďovicích na Klatovsku. Stavba, která začala v březnu, by měla být hotová letos v říjnu. ČTK to řekli starosta Michael Forman a mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Nádražní budovu SŽDC zatím neopraví. Díky podpoře evropského operačního programu Doprava modernizuje SŽDC veškerá kolejiště ve stanici, automatické řízení, zabezpečovací systémy a postaví nový objekt pro technologie k provozu trati. Vzniknou bezbariérové podchody, nová nástupiště, informační systém, rozhlas a na nástupišťích a schodištích budou kamery k zajištění bezpečnosti cestujících.

Stanice je důležitým uzlem, kde se stýká hlavní trať Plzeň – České Budějovice s regionální tratí od Domažlic, Klatov a Sušice. Využívají ji lidé jezdící za prací do Plzně, Strakonice, Sušice a Nepomuka a hojně školáci. Přebíhání přes koleje pro ně bylo často nebezpečné. Modernizací se zkrátí přestupní doby a zlepší se kvalita cestování. Po rekonstrukci budou rychlíky projíždět místem až 120kilometrovou rychlostí. "Jde o velký rozsah prací. Ale mrzí nás, že se do nich nezahrnula nádražní budova. Zázemí pro cestující i personál by mělo být ve 21. století lepší," uvedl Forman. Budova je ale stále ve vlastnictví Českých drah, které ji mají letos převést na SŽDC. "Chceme postupně opravit všechny nádražní budovy, aby odpovídaly moderním standardům, a to i za evropské peníze z operačního programu Doprava II," uvedl Illiaš. Nedokázal říci, kdy přijdou na řadu



Horažďovice. Prioritou je oprava nádraží v nejhorším stavu. Podle Illiaše bude mít SŽDC do konce roku studii proveditelnosti na celou trať Plzeň – České Budějovice.

Stanice Horažďovice předměstí, na pomezí Plzeňského a Jihočeského kraje, je konečnou osobních vlaků z Plzně i z Českých Budějovic. Kraje se nedomluvily na vzájemných platbách, a proto každý platí ČD za svůj vlak a lidé musí v Horažďovicích přestupovat. Podle Formana by měly Plzeňský kraj, POVED jako organizátor dopravy a ČD dopravu více koordinovat s obcemi. Těm se například nelíbí, že od prosince jezdí některé vlaky jen do Nepomuka a odtud pak dál do Horažďovic pouze autobus. Obyvatelům Horažďovicka vadí i zrušení nočního vlaku z Plzně a brzkého ranního vlaku do Plzně. Kraj argumentuje výrazným úbytkem cestujících.

## 05. 06. 2015 ČD za převod nádraží získají mnohem méně, než očekávaly (2,9 miliardy Kč)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/cd-za-prevod-nadrazi-ziskaji-mnohem-mene-nez-ocekavaly/1224347>)

České dráhy získají za převod nádraží na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) asi o pět miliard korun méně, než očekávaly. Roky připravovanou transakci, od které si dopravce sliboval až osm miliard korun na umoření dluhů za nákup nových vlaků, nyní zkomplikoval dopis z Evropské komise ministerstvu dopravy. Brusel v něm předběžně oznamuje, že prodej schválí, ale jen za 2,9 miliardy korun, což je pod účetní hodnotou nádražních budov. ČTK to potvrdilo několik zdrojů z ministerstva i obou státních firem. "Dopis dostaneme oficiálně v nejbližších dnech," řekl ČTK ministr Dan Ťok. Jde o běžný přístup, kdy komise partnery dopředu neoficiálně uvědomí o svých záměrech před tím, než vydá oficiální stanovisko. Do doby, než komise zapracuje připomínky české strany, odmítl šéf resortu uvést konečnou cenu, kterou komise v dokumentu stanovila. "Víme o tom, že přišlo stanovisko a že je souhlasné," řekl ČTK mluvčí SŽDC Jakub Ptačinský. S podrobnostmi zatím není správa železnic sice detailně seznámena, očekává ale, že se převod podaří uskutečnit ještě letos, dodal mluvčí.

Ministerstvo se na komisi s žádostí o posouzení transakce obrátilo dobrovolně. Případný souhlasem chtělo argumentovat, pokud by převod majetku mezi státními organizacemi někdo napadl jako nedovolenou podporu. Necelé tři miliardy korun odpovídají částce, kterou by za budovy podle komise zaplatil tržní investor, a není to tedy státní podpora. Podle zjištění ČTK bude o ceně schválené komisí ještě možné jednat. Měnit se ale může spíše v řádu stovek milionů korun, nikoliv miliard, a to jen tehdy, pokud změny ČD řádně zdůvodní. Součástí kalkulace není odhad ceny za pozemky pod budovami a kolejemi. České dráhy informaci odmítly komentovat, podle zjištění ČTK ale nebere vedení ČD informaci z EU na lehkou váhu. Kvůli vyjádření komise, na které české ministerstvo čeká od loňska, se začátkem května sešel šéf resortu Ťok s eurokomisařkou pro hospodářskou soutěž Margrethou Vestagerovou. Po setkání tehdy Ťok uvedl, že se komise k převodu nádraží vyjádří do dvou nebo tří týdnů.

Správa železnic už dříve uvedla, že do opravy nádraží hodlá v prvním kole investovat 8,2 miliardy korun a opravit tak 200 nejvytíženějších nádraží v zemi. Nádraží měla být opravená do tří let poté, co budou převedena do majetku SŽDC. Celkem má SŽDC od Českých drah získat 1 600 objektů, z nichž zhruba 1 000 je nádražních budov. V utěšeném stavu je necelá polovina z nich a zbytek si vyžádá rozsáhlejší rekonstrukci. Zhruba 40 objektů, například nádraží v Plzni, Sokolově, Bělině, v Berouně a ve Strakoncích, patří mezi nejvíce zdevastovaná nádraží. Na jejich stavu se podepsala zdoluhavá jednání o tom, kdo má v Česku nádraží vlastnit. ČD proto dlouhodobě do oprav investovaly nezbytné minimum, i tak jde ale o stovky milionů korun ročně.

Mezi největší kritiky převodu nádraží patří brněnský podnikatel a majitel Student Agency Radim Jančura, který Českým drahám konkuruje s projektem vlaků RegioJet. Požaduje, aby stát nádražní budovy převedl z ČD na správu železnic bezúplatně, nebo aby ČD od ostatních železničních společností za použití stanic vybíraly poplatky. S tím ale počítá i varianta převodu stanic na SŽDC, která by pak tyto peníze vybírala od ČD i od konkurence.

## 05. 06. 2015 Čaj v railjetech stojí 82 i 39 korun. Ceny sjednotíme, slibují dráhy

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/dvoji-ceny-v-railjetech-maji-skoncit-d7b-eko-doprava.aspx?c=A150604\\_231654\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/dvoji-ceny-v-railjetech-maji-skoncit-d7b-eko-doprava.aspx?c=A150604_231654_eko-doprava_suj))

Půl roku po ostrém startu jednotek railjet na české železnici se České dráhy a rakouské dráhy ÖBB nedokázaly dohodnout na sjednocení cen občerstvení na českém území. Cestující tak mohou

i při využití stejné zpáteční jízdenky zaplatit v jednom spoji za čaj 39, ale také 82 korun. Dráhy tvrdí, že se o sjednocení cen nadále snaží. Podobné rozdíly jsou i u dalších nápojů či jídel. Při cestě z Prahy do Brna tak cestující za jedno espresso zaplatí v jednotkách railjet provozovaných Českými drahami (ČD) 35 korun, ale na zpáteční jízdě mohou nasednout do rakouského railjetu a zaplatit přesně dvojnásobek. Poznat, v jakých vlacích jsou ceny vyšší, lze podle barvy: červené jednotky patří rakouským drahám (ÖBB), modré jsou ČD. Rozdílné ceny v jídelních vozech na českém území jsou přitom dlouhodobým nešvarem. V Česku se to týká prakticky už jen maďarských jídelních vozů a právě railjetů. ČD přitom slibovaly, že u railjetů se ceny sjednotí. Podle mluvčího ČD Petra Štáhlavského už při přípravě provozu railjetů dráhy ÖBB žádaly, aby jejich partner Henry am Zug v poskytování cateringu ve vlacích ÖBB zajistil na našem území určitý rozsah občerstvení s přihlédnutím ke kupní síle v Česku. „Tuto věc považujeme i nadále za důležitou a při hodnocení produktu s ÖBB se k tomuto bodu vracíme,“ řekl Štáhlavský.

České railjety nabízejí na palubě občerstvení od JLV. Podle jejich ceníku mají různé ceny v Česku a v Rakousku pro všechny cestující. Během jízdy v Česku platí „happy hour“ s levnějšími cenami. Ty lze využít prakticky až do Vídně, plnou „rakouskou“ cenu musí platit cestující při cestách z Vídně do Grazu. Podle ÖBB ale není jednoduché ceny sjednotit, především kvůli rozdílným nákladům. „Jednáme s oběma společnostmi, které catering poskytují, abychom našli uspokojivé řešení pro naše zákazníky,“ řekla Lisa Dittlbacharová z tiskového oddělení ÖBB.

## 06. 06. 2015 Polská PKP Cargo chce prý koupit Unipetrol Doprava

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/polska-ppk-cargo-chce-pry-koupit-unipetrol-doprava/1224599>)

Polská firma PKP Cargo, která je druhým největším železničním dopravcem v Evropské unii, chce koupit českou společnost Unipetrol Doprava. Podle agentury Reuters o tom dnes píše polský list Parkiet a uvádí, že transakce by se měla pohybovat kolem dvou miliard korun. O tomto záměru PKP Cargo už také informovala agentura Bloomberg. "Jednáme o případném převzetí s několika společnostmi, jak místními, tak zahraničními. O podrobnostech nemůžeme hovořit," sdělil k tomu mluvčí PKP Cargo Miroslaw Kuk. Unipetrol Doprava je součástí skupiny Unipetrol, kterou ovládá polský zpracovatel ropy PKN Orlen řízený polským státem. Mluvčí Unipetrolu Mikuláš Duda ČTK dnes sdělil, že firma obecně zvažuje různé scénáře restrukturalizace své skupiny a vyhodnocuje různé varianty. Jakékoliv konkrétní plány v současné době podle mluvčího ale komentovat nemůže. Minulý týden ale valné hromady dceřiných společností Unipetrolu rozhodly o přesunutí aktiv v hodnotě 408 milionů korun z firmy Unipetrol Doprava do Unipetrol RPA. Unipetrol odůvodnil bezúplatný převod snahou o zlepšení provozu. Společnost Unipetrol RPA se má dál zaměřovat na řízení a údržbu strategické provozní infrastruktury, Unipetrol Doprava se bude specializovat na přepravní služby. Převedeny byly téměř veškerá dlouhodobá aktiva s výjimkou lokomotiv a vagónů.

Firma PKP Cargo, kontrovaná státním železničním dopravcem PKP, chce podle Reuters konkurovat vedoucí železniční společnosti na evropském trhu, německé Deutsche Bahn. V prosinci například získala kontrolu nad regionálním rivalem, železničním dopravcem Advanced World Transport (AWT) miliardáře Zdeňka Bakaly. Už dříve letos dala PKP Cargo také najevo záměr koupit 49procentní podíl v přepravní firmě patřící k polské státní společnosti KGHM, produkující měď.

## 06. 06. 2015 Víkendová lokálka z Opavy se prodlouží do Svobodných Heřmanic

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/313828-vikendova-lokalka-z-opavy-se-prodlouzi-do-svobodnych-hermanic/>)

Víkendový letní provoz na trati romantickým údolím řeky Hvozdnice na Opavsku budou už druhým rokem zajišťovat tamní obce. Oproti loňsku přibude nový páteční spoj a trasa se prodlouží do Svobodných Heřmanic. Moravskoslezské hejtmanství loni na jaře odmítlo celotýdenní osobní dopravu jako ztrátovou dále dotovat. Obce si sehnaly soukromého dopravce. Kraj jim na něho nakonec přispěl. Rozhodnutí zachovat na sto dvacet let staré trati alespoň omezený provoz vlaků obce nelitují. "Osvědčilo se nám to. Návštěvnost byla dobrá. Převažovali cestující z Opavy, ale vlaky využívají i lidé z okolí," uvedl starosta Slavkova a předseda mikroregionu Hvozdnice Vladimír Chovanec.

### Víkend Hvozdnického expresu začne nově už v pátek

Kraj rozhodl o úplném ukončení osobní dopravy mezi Opavou východem a Jakartovicemi v dubnu minulého roku. Obce se s tím nesmířily. Začaly shánět peníze na soukromého dopravce a s pomocí

kraje se jim to podařilo. "Zejména na konci prázdnin jezdil motorák slušně obsazený," uvedl také Jan Šatava, člen představenstva společnosti Railways Capital. Zatímco od roku 2007 společnost jezdila jen do Jakartovic, letos bude zajíždět o zastávku dál - do Svobodných Heřmanic. Původní trať z roku 1892 končila až v Horním Benešově, kvůli poddolování a poklesům půdy byla roku 1970 zkrácena do Svobodných Heřmanic a později se konečná posunula ještě o jednu zastávku blíže k Opavě do Jakartovic. Novinkou bude v letošním roce také zavedení spoje v podvečer v pátek. Dopravce si kvůli tomu pořídil další vagon s kapacitou 60 míst. "Navíc budeme mít prostor i pro kola a kočárky," uvedl Jan Šatava.

