

ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – září 2017

OBSAH

04. 09. 2017	PŘEDNOST PŘI OPRAVÁCH DOSTALO V JIHLAVĚ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ, MĚSTSKÉ DÁL ČEKÁ.....	3
05. 09. 2017	HAVÍŘOVSKÉ NÁDRAŽÍ V BRUSELSKÉM STYLU ČEKÁ ZA DVA ROKY STAMILIONOVÁ OPRAVA	4
07. 09. 2017	PRVNÍ TŘÍDA V PŘÍMĚSTSKÝCH VLACÍCH JE ZBYTEČNÁ, MÍNÍ ŤOK. S ČD CHCE JEDNAT O JEJÍM ZRUŠENÍ	4
08. 09. 2017	STÁT OPRAVÍ TĚMĚŘ ČTYŘICET JIHOČESKÝCH NÁDRAŽÍ. INVESTUJE PŮL MILIARDY	5
11. 09. 2017	S PŘEDPLACENOU KARTOU BUDOU LIDÉ NA LIBERECKU CESTOVAT UŽ I V RYCHLÍCÍCH (IDOL).....	6
12. 09. 2017	NA DNY NATO & DNY VZDUŠNÝCH SIL AČR VYPRAVÍ ČD DESÍTKY MIMORÁDNÝCH A POSILOVÝCH SPOJŮ (16. A 17. ZÁŘÍ 2017).....	6
12. 09. 2017	SPOR ČESKÝCH DRAH A ŠKODY TRVÁ 5 LET. PODLE ČD JE OVLIVNĚN STŘETEM ZÁJMŮ ADVOKÁTA POKORNÉHO (109 E)	7
13. 09. 2017	ČESKÉ DRÁHY NEMUSÍ PLATIT MILIONOVOU POKUTU ZA PRONÁJEM LOKOMOTIV (TAURUS, RAILJET).....	8
13. 09. 2017	NOVÁ PRAVIDLA ZJEDNODUŠÍ A ZRYCHLÍ VRACENÍ VNITROSTÁTNÍCH JÍZDENEK (ČD)	9
14. 09. 2017	ITALOVÉ ŽALUJÍ ČESKO. KVŮLI VYHAZOVU Z HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ CHTĚJÍ 1,2 MILIARDY (PRAHA HL. N.).....	10
14. 09. 2017	CHÁTRAJÍCÍ NÁDRAŽÍ Z KOMEDIE TRHÁK KUPUJE OBEC, ALE NA OPRAVU NEMÁ (LČOVICE).....	11
14. 09. 2017	UŽ JE TU ZASE SOUMRAK MALÝCH TRATÍ, PARDUBICKÝ KRAJ OKLEŠTÍ LOKÁLKY (ÚSEKY TRATÍ Č. 015, 016, 017).....	12
17. 09. 2017	ŤOK ZMĚNIL NÁZOR: PRVNÍ TŘÍDA V PŘÍMĚSTSKÝCH VLACÍCH MÁ SMYSL. 12	
18. 09. 2017	ŽELEZNIČÁŘI V CHROPYNI OPRAVÍ RODNÝ DŮM EMILA FILLY. NARODIL SE NA NÁDRAŽÍ (VÝPRAVNÍ BUDOVA)	13
18. 09. 2017	VŠECHNY VLAKY MEZI PLZNÍ A HORAŽĐOVICEMI BUDOU ZA ROK BEZBARIÉROVÉ (PLZEŇ HL. N. – HORAŽĐOVICE PŘEDMĚSTÍ, 9X ŘADA 650) 13	
18. 09. 2017	HEZČÍ BUDOVY S ÚŘEDNÍKY. JIHMORAVSKÁ NÁDRAŽÍ OPRAVÍ ZA PŮL MILIARDY	14
18. 09. 2017	PRAHA CHCE VYUŽÍT REGIONÁLNÍ VLAKY JAKO DRUHÉ METRO, POD CENTREM MÁ VZNIKOUT NOVÁ ŽELEZNICE (NOVÉ SPOJENÍ II)	15
19. 09. 2017	NA TRATI BRNO – PRAHA POJEDE VÍC VLAKŮ. REGIONÁLNÍM SPOJŮM HROZÍ ZPOŽDĚNÍ	16
20. 09. 2017	ÚOHS ZRUŠIL VÝSLEDEK TENDRU NA MODERNIZACI UZLU V PRAZE (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	17
20. 09. 2017	SŽDC DOKONČILA OPRAVU NÁDRAŽÍ VE ŠTĚPÁNOVĚ	17
20. 09. 2017	ITALOVÉ NAPADLI PŘEVOD FANTOVY BUDOVY NA SŽDC. SMLOUVA JE PODLE NICH NEPLATNÁ (PRAHA HL. N.).....	17
21. 09. 2017	STAVEBNÍ POVOLENÍ: UZEL PLZEŇ, 3. STAVBA – PŘESMYK DOMAŽLICKÉ TRATI	18
21. 09. 2017	Z LIBERCE DO PRAHY ZA 35 MINUT. STÁT PLÁNUJE RYCHLOTRATĚ DO POLSKA (PRAHA – WROCŁAW, RS42/RS5)	18
25. 09. 2017	PRVNÍ PENDOLINO DOSTALO NOVÝ INTERIÉR (680.005)	19

25. 09. 2017	PO HITLEROVĚ ŽELEZNICI PROJELO PÁR VLAKŮ, MOST NA PILOTÁCH NEVYDRŽEL (NÁCHOD – KUDOWA ZDRŮJ).....	20
26. 09. 2017	CESTUJÍCÍCH NA ŽELEZNICI MÍRNĚ PŘIBYLO NA TĚMĚŘ 91 MILIONŮ	22
26. 09. 2017	MODERNIZACE STARÉ TRATI DO ZLÍNA MÁ KLÍČOVÝ POSUDEK, ZAČÍT MÁ ZA TŘI ROKY (OTROKOVICE – ZLÍN – VIZOVICE)	22
26. 09. 2017	REGIOJETU ZA POLOLETÍ PŘIBYLO LIDÍ VE VLACÍCH TĚMĚŘ O ČTVRTINU ..	23
27. 09. 2017	FANTOVA BUDOVA NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ PATŘÍ SŽDC, ROZHODL SOUD (PRAHA HL. N.)	23
27. 09. 2017	OPRAVY ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ POMÁHAJÍ V BOJI PROTI HLUKU.....	24
27. 09. 2017	MINISTERSTVO, KRAJ A SAMOSPRÁVA PODPOŘÍ TICHOU ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU V REGIONU DOLNÍ BEROUNKY	24
27. 09. 2017	RAZICÍ ŠTÍT VYJEL Z HORY U PLZNĚ. RAŽBA NEJDELŠÍHO ŽELEZNIČNÍHO TUNELU TĚMĚŘ KONČÍ (TUNEL EJPOVICE)	25
29. 09. 2017	NEJKRATŠÍ ŽELEZNIČNÍ TUNEL ČESKA MŮŽE PROJÍT REKONSTRUKCÍ, PROJEKT MÁ POSUDEK EIA (NELAHOZEVESKÉ TUNELY)	26

04. 09. 2017 Přednost při opravách dostalo v Jihlavě hlavní nádraží, městské dál čeká

Zdroj: iDNES.cz (https://jihlava.idnes.cz/hlavni-nadrazi-v-jihlave-se-docka-zmeny-d9c-jihlava-zpravy.aspx?c=A170904_349717_jihlava-zpravy_epsal)

Chystá se velká vlna oprav desítek vlakových nádraží na Vysočině za více než čtvrt miliardy korun. V krajském městě ale dříve zamíří velké peníze jinam, než se původně předpokládalo. I když se poslední roky mluvilo hlavně o rekonstrukci městského vlakového nádraží poblíž centra Jihlavy, dočká se opravy dříve to hlavní, stojící na periferii. „Příští rok tam opravíme vodovod a části splaškové kanalizace. V roce 2019 pak chystáme celkovou rekonstrukci budovy,“ potvrdila Kateřina Šubová, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Na opravy hlavního nádraží je připraveno 65 milionů korun. Během roku po zahájení by mělo být všechno hotovo. Naposledy se tam výrazněji investovalo v roce 2002. Za patnáct milionů tam opravili vstupní halu. Na modernizaci tehdy milionem přispěla i jihlavská radnice, tentokrát ji nikdo o podporu nepožádal. Na stále diskutovanou rekonstrukci městského nádraží se bude čekat podstatně delší dobu. Vše začne nejdříve až po roce 2020 v blíže neurčeném čase. „Aktuálně jsme v počáteční fázi přípravy stavby,“ upřesnila Šubová.

**Dalších pět let nic. Tak opravují „staré“ autobusové nádraží**

ICOM transport měl do těchto míst blíže ke kolejím přesunout autobusové nádraží, to se ale hned tak nestane. Vedení firmy dostalo zprávu, že nový terminál bude zhruba až za pět let, tedy kolem roku 2022. To je mimochodem o dva roky později, než loni uváděl náměstek primátora Vratislav Výborný (ČSSD). „Proto jsme začali investovat do stávajícího autobusového nádraží, abychom tam dalších pět let mohli existovat. Pokud bychom věděli, že tam budeme dalších padesát let, tak by ty investice byly úplně jiné,“ uvedl Zdeněk Kratochvíl, generální ředitel společnosti ICOM transport.

Důležitost městského nádraží se má v budoucnu výrazně zvýšit. Zástupci kraje, magistrátu i železničáři se dohodli, že tam vybudují centrální dopravní terminál. Bude zde nové záchytné parkoviště. Také vozy MHD mají zajíždět ke kolejím na třídu Legionářů mnohem častěji. A to trolejbusy i autobusy. Také se kompletně promění samotné vlakové nádraží. Jak by vše mělo vypadat, představí architekti tento týden na jihlavské radnici. A náměstek primátora Výborný vzal na vědomí, že se nakonec dříve opraví hlavní nádraží než to městské. „Já do toho samozřejmě nemůžu zasahovat, to je rozhodnutí SŽDC. Hlavní nádraží si rekonstrukci určitě taky zaslouží. To nic nemění na tom, že dopravní terminál chceme vybudovat,“ uvedl. A je rád, že správci železnice dali magistrátu i architektům volnou ruku v tom, jak má terminál vypadat.

Křižanov a Velké Meziříčí: se zaměstnanci už nepočítají

Na dnešní hlavní vlakové nádraží v Jihlavě přijel první vlak v lednu roku 1871. To městské bylo zkolaudováno v říjnu roku 1887. V tehdy nové výpravní budově byla úřadovna c. k. pošty, lampárna i služební byty pro zaměstnance. Nyní se počítá s demolicí této budovy. Do Jihlavy přijely po kolejích mnohé známé osobnosti. Třeba před 125 lety to byl Otto von Bismarck, jeden z nejvýznamnějších politiků devatenáctého století.

SŽDC plánuje opravit i další nádraží na Vysočině. Třeba v roce 2019 to ve Velkém Meziříčí, kterým projde za den 220 cestujících. Za třicet milionů tam chtějí vylepšit kulturu cestování. V rámci toho hodlají ubourat nižší část haly. Zároveň už připraví budovu na dálkové ovládání a tím pádem i na opuštění živého personálu. Rekonstrukce počítá i s bezbariérovými úpravami. Dalších 31 milionů zamíří na nádraží v Křižanově, kterým projde za den 760 cestujících. Plán je tam skoro stejný jako ve Velkém Meziříčí. I tam hodlá SŽDC ubourat nižší část haly a připravit budovu na dálkové ovládání a opuštění provozních zaměstnanců. A hlavně vylepšit zázemí pro cestující.