### Kraj je spokojen s úsporou a na omezený provoz přispívá

Náklady dosahují celkem asi 350 tisíc. Opava a šest obcí podél trati dávají dohromady 150 tisíc korun, Moravskoslezský kraj přispívá 200 tisíci. Na tom, že zrušení pravidelné osobní dopravy bylo správné rozhodnutí, trvá. "Ve všední dny jsou vlaky plně nahrazeny autobusy, což je rozhodně lepší řešení. Především nám to přineslo úsporu asi šest milionů korun," řekl náměstek hejtmána Daniel Havlík z ČSSD.

## 08. 06. 2015 Perony a koleje klesají, oprava nádraží v Ústí nad Orlicí se protahuje

Zdroj: iDNES.cz ([http://pardubice.idnes.cz/oprava-nadrazi-v-usti-nad-orlici-se-protahuje-fap-pardubice-zpravy.aspx?c=A150608\\_150009\\_pardubice-zpravy\\_jah](http://pardubice.idnes.cz/oprava-nadrazi-v-usti-nad-orlici-se-protahuje-fap-pardubice-zpravy.aspx?c=A150608_150009_pardubice-zpravy_jah))

Koleje a perony klesají, proto správci železnic prodlužují obnovu nádraží v Ústí nad Orlicí. Dostavbu zkomplikovaly problémy s podložím. Místo jara je proto termín dokončení modernizace odložen na září. „Jedno z nově budovaných nástupišť se nepředvídaně propadlo. Ale pokles není nijak dramatický, nejvíc o čtyřicet milimetrů,“ řekl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský. Podle něj problémy způsobilo sesednutí materiálu v místech přístupové cesty k nádraží a travnatých ploch kvůli pojezdu pracovních strojů. „Závada nemá vliv na provoz ani na bezpečnost, cestující mohou problém spatřit jen pokud se na něj zaměří, jinak si ho ani nevšimnou. K vyřešení se použijí místní nízkotlaké injektáže a sanace nástupištních hran na části nástupišť od podchodu směr Česká Třebová,“ řekl Jakub Ptačinský. Sanace propadu třebovské strany nástupišť číslo jedna a dvě se uskuteční během srpnových a zářijových výluk.

Správci železnic nyní zpracovávají i další projekt, kterým chtějí předejít zaplavování třetího nástupiště z přilehlého zalesněného svahu. Stává se tak při delších, nebo prudkých deštích. „Voda s sebou nese zeminu a pevné částice, které nám ucpávají kanalizaci a tím dojde k jejímu rozlití po nástupištní ploše. V korytě řeky byl také objeven pilř, který se musí demontovat tak, aby se na něj nezachytávaly věci při velké vodě,“ řekl mluvčí SŽDC.

Stanice slouží cestujícím ve zkušebním provozu od poloviny listopadu loňského roku. Práce, které nebyly předmětem změn během výstavby, byly dokončeny do konce března. Nyní investor dokončuje dláždění soutoku Tiché Orlice a Třebovky, nábrežní zídky a zajišťuje náhradní výsadbu. Historická budova je už jediným nezmodernizovaným místem na tomto úseku hlavního koridoru. I když řada nedodělků průběžně mizí, u části cestujících trvá nespokojenost s příliš malými prostorami nového nádraží a s velkými přestupními vzdálenostmi kvůli šířce kolejiště.

## 09. 06. 2015 Řidič nákladáku chtěl projet před vlakem, tři lidé se při srážce zranili (Holešov, 814/914.003)

Zdroj: iDNES.cz ([http://zlin.idnes.cz/srazka-osobniho-vlaku-s-nakladnim-autem-v-holesove-dobroticich-pvu-zlin-zpravy.aspx?c=A150609\\_131929\\_zlin-zpravy\\_ras](http://zlin.idnes.cz/srazka-osobniho-vlaku-s-nakladnim-autem-v-holesove-dobroticich-pvu-zlin-zpravy.aspx?c=A150609_131929_zlin-zpravy_ras))

Na okraji Holešova na Kroměřížsku se po poledni srazil osobní vlak s nákladním autem. Tři lehce zranění cestující skončili na ošetření v nemocnici. Vlak při srážce vykolejil, železniční provoz mezi Holešovem a Bystřicí pod Hostýnem bude nejspíš celé úterý zastavený. Nákladní vůz se v holešovské části Dobrotice srazil na železničním přejezdu s osobním vlakem číslo 3908, který jel z Valašského Meziříčí do Kojetína. „U nehody zasahovalo sedm jednotek hasičských profesionálů, dobrovolníků i drážní hasiči,“ uvedl krajský mluvčí hasičů Libor Netopil.



Ve vlaku cestovalo 21 lidí. Tři lehce zraněné převezli záchranáři na ošetření do kroměřížské nemocnice. O zbývajících cestujících se postarali hasiči, na místo dorazila jejich psycholožka a také

evakuační autobus, který cestující odvezl na železniční stanice do Holešova, Hulína a Kroměříže. „Šestapadesátiletý řidič nákladního auta se při nehodě nezranil a vypověděl, že při jízdě od místní cihelny k hlavní cestě chtěl přejet přes nechráněný železniční přejezd označený výstražným křížem. Viděl sice zprava přijíždět vlak, ale myslel si, že to stihne. Vozem přejet zvládl, ale přívěsem už ne. Jel tedy údajně podruhé,“ sdělila iDNES.cz kroměřížská policejní mluvčí Simona Kyšnerová.

Nehodu policisté předběžně kvalifikovali jako obecné ohrožení z nedbalosti, za něž hrozí až pětileté vězení. Přívěs nákladního auta je po srážce zničený a převážené cihly rozeteté všude po okolí. Dva vozy vlaku jsou vykolejené, jeden dokonce sjel z náspu do pole. „Na místo zamířil náš pracovní vlak, který se bude snažit nasadit vagony zpět na koleje,“ uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Marek Illiaš. Podle Drážní inspekce je škoda odhadnuta na 6 milionů korun na vlaku, 600 tisíc na automobilu a 60 tisíc korun na trati. České dráhy mezitím nasadily v úseku Bystřice pod Hostýnem – Holešov náhradní autobusy, podle webu dopravce dojde k obnovení provozu zřejmě až ve středu nad ránem.

## 10. 06. 2015 PKP Cargo chce po koupi české AWT propojit Balt s Jadranem

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/pkp-cargo-chce-po-koupi-ceske-awt-propojit-balt-s-jadranem-1198316>)

Polský dopravce PKP Cargo hodlá prostřednictvím nedávno získané české firmy AWT expandovat na jih Evropy. Plánuje nákladní železniční dopravou propojit přístavy na Baltu, v Severním moři a na Jadranu, přičemž z terminálu AWT v Ostravě - Paskově vytvoří svou mezinárodní logistickou základnu. PKP nedávno dokončila převzetí 80procentního podílu v Advanced World Transport (AWT) od miliardáře Zdeňka Bakaly. Nákup většinového podílu v tuzemské nákladní železniční dvojce za 103 milionů eur (2,8 miliardy korun) je jednou z největších akvizic PKP v posledních letech a druhou největší polskou investicí v Česku v historii. Skupina jedná o dalších akvizicích, které ale nechtěla blíže komentovat. „Rozhodně to není naše poslední slovo, které chceme provést ke konsolidaci evropského přepravního trhu,“ řekl šéf představenstva Adam Purwin. Minulý týden se objevila informace o možném převzetí firmy Unipetrol Doprava. „Nic nevím o tom, že bychom převzali Unipetrol Dopravu,“ dodal. Zároveň uvedl, že PKP uvažuje o vstupu na nové trhy.

### Spojení s Čínou

Nyní polská firma plánuje PKP a AWT integrovat, prodloužit trasy, zvýšit rentabilitu obou dopravců a získat nové zákazníky. Vedle přeprav mezi severem a jihem Evropy skupina chce zintenzivnit železniční spojení s Čínou. V současnosti tam vypravuje vlaky třikrát týdně. Koupí majority v AWT získala PKP Cargo na českém trhu železniční přepravy zboží desetiprocentní podíl. Celkem 40 procent výnosů PKP pochází z exportu nebo importu, 29 procent tržeb od zahraničních klientů je z Německa, 15 procent z ČR a stejný podíl ze Slovenska. Skupina PKP Cargo loni hospodařila se ziskem 276 milionů zlotých (přes 1,8 miliardy korun). Společnost byla založená v roce 2001, od října 2013 se s jejími akciemi obchoduje na varšavské burze. Denně vypravuje zhruba tisíc vlaků, poskytuje služby 10 tisíc zákazníkům. Vedle Polska a Česka působí například na Slovensku, v Německu, Rakousku, Belgii, Nizozemsku, Maďarsku a Litvě. Zbývající pětinový podíl v AWT drží společnost Minezit. S ní PKP Cargo podepsalo smlouvu upravující mimo jiné případný odkup zbývajících akcií AWT. Ve vozovém parku skupiny AWT je více než 170 lokomotiv a 5 000 vozů. V Česku má vedle terminálu kombinované dopravy v Paskově u Ostravy zhruba 400 kilometrů vlastních tratí a provozuje přes 60 železničních vleček.

## 10. 06. 2015 Indické dráhy testují vlaky se solárními panely. Výsledky jsou prý slibné

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/indicke-drahy-testuji-vlak-y-se-solarnimi-panely-vysledky-jsou-pry-slibne-1198061>)

Indické dráhy, jeden z největších světových železničních dopravců, už delší dobu hledají cesty, jak ořezat vysoké náklady na svůj provoz. Jedním z řešení bude zřejmě solární energie. Společnost, která denně přepraví 23 milionů lidí, oznámila, že nedávné testování vagonů osazených solárními panely přineslo „slibné výsledky“. Už v roce 2013 se dráhy spojily s Technologickým institutem v Madrásu, kde bylo vyvinuto jednoduché zařízení na bázi solárního panelu. Technologie připevňovaná na střechy vagonů měla podle plánů dodávat energii na klimatizaci a osvětlení.

Pilotní projekt byl otestován letos na jaře v neklimatizovaném osobním vlaku na trase Rewari – Sitapur. Výsledky jsou prý příznivé, jak uvedlo indické ministerstvo železnic. Ukázalo se, že namontovaná zařízení vygenerovala 17 kilowatthodin elektrické energie, tedy dostatek na osvětlení

uvnitř vagonů. Související studie navíc ukazují, že díky použité solární technologii by mohl vlak snížit spotřebu nafty až o 90 tisíc litrů ročně. Rovněž by mohl snížit emise oxidu uhličitého o více než 200 tun ročně. Indické dráhy chystají testování solárního zařízení ještě na dalších trasách, aby zjistily, zda je projekt životaschopný i ve větším měřítku.

### Obří výdaje za energii

Výdaje za energie jsou v Indických drahách hned druhou nejvyšší položkou po mzdách zaměstnanců. Pro představu, v letech 2013 a 2014 dráhy spotřebovaly 17,5 miliardy kilowatthodin elektřiny, což představuje zhruba 1,8 procenta spotřeby celé Indie. Navíc spolu se zemědělským a energetickým sektorem patří dráhy do trojice největších spotřebitelů vody v Indii. Není proto divu, že dráhy už delší hledají takové inovace, které by ohromné náklady snížily. Záleží ovšem na ceně. Všechny pokusy o ekologičtější provoz v minulosti narazily právě kvůli tomu. Vedení drah se totiž obávalo, že by kvůli inovacím muselo zvednout ceny jízdného. Přitom právě na levných tarifech indická železnice stojí a padá, jak napsal web Cleantechnica.com.

### Jeden z největších zaměstnavatelů na světě

Indické dráhy jsou jedním z největších železničních přepravních světů, který na sebe poutá pozornost výrobců drážního vybavení ze všech světadílů. Jedná se o státního monopolního provozovatele železniční dopravy v Indii, pro něhož pracuje 1,4 milionu lidí, což jej řadí mezi desítku největších zaměstnavatelů světa. Dráhy spravují 63 tisíc kilometrů tratí, elektrifikována je ale pouhá čtvrtina, dále vládnují flotile 7 500 lokomotiv a 257 tisíců osobních i nákladních vagonů, spravují 6 800 nádraží. Za rok přepraví jednu miliardu tun nákladu a téměř devět miliard pasažérů.

## 10. 06. 2015 V neděli 14. června začne platit pravidelná změna jízdního řádu

Zdroj: SŽDC, s. o. (<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/zmena-jr-14.6..html>)

Správa železniční dopravní cesty připravila od neděle 14. června 2015 pravidelnou změnu jízdního řádu osobní dopravy na více než šesti desítkách tratí s pravidelným provozem a na několika dalších, na které vyjíždějí nostalgické a výletní vlaky. Její součástí jsou i všechny dosud vydané mimořádné změny k jízdnímu řádu 2015. Úpravy vycházejí z požadavků příslušných dopravců a krajů.

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

- Vlaky 513/514 Sprinter jedou nově místo do Bohumína po trase Praha – Ostrava-Svinov – Opava východ pod novým názvem Opava a zajišťují nejrychlejší spojení v této relaci.

- Vlak 601 Chomutov – Praha Masarykovo nádraží je nově veden jako výchozí již z Kadaně-Pruněřova.

- U dopravce RegioJet došlo k zavedení nových nočních vlaků 1019/1018 Praha – Košice – Praha s periodou jízdy třikrát týdně ve dnech se zvýšenou frekvencí, na trati 320 se prodlužují příslušné expresní vlaky z Třince až do Návší místo dosavadních návazných osobních vlaků. Všechny vlaky nově projíždějí stanici Třinec a zastavují pouze na zastávce Třinec centrum.

Dále byly provedeny některé další úpravy jízdního řádu osobní železniční regionální dopravy, z nichž vyjímáme ty nejpodstatnější:

- V Jihočeském kraji se na trati 194 v úseku České Budějovice – Boršov nad Vltavou zavádí v neděli o prázdninách pár nových vlaků 8161/8160, na trati 197 se upravují časové polohy u některých vlaků v úseku (Volary →) Černý Kříž – Nové Údolí, resp. jejich vedení ve variantní poloze. Na trati 220 se posouvá časová poloha vlaku 8216 v úseku Veselí nad Lužnicí – Tábor, který pojede přibližně o 5 minut později.

- V Jihomoravském kraji se na trati 260 v dílčích úsecích mírně upravuje časová poloha u vlaků 4700, 4705, 4060, 4062 a 4094.

- V Karlovarském kraji se na trati 140 zavedly nové vlaky 7044 (v pracovní dny) a 7046 (o víkendech) v úseku Klášterec nad Ohří – Karlovy Vary. Na trati 142 pojede vlak 17134 v úseku Karlovy Vary dolní nádraží – Nejdek nově denně, na trati 145 dopravce GW Train Regio ruší vlaky 20837/20838 a mění se období jízdy u vybraných vlaků v některých úsecích na denně. Na trati 147 došlo v souvislosti s úpravami na německém území k zásadní změně časových poloh u všech vlaků, na trati 161 pak bylo u všech vlaků zkráceno období jejich jízdy v úseku Krásný Jez – Horní Slavkov-Kounice jen do 30. 8., na odjezdu z Lubence se posunula časová poloha vlaku 16708 o 10 minut.

- V Královéhradeckém kraji se na tratích 021, 022 a 026 rozdělily trasy několika vlaků (beze změny časových poloh) z důvodu nasazení nových motorových jednotek Stadler na vybrané spoje v rámci kraje. Na trati 043 dopravce GW Train Regio mění polohu vlaku 25404 o přibližně 30 minut dříve.

- V Libereckém kraji na trati 036 došlo k redukci jízdy vybraných vlaků v úseku Kořenov – Harrachov, dopravce GW Train Regio mění polohu vlaku 25464 o přibližně 20 minut později, na trati 064 se prodloužila období jízdy u vybraných vlaků v úseku Lomnice nad Popelkou – Mladějov v Čechách až do 25.10.

- V Moravskoslezském kraji na trati 320 vlaky 2955 a 2962 nově zastaví v Loukách nad Olší, na trati 321 dochází u několika spojů k minutovým úpravám jejich časové polohy, které byly vyvolány vedením nových vlaků 513/514 Praha – Opava – Praha.

- V Olomouckém kraji na trati 270 došlo ke změně v období jízdy u vlaků 3226, 3860, 3862, resp. na trati 271 u vlaků 24702, 24703, 24710, 24711. Na trati 273 je do jízdniho řádu u všech vlaků zapracováno zastavení ode dne otevření na nově budované zastávce v Července, na trati 291, resp. 292 bylo upraveno období jízdy u vlaků 13007, resp. 3618.

- V Pardubickém kraji na trati 017 dochází k zásadním úpravám ve vedení vlaků především v úseku Moravská Třebová – Džbel, včetně změny období jejich jízdy. Na trati 019 je zaveden nový pár vlaků 12739/12738 v časných ranních hodinách, na trati 024 se mění časová poloha vlaku 7145 v úseku Dolní Lipka – Mlýnický Dvůr a o víkendech se zavádí nový vlak 20558 jako alternativa k poloze vlaku 20548, který nově pojedí jen v pracovní dny.

- V Plzeňském kraji na trati 160 bude vlak 7606 o víkendech nově zastavovat na zastávce Obora u Kaznějova. Na trati 180 došlo u vlaků 7400, 7401, 7402, 7403, 7405, 7407 a 7450 k úpravám jejich časové polohy s cílem zkrácení celkové cestovní doby v celém úseku Domažlice – Plzeň hl. n. V návaznosti na tyto úpravy se posunuly i příslušné přípojné vlaky 24702, 24703, 24704 na trati 181, resp. vlak 17401 na trati 182; na trati 184 se upravila trasa vlaku 7233 asi o 10 minut později.

- Ve Středočeském kraji na trati 092 byla minutově upravena časová poloha vlaku 19502, na tratích 170 a 200 se změnilo období jízdy u vlaků 7880, 7940 a 7948.

- V Ústeckém kraji na trati 130 došlo k prodloužení spěšných vlaků 1692/1693 z Chomutova do Kadaně-Prunéřova a k časovým úpravám poloh u několika vlaků, resp. k zavedení nových vlaků v úseku Most – Chomutov – Klášterec nad Ohří, vlak 6821 nově zastavuje na zastávce Želénky. Na trati 132 byly v této souvislosti provedeny související úpravy u příslušných přípojných vlaků, na trati 133 se tato změna promítla pouze do polohy vlaku 16853. Na trati 134 byl zaveden v pracovní dny nový vlak 16971 Litvínov – Teplice v Čechách.

- Ve Zlínském kraji na trati 282 došlo k úpravě období jízdy u vlaků 13263 (nově jede v pracovní dny) a 13275 (nově jede o víkendech).

Na řadě běžně dopravci neprovozovaných tratí dále dochází k zavedení letního sezónního provozu.

Výtisk této změny je k dispozici v osobních pokladnách a informačních střediscích Českých drah bezplatně po předložení kupónu, který je umístěn v knižním jízdniho řádu 2015. Doporučujeme cestujícím, aby se před nástupem cesty přesvědčili o aktuálním stavu svého vlakového spojení. Veškeré změny jsou již zveřejněny na internetových stránkách [www.szdc.cz](http://www.szdc.cz) nebo [www.cd.cz](http://www.cd.cz) a dále v příslušných stanicích. Další informace lze získat v osobních pokladnách a informacích Českých drah, případně i u dalších železničních dopravců.

## 10. 06. 2015 Drážní revoluce. Stát chce sjednotit železniční trakci (25 kV, 50 Hz)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drazni-revoluce-stat-chce-sjednotit-zeleznicni-trakci-1198456>)

Ministerstvo dopravy se chystá učinit první krok k velké drážní revoluci. Na jejím konci by mělo definitivně zmizet historické rozdělení české železnice podle elektrické soustavy na sever a jih. Úřad nyní připravuje zakázku na studii za šest milionů korun, která má zjistit účelnost a výhody převratné změny a nastítnit harmonogram přechodu na jednotný napájecí systém. Samotný proces může následně trvat desítky let, vyžádá si přitom desítky miliard a postupnou obměnu vozového parku. „Cílem je vytvoření podmínek pro zvýšení výkonnosti a efektivnosti železnice jako celku,“ řekl mluvčí ministerstva Zdeněk Neusar. Česká železniční síť je rozdělena na dvě zhruba stejné části. Zatímco na severu pohání vlaky starší systém se stejnosměrným proudem a napětím tři tisíce voltů, v jižní polovině území funguje modernější střídavá soustava o napětí 25 tisíc voltů. Právě ta by se měla postupně rozrůst na všechny elektrifikované tratě. Má to řadu výhod: umožňuje například provoz výkonnějších vlaků, proud lze přenášet na delší vzdálenost a systém je levnější na výstavbu

i provozování. Pro plánované vysokorychlostní tratě se proto ani s jinou soustavou nepočítá. „V tuto chvíli ještě nemáme odhad, kolik by případná změna napětí měla stát. Jedním z cílů studie bude zvolit takový postup, aby celkové přínosy na straně infrastruktury i provozovatelů dopravy byly vyšší než nutné náklady,“ doplnil Neusar.

### Dražší střídavý proud

Nevýhodou například je, že lokomotivy pro střídavý proud jsou o něco dražší. I proto si třeba Leo Express pořídil vlaky pouze pro stejnosměrný systém. Zlato-černé soupravy jsou tím ale fakticky uvězněné linií Beroun, Benešov, Kutná Hora, Svitavy, Staré Město u Uherského Hradiště v severní části republiky. Ministerstvo by proto mělo jasně říci, odkdy přestane českým dopravcům tolerovat nákupy nových vlaků, které jsou stavěny pouze pro stejnosměrný systém. Podobným historickým zatížením trpí i slovenská železnice. Slováci jsou ale o krok dále, neboť už učinili strategické rozhodnutí o přechodu na střídavý systém. A začali budovat, už v polovině prázdnin začne nová trakce fungovat ve zmodernizované stanici Púchov. Odsud se bude rozšiřovat dále. „Je velmi předčasné říkat, jak dlouho to bude trvat. Ale hrubým odhadem to je 30 až 50 let,“ uvedl mluvčí Železnice Slovenskej republiky Ľubomír Mitas.

## 12. 06. 2015 ČD Cargo chystá další propouštění, mluví se až o 560 nadbytečných lidech

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-bude-opet-propoustet-d2m-/eko-doprava.aspx?c=A150611\\_181638\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/cd-cargo-bude-opet-propoustet-d2m-/eko-doprava.aspx?c=A150611_181638_eko-doprava_suj))

Státního nákladního dopravce čeká v příštích měsících zřejmě opět další propouštění. I když není ještě definitivní návrh na stole, kvůli rostoucí konkurenci a klesajícím tržbám firmě nic jiného nejspíše nezbyde. Na tuto hrozbu upozornili železniční odboráři ve svém časopise Obzor. Už dříve mluvili o 260 lidech, teď je číslo dvojnásobné. „Aktualizovaný podnikatelský plán, který byl předložen na jednání dozorčí rady ČD Cargo, uvažuje až s 560 nadbytečnými zaměstnanci,“ říká šéf odborů v ČD Cargo Radek Nekola. Odboráři o propouštění nechtějí slyšet, mluví i o stávkové pohotovosti. „Odmítáme kroky stávajícího vedení, současný management nemá na to mandát,“ dodal Nekola. Odboráři se domnívají, že další propouštění může být pro firmu likvidační. „Při dalším propouštění zaměstnanců ČD Cargo hrozí ukončování obslužnosti stovek lokalit, což povede k útlumu provozování jednotlivých vozových zásilek a odlivu velké části zákazníků a tím i k následné, postupné likvidaci ČD Cargo,“ napsali do svého prohlášení.

ČD Cargo prochází zeštíhlováním několik let, restrukturalizační plán z roku 2013 počítal s vyhozením 2 200 zaměstnanců. Firma jich nakonec dosud propustila 1 100. Firma škrty vysvětluje poklesem přepravy. „Na základě tohoto poklesu je management společnosti povinen začít jednat, situaci začít řešit a přijímat taková opatření, která povedou opět ke stabilizaci hospodářských výsledků, a to samozřejmě nejen v personální oblasti. Kromě úspor na straně nákladů jsme přijali samozřejmě i opatření na stránce příjmové, kdy razantně napadáme přepravy jiných dopravců, realizujeme další aktivity v zahraničí,“ řekl šéf ČD Cargo Ivan Bednárik. Podle něj se musí firma chovat ekonomicky. „Samozřejmě probíhá i analýza možností snížení zaměstnanosti a jejího dopadu na zachování obslužnosti jednotlivých regionů, ale i bezpečnosti provozu,“ dodal. Dosud však prý analýza neskončila.

## 12. 06. 2015 Železnice prohrála soud o elektřinu. Poslala miliardu korun na konto ČEZ (SŽDC)

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-prohrala-soud-s-cez-o-miliardu-za-elektřinu-ftb-/eko-doprava.aspx?c=A150612\\_2169484\\_eko-doprava\\_cen](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-prohrala-soud-s-cez-o-miliardu-za-elektřinu-ftb-/eko-doprava.aspx?c=A150612_2169484_eko-doprava_cen))

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) prohrála po pěti letech soudní spor o neodebranou elektřinu s polostátní firmou ČEZ. Správce železnice tak musel poslat elektrárenské firmě 1,131 miliardy korun. „K odeslání peněz už došlo,“ potvrdil člen správní rady SŽDC a náměstek ministra dopravy Milan Feranec. Proti verdiktu ještě SŽDC plánuje podat dovolání. Peníze však musela podle rozhodnutí vrchního soudu zaplatit teď. Spor se týká období, kdy na trhu klesla cena elektřiny a SŽDC ji začala kupovat od jiných dodavatelů a původní smlouvu s ČEZ vypověděla. Ze sporu mají největší prospěch právníci: jen k advokátovi ČEZ Radku Pokornému putovalo od SŽDC téměř 9 milionů korun jako náhrada nákladů. Peníze budou SŽDC chybět v letošním rozpočtu, který s takovým výdajem nepočítal. Ministerstvo dopravy teď přemýšlí, jak výpadek pokrýt. „SŽDC požaduje speciální dotaci, řešíme, kde peníze vzít,“ uvedl náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček. Podle něj by bylo možné

například využít peníze, které měl stát původně připravené na dopravní stavby financované pouze z národních zdrojů, ale později se mu na ně podařilo získat evropské dotace. SŽDC ovšem hrozí, že prohra nebude jediná. „Schyluje se k další podobné žalobě kvůli elektřině objednané na rok 2011, půjde o podobnou částku,“ upozorňuje zdroj ze Správní rady SŽDC. Podle něj má organizace zájem o mimosoudní dohodu s ČEZ, jednání jsou však teprve na začátku.