Která další nádraží se budou opravovat

V roce 2018 (rozpočet v mil. Kč): Stařeč (9,4)

V roce 2019: Třebíč (15), Světlá nad Sázavou (19,5), Přibyslav (13,5), Ostrov nad Oslavou (10), Jaroměřice nad Rokytnou (8)

V roce 2020: Okříšky (30), Sklené nad Oslavou (12), Ždírec nad Doubravou (8,2), Dobronín (4)

V roce 2021: Horní Cerekev (38), Luka nad Jihlavou (9)

V roce 2022: Třešť (12,6), Pacov (11,2), Ledec nad Sázavou (8,7), Šlapanov (8), Kostelec u Jihlavy (11), Nová Cerekev (9), Okrouhlice (8)

05. 09. 2017 Havířovské nádraží v bruselském stylu čeká za dva roky stamilionová oprava

Zdroj: iDNES.cz (https://ostrava.idnes.cz/opravy-nadrazi-v-moravskoslezskem-kraji-fp4/-ostrava-zpravy.aspx?c=A170905_349969_ostrava-zpravy_woj)

Před lety se měla bourat, teď čeká výpravní budovu havířovského nádraží kompletní oprava. Stavba v bruselském stylu pak bude sloužit nejen k odbavování cestujících, ale i k volnočasovým aktivitám nebo jako služebna městské policie. Podobně čeká do pěti let obnova další čtyři desítky nádraží v kraji. Práce v Havířově začnou v roce 2019 a investice podle odhadů přijde na 94 milionů korun. „U havířovské výpravní budovy máme v plánu zachovat velkou prosklenou stěnu, mozaiky, strop a další prvky, které jsou s halou neodmyslitelně spjaté. Nádraží bude citlivě a účelně modernizováno,“ popsala mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřina Šubová s tím, že momentálně se připravuje výběr z několika návrhů, jak by nádraží mohlo vypadat. Správa už s městem dojednává také možnosti dalšího využití budovy. Podle prvních výsledků poslouží pro odbavování cestujících severozápadní část objektu. Vstupní hala by mohla být využívána například ke sportu nebo k výstavám či veletrhům. „V západní části bychom si představovali služebnu městské policie a nádražní bistro,“ nastínil náměstek havířovské primátorky Josef Bělíca. Počítá se i s komunitním centrem. Obě strany už řeší detaily smlouvy o smlouvě budoucí.



Do pěti let opraví v kraji 40 nádraží

Napřesrok se opravy dočká také nádražní budova Opava západ, která je už několik let ve velmi neutěšeném stavu. I tady se její vlastník snaží o její budoucnosti jednat s městem. „Projde celkovou rekonstrukcí, což nás velice těší. S pracovníky SŽDC už jsme v kontaktu,“ uvedl primátor Radim Křupala. Rozsáhlým projektem bude rovněž oprava nádraží v Ostravě-Vítkovicích, plánovaná za čtyři roky. Tam totiž její vlastník musí počkat na dořešení řízení o jeho zařazení mezi kulturní památky. „Samotné prohlášení za kulturní památku sice bylo vydáno, ale nenabýlo právní moci. Především majitel, České dráhy, podal proti rozhodnutí ministerstva rozklad, na základě kterého ministr kultury vrátil věc zpět k projednání,“ řekla Šubová. Teprve výsledek řízení ovlivní podobu projektové dokumentace či vyřizování povolení. „Rozhodli jsme se zatím zadat letos studii, která s přihlédnutím k zájmům provozovatele dráhy, cestujících, samosprávy i odborné veřejnosti navrhne a posoudí varianty řešení,“ doplnila mluvčí.

Celkem se v kraji do roku 2022 dočká větších oprav čtyřicet nádraží. „U dalších počítáme s menšími opravami,“ uvedla Šubová. Na nové nádražní prostory se mohou těšit lidé v Branticích, Frýdku-Místku, Hnojníku, Krnově či Návsi. Například v Bohumíně už práce začaly a zhruba tři měsíce tam lidé mohou využívat novou železnou lávku přes koridor. Památkově chráněnou výpravní budovu lemuje lešení a řemeslníci spravují fasádu a střechu. Příští rok je pak v plánu modernizace vnitřních prostorů a zařízení. V roce 2018 se bude pracovat také v Kravařích, Frenštátě pod Radhoštěm či na ostravském hlavním nádraží. Správa železniční dopravní cesty je vlastníkem nádražních a výpravních budov od loňského roku a v celé republice na jejich opravy půjde během pěti let 8,4 miliardy.

Opravy v číslech

Větších oprav se do pěti let dočká čtyřicet nádraží, u dalších se počítá s menšími úpravami. Příští rok začne hned šest investičních akcí, a to ve stanicích Ostrava hlavní nádraží (16 milionů), Bohumín (15 milionů), Valšov (10 milionů), Frenštát pod Radhoštěm (8 milionů), Jistebník (4,5 milionu) a Kravaře (4 miliony). Mezi největší akce patří kompletní rekonstrukce výpravních budov a blízkého okolí nádraží Havířov (94 milionů), Ostrava-Vítkovice (64 milionů) a Opava západ (36 milionů).

07. 09. 2017 První třída v příměstských vlacích je zbytečná, míní Ťok. S ČD chce jednat o jejím zrušení

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/prvni-trida-v-primestskych-vlakich-je-zbytecna-mini-tok-s-cd-chce-jednat-o-jejim-zruseni-1337173>)

Ministr dopravy Dan Ťok (ANO) chce jednat s Českými drahami o tom, proč v příměstských vlacích v okolí Prahy nasazují vozy s oddíly první třídy. Je to podle něj zbytečné. Řekl to při dnešních interpelacích ve Sněmovně. Na ministra se obrátila poslankyně za Středočeský kraj Helena Langšádlová (TOP 09) s tím, že v ranní i odpolední špičce jsou tyto vlaky přeplněné a cestující si dlouhodobě stěžují na to, že do souprav jsou zařazovány oddíly první třídy, které jsou ale nevyužívané. „S požadavkem řešit tento stav jsem se obracela již na vaše předchůdce, ale nedošlo

k nápravě ani k žádné změně, která by přispěla ke zkvalitnění podmínek pro cestující v této oblasti," řekla. Tok poslankyni odpověděl, že jde o regionální dopravu, kterou objednávají kraje, tedy v tomto případě Středočeský kraj a Praha. Konstatoval však, že ho to neuspokojuje a že při nejbližším jednání s Českými drahami v příštím týdnu jim chce důrazně doporučit, aby se touto věcí zabývaly. "Protože s vámi souhlasím a myslím si, že zrovna tedy na regionálních tratích jedničkou jezdí minimálně lidí," poznamenal. Podle něj je to hloupost, kterou je třeba rychle vyřešit a bude se snažit na ČD působit, aby to vyřešily.

08. 09. 2017 Stát opraví téměř čtyřicet jihočeských nádraží. Investuje půl miliardy

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/opravy-nadrazi-jihocesky-kraj-def-/budejovice-zpravy.aspx?c=A170908_350627_budejovice-zpravy_epkub)

Rekonstrukce zchátralé novorenesanční budovy nádraží v Českých Budějovicích vyjde na 165 milionů korun a potrvá dva a půl roku. V Jihočeském kraji chce správa železnic celkem opravit téměř čtyřicet nádraží. Pět let, skoro půl miliardy korun a 38 objektů. To je jihočeský výčet z čerstvého Programu rekonstrukce a revitalizace osobních nádraží pro roky 2018-2022. Zpracovala ho Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) jako vlastník objektů. MF DNES má dokument k dispozici a zmapovala plánované stavební akce pro jižní Čechy.

Nejzásadnější a nejdražší bude rekonstrukce nádraží v Českých Budějovicích. Odstartuje v roce 2020, práce mají trvat dva a půl roku a SŽDC odhaduje, že budou stát 165 milionů korun. „Na jaře příštího roku by projekt mohl být hotový a začala by samotná příprava stavby,“ informoval Marek Illiaš, mluvčí SŽDC. Každý, kdo se uvnitř nebo kolem novorenesanční budovy v krajském městě pohybuje, ví, v jak kritickém je stavu. Okna, fasáda, střecha, to a další je potřeba udělat nové. Zásadně by se měly změnit i vnitřní prostory. „Určitě je potřeba je oživit a přizpůsobit dnešním potřebám. Na tyto věci už může odpovědět studie využitelnosti budovy,“ konstatoval před nedávnem Ivan Študlar, poradce hejtmanky pro dopravu.

Nádraží se budou opravovat i v Táboře, Písku či Českém Krumlově. Právě v Táboře to má být druhá největší investice pro nadcházejících pět let a SŽDC odhaduje náklady na více než 63 milionů korun. Práce mají začít stejně jako v Budějovicích do dvou až tří let. „Tím, jak se modernizuje železniční koridor mezi Prahou a Budějovicemi, tak už jsou u nás nástupiště a třeba i výtahy pro bezbariérový přístup zcela v pořádku. Samotná budova však zásah potřebuje. A stejně tak i přednádražní prostor, což by měla být záležitost města,“ konstatoval starosta Tábora Jiří Fišer. I město má podle něj ambice, aby lokalitu vylepšilo. „Pokud se SŽDC do budovy pustí, tak bychom to měli načasovat tak, abychom my před nádražím ve stejnou dobu také investovali. Tato místa jsou často problematická, protože jsou mnohdy terčem vandalů,“ dodal Fišer.

V Krumlově chtějí delší otevírací dobu

Zatímco v Táboře a Budějovicích pracují na přípravě, v Krumlově se změny dočkají už příští rok. „Od cestujících mám celou řadu ohlasů, že nádraží potřebuje zlepšit, protože je zastaralé,“ řekl krumlovský starosta Dalibor Carda. Práce na celkovém zlepšení stavu budovy mají v roce 2018 trvat sedm měsíců a stát budou zhruba pět milionů korun. V Krumlově by rovněž cestující uvítali, aby nádraží zůstávalo otevřené déle, než je tomu doposud. Další poměrně slušnou investici v hodnotě deset milionů chystá správa železnic v Protivíně, kde má vlaková doprava velkou tradici, což potvrdil i starosta města na Písecku Jaromír Hlaváč. „S Čičenicemi jsou to dva významné uzly v regionu. Samotná budova zvenku nevypadá nijak špatně, zásah bude potřebovat spíš vnitřní část včetně sociálního zařízení,“ domnívá se Hlaváč. Další zásadnější akce v horizontu pěti let jsou naplánované v Horním Dvořišti, a to za více než 36 milionů, následuje Písek s rozpočtem 20 milionů a Veselí nad Lužnicí s 11,5 milionu korun. Tam chce mít SŽDC projektovou dokumentaci ještě letos a plánuje opravit střechu, ale i veškeré vnitřní inženýrské sítě. Starosta Veselí Ladislav Sýkora už upozornil, že největším problémem tamního nádraží jsou toalety. I na ně se dostane. „Doufám, že se podaří zvelebit celý prostor, aby odpovídal současným nárokům. Vzniknout by mohlo i nové občerstvení. Bude jen dobře, když se opraví další prostory budovy, která má svou historickou hodnotu,“ reagoval Sýkora.