Spor dvou státních firem o tak velké peníze se zdá být absurdní. ČEZ však musí škodu vymáhat už proto, že kdyby tak nečinil, mohli by soukromí akcionáři ovládající 30 procent firmy manažerům vyčítat, že poškozují jejich zájmy. SŽDC se pak roky vytrvale soudila hlavně proto, že v první instanci jí v dubnu 2014 dal Městský soud v Praze za pravdu. ČEZ se ale odvolal a po třech následujících soudních řízeních se situace obrátila v jeho prospěch. Elektřinu u ČEZ si objednávala SŽDC už v roce 2008. Poté však začal platit nový energetický zákon, který uvolnil trh s elektřinou a umožnil, aby na něj vstoupila také sesterská firma SŽDC České dráhy. Ty nakoupily proud pro správce železnic za výhodnějších podmínek a SŽDC původní smlouvu s ČEZ vypověděla. Energetická firma však výpověď neuznala a zažalovala železnice o náhradu 800milionové škody, která po pěti letech soudů vystoupala kvůli úrokům a nákladům na soudní řízení na více než miliardu. Soud dopřál ČEZ úrok z prodlení ve výši přes osm procent. Kvůli smlouvě stál u soudu i někdejší šéf SŽDC Jan Komárek. Soud ho však loni osvobodil, protože nikdo neprokázal, že při podpisu kontraktu věděl o tom, že ceny ve smlouvě neodpovídají aktuálním tržním cenám. SŽDC totiž kontrakt uzavřela těsně po vypuknutí krize, kdy už ceny začaly klesat. Přestože se ceny za megawatthodinu na trhu tehdy pohybovaly kolem 1 500 korun, SŽDC přistoupila na sumu 1 981 korun. Bývalému řediteli prý pomohlo i to, že v zákoně o SŽDC ani ve vnitřních předpisech nic řediteli organizace nepřikazuje, aby s jejím majetkem hospodařil zodpovědně.

## 12. 06. 2015 EK souhlasí s převodem nádraží na stát, ČD mohou dokončit svou transformaci (2,93 miliardy Kč)

Zdroj: Ministerstvo dopravy

([http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/EK\\_souhlasí\\_s\\_převodem\\_nadrazi\\_na\\_stat\\_CD\\_mohou\\_dokončit\\_svou\\_transformaci.htm](http://www.mdcz.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/EK_souhlasí_s_převodem_nadrazi_na_stat_CD_mohou_dokončit_svou_transformaci.htm))

Ministerstvo dopravy obdrželo souhlasné stanovisko Evropské komise (EK) s úplatným převodem nádražních budov a souvisejícího majetku z Českých drah na stát, s nimž bude hospodařit Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). Převod majetku podle zvolených principů nepředstavuje podle EK nedovolenou veřejnou podporu. Pro ministerstvo dopravy jde o klíčové vyjádření, které dává zelenou této finanční transakci. Převod nádraží na stát zajistí dlouhodobě rovný a transparentní přístup všech dopravců k osobním železničním stanicím a zjednoduší využití veřejných peněz na opravy nádražních budov. „Jsem rád, že jsme ukončili jednání s EK a můžeme dokončit transformaci Českých drah. Je to logický a systémový krok, který je potřeba dotáhnout,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž zastává názor, že částka pro ČD ve výši 2,93 miliard Kč při převodu tohoto majetku nepředstavuje veřejnou podporu, jelikož takovou cenu by byl ochoten uhradit za příslušnou část závodu ČD rovněž investor v tržním hospodářství. Závěr EK je v tomto ohledu formulován jasně a konkrétně – převod podle zvolených principů a v tomto finančním rámci nepředstavuje ekonomické zvýhodnění ČD a nezakládá veřejnou podporu. Pověřený znalecký ústav nyní připraví finální ocenění příslušné části závodu ČD, která zahrnuje nádražní budovy, veškerý související movitý i nemovitý majetek, jakož i pohledávky a závazky spjaté s převáděnou částí závodu ČD. EK při stanovení finančního rámce vycházela z předběžného ocenění, které bylo zpracováno ke konci října 2014. Zástupci EK proto berou na vědomí, že výsledná cena prodeje se odvine od aktuálního ocenění dle domluvené metody. „Následovat bude aktuální ocenění majetku a další potřebné kroky, které transakci detailně připraví,“ řekl Ťok.

Pro ministerstvo dopravy je klíčový souhlas zástupců EK s kupní cenou části závodu ČD, který odblokuje situaci kolem osobních nádraží a výdajů do jejich oprav. Nádraží budou mít dlouhodobě jasného správce a SŽDC na jejich opravy bude moci využít veřejné prostředky, včetně evropských fondů. Finanční výše transakce mezi SŽDC a národním dopravcem je důležitá z hlediska dodržení pravidel EU. Projednávaný návrh vycházel z předběžného ocenění nezávislého znaleckého ústavu a MD nikdy předem nestanovilo, kolik by měly ČD za nádraží získat. Přitom informace, které se v médiích ohledně původně odhadované ceny v posledních dnech objevily, neodpovídají skutečnosti. MD vedlo konzultace s EK od poloviny loňského roku. Cílem této dlouhé série jednání bylo předejít riziku, že později EK transakci zpochybní v řízení na vrácení nedovolené veřejné podpory. Začátkem května v této věci ministr dopravy Dan Ťok osobně jednal s eurokomisařkou pro hospodářskou soutěž Margrethou Vestagerovou.



## 12. 06. 2015 Praha 6 chce plně zahloubenou variantu tratě na letiště

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/praha-6-chce-plne-zahloubenou-variantu-trate-na-letiste/1226848>)

Vedení Prahy 6 bude žádat, aby trať z Masarykova nádraží na letiště vedla v úseku mezi Dejvicemi a Veleslavínem v tunelu. Shodla se na tom rada městské části. Na dotaz ČTK to řekla místostarostka Petra Kolínská (SZ). Původní projekt s plně zahloubenou variantou nepočítá. Podle Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) by taková stavba byla o 3,3 miliardy dražší. Aktuálně se počítá s náklady mezi 18 a 22 miliardami korun. "S ohledem na historii projektu, na znalost místních poměrů a stav přípravy považujeme za nejvhodnější plně podpovrchovou variantu," uvedla Kolínská. Radní zároveň žádají, aby SŽDC začala prioritně stavět úsek mezi Veleslavínem, letištěm a Kladnem. "Navíc chceme architektonickou soutěž na vzhled zastávek a pracovní skupinu Prahy a Středočeského kraje, která by řešila systém záchytných parkovišť," doplnila. Dnes schválené usnesení by na konci června mělo potvrdit ještě zastupitelstvo Prahy 6. Aktuální projekt počítá se zahloubením v úseku přes Stromovku. Pod povrchem by měly být i stanice Dejvice a Veleslavín. "SŽDC v současné době nepreferuje plně podpovrchové vedení trati, zejména z důvodu nízké ekonomické efektivity," uvedl mluvčí společnosti Jakub Ptačinský. "Podpovrchová varianta v porovnání s variantou částečně povrchovou nepředstavuje termínový posun pro zahájení stavby, a to ani negativní ani pozitivní," doplnil. SŽDC prý dokončuje studii proveditelnosti, kterou bude následně schvalovat ministerstvo dopravy. Podle dřívějších informací by se tak mělo stát na podzim. Stavba by měla být dokončena do konce roku 2023, kdy končí programovací období programu Doprava 2.

Trať by měla vést po trase takzvané Buštěhradské dráhy. Cesta z Masarykova nádraží v centru na letiště by měla trvat maximálně 25 minut, do Kladna pak zhruba půl hodinu. V Praze by vlak jezdil maximální rychlostí 60 až 80 kilometrů za hodinu, mimo ni pak i stovčátkou. Vlaky z Masarykova nádraží by ve špičkách mohly jezdit v pětiminutových intervalech, v zastávce Hostivice by každá druhá souprava pokračovala do Kladna, zbylé na letiště.

## 13. 06. 2015 Rakouská inspirace. Stát chce od krajů až třetinu osobních vlaků

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-od-kraju-az-tretinu-osobnich-vlaku-fm0/-eko-doprava.aspx?c=A150612\\_175024\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/stat-chce-od-kraju-az-tretinu-osobnich-vlaku-fm0/-eko-doprava.aspx?c=A150612_175024_eko-doprava_suj))

Dlouholeté pravidlo, že osobní regionální vlaky platí kraje a dálkové ministerstvo dopravy, může skončit. Do vlády míří materiál, který by mohl přesunout více vlaků pod křídla státu. Změnu navrhuje Bílá kniha veřejné dopravy, kterou má v pondělí projednat vláda. Úředníci ministerstva dopravy, kteří materiál sestavili, navrhují, aby zůstal systém buď stejný jako dosud, nebo aby zhruba třetina regionálních vlaků přešla pod stát. Mělo by to být hlavně rychlé a páteřní vlaky. Inspirací pro tento model je Rakousko. „Čtyři kraje pokládaly tento model za možný a přiklonila se k němu i část akademické sféry," uvedlo ministerstvo v materiálu. Podle úředníků by to posílilo síťové pojetí veřejné dopravy. Kraje se naopak přiklání více k současnému stavu. Rozhodovat se tak bude mezi současným a rakouským modelem. „Přechod části vlaků pod ministerstvo bohužel nezajistí, aby na železnici navazovaly autobusy objednávané kraji, stále tedy bude potřeba koordinace mezi objednateli," říká Petr Šlegr z Centra pro efektivní dopravu. Podle něj by současně měla být krajům i ponechána možnost objednávky ministerstva doplnit, například zkrátit interval vlaků v příměstských oblastech. Špatná koordinace jízdních řádů mezi ministerstvem a kraji není přitom novinkou. Například loni ministerstvo dopravy nečekaně zrušilo některé rychlíky, na které přitom navazovaly regionální autobusy.

### Na železnici směřuje kolem třinácti miliard ročně

Železnice v Česku stojí z veřejných prostředků ročně zhruba třináct miliard korun. Přes osm miliard z toho platí kraje za regionální vlaky, víc než čtyři miliardy posílá ministerstvo dopravy na objednávku dálkových vlaků. Kraje dostávají část peněz na zajištění regionálních vlaků přímo z ministerstva dopravy, část si musí hradit. Nulovou podporu mezi kraji získal návrh převést kompletně všechny vlaky na stát. Takovou variantu prosazují především České dráhy: těm by odpadla složitá vyjednávání se čtrnácti kraji o smlouvách a platbách a vše by řešily s jedinými zákazníkem. Podle materiálu by se mělo rozhodnout o financování veřejné dopravy do konce září letošního roku. Ministerstvo dopravy ale možná dostane ještě dříve na téma peněz do regionálních vlaků jiný úkol. V pátek jednala dopravní komise Asociace krajů, která rozhodla i o tom, že po ministerstvu bude chtít desetiletou koncepci regionální dopravy po roce 2019, především její financování. Materiál chtějí do konce srpna.

**Když stát nebude přispívat, ať si vlaky raději vezme**

Provoz regionálních vlaků upravuje memorandum mezi státem, kraji a Českými drahami z roku 2009 na deset let. České dráhy tlačí na jeho prodloužení. „Jsme připraveni jednat o novém memorandu, ale za jiných podmínek, než jsou dosud. Nemůžeme do nekonečna zachraňovat České dráhy,“ řekl náměstek olomouckého hejtmána Alois Mačák, který vede dopravní komisi Asociace krajů. Kraje se přesunu části vlaků na stát úplně nebrání, i když se bojí, že tím skončí pracně budované regionální integrované dopravní systémy. „Pokud stát nebude přispívat, ať si regionální vlaky raději vezme,“ říká Mačák. Bílá kniha má být koncepčním materiálem pro rozvoj veřejné dopravy v Česku, obsahuje i řadu dalších opatření, které mají zvýšit počty cestujících ve vlacích a autobusech. Jednou z cest má být například zavedení jednotného tarifu. „Po schválení vládou bude Bílá kniha závazným koncepčním dokumentem pro Ministerstvo dopravy. Zároveň postup podle těchto zásad bude doporučením pro orgány samosprávy, tedy hejtmánům a primátorům statutárních měst,“ dodal mluvčí ministerstva Tomáš Neřold.

**14. 06. 2015 Nejrychlejší evropský vlak Frecciarossa 1000 zahájil provoz**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/nejrychlejsi-evropsky-vlak-frecciarossa-1000-zahajil-provoz/1227401>)

Nový italský rychlovlak Frecciarossa 1000, který se honosí přívlastkem nejrychlejší vlak Evropy, v neděli zahájil pravidelný provoz na lince mezi Milánem, Římem a Neapolí. Zatím se bude zajíždět rychlostí maximálně 300 kilometrů v hodině, do prosince má dosahovat až 360 kilometrů za hodinu a teoreticky může jezdit i čtyřsetkilometrovou rychlostí. Frecciarossa 1000 zahájila provoz s šesticí souprav, které budou obstarávat celkem osm spojení denně. Z nich čtyři budou zajíždět do Turína a čtyři budou končit v milánské veletržní stanici Rho Fiera kvůli světové výstavě Expo 2015. Většina jich bude na jihu vyjíždět z Neapole. V září bude přidáno šest spojů. První souprava, pojmenovaná po slavném italském sprinterovi Pietru Menneovi, absolvovala inaugurační jízdu s cestujícími 25. dubna. Na trase z Milána do Říma se s ní svezl italský prezident Sergio Mattarella, několik ministrů a další významní hosté.