Program obnovy nádraží na jihu

Rok 2018: Český Krumlov, Chýnov, Lomnice nad Lužnicí, Slavonice

Rok 2019: Božejovice, Branice, Dačice, Hluboká nad Vltavou, Jindřichův Hradec, Kardašova Řečice, Milevsko, Protivín, Veselí nad Lužnicí

Rok 2020: České Budějovice, České Velenice, Doňov, Kaplice, Písek, Tábor

Rok 2021: Balkova Lhota, Borovany, Čejetice, Čížová, Popelín, Ševětín, Vimperk

Rok 2022: Bechyně, Čimelice, Holkov, Horní Dvořiště, Jarošov nad Nežárkou, Prachatice, Ražice, Rybník, Suchdol nad Lužnicí, Vlastec, Volary, Záhoří

11. 09. 2017 S předplacenou kartou budou lidé na Liberecku cestovat už i v rychlících (IDOL)

Zdroj: iDNES.cz (https://liberec.idnes.cz/rychliky-v-libereckem-kraji-budou-v-systemu-idol-f6l-/liberec-zpravy.aspx?c=A170908_092826_liberec-zpravy_tm)

I průvodčí v rychlících Českých drah začnou od října akceptovat předplacené karty, takže cestující s integrovanou jízdenkou nebo krajskou Opuscard budou moci jezdit větším počtem spojů například do České Lípy, Tanvaldu či Turnova. Krajští radní schválili smlouvu o zapojení rychlíků do Integrovaného dopravního systému (IDOL). Jde o největší a nejvýznamnější rozšíření systému za celou osmiletou dobu jeho existence. V rychlících Českých drah dosud integrovaná jízdenka neplatila. Znevýhodňovalo to hlavně pravidelné cestující s časovou jízdenkou IDOL. Ti museli na stejné trase vybírat spojení podle toho, jestli jel osobní vlak, nebo rychlík. Třeba mezi Libercem a Českou Lípou to znamená navíc sedm párů rychlíků, které mají jízdní dobu o asi dvacet minut kratší. „Například cestujícím, kteří dojíždějí ze Železného Brodu do Semil, jel dosud vlak zapojený do IDOL v dvouhodinovém intervalu. Nově po zapojení rychlíků budou mít vlakové spojení přibližně každou hodinu po celý den,“ řekl náměstek hejtmana Marek Pieter. O dvacet minut se zrychlí i třeba cestování z Liberce přes Jablonné v Podještědí do České Lípy. Lidé budou mít k dispozici sedm párů rychlíků. „Cestující mohou využívat všech rychlíků na regionální tarif, cestování se také v mnoha relacích výrazně zlevní,“ řekl Pavel Blažek, jednatel společnosti Korid LK, která je koordinátorem veřejné dopravy v kraji. Plné jízdné rychlíkem z Liberce do České Lípy dnes stojí 89 korun, na tarif IDOL lze s Opuscard získat jízdenku za 61 korun. Kromě rychlíku platí i na městskou dopravu v České Lípě a v Liberci.

12. 09. 2017 Na Dny NATO & Dny Vzdušných sil AČR vypraví ČD desítky mimořádných a posilových spojů (16. a 17. září 2017)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29591/>)

České dráhy, jako oficiální dopravce Dnů NATO a Dnů Vzdušných sil AČR, i letos usnadní lidem cestu na největší středoevropskou bezpečnostní show, která se tentokrát koná od 16. do 17. září v prostorách Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Národní dopravce vypraví speciální dálkové vlaky z Prahy, Brna a Olomouce až do Mošnova – například i soupravu railjet. V železniční stanici Studénka mimořádně zastaví široká škála spojů, včetně vlaků SC Pendolino, které jí běžně projíždí. Regionální vlaky pak budou posíleny tak, že letiště obslouží v hlavních časech dokonce každou půlhodinu. Nedávno zprovozněná železniční stanice Mošnov, Ostrava Airport, představuje pohodlný způsob, jak se do dějiště show bez komplikací s parkováním dopravit. Návštěvníci Dnů NATO v Ostravě & Dnů Vzdušných sil AČR do ní mohou zamířit pomocí běžných, ale i speciálních spojů označených jako vlaky „Dny NATO“. Z Prahy je takto vypravována souprava railjet, která je však povinně místenková. Odjezd z hlavního města je plánován na 6:16 s příjezdem do Mošnova v 9:30. Lidé, kteří míří na akci, můžou využít i mimořádná zastavení vlaků v železniční stanici Studénka, a to včetně vlaků kategorie SuperCity. Zastaví tam i vlaky jedoucí ze Žiliny, Varšavy nebo Vídně. Posílení se ve dnech konání akce dočká i osobní doprava. Vypraveny budou zvláštní osobní vlaky, takže s prokladem pravidelných spojů budou jezdit ve špičkách zhruba každých 30 minut. Vybrané soupravy od cca 7 do 19 hodin mezi Ostravou a zastávkou Mošnov, Ostrava Airport, ČD posílí. Na spojích budou jezdit dvě jednotky CityElefant, kapacita této zdvojené soupravy je cca 600 míst k sezení.

Jízdní řád mimořádných vlaků na Dny NATO z Prahy a Olomouce (16. – 17. září 2017)

tam		stanice	zpět	
railjet 1533	Ex 1531		Ex 1530	railjet 1532
06:16		Praha hl. n.		20:11
07:16		Pardubice hl. n.		19:11
07:52		Česká Třebová		18:31
	07:59	Olomouc hl. n.	17:00	
	08:33	Hranice na Moravě	16:32	

09:22	09:04	Studénka	16:09	17:03
09:30	09:15	Mošnov	16:01	16:55

Jízdní řád posilového vlaku na Dny NATO z Brna (16. – 17. září 2017)

tam (R 1535)	stanice	zpět (R 1534)
08:02	Brno hl. n.	19:54
08:40	Vyškov na Moravě	19:03
09:28	Přerov	18:16
09:47	Hranice na Moravě	17:59
10:11	Studénka	17:36
10:19	Mošnov	17:25

V souvislosti se zvýšeným zájmem o cestu na Dny NATO v Ostravě & Dny Vzdušných sil AČR doporučujeme cestujícím především ze vzdálenějších míst včasnou rezervaci míst. Pro cestu do Studénky nebo Mošnova je vhodné také zakoupit včas jízdenky. Výhodné jsou např. zpáteční jízdenky se slevou, skupinové jízdenky nebo Víkendové skupinové jízdenky pro 2 dospělé a až 3 děti do 15 let věku.

Vstup do areálu

Upozorňujeme, že ze stanice Mošnov, Ostrava Airport následuje ještě 3 kilometry dlouhá pěší trasa do areálu konání akce. Doporučujeme na zpáteční spoj vyrazit s dostatečným předstihem. V návaznosti na zastavení vlaků budou směrem k areálu akce pokračovat ze stanice Studénka autobusy společnosti ARRIVA MORAVA. Obousměrná autobusová doprava do obce Albrechtičky a zpět bude končit 1,8 km od vstupu na Dny NATO. Kromě autobusové dopravy bude možné ze Studénky využít také turisticky značené trasy vedoucí Chráněnou krajinnou oblastí Poodří, která má 3,5 kilometru. Kompletní přehled o spojení a slevách je možné nalézt na www.cd.cz. Informace o spojení přímo do areálu „Dnů NATO“ jsou také na <http://www.natodays.cz/doprava>.

12. 09. 2017 Spor Českých drah a Škody trvá 5 let. Podle ČD je ovlivněn střetem zájmů advokáta Pokorného (109 E)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2237800-spor-ceskych-drah-a-skody-trva-5-let-podle-cd-je-ovlivnen-stretem-zajmu-advokata>)

Pět let probíhá spor mezi Českými drahami (ČD) a Škodou Transportation o téměř miliardu korun. ČD nedostaly v řádném termínu ani jednu z dvaceti lokomotiv, které si u Škody objednaly, a proto přestaly za zakázku platit. Arbitráž ale Českým drahám neuznala nárok na pokutu a naopak přiznala Škodě právo na všechny peníze navýšené o inflaci. Místopředsedou rozhodčího soudu je bývalý spolužák a přítel premiéra Bohuslava Sobotky Radek Pokorný, jehož právní kancelář navíc zastupuje vítěze sporu – Škodu Transportation. Poražená strana sporu tak vyřkla podezření, že se jedná o střet zájmů. Případu se věnovali Reportéři ČT.



Spor o dodávku dvaceti lokomotiv začal mezi Škodou Transportation a Českými drahami arbitráží před Rozhodčím soudem při Hospodářské a Agrární komoře v roce 2012. O tři roky později od něj České dráhy odešly poraženy – soud jim nepřiznal 945 milionů korun, které od Škody Transportation požadovaly za pozdní dodání lokomotiv. Smluvní pokuta totiž nebyla podle rozhodčího nálezu upravena jednoznačným způsobem z hlediska výpočtu, proto je neplatná. Advokát Českých drah Martin Kramář uvedl, že podle Rozhodčího soudu chybí informace, zda se má částka počítat s DPH, či bez DPH. „Obecně se DPH na smluvní pokuty vůbec neuplatňuje, a tudíž je jenom logické, že smluvní pokuta musí být vypočtena ze základu bez DPH, jak to ostatně učinily České dráhy, tudíž požadovaly nižší částku,“ dodal.

Podle Škody Transportation ke zpoždění dodávek nedošlo

Soud nejenže neuznal nárok Českých drah na smluvní pokutu, ale navíc rozhodl o tom, že musí zaplatit Škodě Transportation 468 milionů korun jako doplatek za pozdě dodané lokomotivy. Dále musí České dráhy zaplatit 628 milionů kvůli inflačnímu navýšení kupní ceny za čtyři roky, o které se Škoda Transportation s dodávkami zpozdila. „My v tomto případě nehovoříme o zpoždění dodávek, a to z důvodů kupní smlouvy, která říká, že zákazník musí v určitých intervalech platit určité projektové milníky. České dráhy ovšem od roku 2010 byly v podstatě v trvalém prodlení s platbami,“ uvedla

mluvčí Škody Transportation Lubomíra Černá. Smlouva podle ní navíc říká, že pokud bude zákazník v prodlení s platbami, oddaluje se termín dodávek. „Takže z tohoto pohledu jsme nikdy nebyli s našimi dodávkami ve zpoždění a to potvrdil i arbitrážní soud.“ Podle Českých drah ale měly být lokomotivy dodány v letech 2008 a 2009. „K zadržení plateb došlo až v roce 2009, tedy až ve chvíli, kdy lokomotivy měly stát na kolejích,“ uvedl mluvčí Českých drah Petr Štáhlavský. „Z toho je evidentní, že došlo k zásadnímu zpoždění ve výrobě, a tedy zadržení plateb nemělo mít žádný vliv na prodlení dodávky.“ S postojem Českých drah souhlasí advokát Aleš Rozehnal: „Názor Českých drah, že mohly odepřít placení kupní ceny, považuji celkem za relevantní, protože vždycky platilo, že pokud není zcela jisto, že protistrana splní svůj závazek, je možné do poskytnutí takové jistoty odepřít zaplacení kupní ceny.“

Pokorný zastupuje i firmu Eurovia ve sporu s ŘSD

Spor má zároveň politický rozměr. Při podpisu obchodní smlouvy v roce 2004 se České dráhy zavázaly k tzv. rozhodčí doložce. Spory se Škodou Transportation tak musí řešit namísto před obecnými soudy před soukromým rozhodčím soudem. Škodu Transportation zastupuje ve sporu advokátní kancelář Radka Pokorného, někdejšího člena ústředního výboru ČSSD a blízkého přítele premiéra Bohuslava Sobotky. Zároveň je Pokorný také místopředsedou Rozhodčího soudu, kde Škodu Transportation hájí. „Je to totéž, jako kdyby předseda nebo místopředseda soudu byl zároveň činným advokátem a mohl zastupovat účastníky sporu, které jsou před tím soudem vedeny. To je natolik absurdní, že by to každý musel odmítnout. A tady máme rozhodčí soud a jeho rozhodnutí mají stejnou platnost jako rozsudky obecných soudů,“ komentovala situaci právnička Hana Marvanová. U rozhodčího soudu Pokorný zastupoval nejen Škodu Transportation, ale i stavební firmy ve sporech se státem kvůli jejich pochybení při stavbě dálnic. Tím největším je dosud probíhající spor mezi Ředitelstvím silnic a dálnic a společností Eurovia, zastupovanou Radkem Pokorným, kdo zaplatí přes 2,5 miliardy korun za opravu zvlněné dálnice D47.