Supervlak zvládne překonat téměř šestisetkilometrovou vzdálenost mezi Milánem a Římem za dvě hodiny a 15 minut, což je o 45 minut méně než dosavadní rychlovlaky. Italská státní železniční společnost Trenitalia chce těmito soupravami postupně nahradit všechny dosavadní rychlovlaky typu Frecciarossa (Rudý šíp). Slibuje si, že díky nim přetáhne zákazníky letecké společnosti Alitalia. Od prosince by už italské dráhy měly mít k dispozici 22 nových vlaků se šesti vagony a 455 místy ve čtyřech různých třídách. Kompletní flotila 50 supervlaků by měla Itálii křižovat od prvních měsíců roku 2017. Frecciarossa 1000 může podle Trenitalia jezdit na jakékoli vysokorychlostní trati v Evropské unii. Nový vlak vyrábí kompletně v Itálii firma AnsaldoBreda, kterou vlastní společnost Finmeccanica společně s kanadskou skupinou Bombardier. Dráhy do jeho vývoje a výroby investovaly 1,6 miliardy eur (téměř 44 miliard korun).

**14. 06. 2015 Po rekonstrukci hlavního nádraží bude přítmi na nástupištích minulostí (Praha hl. n.)**

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/314657-po-rekonstrukci-hlavniho-nadrazi-bude-pritmi-na-nastupistich-minulosti/>)

Na pražském hlavním nádraží se pracuje na opravě unikátní haly nad nástupišti. Její obnova bude stát půl miliardy. Zatímco současná oprava na boční stěně by mohla být hotová v polovině července, kompletní renovace bude omezovat provoz ještě příští dva roky. Obvyklé zvuky oznamující hlášení o příjezdech a odjezdech vlaků se mísí s hlukem vrtaček a kladiv, jak dělníci pracují na renovaci boční stěny haly pražského hlavního nádraží. Železniční provoz se totiž nezastavil, dělníci tak v podstatě pracují nad hlavami cestujících. Uzavření nejvytíženějšího českého nádraží totiž nepřipadá v úvahu. "Je to samozřejmě pro naše dispečery otázka cviku a řízení," uvedl mluvčí Správy železniční dopravní cesty Jakub Ptačinský.



Pracuje se ve výšce až dvanácti metrů a výhradně na lešeních. Dělníci nejprve odstraňují staré vrstvy barev. "Konstrukce se otryská," popsal stavbyvedoucí Lubomír Kukla, "následuje aplikace protikorozní úpravy." Potom se usadí nosná konstrukce pro okna, přičemž technologie odpovídá původní. Ve výsledku mají rámy šedou barvu a vyplňují je čiré okenní tabulky. Přesně tak vypadala hala i před sto lety. Srovnání se stavem před rekonstrukcí je zjevné. Původní tabulky už jsou stěží

průsvitné. Charakteristické přitížení při čekání na příjezd vlaku by tak mělo být už brzy minulostí. Současné práce by měly být dokončeny během července, celá hala ale bude obnovena až za dva roky. Přestože hlavní nádraží nepotkala uzavírka, neznamená to, že se práce na hale neodrazily na jízdních řádech. Část vlaků byla už v únoru odkloněna na Masarykovo nádraží, dalším spojům se upravily časy odjezdů.

#### Začalo se u odbavovací haly, třeba dojde i na výpravní budovu

Pražské hlavní nádraží prochází renovací postupně. Už před čtyřmi roky se otevřely opravené prostory odbavovací haly, do níž přibýly i obchodní prostory. Na opravy ale dál čeká výpravní budova. Od Českých drah ji má pronajatou jiná firma, což byl dlouho problém. Povedlo se opravit aspoň část interiéru s Fantovou kavárnou. "Opravili jsme kopuli, vitráže, sochy a v tuto chvíli čekáme na znovuootevření slavné Fantovy kavárny, které by mělo nastat někdy v polovině července tohoto roku," řekl Martin Hamšík mluvčí Grandi Stazioni, která měla obnovu secesního prostoru i odbavovací haly na starost. Složitě vlastnické vztahy tak brzdí hlavně opravu fasády výpravní budovy, před níž vede magistrála. Než se všechny strany dohodnou, zřejmě z již tak značně poničené stavby ještě spousta omítky odpadne.

### 15. 06. 2015 Provoz na trati Jaroměř – Stará Paka bude bezpečnější (DOZ, slavnostní zahájení stavby)

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně zahájila modernizaci zabezpečovacího zařízení na trati Jaroměř – Stará Paka. Cílem projektu je především zvýšení bezpečnosti provozu na železnici omezením vlivu lidského činitele a zavedením dálkového ovládní zabezpečovacích zařízení (DOZ). „Modernizace v úseku Jaroměř – Stará Paka bude přínosná v mnoha ohledech. Díky instalaci zabezpečovacího zařízení dojde ke zvýšení bezpečnosti na trati a snížení provozních nákladů. Projekt bude mít pozitivní dopad také na komfort cestování, zkrátí se jízdní doba a cestující budou navíc lépe informováni o aktuálním dění na trati,“ shrnul přínosy stavby generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Jejím hlavním předmětem je zřízení moderních elektronických systémů v rámci zabezpečovacího zařízení 3. kategorie. Ty eliminují případné chyby lidského činitele a umožňují aplikovat nadstavbové systémy, které poskytují obsluhujícím provozním zaměstnancům komfort počítačového ovládní. Nový řídicí systém zajistí zkrácení provozních intervalů pro křižování vlaků ve stanici a tím přispěje ke zkrácení jejich jízdních dob. Nově bude zabezpečovací zařízení ovládat dispečer z Jednotného obslužného pracoviště (JOP) ve Staré Pace. Součástí stavby je také úprava nástupišť a přístřešků v železničních stanicích i na zastávkách s cílem zabezpečit komfortní a bezbariérový přístup cestujících. Dále dojde k modernizaci osvětlení, které zajistí bezpečnost na nástupištích i v nočních hodinách. Některé stávající výhybky nahradí zařízení nového typu, což přispěje k významnému zvýšení bezpečnosti provozu a současně i komfortu při jízdě.

Celkové náklady stavby s názvem DOZ trati Jaroměř (mimo) – Stará Paka (mimo) činí 461 357 968 Kč bez DPH. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava spolufinancován Evropskou unií z Fondu soudržnosti, a to až v maximální výši 365 929 241 Kč. Národní financování projektu zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Dokončení prací je plánováno na konec srpna letošního roku.

Název stavby	DOZ trati Jaroměř (mimo) – Stará Paka (mimo)
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	SDRUŽENÍ Jaroměř – Stará Paka: Starmon s.r.o., AŽD Praha s.r.o., SUDOP Praha a.s.
Termín zahájení stavby	03/2015
Termín dokončení	08/2015
Celkové náklady stavby	461 357 968 Kč
Schválený příspěvek EU	365 929 241 Kč

### 15. 06. 2015 Karlovy Vary ozdobí nová nádražní budova (slavnostní zahájení stavby)

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

Tradičním poklepáním na kolejnici dnes Správa železniční dopravní cesty slavnostně zahájila modernizaci výpravní budovy horního vlakového nádraží v Karlových Varech. V rámci připravované

stavby bude postupně zdemolována stávající výpravní budova a na jejím místě bude postavena moderní novostavba vycházející z návrhu architekta Petra Franty. Výpravní budova na horním nádraží v Karlových Varech byla postavena v poválečných letech jako provizorní stavba dočasně nahrazující původní nádraží, které bylo v roce 1945 zničeno při bombardování spojeneckými vojsky. Této skutečnosti odpovídá i současný technický stav budovy, kdy řada stavebních konstrukcí je již za horizontem své životnosti. Část provozních prostor v budově tzv. „staré pošty“ sice byla v nedávné době zrekonstruována, zbývající část budovy je však v havarijním stavu a současné standardy vybavení pro odbavení cestujících nesplňuje. „Na místě staré výpravní budovy je navržena nová budova horního nádraží, která odpovídá současným evropským parametřům a standardům. Dvoupodlažní budova organického tvaru bude zasazena do svažitého terénu směrem k centru města. Ústředním prvkem stavby bude prosklená hala přecházející přes obě patra a vytvářející tak vzdušný a prosvětlený veřejný prostor. Díky projektu získá světoznámé lázeňské město skutečně reprezentativní vlakové nádraží, které bude, jak věříme, také dobrou vizitkou práce SŽDC, s. o.,“ shrnul přínosy projektu generální ředitel SŽDC Pavel Surý.

Navržená stavba má aerodynamický tvar, který je mimo jiné příhodný k odvádění vody či sněhu. Technické řešení pláště včetně izolací a statiky konstrukcí je navrženo s důrazem na nízkou energetickou náročnost budovy. Celý objekt nádražní budovy bude bezbariérový. Prostor haly v podzemním podlaží počítá s napojením na podchod propojující jednotlivá nástupiště a nádražní budovu. V nadzemním podlaží se bude nacházet hala s prostorem prodeje jízdenek, která budovu rozdělí na dvě administrativní části včetně zázemí. Tyto části budou propojeny lávkou zavěšenou nad halou.

Stávající výpravní budova bude demolována postupně, pro zajištění funkce nádraží bude zachována východní část objektu, která bude plnit základní funkce nádraží po dobu výstavby a bude snesena až po dokončení navazující investiční akce v rámci modernizace celé železniční stanice. Samotná realizace proběhne dle předpokladů ve dvou fázích, a sice v přípravné, kdy dojde k přemístění technologií zabezpečujících provoz nádraží a k výstavbě provizorního propojení s dočasnou výpravní budovou. Zároveň dojde k úpravám místností pro zachování provozu (prodej jízdenek, toalety, denní místnosti, dočasná dopravní kancelář, sdělovací místnost). V následné realizační fázi pak dojde k demolici západní a střední části stávající nádražní budovy a výstavbě nové výpravní budovy, do které bude následně přemístěna dopravní kancelář. Po dokončení stavby nové budovy se předpokládá zahájení modernizace zbývajících částí železniční stanice s vybudováním nového podchodu a rekonstrukcí celého kolejiště a včetně 1. a 2. nástupiště. Součástí projektu je návrh rekultivace zeleně, kvalitní stávající stromy budou zachovány a dotvoří tak součást nového designu a budoucí tváře nádraží.

Rozhodujícím momentem přípravy celé akce bylo zajištění převodu stávající výpravní budovy, jejímž vlastníkem byly České dráhy a.s. Ke zmíněnému převodu karlovarského nádraží došlo na základě kupní smlouvy mezi Českými drahami, a.s. a Správou železniční dopravní cesty, s. o., která byla uzavřena dne 1. 9. 2014 a vlastnické právo pro Správu železniční dopravní cesty, s. o. vzniklo 4. 9. 2014. Od této doby lze tedy považovat karlovarské nádraží za majetek SŽDC s. o., a to včetně práva s ním nakládat. K vlastnímu fyzickému předání nemovitosti došlo 9. 10. 2014 v 13:00 přímo v Karlových Varech.

Na stávající projekt bude navazovat projekt investice Modernizace ŽST Karlovy Vary – staniční část, jehož realizace je plánována na roky 2016 – 2017. Celkové náklady stavby s názvem Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova činí 96 010 049 Kč bez DPH. Investorem je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace. Projekt je v rámci Operačního programu Doprava navržen ke spolufinancování Evropskou unií, kdy plánovaná výše příspěvku z Fondu soudržnosti představuje až 70 285 280 Kč. Národní financování projektu zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury. Dokončení prací je plánováno na únor 2016.

Název stavby	Modernizace ŽST Karlovy Vary – výpravní budova
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	SKANSKA a. s.
Termín zahájení	06/2015
Termín dokončení	02/2016
Celkové náklady stavby	96 010 049 Kč
Plánovaný příspěvek EU	70 285 280 Kč

## 16. 06. 2015 Veletrh v Ostravě představuje nové vlaky i nízkopodlažní tramvaj (Czech Raildays, 16. – 18. června 2015)

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/veletrh-v-ostrove-predstavuje-nove-vlaky-i-nizkopodlazni-tramvaj/1228149>)

Za dosud největší účasti vystavovatelů začal dnes v Ostravě třídní Mezinárodní veletrh drážní techniky, výrobků a služeb pro potřeby železniční a městské kolejové dopravy Czech Raildays. Na jeho 16. ročníku se prezentuje 192 firem. K vidění jsou letos především vozidla určená pro regionální dopravu, řekl ČTK manažer veletrhu Stanislav Zapletal. Mezi novinky patří nízkopodlažní tramvaj EVO1 nebo dieselová lokomotiva Vectron společnosti Siemens. "Letošní ročník opět prezentuje drážní techniku v celé šíři, to znamená opravdu od tratí, které jsou tím základem pro drážní dopravu, přes komponenty vozidel, přes zabezpečovací prvky až po finální vozidla. Takže jak odborná veřejnost, tak i široká laická veřejnost tady najde absolutně všechno," řekl Zapletal.