Nikdy v minulosti to nikomu nevadilo, komentuje Pokorný možný střet zájmů

Na dotaz, zda v takových angažmá nevidí střet zájmů, Radek Pokorný odpověděl, že od roku 1989 je běžné, že v předsednictvu působí aktivní advokáti. Advokát Radek Pokorný: „Nikdy v minulosti to nikomu nevadilo a nikdy to nikdo nerozporoval. Nerozporovaly to na začátku řízení, kdy se takovéto námitky uplatňují, ani České dráhy.“ V názoru na to, zda má Radek Pokorný sedět v předsednictvu Rozhodčího soudu, se loni rozešly i Hospodářská a Agrární komora. Podle Marvanové by se měl Pokorný „k tomuto potenciálnímu střetu zájmů postavit nějakým zásadním způsobem“ a vybrat si pouze jednu funkci. „Členství v předsednictvu soudu, které navíc vykonávám bezplatně, určitě není doživotní, navíc jsem v něm již třetí funkční období,“ konstatoval Pokorný. „Nicméně určitě se nebudu rozhodovat pod tlakem strany, která se nemůže smířit s tím, že prohrála spor.“ Poté, co České dráhy u Rozhodčího soudu prohrály svůj spor o pozdní dodávku lokomotiv, zrušil ministr dopravy Dan Ťok takzvané rozhodčí doložky a vydal nařízení, podle kterého se žádné smlouvy v jeho resortu nemohou řešit před Rozhodčím soudem.

ČD si objednaly 20 lokomotiv

České dráhy si u Škody Transportation objednaly 20 třísystémových lokomotiv řady 380 za zhruba 2,5 miliardy korun. Lokomotivy měl železniční dopravce převzít v roce 2009, první stroje ale dostal až v roce 2013. Škoda se na arbitrážní soud obrátila s požadavkem doplatku kupní ceny, kterou jim dopravce nezaplatil, dráhy se naopak dožadovaly zhruba miliardy korun pokuty za pozdní dodávku strojů. Tu Škoda Transportation obhájí změnou předpisů v průběhu vývoje lokomotiv, kvůli které bylo nutné rozpracované stroje kompletně předělat.

13. 09. 2017 České dráhy nemusí platit milionovou pokutu za pronájem lokomotiv (Taurus, railjet)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/ceske-drahy-nemusi-platit-milionovou-pokutu-za-pronajem-lokomotiv/1526486>)

České dráhy nemusí platit milionovou pokutu za pronájem lokomotiv Taurus od rakouských drah. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS), který ji firmě vyměřil, neuspěl s kasační stížností u Nejvyššího správního soudu, zjistila ČTK z webu soudu. Už předtím sankci zrušil Krajský soud v Brně, který loni rozhodl, že České dráhy zákon neporušily a pouze plnily závazky vyplývající z dohody o mezinárodní přeshraniční dopravě. Soudy odmítly argument antimonopolního úřadu, který tvrdil, že se dráhy dopustily správního deliktu tím, že si nepronajaly lokomotivy v žádném z druhů zadávacího řízení. Mluvčí ÚOHS Martin Švanda dnes ČTK řekl, že úřad bude respektovat rozsudky správních soudů. Dráhy se v případě bránily tím, že jde o standardní spolupráci s národním

dopravcem sousedního státu a takzvanou vyrovnávku výkonů, která je běžná při spolupráci i s dalšími okolními státy. Krajský soud v Brně už loni konstatoval, že není možné považovat za pronájem lokomotiv ani stav, kdy se část smlouvy plní finančně. "Dráhy neučinily nic víc, než co by přesahovalo závazek České republiky v mezinárodní dopravě," řekl loni soudce Krajského soudu David Raus. Antimonopolní úřad nyní musí přepracovat druhostupňové rozhodnutí v souladu s právním názorem rozsudku. České dráhy vedly s antimonopolním úřadem ještě totožný souběžný spor, v němž dostaly pokutu 1,2 milionu korun za smlouvy uzavřené v letech 2009 až 2012. V tomto případě už ÚOHS pokutu zrušil.

České dráhy v letech 2009 až 2012 uzavíraly každoročně se společností Österreichische Bundesbahnen smlouvy na pronájem lokomotiv Taurus. Jako jediné mohou vozit osobní soupravy Railjet na mezinárodních spojích mezi Prahou, Vídní a Štýrským Hradcem. První v Česku vyjela v roce 2014. V předchozích letech vozily rakouské lokomotivy standardní soupravy vlaků EuroCity mezi Českem a Rakouskem. Také za railjety měly původně podle antimonopolního úřadu České dráhy platit pokutu. Úřad firmě vyměřil rekordní sankci za zakázky 25 milionů korun, řízení ale po letech zastavil.

13. 09. 2017 Nová pravidla zjednoduší a zrychlí vrácení vnitrostátních jízdenek (ČD)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29592/>)

V pátek 15. září začnou platit nové Smluvní přepravní podmínky Českých drah, které zjednoduší a zpřehlední pravidla při uplatnění práva z přepravní smlouvy. Se změnami ve vrácení vnitrostátních jízdenek se cestující setkají jak v případě jízdenek z e-shopu, tak u dokladů zakoupených u pokladní přepážky. Pro cestující je podstatné, že ve většině případů zcela odpadne storno poplatků za vrácení jízdenky a zároveň se výrazně zrychlí vrácení peněz zpět na jejich účet. „Delší dobu řešíme otázku, jak zjednodušit systém návratků a přitom zachovat hlavní výhodu našich jízdních dokladů, kterou je jejich otevřenost. Jízdenky ČD nejsou totiž historicky určené pro konkrétní vlak a platí nikoliv po linkách, ale sítově. Lze je tedy použít i pro přestupní spoje, a to kdykoli během platnosti dokladu. To však znamená naopak složitější pravidla pro jejich případné vrácení. Základní premisou přitom bylo, aby nový systém byl co nejvíce zákaznický přívětivý,“ uvádí Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu dodává: „Možnost pořídit si otevřenou jízdenku pro cestu z výchozího místa kterýmkoliv vlakem v daném dni, jako je tomu dnes, zůstává i nadále zachována.“

Návratky u jízdenek zakoupených mimo e-shop

V tomto případě se jedná především o jízdenky zakoupené u pokladní přepážky. Pokud si cestující zakoupí jízdenku v předprodeji na jiný den, do půlnoci dne, který předchází dni platnosti, ji bude moci vrátit bez jakéhokoliv storna (srážky) a zpět tedy dostane vše, co zaplatil. Za stejných podmínek bude možné vrátit jízdenku i do 15 minut od jejího zakoupení i v den platnosti, samozřejmě ve stanici, kde si ji zákazník koupil (tato možnost pochopitelně odpadá u jízdenek zakoupených během jízdy u průvodčího ve vlaku). Ve všech ostatních případech bude při vrácení jízdenky uplatněn storno poplatek (srážka) ve výši 100 Kč. U skupinových jízdenek pro více cestujících bude srážka 100 Kč za každých maximálně 6 cestujících.

Návratky u místenek zakoupených mimo e-shop

Místenky zakoupené u pokladní přepážky bude možné beze srážky vracet až do 15 minut před odjezdem vlaku. Po tomto termínu bude z každé vrácené místenky uplatněn storno poplatek (srážka) ve výši 100 %.

Návratky u jízdenek zakoupených na e-shopu ČD

Jízdenky zakoupené přes e-shop Českých drah bude možné bez jakéhokoliv storna (srážky) vrátit do 15 minut před začátkem jejich platnosti. Aby byla tato změna možná, budou jízdenky z e-shopu nově platit až od vlaku, který bude na jízdence uveden (konec platnosti jízdenky se oproti minulosti nijak nemění). Čas uvedený na jízdence tedy bude určovat čas, kdy nejdříve (a kdykoliv později) může cestující nastoupit jízdu. Tím se zachová otevřený charakter jízdenky, protože bez omezení půjde cestovat kterýmkoliv pozdějším spojem jako dosud. „Pokud bude mít cestující například jízdenku platnou od 11:00 a bude potřebovat jet vlakem o dvě hodiny dřív, původní jízdenku bez storna vrátí a koupí si novou, platnou od 9:00. Pokud bude naopak potřebovat jet později, nemusí konat nic a na jízdenku platnou od 11:00 může odcestovat kterýmkoliv vlakem, odjíždějícím z nástupní stanice do 23:59 téhož dne,“ vysvětluje nový způsob vrácení internetových jízdenek Zuzana Čechová, ředitelka odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD. „Cestující by si ale měli dát pozor na to, že storno jízdenky je potřeba udělat nejpozději 15 minut před odjezdem, jinak bude srážka 100 %. Na to jsou ale cestující zvyklí i u jiných dopravců.“ Novou verzi aplikace „Můj vlak“ České dráhy vystavily

ke schválení do App Store a Google Play, ke stažení bude do konce září. Do té doby lze jízdenky vracet podle uvedených podmínek na mobilním webu m.cd.cz a v e-shopu na www.cd.cz.

Rychlejší vrácení peněz

Souběžně se změnou lhůt pro vrácení jízdenek dojde i k výraznému zkrácení doby, po které se platba vrátí zákazníkovi zpět na účet. „Pokud zrušíte celou jízdenku ve stejný den, jako jste si ji zakoupili, a zároveň nejpozději 15 minut před odjezdem příslušného vlaku, částka se prakticky okamžitě na účtu platební karty stornuje bez zaúčtování. V případě, že budete rušit doklad zakoupený na e-shopu v předprodeji, částka se vám připiše zpět na účet v termínech stanovených zákonem o platebním styku,“ vysvětluje Zuzana Čechová a doplňuje: „Zákazníci oproti současnému systému nebudou muset čekat, až jejich žádost posoudí naši zaměstnanci, což v praxi trvalo kolem dvou až tří týdnů v závislosti na složitosti případu. Nově jim vrátíme peníze buď okamžitě, nebo v řádu jednoho až několika málo dnů, v závislosti na rychlosti provedení bankovní transakce.“ Jízdenky zaplacené ČD Kreditem se v případě včasného storna ihned připiší zpět na účet ČD Kreditu.