Společnost Pragoimex z Aliance TW Team na veletrhu představuje tramvaj EVO1. "Jedná se o unikátní vůz. Žádný evropský, dovoluji si tvrdit, i světový výrobce tramvajových vozidel nemá ve svém výrobním portfoliu jednočlánkové patnáctimetrové vozidlo, a to je hlavní přednost tohoto vozu," řekl generální ředitel Pragoimexu Vladimír Faltýsek. Tramvaj je celá bezbariérová. "To znamená, všechny vstupní prostory jsou v úrovni nízké podlahy a cestující je schopen přes celý vůz projít bez schodů. Další výhodou je unikátní systém dveří, kde se na krátký vůz podařilo instalovat čtyři dveřní otvory," uvedl Faltýsek. Tramvaj má klimatizaci pro cestující, informační systémy nebo Wi-Fi síť. Vozová skříň a rámy podvozků tramvaje se svařovaly a vyráběly v Krnovských opravárnách a strojárnách, jež jsou rovněž členem aliance. Kompletace vozu se dělala v dílnách Dopravního podniku Praha. Pokud by šla tramvaj do výroby, je možné, že by se vozy kompletně na klíč vyráběly v Krnově. "Druhá možnost je, že bude vyráběna způsobem jako tento vůz, to znamená k zákazníkovi dopravíme rozhodující komponenty a know-how a za účasti našich inženýrů, našich techniků bude provedena kompletace," řekl Faltýsek. Cestující se už během měsíce budou moci touto tramvají svézt v Praze, kde bude ve zkušebním provozu.

Koncern Alstom v Ostravě předvádí motorový vlak Coradia Lint 41, který bude od poloviny příštího roku jezdit na lince z Německa do Chebu. Jde o regionální motorovou jednotku, která po úpravě interiéru může sloužit i jako dálkový vlak. Alstom ji chce nabízet především regionálním dopravcům. Hlavní výhodou vozidla je podle firmy to, že má nejnižší provozní náklady. "Poplatky za údržbu, za dopravní cestu a především za naftu máme nejnižší, protože to vozidlo je vyrobeno účelně tak, aby mělo tyto provozní výsledky nejlepší ze všech vozidel na trhu," řekl manažer divize Transport společnosti Alstom Jiří Filip. Dalšími atraktivními exponáty jsou například lokomotiva Traxx AC3 společnosti Bombardier nebo rekonstruovaná česká lokomotiva Kyclop ze 70. let minulého století. Veletrh je otevřen dnes do 18:00, ve středu od 09:00 do 18:00 a ve čtvrtek od 09:00 do 16:00. Plné vstupné stojí 70 korun.

## 18. 06. 2015 Stát díky opravám D1 ušetřil 118 milionů za vlaky z Prahy do Brna

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/kolik-stat-doplaci-na-dalkove-vlak-uv-eko-doprava.aspx?c=A150617\\_161112\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/kolik-stat-doplaci-na-dalkove-vlak-uv-eko-doprava.aspx?c=A150617_161112_eko-doprava_suj))

Ztrátovost většiny dálkových vlaků na české železnici objednávaných státem loni rostla, v některých případech už stát platí Českým drahám 355 korun za každý ujetý kilometr. O jednu z mála výjimek se postarala oprava D1, která nahnala lidi do vlaků na trase mezi dvěma největšími českými městy. Klesala totiž ztrátovost expresních dálkových vlaků mezi Děčínem a Břeclaví, do kterých spadá i úsek Praha – Brno. Stát loni za jejich provoz zaplatil 448 milionů korun, rok před tím 566 milionů. Ztráta na jeden kilometr klesla ze 123 na 97 korun. Vyplývá to z výkazu skutečné ztráty, který České dráhy musí předkládat pravidelně ministerstvu dopravy. iDNES.cz ho získal na základě žádosti podle zákona o svobodném přístupu k informacím.

České dráhy dlouhodobě tvrdí, že jim počty cestujících mezi Prahou a Brnem rostou, nikdy ale nezveřejnily přesná čísla. Loňskému snížení ztráty pomohl především větší zájem cestujících: železnici se podařilo přilákat především ty, kteří dosud jezdili mezi oběma městy autem. Kvůli modernizaci D1 ale řada motoristů začala mít obavy z kolon a zpoždění, proto řidiči raději přesedlali na vlak. Nárůst počtu cestujících na trase mezi Prahou a Brnem hlásí i Student Agency ve svých autobusech. Ještě lepší čísla čekají České dráhy letos: od prosince jezdí na trase moderní jednotky railjet, které přilákaly další cestující. Další nárůst by mohl nastat ještě od prosince letošního roku: jízdní řád počítá s dobou jízdy 2,5 hodiny mezi oběma městy, o sedm minut méně, než dosud. Z linek, které ministerstvo dopravy objednává, vykázaly snížení ztrátovosti loni pouze tři: kromě linky Břeclav – Děčín ještě dotovaný úsek vlaků z Ostravy na Slovensko a noční vlaky. U ostatních je nárůst.

Ministerstvo ročně pošle Českým drahám čtyři miliardy za provoz dálkových vlaků. Po fiasku soutěže v roce 2013 vypsalo letos první tendr na provoz rychlíků, další mají následovat. Každý ujetý kilometr dálkového vlaku stál loni daňového poplatníka v průměru 127 korun. Nejméně prodělávají noční spoje, následované právě expresními vlaky Břeclav – Děčín. V těch jsou zahrnuty jak dálkové spoje z Maďarska, Slovenska a Rakouska, tak vlaky z Prahy do Berlína a Hamburku.

### Nejvíce se prodělává u německých hranic

Nejprodělečnější jsou spěšné vlaky z Chebu do Norimberku: za deset kilometrů na českém území doplácí stát 355 korun za kilometr. Dráhy to vysvětlují drahým pronájemem od Deutsche Bahn. Přes dvě stě korun platí stát za rychlíky Praha – Rakovník. Ztrátovost stoupla například i u tratí, kde dráhy kvůli výlukám většinu roku používaly náhradní autobusy. Ty přitom bývají levnější než vlak. Například u rychlíků Liberec – Ústí nad Labem jezdily převážnou část roku mezi Libercem a Jablonným v Podještědí autobusy kvůli zasypané trati, přesto linka prodělala o sedm milionů korun více. Dráhy to vysvětlují tím, že mírně stoupla objednávka státu a vozy nasazované na tuto trasu prošly většími opravami. „Data budeme analyzovat, pokud budeme mít v nějakých detailech pochybnosti, požádáme dopravce o bližší vysvětlení,“ řekl mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Nežold.

Kolik stát doplácí na vlakové linky

Číslo	Linka	Ztráta (mil. Kč)	Ztráta (Kč/vlkm)
1	Praha – Ostrava – PL/SK	60,3	155
2	Praha – Zlín/SK	326,5	155,5
3	D – Ústí n. L. – Praha – Brno – A/SK	448,6	97,5
4	A/SK – Břeclav – Ostrava – PL	114,4	151,5
5	Praha – Ústí n. L. – Cheb	190,9	113,9
6	Praha – Plzeň – Cheb – D	311,3	127,7
7	Praha – Č. Budějovice – A	262,6	136,3
8	Brno – Ostrava – Bohumín	248,8	141
9	Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava	239,7	124,4
10	Praha – H. Králové – Letohrad – PL	215,5	136
11	Brno – Jihlava – Č. Budějovice – Plzeň	301,9	161,7
12	Brno – Olomouc – Šumperk/Jeseník	100,2	124
13	Brno – Břeclav – Olomouc	130,5	123,3
15	Ústí n. L. – Liberec	74,9	121,5
18	Praha – Olomouc – Vsetín/Luhačovice	228,3	120,9
19	Praha – Pardubice – Brno	151,6	110,2
20	Praha – Ústí n. L. – Děčín	110	106
21	Praha – Turnov – Tanvald	76	142,5
22	Kolín – Česká Lípa – Rumburk	65,9	117,4
23	Kolín – Ústí n. L.	91,3	120,8
24	Praha – Rakovník	66,2	207,7
26	Praha – Písek – Č. Budějovice	92,2	151,1
27	Ostrava – Krnov – Olomouc/Jeseník	102,5	150,3
28	Noční spoje	79,7	81,7
29	Cheb – Pomezí n. O. – D	11,4	355,1

### 19. 06. 2015 Stát koupí dopravcům vlaky, nárok budou mít jen ti, co jezdí za dotace

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/stat-koupi-dopravcum-vlaky-narok-budou-mit-jen-ti-co-jezdi-za-dotace-1201298>)

Česko bude v následujících letech poprvé v novodobé historii přispívat železničním dopravcům na vlaky až do výše sta procent ceny. Ministerstvo dopravy nyní připravuje program, v rámci něhož

budou firmy peníze čerpat. Jde přitom v první řadě o využití evropských fondů. Unie v rámci nového operačního programu Doprava může dát dopravcům až 85 procent hodnoty vozu, zbytek vůbec poprvé dodá státní rozpočet. „Podmínky programu se nyní doladují,“ řekl mluvčí rezortu Tomáš Neřold s tím, že se prozatím počítá s prostředky v rozmezí 8,2 miliardy až 12,3 miliardy korun. Ministerstvo bude proplácet pouze vlaky, které jezdí v závazku veřejné služby, tedy za dotace. Ty nyní v rychlíkové dopravě pobírají pouze České dráhy, ministerstvo už ale začalo s otevíráním trhu, v běhu je první soutěž o dotované vlaky na lince Plzeň – Most. Další tendry na tratě Pardubice – Liberec – Ústí nad Labem a Praha – Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb by měly být vypsány na podzim. Pokud v tendrech uspějí soukromníci, dostanou se i oni k vlakům zdarma.

### Krátké smlouvy a předávání vlaků

Smlouvy na dotované linky ale budou kratší, než je životnost nových souprav. Ta se počítá na desítky let. Pokud tedy dopravce získá smlouvu například na patnáct let a po jejím uplynutí o trať přijde, bude muset předat vlaky svému následovníku. Za dotacemi na nákup vlaků je možné vidět i snahu ministerstva dopravy vyčerpat v následujících letech co nejvíce peněz z evropských fondů. Zkušenosti minulých let totiž ukazují, že stát není schopen všechny peníze prostavět na dálnicích a kolejích. Stát přispíval na nákup vlaků i v minulých letech, nikdy ale nešlo o miliardy a stoprocentní dotaci.

## 19. 06. 2015 Prototyp nejrychlejší motorové lokomotivy Kyklop znovu vyráží (T 499.0002)

Zdroj: iDNES.cz ([http://technet.idnes.cz/motorova-lokomotiva-kyklop-d12-/tec\\_reportaze.aspx?c=A150617\\_192935\\_tec\\_reportaze\\_rja](http://technet.idnes.cz/motorova-lokomotiva-kyklop-d12-/tec_reportaze.aspx?c=A150617_192935_tec_reportaze_rja))

Nejrychlejší motorová československá lokomotiva T 499.0, známá pod přezdívkou Kyklop, byla po 22 letech opravena do provozuschopného stavu. Bude sloužit jako zkušební vozidlo na Železničním zkušebním okruhu Cerhenice nebo k nostalgickým jízdám. V době začínající normalizace se povedlo v ČKD prosadit výrobu dvou prototypů unikátních lokomotiv, které se nakonec staly legendou československé, později české železnice. První stroj byl dokončen 28. června 1974 a druhý 14. ledna 1975. Po odstranění dětských nemocí první prototyp absolvoval zkoušky, které pokračovaly v roce 1976. Během testování lokomotiva s označením T 499.0001 vytvořila dosud platný rychlostní rekord motorových lokomotiv v Československu, kdy po okruhu v Cerhenicích uháněla rychlostí 176 km/h. Dvojka byla mezitím nasazena na nepříliš úspěšném zkušebním provozu na tehdy legendárním rychlíku Ostravan mezi Prahou a Bohumínem.



### Požáry a hrozící likvidace

Po dokončení zkušebního provozu byly oba prototypy v roce 1977 přesunuty do depa Děčín, kde obě lokomotivy sloužily především k vozbě nákladních vlaků. Provoz prvního prototypu ukončil 23. listopadu 1979 požár ve strojovně. Druhý Kyklop vyřadila z provozu 10. března 1980 porucha regulátoru výkonu spalovacího motoru. Vyřazeným lokomotivám hrozila likvidace, před kterou je zachránil odprodej Výzkumnému ústavu železničnímu v Cerhenicích (VÚŽ). I na cerhenickém okruhu se lokomotivám příliš nedařilo. První prototyp byl zlikvidován kvůli poruše v roce 1989. Stroj nakonec posloužil při nárazových zkouškách, kdy byly vyvíjeny deformační segmenty nárazníků. Také druhý Kyklop se nevyhnul požáru. V druhé polovině roku 1992 ho jeden takový menší poškodil ve strojovně. V té době procházel VÚŽ těžkým obdobím, takže na opravu unikátní motorové lokomotivy ani nepomýšlel.

### Naděje díky nadšencům

Lidé kolem železnice si už tehdy uvědomovali historickou hodnotu lokomotivy T 499.0002. Nakonec prosadili převod Kyklopa pod nově vznikající České dráhy. Nadšenci Společnosti železniční a výtvarná Nymburk se pustili do opravy. Tu se nepovedlo dokončit, neboť se Společnost železniční rozpadla. Osud zavál Kyklopa na rozhraní Moravy a Slezska, kde se slavilo 150 let železnice na Ostravsku. Lokomotiva se už do Nymburka nevrátila. I zde se našla skupina fanoušků, která unikát opravovala. Bohužel ji čekal stejný osud. Naštěstí stál Kyklop v hale a vozili ho coby nepojízdný exemplář po železničních výstavách. Nakonec se z motorové lokomotivy T 499.0002 stala 17. února 2003 kulturní památka. V květnu 2012 stroj doputoval do Lužné u Rakovníka, kde probíhalo Setkání motorových lokomotiv ČKD. Do zdejšího historického depa byl nakonec administrativně převeden z Bohumína.