Vrácení nevyužitých jízdenek z důvodu zpoždění vlaku

Pokud se cestující rozhodne, že z důvodu zpoždění vlaku vůbec neodcestuje, nově může jízdenku vrátit bez srážky až tehdy, pokud vlak bude na odjezdu opožděn o 30 a více minut. V době kratší než 30 minut vzniká nárok na návratek bez srážky pouze tehdy, pokud by u přestupního spojení došlo k ujetí přípoje a příjezd do cílové stanice by tak byl o 60 a více minut později. Detailní podmínky uplatnění práva z přepravní smlouvy včetně návratků aplikací na In Kartě jsou uvedeny ve Smluvních přepravních podmínkách Českých drah pro veřejnou drážní osobní dopravu, vyhlášených v Přepravním a tarifním věstníku Ministerstva dopravy. K dispozici je i na www.cd.cz v sekci Čím se řídíme.

14. 09. 2017 Italoové žalují Česko. Kvůli vyhazovu z hlavního nádraží chtějí 1,2 miliardy (Praha hl. n.)

Zdroj: Lidovky.cz (http://byznys.lidovky.cz/italove-plni-hrozbu-zaluji-cesko-a-chteji-vic-nez-miliardu-za-hlavni-nadrazi-175-statni-pokladna.aspx?c=A170913_164023_statni-pokladna_pave)

V pořadí je to už čtvrtá žaloba, která dorazila k českým soudům kvůli loňskému vyhazovu firmy Grandi Stazioni z hlavního nádraží v Praze. Ta zatím poslední je zdaleka nejzávažnější – zejména kvůli požadované částce. Italská společnost si nárokuje 1,2 miliardy korun, což má být ušlý zisk z lukrativního podnikání na půdě největší vlakové stanice v Česku, o něž loni nedobrovolně přišla.

Žaloba podaná 14. srpna žene k soudu hned tři státní instituce: České dráhy, Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) a ministerstvo financí. Tedy původního a současného vlastníka nádraží a také resort, který ručí za závazky zmíněné SŽDC. Zároveň lze očekávat, že pokud by Grandi Stazioni u soudu neuspěla, může přijít na řadu mezinárodní arbitráž proti Česku. Zjištění serveru Lidovky.cz potvrdily všechny tři žalované strany. „SŽDC nepovažuje uvedené žaloby za důvodné,“ uvedla Kateřina Šubová, mluvčí správce české železnice, kterým klíčové nádraží – spolu s dalšími zhruba 1500 železničními budovami – od loňského léta patří. Firma Grandi Stazioni měla za úkol vlakový terminál opravit a za to získala možnost vydělávat na pronájmech obchodů či restaurací. Působila tam celkem třináct let.

Byla to právě SŽDC, která loni v říjnu rozhodla o tom, že společnost jako nájemce hlavního nádraží skončí – navzdory původnímu příslibu prodloužení smlouvy o dalších 30 let. Důvody, proč se tak nestalo, byly dva. Italům skončil stávající kontrakt a podle SŽDC by bylo nutné vybrat v tendru nového nájemce, ne automaticky prodloužit smlouvu tomu stávajícímu. Grandi Stazioni navíc nestihla opravit historickou část nádraží, což byl jeden ze závazků. Rekonstrukce se dočkala jen část fasády a komerčně využitelná odbavovací hala.

Aktuální žaloba plní dřívější hrozby ze strany italského developera, který už krátce po „vyhoštění“ z hlavního nádraží spočítal své nároky na 1,2 miliardy. Má jít o peníze, které by vydělal v případě, že by na vlakovém terminálu nadále podnikal. „Žádné nároky tvrzené ze strany Grandi Stazioni neuznáváme. Podrobnější vyjádření poskytneme soudu,“ sdělil Radek Joklík, mluvčí někdejšího majitele hlavního nádraží, Českých drah. Lidovky.cz oslovily s žádostí o vyjádření i jednatele italské společnosti v Česku Andreu Odoardiho. Ten však na zasláný dotaz nereagoval.

Ačkoliv je zřejmé, že společnost Grandi Stazioni nedodržela podmínky smlouvy – na opravu už jednou dostala od Českých drah odklad tři roky – nepanuje u žalovaných úplný klid. ČD a SŽDC ladí co nejúžší spolupráci svých právnických týmů, aby byla jejich pozice co možná nejsilnější. Mimo jiné proto, že jde v pořadí už o čtvrtou žalobu. Dvě se týkaly loňského převodu českých nádraží, jehož

součástí byla i největší železniční stanice v zemi. Grandi Stazioni de facto zpochybnila jeho legitimitu, a tím pádem i to, že stanice patří SŽDC, která firmě neprodloužila nájemní smlouvu. O dvě žaloby jde proto, že historická Fantova budova a nová odbavovací hala jsou řešeny zvlášť.

Žaloba číslo tři podaná loni v listopadu se týkala nároku ve výši 776 milionů, které firma údajně postavěla v rámci rekonstrukce hlavního nádraží. Správci železnice na základě faktur a dalších dokumentů ovšem došli jen k částce 565 milionů a tu Italům vyplatili. Jedním z důvodů uhrazení výrazně nižší sumy bylo to, že si developer započel i položku týkající se opravy nádraží v Karlových Varech. Mimo jiné i kvůli tomu se SŽDC letos na jaře obrátila na Finanční správu a policii. Případ dostala na stůl pražská hospodářská kriminálka. U tří zmíněných žalob už jsou na letošní podzim vyhlášena první stání. U té nejnovější ještě ne. „Grandi Stazioni zatím podle našich informací neuhradilo soudní poplatky, který je podmínkou projednání žaloby soudem,“ dodal mluvčí ČD Joklík.

Italové na hlavním nádraží

Grandi Stazioni ČR uspěla ve výběrovém řízení na revitalizaci hlavního nádraží v Praze a v prosinci 2003 podepsala smlouvu. Zavázala se zrekonstruovat odbavovací halu i historickou budovu nádraží. Platila nájem a zároveň pronajímala obchodní prostory, což byl hlavní zdroj příjmů. V roce 2015 vydělala v Česku 54 milionů korun při tržbách 144 milionů. Podobně opravila (a stále provozuje) stanici v Mariánských Lázních. První část modernizace v Praze skončila po čtyřech letech v roce 2010, o tři roky později pak uzavřela stavební práce u Fantovy kavárny. Zbytek historické budovy měl být opravený už v roce 2013, ale došlo k prodloužení termínu o tři roky. Nově mělo být hotovo do 16. 10. 2016, což se ale nestalo. Na začátku října dostala Grandi Stazioni od majitele hlavního nádraží SŽDC výzvu k vyklizení dosud využívaných prostor. Grandi Stazioni Česká republika, s.r.o. byla ovládaná z 61 procent společností Grandi Stazioni S.p.A. Tu před časem skupina Ferrovie dello Stato Italiane (italské státní dráhy) prodala fondům Antin a ICAMAP a investorům Borletti Group. Dalším společníkem je Evropská banka pro obnovu a rozvoj s podílem ve výši 39 procent.

14. 09. 2017 Chátrající nádraží z komedie Trhák kupuje obec, ale na opravu nemá (Lčovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://budejovice.idnes.cz/nadrazi-budova-lcovice-film-trhak-prodej-koupi-obec-fx3-budejovice-zpravy.aspx?c=A170914_083405_budejovice-zpravy_khr)

Opuštěnou nádražní budovu, která si zahrála v komedii Trhák, zachránily od demolice Lčovice na Prachaticku. Prázdných domů se Správa železniční dopravní cesty zbavuje, a kdyby o budovu obec nestála, nechala by ji zbourat. Jenže malá ves nemá na opravu peníze, a tak plánuje, že ji zřejmě zase prodá. Jako malebnou vesnickou vlakovou zastávku ji proslavila hudební filmová komedie Trhák režiséra Zdeňka Podskalského. Filmaři přejmenovali lčovické nádraží na Lipovec.



Ve snímku tam vystupuje z vlaku Ing. Ticháček, kterého hrál Josef Abrhám. Po 37 letech od premiéry by si mohl zchátralou budovu vybrat snad jen otrlý tvůrce hororů. Teď má její další osud v rukách obecní úřad. „Návrh smlouvy na prodej nádraží ve Lčovicích už je vložený na katastru nemovitostí. Prodáváme ho obci za odhadní cenu, která je zpravidla nižší, než je v místě obvyklé. Tady je to 325 tisíc korun a cenu odsouhlasila vláda,“ potvrdil Marek Illiaš, mluvčí Správy železniční dopravní cesty. Lčovičtí zastupitelé schválili koupi nádraží už před čtyřmi lety poté, co se dozvěděli o demoličním výměru. Cílem bylo budovu postavenou podle projektu z roku 1889 zachránit.

Zajímavé je, že při plánování trati Strakonice – Vimperk – Volary přes Lčovice (tehdy Elčovice) dal souhlas k vedení dráhy přes svoje pozemky architekt Josef Zítek, stavitel Národního divadla v Praze. „Nádraží se nám podařilo před zbouráním zachránit, ale obec nemá peníze na jeho opravu. Proto zveřejníme záměr na odprodej nádraží,“ řekla starostka Blažena Kutová. Jízdenku v pokladně nádražní budovy nekoupíte, v čekárně se neohřejete. Nezmoknete, ale na motoráček si můžete počkat v dřevěném otevřeném přístřešku s lavicí. „Bývalo to nádherné nádraží, jízdenku jsem si nemusela kupovat ve vlaku. Teď je to tady pro ostudu, vlaky jezdí kolem a cestující vidí, jak je to zchátralé, rozbité a zarostlé. Myslím, že se s tím mělo něco dělat už dřív,“ míní 54letá Jana Fabiánová, která je lčovickou rodačkou. Dodnes si pamatuje, jaký rozruch způsobili při natáčení Trháku v obci filmaři. Podle předsedy Stifterova pošumavského železničního spolku Romana Hajníka uzavřely ČD železniční stanici ve Lčovicích v první půlce 80. let. „Náš spolek vyčkává, jak se obec rozhodne s budovou naložit, a jsme připraveni spolupracovat třeba s přiblížením historie nádraží. Fakt je, že demoliční výměry jsou rychlé, bez zásahu obce už by tu stanice nejspíš nestála,“ řekl Hajník.

14. 09. 2017 Už je tu zase soumrak malých tratí, Pardubický kraj okleští lokálky (úseky tratí č. 015, 016, 017)

Zdroj: iDNES.cz (https://pardubice.idnes.cz/lokalky-vlaky-omezeni-regionalnich-trati-pardubicky-kraj-p31-pardubice-zpravy.aspx?c=A170914_351830_pardubice-zpravy_jah)

Vedení Pardubického kraje před lety omezilo provoz na málo využívaných regionálních tratích. Bývalý železničářský odborář Jaromír Dušek je z pozice krajského radního před třemi roky zase obnovil. A nyní jeho nástupce zase chystá, že vlakové spojení omezí. Cestující na malých tratích v Pardubickém kraji tak zažívají vinou střídání krajských politiků klasický jojo efekt. Nejdříve jim politici vlaky mezi Heřmanovým Městcem a Prachovicemi či Chornicemi a Velkými Opatovicemi vzali, pak jim je vrátili a nyní o ně zase přijdou. Důvod je stejný jako před lety. Lidé vlaky využívají jen minimálně a Pardubický kraj na ně doplácí více, než je podle politiků zdravo. „Zcela je rušit nechceme, ale omezit je musíme, pokud se chceme chovat hospodárně,“ řekl náměstek hejtmana pro dopravu Michal Kortyš (ODS). Jeho odbor si nechal vyhodnotit vytíženost jednotlivých spojů od Českých drah a starostům dotčených obcí oznámil, že na pěti úsecích vlak omezí. „Omezení navrhujeme na pěti úsecích. A to od roku 2018. Omezení se bude týkat vlaků, které jezdí ve všední den, víkendový provoz plánujeme ponechat,“ řekl Kortyš.

Omezení postihne i tratě Holice – Borohrádek, Chornice – Džbel či Mlýnský Dvůr – Štítý. Starostům měst a obcí se to nelíbí. „Kraj nám oznámil, že tratě neruší. Prostě jen neobjedná na námi procházejících tratích přepravu,“ uvedl starosta Chornic Jiří Smékal. „Mrzí mě to, nejsem pro rušení, ale rychlý životní styl naučil jezdit lidi autem a vlak je pak neefektivní,“ řekl místostarosta Heřmanova Městce Otakar Volejník.

Tratě poškodil Pardubický kraj, soudí starostové

Vedení kraje se před pěti lety pokusilo s pomocí firmy Oredo udělat dopravu efektivnější a na řadě míst nahradilo vlakové spoje autobusovými. Změny se neujaly, kvůli protestům cestujících se jízdní řády vracely do původní podoby. Řada lidí ale mezitím začala jezdit do zaměstnání auty. „Chápu, že se nevyužívané tratě ruší. Ale proč tady lidi vlakem nejezdí? Kdyby se kraj historicky nezachoval špatně a jízdní řád by byl efektivnější, lidi by to do osobních aut a autobusů nevyhnalo,“ řekl Smékal. Ze sousedního Jevíčka to mají lidé na vlakové nádraží kilometr. I proto volí jiný způsob přepravy. Právě zde proto kraj plánuje posílit autobusy. Peníze, které pardubické hejtmanství ušetří omezením malých tratí, chce podle Kortýše vrátit na železnici.

Na tratích bude omezený provoz ve všední dny, víkendový zůstane nezměněný. Změna by měla platit od června roku 2018. „V nově připravovaném jízdním řádu zrychlíme vlaky na Podorlicku, tedy například z Letohradu do Ústí nad Orlicí, tak aby se lidé z těchto měst snadněji dostávali do Pardubic a dál, netrávili ve vlacích tolik času. Co se dá ujet za 30 minut, aby lidé ve vlaku nešli přes hodinu,“ řekl radní Kortyš. Jeho předchůdci Duškovi se ale rozhodnutí omezit vlaky na malých tratích nelíbí. „Kraj mrší dopravu. Nechci se dotknout svého nástupce, ale nerozumí tomu. Zajistit dopravu pro lidi je služba, kterou je kraj povinen zajistit, a ne tratě pozavírat,“ řekl Dušek. Jednu smutnou dohru bude okleštění vlaků pro Chornice mít. Se zánikem trati přijde tamní Železniční klub o hlavní náplň své činnosti. „A náš klub, který má železnici v názvu, ji nakonec nebude mít. To je zvláštní, je mi z toho smutno,“ dodal Smékal.

Tratě, které chce Pardubický kraj omezit

- Heřmanův Městec – Prachovice
- Holice – Borohrádek
- Chornice – Džbel, Chornice – Velké Opatovice
- Mlýnský Dvůr – Štítý

17. 09. 2017 Ťok změnil názor: První třída v příměstských vlacích má smysl

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/tok-zmenil-nazor-prvni-trida-v-primestskych-vlakich-ma-smysl/1527959>)

První třída v příměstských vlacích smysl má. Po jednání s vedením Českých drah to připustil ministr dopravy Dan Ťok (za ANO). Nedávno přitom Ťok zařazování vozů s oddílem první třídy do příměstských vlaků kritizoval jako zbytečné. Nyní uznal, že jde o segment dopravy, který v současnosti využívá stále více lidí. ČTK to řekl Ťok. Příměstskou železniční dopravu na rozdíl od dálkových vlaků objednávají kraje, a ty většinou vozy s první třídou chtějí, uvedl Ťok. Zdaleka už neplatí, že první třída ve vlacích zůstává prázdná, zatímco zbytek soupravy je přeplněný cestujícími.

Podle statistik Českých drah počet zákazníků využívajících první třídu v příměstských vlacích během letošního prvního pololetí meziročně vzrostl o zhruba 30 procent. ČTK to řekl mluvčí firmy Radek Joklík. K oživení zájmu o vyšší třídu pomohlo i zlevnění z prosince 2015. Tehdy se cena za přepravu v první třídě snížila z 1,5násobku obyčejného jízdného na 1,3násobek.

Diskusi ohledně využívání první třídy v příměstských vlacích otevřela minulý týden při interpelacích poslankyně za Středočeský kraj Helena Langšádlová (TOP 09). Řekla, vyšší třída v tomto typu vlaků je nevyužívaná a zbytečně zabírá místo ostatním cestujícím. "Souhlasím a myslím si, že zrovna tedy na regionálních tratích jedničkou jezdí minimálně lidí," uvedl tehdy ministr. Poslankyni také slíbil, že se bude snažit na České dráhy působit, aby to vyřešily.

18. 09. 2017 Železničáři v Chropyni opraví rodný dům Emila Filly. Narodil se na nádraží (výpravní budova)

Zdroj: iDNES.cz (https://zlin.idnes.cz/szdc-opravi-nadrazi-kde-se-narodil-filla-f04/zlin-zpravy.aspx?c=A170908_350586_zlin-zpravy_ras)

Seznam oprav, které se plánují na železnici ve Zlínském kraji obsahuje velké investice v řádech stovek milionů, ale i menší akce. Dotknou se také jednoho památného nádraží – železničáři zrekonstruují výpravní budovu v Chropyni, kde se 4. dubna roku 1882 narodil malíř Emil Filla. „Půjde o investici za deset milionů korun, naplánovaná je za tři roky,“ potvrdila mluvčí Správy železniční dopravní cesty Kateřina Šubová. Budova dodnes slouží jako zázemí železničářů, je v ní čekárna i prodej jízdenek. Druhá část slouží k bydlení a právě tady rodina Fillových žila. Místní to vědí, návštěvníkům ale zůstává zajímavost utajená, na budově dnes není ani pamětní deska. „Stavba samotná je ve velmi špatném stavu, snažíme se ale vyjednat její umístění po rekonstrukci,“ uvedla starostka Chropyně Věra Sigmundová. Radnice navíc naváže úpravou prostoru před nádražím, kde vzniknou parkovací stání, místo pro bezpečné uložení kol i zastávka autobusové linky do Zářčí a Kroměříže. Menších akcí, tedy zhruba do deseti milionů korun, je v kraji na příštích pět let naplánováno rovných deset.

Jako první přijdou na řadu nádražní budovy v Huštěnovicích, Kunovicích-Loučce a ve Starém Městě. Ty se budou dělat už v příštím roce. V případě Starého Města jde o investici za čtyři miliony korun, v Kunovicích utratí o dva miliony více. Nejvyšší částka padne na nádražní budovu v Huštěnovicích. „Počítáme s odbouráním jižní části objektu, celkovou opravou budovy, pláště, fasády, střechy, oken a dveří,“ popsala Šubová. Práce vyjdou na 9,1 milionu. Železničáři ale budovu nevyužijí celou a dalšího investora nenašli, proto ji zmenší. Původně ji nabídli obci, ta však odmítla. Nádraží sice leží na katastru Huštěnovic, ale od obce je vzdálené zhruba dva kilometry. „Nabídli nám tři čtvrtiny budovy, jenomže vzhledem k poloze o ni nemáme zájem,“ vysvětlil starosta Huštěnovic Aleš Richtř.

18. 09. 2017 Všechny vlaky mezi Plzní a Horažďovicemi budou za rok bezbariérové (Plzeň hl. n. – Horažďovice předměstí, 9x řada 650)

Zdroj: iDNES.cz (https://plzen.idnes.cz/plzensky-kraj-horazdovice-vlaky-vozikar-bezbarierovy-pju-plzen-zpravy.aspx?c=A170911_153158_plzen-zpravy_vb)

Na trati Plzeň-Horažďovice přibude devět nových vlakových souprav RegioPanter. Kromě klimatizace a připojení k internetu nabídnou cestujícím bezbariérový přístup. Samozřejmostí je i bezbariérové WC a místo pro kočárek. „Vlaky by měly být nasazeny na podzim příštího roku. Zajistí tak sto procent osobních vlaků mezi Plzní a Horažďovicemi,“ uvedla mluvčí Český drah Radka Pistoriusová s tím, že jedna souprava RegioPanter řady 650 nabídne 140 míst k sezení.

Devět souprav RegioPanter vyjde zhruba na miliardu korun. O jejich vnitřním a vnějším designu nyní rozhodují občané západních Čech. Plzeňský kraj na internetu spustil anketu, kde si hlasující mohou vybrat ze tří barevných variant – šedé, modré a zelené. Svůj hlas mohou poslat do 6. října. Krajská radní počítají do budoucna s tím, že na západě Čech by mohly jezdit ve stejných barvách i autobusy.



18. 09. 2017 Hezčí budovy s úředníky. Jihomoravská nádraží opraví za půl miliardy

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/breclav-nadrazi-opravy-za-miliardy-duc-/brno-zpravy.aspx?c=A170918_352682_brno-zpravy_dh)

Železničáři se v následujících pěti letech ve velkém pustí do oprav nádražních budov na jižní Moravě. Jako první je na řadě Břeclav, nejvíce peněz pak investují do přestavby ve Znojmě. Když v roce 1839 přijel do Břeclavi do jako vůbec prvního města na území dnešní České republiky poprvé vlak, nádražní budova ještě nestála. Vlak tažený parní lokomotivou zastavoval u nádražní restaurace. První výpravní budovu tady postavili až v roce 1840. Novou, v klasicistním slohu, pak o téměř padesát let později. Za války ale bylo nádraží vybombardováno a budova pak kompletně přestavěna. Teď by se měla ke klasicistnímu vzhledu vrátit. Za 79 milionů korun. Jde o jednu z největších investic, kterou Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) v nejbližších pěti letech v Jihomoravském kraji chystá. Dohromady sem pošle více než půl miliardy korun. Za ně opraví patnáct nádražních budov. Začíná se právě v Břeclavi, a to už v nejbližších týdnech. „V případě breclavské výpravní budovy se dokončuje aktualizace projektové dokumentace. Do konce září bychom chtěli vypsat soutěž na zhotovitele. Na ní bude záviset přesný termín zahájení prací,“ potvrdila mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Stavebními úpravami budou vytvořeny nové prostory pro služby cestujícím v místě dnešních pokladen. Nový prosklený koridor pak propojí první nástupiště s terminálem autobusového nádraží tak, aby cestující mohli mezi oběma nádražními projít suchou nohou. Právě chybějící tubus řada lidí kritizovala. V opravené nádražní budově budou širší služby pro cestující, jako je prodej tisku, pekařství, informační kancelář, pokladny pro jiné dopravce a další. Dosud prázdné prostory v administrativní části budovy zaplní kanceláře úřadů. „SŽDC chce samozřejmě maximálně využít rozsáhlých prostor nádražní budovy a jedná s orgány státní správy a samosprávy či dalšími institucemi o tom, aby do volných částí přesunuly své zaměstnance. Od přesídlení úřadů si slibujeme oživení nádraží, které s sebou přinese možnost pronajmout zbylé prostory soukromým firmám,“ podotkla Šubová.