**V rukách profesionálů**

V té době už probíhalo jednání s Výzkumným ústavem železničním o pronájmu a opravě lokomotivy pro potřeby VÚŽ. Nakonec byla lokomotiva VÚŽ prodána. Veřejnosti se Kyklop naposledy představil v září 2012. K vidění byl na oslavách Dne železnice v Nymburce. Poté se přemístil do haly DPOV v Nymburce. Tato společnost je dceřinou společností ČD a věnuje se modernizaci a opravám kolejových vozidel. Její výjimečnost spočívá v tom, že se specializuje na opravy historických vozidel.

Během oprav došlo zhruba k třicítce dílčích úprav. Znalci vědí, že vše je popsáno v 288 stránkové monografii, kterou k této příležitosti vydal VÚŽ. Největší změnou byla výměna motoru. Do Kyklopa byl zabudován opravený motor K 12 V 230 DR, který předtím sloužil v „brejlovci“ 750.349. Naftové srdce má tedy lokomotiva T 499.0002 nové. Poprvé se rozběhlo 10. prosince 2014. Poslední seřizování výkonu motoru proběhlo 13. ledna 2015, a to na vodním odporu v DPOV Nymburk. Následovaly další operace a zkoušky. První zkušební jízdy se odehrály 16. února 2015 ve železniční stanici Nymburk.

Nově bude Kyklop sloužit zejména k trakčním zkouškám hnacích vozidel, jelikož disponuje elektrodynamickou brzdou. Zejména fanoušci železnice a šotouši ocení, že bude pronajímán k nostalgickým jízdám.

## 22. 06. 2015 Novinka Českých drah ČD Bus Šumava propojí vlaky a autobusy v atraktivních částech Šumavy

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-24299/>)

Propojení železnice s řadou míst, kam dosud nejezdila pravidelná veřejná doprava, nabízí pro letošní prázdninové měsíce ČD Bus Šumava. Od 4. července až do 30. srpna vždy o sobotách a nedělích zavádějí České dráhy autobusové linky v návaznosti na vlakové spoje do atraktivních částí Šumavy. „V posledních letech zaznamenáváme trvalý trend růstu počtu přepravených cestujících v turisticky atraktivních oblastech Šumavy. Velmi si zájmu cestujících o naše služby vážíme, a proto jsme pro letní sezónu 2015 připravili novinku, která je unikátní svým rozsahem i vzájemnou provázaností. V červenci a v srpnu zavádějí České dráhy v jihočeské části Šumavy systém ČD Bus Šumava,“ uvedl Jiří Kafka, ředitel regionálního obchodního centra Českých drah v Českých Budějovicích. O sobotách a nedělích pojedou autobusové linky navázané na vlaky Českých drah. Spoje pojedou o prázdninách vždy v sobotu a v neděli a navíc ještě ve státní svátek 6. července.

### Přehled linek zařazených do systému ČD Bus Šumava

- Nové Údolí – Třístoličnick – linka dopraví cestující na vyhledávaný Třístoličnick
- Lipno nad Vltavou – Svatý Tomáš – autobusy dovezou zájemce do obtížně dostupné oblasti na pravém břehu Lipenského jezera, autobusy budou vyjíždět z obce Lipno nad Vltavou, budou navázány v železniční stanici Lipno na vlaky od Vyššího Brodu a s možností rychlého spojení do Českých Budějovic a Lince. Linka vede přes Přední Výtoň a Frýdavu. Konečná zastávka Svatý Tomáš je východištěm na zříceninu hradu Vítkův kámen a na Schwarzenberský kanál u Ježové.
- Lipno nad Vltavou – Černá v Pošumaví – linka nabídne dlouhodobě požadovanou návaznost mezi Lipnem nad Vltavou a vlaky ČD v Černé v Pošumaví. Obslouží i další turistickou destinaci ve Frymburku, s možností použití přívozu do Frýdavy. V Černé v Pošumaví bude zajištěna návaznost na vlaky ve směru Nová Peč a Nové Údolí, s možností přestupů na autobusy do Bavorska, či na autobusy Národního parku Šumava
- Lenora – Kvilda – Podařilo se navázat železniční dopravu ČD na systém tzv. Zelených autobusů Národního parku Šumava. Z ČD Busu Šumava lze na Kvildě přestoupit do spojů ve směru na Horskou Kvildu, Srní, Prášily, Železnou Rudu a hlavně na Bučinu, kde je možnost dalších vazeb směrem do Bavorska.
- Holubov – Krasetín – nejkratší linka umožní od vlaků ze směru jak od Českých Budějovic i Českého Krumlova pohodlně se dostat k nástupní stanici lanové dráhy na Kleť.
- Kaplice – Český Krumlov – cestujícím z Kaplice zajistí přestupní vazby v Kaplici nádraží na vlaky ČD z 5 km vzdáleného města. Zároveň také o více než hodinu zkrátí cestování ve směru od Lince do Českého Krumlova.

Na projektu ČD Bus Šumava spolupracují České dráhy s Národním parkem Šumava a bavorskou železnicí Ilztalbahn. Podařilo se vytvořit dopravní systém, který zahrnuje vlakové i autobusové linky v celé oblasti Šumavy bez ohledu na státní hranici. Lze cestovat na jednu jízdenku, kterou si cestující koupí v jakémkoli vlaku ČD či v osobní pokladně. Cestující, kteří si zakoupí některou z jízdenek partnerů (např. NP-Ticket Národního parku Šumava, či jízdenku v Bavorsku), rovněž můžou využívat



vlaků Českých drah. „Nám jde hlavně o komfort návštěvníka Šumavy a o to, aby maximálně využil našich Zelených autobusů. To by nikdy úplně nefungovalo bez toho, abychom se domluvili s dalšími dopravci a především s Českými drahami, na které jsme přímo navázáni. Každoročně naše Zelené autobusy přepraví více než 100 tisíc osob a doufáme, že toto číslo se zvýší díky spolupráci s jihočeskými Českými drahami, se kterými jsme si navzájem začali uznávat jízdní doklady a vyladili jsme návaznost spojů,“ říká mluvčí Správy NP Šumava Jan Dvořák. Například na Skupinovou víkendovou jízdenku za 250 Kč můžou cestovat 2 dospělí a až 3 děti do 15 let ve všech vlacích ČD v Jihočeském kraji, ve výše uvedených ČD Busech Šumava, ale i v Zelených autobusech Národního parku Šumava na linkách:

- Kvilda – Prášíly – Srní – Železná Ruda – Špičák
- Horská Kvilda – Kvilda – Bučina
- Nová Pec – Jelení Vrchy (východiště na Plešné jezero a ke Schwarzenberskému kanálu)

Lze využít i partnerských linek v Bavorsku a podívat se do Pasova, do ZOO v Neuschönau, nebo se nechat vyvézt pod horu Roklan a Luzný. Okruh lze uzavřít na Bučině s přestupem na Zelené autobusy Národního parku Šumava.

## 25. 06. 2015 Italoové mají rok, aby dali pražské hlavní nádraží do pořádku. Jinak končí

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/italum-bezi-cas-s-opravou-hlavniho-nadrazi-fj6-/eko-doprava.aspx?c=A150624\\_172417\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/italum-bezi-cas-s-opravou-hlavniho-nadrazi-fj6-/eko-doprava.aspx?c=A150624_172417_eko-doprava_suj))

Ministerstvo dopravy i České dráhy vážně zvažují, že příští rok ukončí smlouvu s firmou Grandi Stazioni, která má pronajaté největší nádraží v zemi. Italská firma totiž navzdory smlouvě už přes tři roky otálí s opravou historické nádražní budovy. „V případě hlavního nádraží čekáme, že italská strana začne plnit to, co je domluveno ve smlouvě. Pokud ne, jsme připraveni nechat smlouvu doběhnout do konce a nevyužít možnosti její platnost prodloužit,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok. Italoové totiž mají možnost prodloužit si pronájem o dalších třicet let.

O možnosti ukončení smlouvy s Grandi Stazioni se začalo mluvit vážně už před rokem. Italoové ve smlouvě podepsali, že opraví nejen nejlukrativnější prostory pro pronájem obchodních ploch ve vstupní hale, ale také historickou část nádraží. Rekonstrukce měla proběhnout do roku 2013, už předloni proto mohly dráhy smlouvu vypovědět. Nestalo se tak. Vedení Dalibora Zeleného dosazeného úřednickým ministrem dopravy Zdeňkem Žákem tuto povinnost prodloužilo o další tři roky. „Se společností Grandi Stazioni jednáme o konkrétní podobě další spolupráce. Naší snahou je, aby byla historická budova opravena co nejdříve. Podle platné smlouvy to má být do podzimu 2016,“ říká mluvčí Českých drah Radek Joklík. Příští rok na podzim vyprší i samotná smlouva. „Tento termín se dnes jeví jako nereálný, je proto možné, že dojde k prodloužení lhůty, ale jednání o tom zatím nejsou uzavřena. Po společnosti žádáme představení konkrétních plánů na realizaci oprav a pevné záruky, že k dalšímu zdržení nedojde,“ dodal Joklík, podle kterého je neprodloužení smlouvy krajní variantou.

Grandi Stazioni, které loni stoupl zisk v Česku na 54 milionů korun, tvrdí, že oprava je prakticky připravena. „Obnovení prací na rekonstrukci Fantovy budovy je připraveno. Grandi Stazioni disponuje hotovým projektem i rozpočtem. Věříme, že nynější konstruktivní a intenzivní jednání s Českými drahami nám umožní obnovit práce velmi rychle,“ řekl mluvčí firmy Martin Hamšík. Kolik bude rekonstrukce stát a v jakém bude rozsahu, nechce ale do ukončení dohody uvést. Na hlavním nádraží probíhá letos jiná zásadní rekonstrukce, oprava historického zastřešení. Tu ale financuje Správa železniční dopravní cesty, které patří nástupiště. Kvůli rozsáhlé opravě došlo i ke změnám v jízdních řádech, část vlaků končí na Masarykově nádraží.

## 25. 06. 2015 Správci kolejí v létě přeruší kvůli turistům opravu trati do Železné Rudy (Klatovy – Železná Ruda-Alžbětín)

Zdroj: iDNES.cz ([http://plzen.idnes.cz/klatovy-sumava-doprava-zeleznice-vlak-yvyluky-fr4-/plzen-zpravy.aspx?c=A150625\\_102944\\_plzen-zpravy\\_pp](http://plzen.idnes.cz/klatovy-sumava-doprava-zeleznice-vlak-yvyluky-fr4-/plzen-zpravy.aspx?c=A150625_102944_plzen-zpravy_pp))

Správa železniční dopravní cesty během letních prázdnin přeruší rekonstrukci trati Klatovy – Železná Ruda, aby turisty mířící na Šumavu neobtěžovaly výluky. Nyní skončila první část prací a od září bude rekonstrukce pokračovat. Nové koleje, nástupiště či zabezpečovací a sdělovací zařízení vyjdou na 930 milionů korun. „Trať z Klatov do Železné Rudy je součástí důležité spojnice z Plzně na Šumavu,“ uvedl generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Podle mluvčího SŽDC Pavla Tesaře je hodně

využívaná pro dojíždění do práce, v zimě a v létě turisty. „S výjimkou Klatov budeme rekonstruovat všech sedm stanic a jednu zastávku,“ řekl Lubor Hrušeš, ředitel Stavební správy západ SŽDC. V nejméně poškozených místech mezi stanicemi se obnoví i železniční svršek. Jde zhruba o tři kilometry kolejí, hlavně u Zelené Lhoty. Práce mezi Klatovy a Železnou Rudou začaly v březnu a mají být dokončeny v únoru 2016. „Dnes skončila první část z Alžbětína na Špičák a Zelená Lhota a Hojsova Stráž. Už bylo proinvestováno 40 procent,“ řekl ve středu náměstek Stavební správy západ SŽDC Pavel Páidar. Kvůli tomu, že je Železnorudsko rekreační oblastí, přeruší SŽDC práce v červenci a srpnu a výluky opět začnou v září, kdy bude stavba pokračovat směrem k Janovicím nad Úhlavou. „Rekonstrukce trati umožní, aby vlaky jezdily častěji,“ dodal Páidar.

### **Ze stanic zmizí obsluha, centrála bude v Alžbětíně**

Nová výhybna, která vznikne v Zelené Lhotě, umožní vlakům křížovat. „Eliminujeme tím zpoždění a navýšíme kapacitu trati,“ řekl Páidar. Nově se také uvažuje o tom, že by regionální vlaky jezdily z bavorského Plattlingu až do Klatov; dosud jely jen na Špičák. Centralizovaná obsluha celého úseku bude v Železně Rudě-Alžbětíně, odkud bude dálkově řízená trať až do Klatov. Ze stanic tak zmizí obsluha. „Skončí také mechanické závory. Vše bude plně automatické a na přejezdech budou světla,“ vysvětlil Páidar. Traťová rychlost se zvýší na 60 až 90 km/h, což bude možné třeba u Janovic. „Vlaky na Plzeň jsou hodně vytížené zejména v létě a v zimě, kdy je využívají pěší, cykloturisté a lyžaři,“ řekl místostarosta Železné Rudy Milan Kříž. Pokud by spojů bylo více, využívali by je častěji místo aut také obyvatelé Šumavy. Hlavní tah z Plzně do Železné Rudy je přetížený a nebezpečný. „Navíc už by se mělo letos jezdit vlaky i zelenými autobusy na společnou jízdenku,“ řekl Kříž. Ta by měla platit i za hranicemi.