Na nádraží chce sociálka, ušetří za nájem

O pronájem části nádraží má zájem breclavská radnice. „Chceme v přízemí vybudovat čekárnu pro cestující z autobusů včetně sociálního zařízení. V prvním patře by pak mohla být expozice, která návštěvníkům ukáže historii a význam železniční dopravy, především pak fakt, že Břeclav byla prvním městem na českém území, kam přijel vlak,“ poznamenal již dříve mluvčí radnice Jiří Holobrádek. Do nádražní budovy se bude stěhovat třeba také část České správy sociálního zabezpečení. „V nejbližší době se očekává uzavření smlouvy,“ potvrdil Radek Ležatka, mluvčí Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (ÚZSVM), který pomáhá SŽDC najít pro nádražní budovy využití. Pro státní instituce je to ideální spojení. Zatímco mnohde sídlí v budovách, kde musí platit nájem, na nádražích by pro ně bylo užívání prostor bezúplatné. „Šetříme tím peníze daňovými poplatníkům,“ uvedla generální ředitelka ÚZSVM Kateřina Arajmu. O podobném využití se uvažuje i ve Znojmě. Tam by měla oprava nádraží začít za tři roky a půjde o vůbec nejnákladnější projekt v kraji. Za 88 milionů projde nádraží kompletní rekonstrukcí.

Už příští rok přijdou na řadu menší opravy v Hodoníně, Vranovicích a Zaječích. Ale bude se hlavně projektovat. „Hlavní podíl bude v tomto roce spočívat v projektové přípravě akcí, které budou základem pro uskutečnění staveb v budoucích letech,“ přibližuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Během následujícího roku 2019 se soupis investičních akcí v kraji rozroste o další padesátku. A do kraje půjde na sto třicet milionů korun. Třeba na opravy nádraží v Hrušovanech nad Jevišovkou, Ivanovicích na Hané či v Mikulově.

V celé republice SŽDC za pět let částečně opraví téměř 400 nádraží a 160 kompletně zrevitalizuje.

Investice do nádraží

- 2018: Hodonín 7,5 milionu, Vranovice 5,5 milionu, Zaječích 4 milionu
- 2019: Hrušovany nad Jevišovkou 23 milionů, Hrušovany u Brna 19,7 milionu, Ivanovice na Hané 38,5 milionu, Mikulov na Moravě 24,9 milionu, Sokolnice-Telnice 22 milionů
- 2020: Vyškov na Moravě 56 milionů (už v roce 2018 nutná oprava krovů a střešní krytiny), Znojmo 88 milionů
- 2021: Moravský Písek 51 milionů, Střelice 28 milionů, Veselí nad Moravou 57 milionů
- 2022: Křenovice horní nádraží 25 milionů

18. 09. 2017 Praha chce využít regionální vlaky jako druhé metro, pod centrem má vzniknout nová železnice (Nové spojení II)

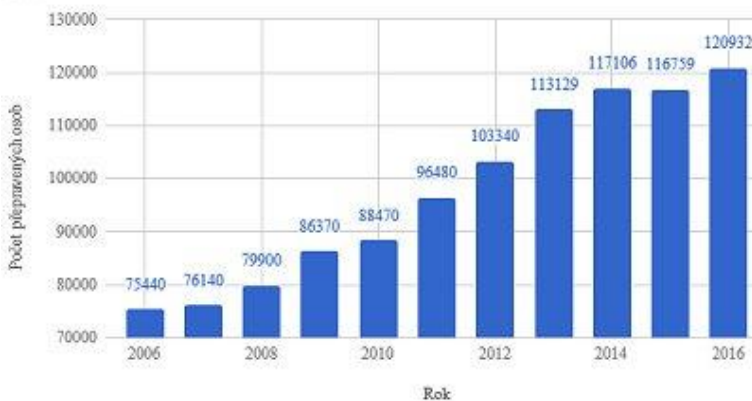
Zdroj: E15.cz

(<http://praha.e15.cz/praha/novinky/p-raha-chce-vyuzit-regionalni-vlaky-jako-druhe-metro-pod-centrem-ma-vzniknout-nova-zeleznice-1337580>)

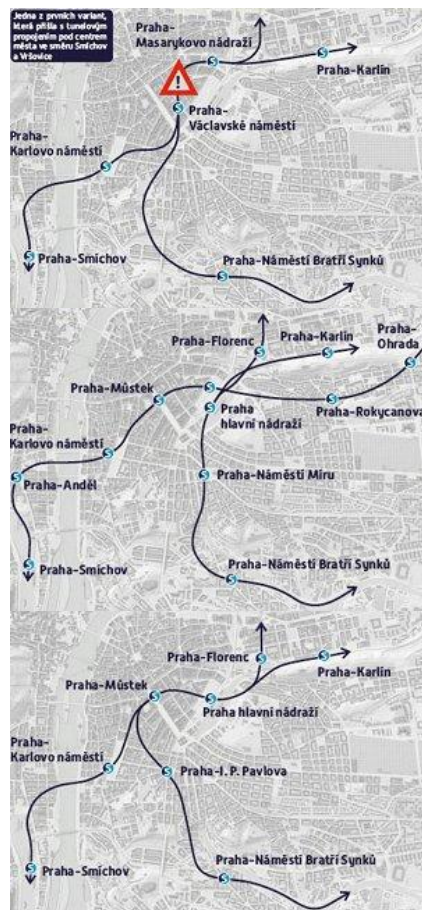
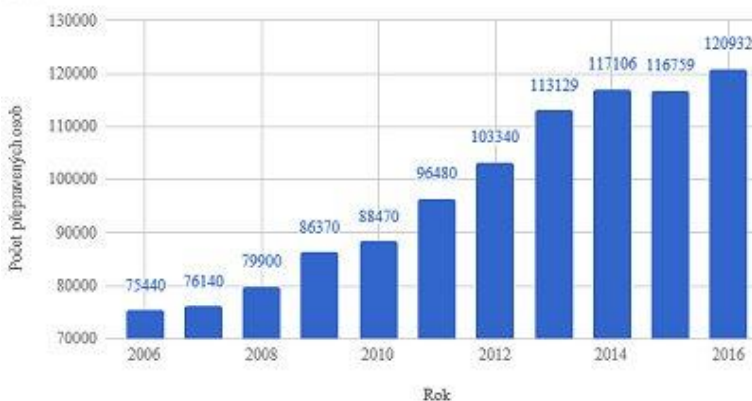
Pražská železnice funguje na hraně svých kapacit, cestujících však každoročně přibývá značným tempem, varuje magistrát i provozovatel příměstské dopravy ROPID. Proto řešené instituce navrhují výstavbu dvou šestikilometrových dvoukolejných tunelů pod centrem Prahy, kudy by jezdily městské a příměstské vlaky – tzv. Nové spojení II či Metro S. Autoři projektu zatím nespécifikovali ani výši nákladů, ani termín, kdy by se mělo poprvé „kopnout“. Naráží také na odlišný postoj Hospodářské komory, jež chce pod centrum vysokorychlostní, nikoliv příměstské spoje. Nově by měly vlaky od Berouna vjíždět do tunelu za Smíchovským nádražím. Zastavit by mohly na některých ze zamýšlených stanic: Náměstí Bratří Synků, Karlovo Náměstí a Florenc. Tam by opět vyjely na povrch a pokračovaly ven z Prahy. Vznikla by také nová centrální stanice Opera vybudovaná u hlavního nádraží a Muzea. Aktuálně se připravuje studie proveditelnosti přestavby železničního uzlu, kterou pořizuje Správa železniční dopravní cesty. Autoři projektu slibují realizaci do dvaceti let, celkové náklady odhadují v řádech desítek miliard korun. „Věřím, že je tento časový horizont reálný,“ míní Marek Zděradíčka z Institutu plánování a rozvoje. „Potřebujeme rychlé podzemní spojení, díky kterému zastaví vlaky přímo v centru a projedou z jednoho konce Prahy na druhý za pár desítek minut,“ vysvětluje Petr Dolínek, radní pro dopravu. „Kapacita současných tratí je vyčerpána, zejména kolínská trať ji má již překročenu,“ dodává ředitel ROPIDu Petr Tomčík. Prezentovaná varianta ještě může projít úpravou, Praha plánuje jednání se SŽDC a diskuse s projektanty a experty. „Počítáme, že z jednání Prahy a SŽDC vznikne několik variant, které prověří studie proveditelnosti,“ říká Zděradíčka s tím, že by uvítal zadání studie do dvou let. V ideálním případě by pak byla konečná varianta projektu známá do pěti až sedmi let. „Všechny varianty ale musí přivést regionální vlaky do centra města,“ dodává.

Návrh ovšem naráží na postoj Hospodářské komory, která zastává opačný názor – pod zem chce směřovat vysokorychlostní dálkové vlaky a těm městským dopřát více prostoru na povrchu. „Jeden segment dopravy musí pod zem. Největší nevýhoda současného plánu je, že by odložil výstavbu vysokorychlostních tratí v Praze, která by navíc byla kompletně rozkopaná,“ myslí si Emanuel Šíp, předseda dopravní sekce Hospodářské komory. „Aby byl tento systém funkční, znamenalo by to předchozí modernizaci a elektrizaci zbývajících dieselových tratí, protože dieselové vlaky do podzemí nepatří,“ dodává.

Počet přepravených osob vlaky pražské integrované dopravy v Praze v průměrný pracovní den



Počet přepravených osob vlaky pražské integrované dopravy v Praze v průměrný pracovní den



Autoři projektu se inspirovali v zahraničí, podobný model podzemních železničních tunelů pro regionální vlaky funguje v Mnichově, Stockholmu či Miláně a Madridu. Denně využije vlaky v Praze 120 tisíc cestujících.

19. 09. 2017 Na trati Brno – Praha pojedou víc vlaků. Regionálním spojům hrozí zpoždění

Zdroj: iDNES.cz (https://brno.idnes.cz/brno-praha-regiojet-vlak-30-minut-dqn-/brno-zpravy.aspx?c=A170916_352431_brno-zpravy_dh)

Od prosince má mezi Prahou a jižní Moravou jezdit už šestadvacet vlaků tam i zpět, pak přibude ještě jeden. Kraj se ale bojí zpoždování regionálních linek. Sotva jeden dálkový vlak ve směru do Prahy odjede, už se bude k Brnu blížit od jihu další. Některé spoje totiž bude oddělovat jen 30 minut. Zatímco dnes jich ve všední den vyrazí z Brna do Prahy i zpět pokaždé dvacet, v návrhu nového jízdního řádu, který začne platit 10. prosince, bude o šest párů víc. Prosadil si je soukromý dopravce RegioJet, jenž začal mezi Brnem a Prahou jezdit loni se třemi páry vlaků. Žluté vlaky tak nepojedou místo souprav Českých drah. Těm zůstanou všechny stávající expresy. Jejich hodinový takt však v průběhu dne devětkrát přetne právě RegioJet. A v červnu příštího roku by měl soukromému dopravci přibýt ještě jeden spoj. Celkem jich tak bude jezdit – i s vozy Českých drah – každým směrem sedmadvacet.