## **26. 06. 2015 Železnice do Krkonoš zrychlí. Modernizace bude dražší, než stát čekal (Hradec Králové – Trutnov)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zrychli-trat-hradec-kralove-trutnov-za-858-milionu-1n-eko-doprava.aspx?c=A150626\\_110953\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/szdc-zrychli-trat-hradec-kralove-trutnov-za-858-milionu-1n-eko-doprava.aspx?c=A150626_110953_eko-doprava_suj))

Boom železničních zakázek se začíná projevovat i na cenách stavebních prací. Za úpravy trati z Hradce Králové do Trutnova zaplatí Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) o 55 milionů korun více, než čekala. Zakázku za 858 milionů korun získalo sdružení firem Strabag Rail (bývalý Viamont DSP), Porr a Alpine Bau. Vítězné sdružení nabídlo ze čtyř uchazečů nejnižší cenu. Vyšší cena než podle projektu je na železnici čím dál častější jev především kvůli extrémně vysokému objemu zakázek, které se letos musí postavit kvůli dočerpání evropských peněz. Stavbu má firma dokončit za 22 měsíců. Podle mluvčího SŽDC Jakuba Ptačinského má zakázka přinést zlepšení jízdního komfortu, zvýšení traťové rychlosti, větší bezpečnost na železničních přejezdech a současně i lepší zázemí na rekonstruovaných zastávkách. „Hlavní účel stavby je zkrácení jízdních dob a tedy zvýšení traťové rychlosti. Požadavkem objednatele regionální dopravy je zkrácení cestovní doby Hradec Králové – Svoboda nad Úpou z dnešních 120 minut na systémových 90 minut,“ řekl Ptačinský. Na řadě úseků se proto zvýší rychlost, například mezi Předměřicemi a Smiřicemi na 120 kilometrů v hodině. V úsecích Jaroměř – Česká Skalice a Bohuslavice nad Úpou – Trutnov střed na 100 km/h a v úseku Česká Skalice – Bohuslavice nad Úpou v dílčích úsecích na 80 – 90 km/h.

V úseku Hradec Králové – Trutnov počítá návrh jízdních řádů se zkrácením jízdních dob o jedenáct minut, až do Svobody nad Úpou by vlaky měly zrychlit z jedné hodiny a 55 minut na 1 hodinu a 27 minut. „Zkrácení bude možné po výhledovém nasazení nových vozidel umožňující využití rychlostního profilu typu PESA nebo Desiro, a přesunem stávající křížování z České Skalice a Malých Svatoňovic do Starkoče a Trutnova-Poříčí,“ upřesnil Ptačinský.

## **27. 06. 2015 Expresy do Žiliny zůstanou asi Českým drahám. Ministr RegioJet nechce (Ex2)**

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/expresy-do-ziliny-zustanou-asi-ceskym-draham-ministr-regiojet-nechce-1ka-eko-doprava.aspx?c=A150626\\_193823\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/expresy-do-ziliny-zustanou-asi-ceskym-draham-ministr-regiojet-nechce-1ka-eko-doprava.aspx?c=A150626_193823_eko-doprava_suj))

Dálkové spoje mezi Prahou a Žilinou bude nejspíše ministerstvo dopravy dál objednávat za 386 milionů korun ročně u Českých drah. Ministr dopravy Dan Ťok nechce přistoupit na nabídku RegioJetu, aby od prosince 2016 stát ukončil objednávku vlaků na trasách Ex1 a Ex2, které zahrnují vlaky do Žiliny a na Slovácko. RegioJet chce na tyto trasy vstoupit v prosinci příštího roku a provozovat bez dotací veškeré spoje. Majitel firmy Radim Jančura tvrdí, že v okamžiku, kdy předložil ministerstvu nabídku, že převezme bez dotací kompletně provoz těchto vlaků, nesmí ČD na tyto spoje

dále dostávat dotace 386 milionů Kč ročně. „Děláme si ještě jednu právní analýzu, ale zatím máme na celou věc odlišný názor než pan Jančura,“ řekl Ťok. Podle něj evropská legislativa umožňuje i nadále zadat napřímo objednávku Českým drahám. Podle Ťoka chybí například jasné garance na to, že RegioJet na trase poté zůstane. „Argumentace, že když tak se mohou vrátit zase České dráhy, mi přijde zvláštní a nemohu s ní souhlasit, jde o dopravní obslužnost,“ dodal Ťok. To ale Jančura odmítá. „Stát si může dát do smlouvy pokutu 50 milionů Kč, kterou běžně dopravcům do smluv dává. Chápeme zájem na smluvním zakotvení dopravní obslužnosti. Proto jsme ministerstvu navrhli, ať osloví klidně všechny dopravce v České republice, zda je někdo ochoten jezdit tyto vlaky bez dotací a s tím, kdo se přihlásí, ať podepíše smlouvu. Pokud se jich přihlásí více, může tyto spoje dražit a vítězný dopravce bude naopak platit státu,“ dodal Jančura.

### Ťok se dostal do rozporu se zákonem, tvrdí Jančura

Sám státu garantuje současné jízdní řády i uznávání jízdenek Českých drah. RegioJet kvůli expanzi na trasu do Žiliny již podepsal kontrakt na nákup sedmdesáti vozů. „Evropská směrnice v tomto mluví jasně: dotovat lze pouze vlaky, které by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek,“ cituje Jančura. Podle Jančury se ministr také dostává do rozporu s českou legislativou. „Podle zákona se musí chovat jako dobrý hospodář. Dávat dotace ve výši 380 milionů Kč ročně tam, kde nejsou třeba, znamená, že není dobrý hospodář ani dobrý ministr.“ Provoz linek Ex1 a Ex2 stál loni 386 milionů korun, za každý kilometr platí stát 155 korun, což je více, než průměr za všechny vlaky Českých drah.

Linka Ex2 je už teď terčem sporů mezi Českými drahami a soukromými dopravci. Soukromníkům se nelíbí, že z velké části jede po trase, kde stát už nikoho nedotuje. Například v případě cestujících z Prahy až do Hranic na Moravě může jet cestující s jízdenkou Českých drah buď státem dotovaným vlakem, nebo naopak zcela komerčním spojem. I kvůli tomu Leo Express a RegioJet žalují České dráhy o náhradu škody. Jančura plánuje vstoupit na linku Ex2 a posílit spoje na lince Ex1 i bez toho, že se stát rozhodne situaci na trase změnit. „Už v prosinci začneme jezdit do Starého Města u Uherského Hradiště a postupně začneme nasazovat vlaky i na trasu přes Vsetín,“ dodal Jančura.

---

## 29. 06. 2015 Dvě ze tří největších nádraží zůstanou Českým drahám. Kvůli smlouvám

Zdroj: iDNES.cz ([http://ekonomika.idnes.cz/18-nadrazi-zustane-dal-ceskym-draham-dul-eko-doprava.aspx?c=A150628\\_174923\\_eko-doprava\\_suj](http://ekonomika.idnes.cz/18-nadrazi-zustane-dal-ceskym-draham-dul-eko-doprava.aspx?c=A150628_174923_eko-doprava_suj))

Na Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) nakonec nepřejdou všechna nádraží v zemi, jak se původně slibovalo. Z převodu za miliardy korun je nakonec vyjmuto celkem 18 stanic včetně dvou ze tří nejpoužívanějších. Čeká se buď na dořešení dlouhodobých smluv, nebo je správci železnice nechtějí. Vyplývá to ze seznamu patnácti nepřeváděných železničních stanic, které iDNES.cz poskytlo ministerstvo dopravy. Až dosud se mluvílo o tom, že na SŽDC přejdou všechna nádraží. Na seznamu nepřeváděných nádraží je Brno a Praha Masarykova nádraží. Obě jsou po pražském Hlavním nádraží největší podle počtu cestujících v zemi. „V případě Brna a Masarykova nádraží jsou důvodem významné smluvní závazky, které převodu brání,“ vysvětlil mluvčí Českých drah Radek Joklík.

Masarykovo nádraží má převzít společnost Masaryk Station Development, ve které má aktuálně většinu společnost Penta. Ta chce využít především přilehlé pozemky pro výstavbu dalšího administrativního komplexu. České dráhy se ale stále nemohou s Pentou domluvit, za jakých podmínek dojde k převodu pozemků. Brněnské nádraží pronajaly v roce 2008 České dráhy společnosti Brno New Station Development na čtyřicet let. Smlouvy už v minulosti kritizovala dozorcí rada jako nevhodné, byly uzavřeny ještě v dobách, kdy České dráhy vedl Petr Žaluda. Ostatní nádraží jsou spíše okrajová a už nyní nevyužívaná. Zmizeli z nich většinou jak zaměstnanci pro obsluhu dráhy, tak například i čekárny. „Jedná se o majetek, který již neslouží, nebo v blízké budoucnosti sloužit nebude pro potřeby cestujících ani k provozování a obsluze dráhy,“ řekl Joklík.

### O transakci se už mluví několik let

Drahám například zůstane staré nádraží v Ústí nad Orlicí, o jehož záchranu vedli aktivisté dlouhodobý boj. Jde také o nádraží, která zaniknou kvůli modernizaci tratě z Prahy do Českých Budějovic a nebudou již potřeba k provozování dráhy. „Takový majetek SŽDC ze zákona koupit nemůže,“ dodal Joklík. Dráhy počítají s tím, že budovy nabídnou v prodeji, podobně jako další nemovitosti. Jejich rozprodej v minulosti výrazně pomáhal vylepšovat ztrátové hospodaření, většinu nemovitého majetku už ale firma prodala. Podle rozhodnutí Evropské komise mohou České dráhy za všechna nádraží dostat 2,9 miliardy korun, aniž by v Bruselu začali zkoumat, zda jde o veřejnou podporu nebo ne.

„Může se stát, že České dráhy dostanou nakonec více nad tuto sumu, ale rozdíl mezi tím by podléhal notifikace Evropské komise. Je tedy možné, že by se tyto peníze vyplatily pak až později,“ řekl ministr dopravy Dan Ťok. O transakci se mluví několik let, v minulosti dráhy počítaly i s výrazně vyšší částkou za převod. „Hledáme cesty, jak převod provést v druhé polovině roku. Není to pomoc Českým drahám, ale dokončení transformace české železnice,“ dodal.

**Nepřeváděné stanice**

- Brno hl. n.
- Ústí nad Orlicí
- Praha Masarykovo nádraží
- Praha-Hlubočepy
- Roudná nad Lužnicí
- Dynín – nová výpravní budova
- Chotoviny
- Sudoměřice
- Strakonice
- Soběslav
- Horusice
- Vilémov u Kadaně
- Hazlov
- Teplice
- Jiříkov
- Dolní Podluží
- Březno u Chomutova
- Kadaň-Pruněřov

---

**30. 06. 2015 Praha vypracuje studii rozvoje železnice, přibudou nové linky (S71, S72)**

Zdroj: FinančníNoviny.cz (<http://www.financninoviny.cz/zpravodajstvi/doprava/zpravy/praha-vypracuje-studii-rozvoje-zeleznice-pribudou-nove-linky/1233113>)

Praha si nechá zpracovat studii rozvoje železniční dopravy v Praze. Vzniknout by tak v budoucnu mohly nové železniční linky a některé stávající by měly být prodlouženy. Zpracování studie schválili pražští radní. Kdy by mohly být nové linky zřízeny, není zatím jasné. V hlavním městě nyní fungují více než dvě desítky linek označených písmenem S a denně vlaky v rámci pražské integrované dopravy přepraví více než 117.000 cestujících.

Zcela novou by podle dokumentu, který dnes radní schválili, mohla být linka S71. Ta by jezdila ze Smíchovského nádraží přes Vršovice na Zahradní Město, dále do stanice Depo Hostivař a končila by v Běchovicích. Druhou novou linkou by mohla být S72. Ta by vyjížděla z Radotína a jela do Krče, na Zahradní Město a přes Hostivař a Libeň do Vysočan. Kromě zcela nových linek by mohly být u některých prodlouženy jejich trasy. To se týká třeba linek S6 a S65, které by nekončily na Smíchově, ale až na hlavním nádraží, nebo linky S49, která by jela z Roztok u Prahy až do Hostivaře. Prodloužení je nyní možné ale pouze o víkendy, ve všední dny mu brání nedostatečná kapacita křížení tratí ve stanici Praha-Libeň.

Pro vznik nových linek a jejich využití je podle materiálu klíčové zřízení nových železničních zastávek ve vhodných lokalitách, především v místech potenciálních přestupních uzlů. Již v minulosti se objevily úvahy o zřízení zastávek mimo jiné třeba na Výtoni v Podskalí, v Edenu nebo na Zahradním Městě. Kdy by mohly nové linky či zastávky vzniknout, zatím není jasné. Pražští radní dnes zadali organizaci Ropid, která plánuje pražskou MHD, zpracování komplexní studie rozvoje železnice v Praze. Ta by potom měla být hotova do konce ledna příštího roku.

---