Má to logiku. Železniční spojení mezi hlavním městem republiky a jižní Moravou využívá čím dál více cestujících, i kvůli neustále rozkopané dálnici D1. Od roku 2010 se počet cestujících vlakem mezi Brnem a Prahou ztrojnásobil - loni podle čísel ministerstva dopravy takto cestovalo 1,3 milionu lidí, před sedmi lety pouhých 478 tisíc. „Začínali jsme s šesti až sedmi vozovými soupravami, aktuálně jich nasazujeme sedm až devět,“ popsal mluvčí RegioJetu Aleš Ondrůj. I v tabulkách Českých drah jsou čísla vyšší, konkrétně je ale odmítají uvést. „Ve srovnání s minulostí evidujeme na této trase zvyšující se počet cestujících,“ řekla pouze před nedávnem mluvčí Českých drah Monika Bezuchová.

Osobní vlak musí dát přednost mezinárodním soupravám

Narůstající počet expresů má ale svou odvrácenou stranu. Kapacita trati má své limity, stejně jako brněnské nádraží. Kromě expresů státního nebo soukromého dopravce z něj totiž všemi směry vyráží také běžné regionální osobní vlaky, jež si objednává Jihomoravský kraj. A ty musí rychlíkům a mezinárodním soupravám dávat přednost. Pokud se tedy nějaké dálkové spoje opozdí, osobní vlaky také čekají a samy tím nabírají zpoždění. Podle krajského náměstka pro dopravu Romana Hanáka z ČSSD je navyšování rychlíků někdy více ke škodě než k užtku. „Pravidelně dojíždějícím cestujícím do škol či zaměstnání téměř denně vznikají zbytečné časové ztráty a stávají se obětmi snahy zajistit přednostní průjezd zpožděnému dálkovému vlaku. Přitom občasní cestující dálkových vlaků jsou ochotni krátké zpoždění akceptovat a zdrží je jen minimálně,“ prohlásil náměstek.

Hrozba pro krajskou dopravu

Osobní vlaková doprava je navíc hlavní páteří integrovaného dopravního systému celého kraje, na kterou navazují další vlaky nebo autobusy v jednotlivých městech. Vedení Jihomoravského kraje se tak zpočátku nelíbilo, že by na trasu vyjelo množství zcela nových linek. Obávalo se, že by se léta budovaný integrovaný systém totálně rozložil. „První návrhy jízdního řádu vypadaly skutečně dramaticky,“ sdělil Roman Hanák. Blíže prvotní návrh nespecifikoval. Komplikace i pro příští rok očekává zejména na dvou úsecích, a to mezi Vranovicemi a Brnem a pak mezi Blanskem a Rájcem-Jestřebí, kde bude muset osobní vlak dávat přednost dálkovému. Na příští rok je navíc plánovaná dlouhodobá výluka, která s velkou pravděpodobností také ovlivní regionální dopravu. Při té letošní například lidé nestíhali přestupy v Židenicích mezi linkami z Tišnova a Blanska a na vlak museli čekat hodinu.

Vlaky Brno – Praha a zpět

Současný stav

ČD 17 párů vlaků denně, RegioJet 3 páry vlaků denně

Od 10. prosince 2017

ČD 17 párů denně, RegioJet 9 párů denně

Od června 2018

ČD 17 párů denně, RegioJet 10 párů denně

20. 09. 2017 ÚOHS zrušil výsledek tendru na modernizaci uzlu v Praze (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/uohs-zrusil-vysledek-tendru-na-modernizaci-uzlu-v-praze/1529154>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) zrušil výsledek tendru na modernizaci železničního uzlu v Praze za 3,5 miliardy korun. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) porušila zákon o veřejných zakázkách, vyplývá z webu ÚOHS. Jeho rozhodnutí je pravomocné. Správa železnic s rozhodnutím nesouhlasí, nabídky ale znovu posoudit musí. TENDR napadla společnost Eurovia jako lídr sdružení, ve kterém byla společně s firmami Strabag Rail a GJW Praha. V hodnocení skončila jako druhá v pořadí za sdružením firem Metrostav, Swietelsky Rail a SMP CZ.

Z rozhodnutí antimonopolního úřadu vyplývá, že SŽDC postupovala netransparentně při posouzení kvalifikace sdružení firem vedených Metrostavem. "Postup zadavatele mohl podstatným způsobem ovlivnit výběr nejhodnější nabídky," uvedl v rozhodnutí ÚOHS. "SŽDC s tímto závěrem nesouhlasí a za postupem komise si stojí. Přesto bude rozhodnutí úřadu respektovat a provede opětovné posouzení nabídek, včetně kvalifikace uchazečů," uvedl mluvčí státní organizace Pavel Tesař. Antimonopolní úřad nezrušil celou zakázku, ale jen konkrétní úkony spojené s posouzením technické kvalifikace původně vybraného sdružení a také to, co po nich následovalo, tedy i výběr vítěze. SŽDC musí navíc zaplatit náklady řízení 30 000 korun.

SŽDC vypsal tendr loni na podzim podruhé. Výběrová komise loni v červnu za vítěze doporučila firmu Chládek a Tintěra s cenou 3,4 miliardy korun. SŽDC ale následně soutěž zrušila s poukazem na nejasnosti ve vlastních kvalifikačních požadavcích. Vítězná firma se pak obrátila na antimonopolní úřad, aby zakázal vypsání nové soutěže. Nakonec ale společnost vzala své podání zpět a SŽDC vyhlásila nový tendr. Obsahem zakázky je modernizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hlavní nádraží.

20. 09. 2017 SŽDC dokončila opravu nádraží ve Štěpánově

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

SŽDC dnes slavnostně ukončila opravu nádraží ve Štěpánově. Součástí stavby byla i úprava nevyužívaných prostor nebo čekárny pro cestující. Kompletní opravou prošlo také zastřešení budovy a změnilo se i původní značení stanice. SŽDC vynaložila do opravných prací 3,3 milionu korun. Státní organizace připravuje jen v Olomouckém kraji v následujících pěti letech revitalizace či opravy téměř padesátky nádraží. Železniční stanice ve Štěpánově prošla v letech 2002 – 2004 kompletní rekonstrukcí, součástí prací byla i samotná výpravní budova. Po roce 2008, kdy zde skončila služba výpravčího, se zároveň uzavřela pokladna. V následujících letech nevyužívaná budova bohužel chátrala. Loni projevila zájem o využití prostor výpravní budovy obec, SŽDC proto zařadila její úpravy mezi prioritní stavební akce v letošním roce.

Původní výpravní budova pochází z roku 1845 a v průběhu let se postupně rozšiřovala. Zachovala si však původní architektonický ráz drážní budovy postavené z režného zdiva, které v obvodu dráhy lépe odolávalo povětrnostním vlivům a bylo méně náročné na údržbu. „V letošním roce realizovala SŽDC ve Štěpánově opravu elektroinstalace, vytápění, veřejných toalet a sanaci proti zemní vlhkosti. Kompletní opravou prošlo zastřešení budovy, konkrétně se jednalo o výměnu střešní krytiny, klempířských prvků či opravu porušených prvků krovu a střešního bednění. Úpravou prošly také nevyužívané prostory v přízemí včetně čekárny pro cestující,“ vyjmenovává náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola. Původní označení stanice nahradilo nové s využitím moderních LED technologií; jedná se o ověřovací provoz moderního systému osvětlení názvů železničních stanic. Celková výše opravných prací činí 3,3 mil. Kč. SŽDC jedná se zástupci obce o možném využití nádraží pro zájmovou volnočasovou činnost obyvatel, další prostory nabídne ke komerčnímu využití. Současně se dohodla s obcí na znovuotevření čekárny pro cestující.

20. 09. 2017 Italové napadli převod Fantovy budovy na SŽDC. Smlouva je podle nich neplatná (Praha hl. n.)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2246974-komu-patri-fantova-kavarna-italove-napadli-prevod-na-szdc>)

Italská firma Grandi Stazioni zpochybňuje loňský převod Fantovy budovy na pražském hlavním nádraží. Budovu od Českých drah koupila Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), která s italskou

firmou následně ukončila spolupráci. Důvodem bylo nedodržení závazku, že nádraží opraví. O vlastnictví Fantovy budovy nyní rozhoduje soud. Jednání odročil do 27. Obvodní soud pro Prahu ve středu vyslechl všechny tři strany. Soudkyně Otília Hrehová předpokládá, že o sporu mezi státními společnostmi a bývalým nájemcem hlavního nádraží rozhodne příští týden.

Italská společnost se v žalobě domáhala určení, zda je Fantova budova majetkem SŽDC, nebo zda stále patří Českým drahám. Dráhy loni hlavní nádraží prodaly SŽDC, která poté s italskou firmou ukončila spolupráci. Italové se následně v několika žalobách domáhali úhrady škody, která jim údajně jednáním vznikla. Napadli i platnost smlouvy o převodu nádraží. Podle soudu je hlavní otázkou určit, zda u žaloby existuje naléhavý právní zájem. Tedy zda společnosti Grandi Stazioni hrozí újma, pokud se spor nevyřeší. To zpochybňují zástupci drah i SŽDC. Podle právního zástupce ČD Jaromíra Císaře důvody žaloby nejsou podloženy. „Důležité je, že smlouva není zpochybňována jejími stranami. To znamená, že ani České dráhy, ani Správa železniční dopravní cesty platnost smlouvy nijak nezpochybňuje,“ uvedl. Zástupci Grandi Stazioni jednání komentovat nechtěli. Italská společnost měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na 30 let, pokud by do loňského 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. Nepodařilo se jí to a SŽDC následně odmítla pronájem prodloužit, což vyvolalo soudní spory a přerušilo rekonstrukci.

Spory ohledně nádraží zaměstnávají české soudy

Italská firma Grandi Stazioni podala kvůli sporům ohledně rekonstrukce hlavního nádraží celkem čtyři žaloby. Soudy se jimi začínou zabývat na začátku října. Kromě vlastnictví historické Fantovy budovy Grandi Stazioni napadla rovněž převod zrekonstruované odbavovací haly. Třetí žaloba se týká více než 770 milionů jako náhrady za investované peníze při rekonstrukci nádraží. Z této sumy SŽDC firmě loni vyplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady na částečnou rekonstrukci pražského nádraží. Letos v květnu ale Obvodní soud pro Prahu 1 žalobu Grandi Stazioni zamítl. Poslední žalobou se firma domáhá zhruba 1,26 miliardy korun za ušlý zisk z dalšího pronájmu nádražních prostor. Žaloba směřuje na České dráhy, Správu železniční dopravní cesty (SŽDC) a ministerstvo financí. Italská firma by totiž v případě splnění podmínek získala právo na pronájem nádražních prostor na dalších 30 let. České dráhy ani SŽDC však vznášené nároky neuznávají.

21. 09. 2017 Stavební povolení: Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické trati

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2017/170921vyhlaska.pdf>)

21. 09. 2017 Z Liberce do Prahy za 35 minut. Stát plánuje rychlotrať do Polska (Praha – Wrocław, RS42/RS5)

Zdroj: iDNES.cz (https://liberec.idnes.cz/liberec-praha-rychlotrat-35-minut-dox-/liberec-zpravy.aspx?c=A170921_083631_liberec-zpravy_jape)

Zatím to zní jako sci-fi, stát se ale vážně zabývá otázkou vysokorychlostní železnice z Prahy k polským hranicím a dál do Wrocławu. Mezinárodní koridor by podle úvah mohl vést přes Liberec. Vlak by pak hranici překonával v Jindřichovicích pod Smrkem a uháněl dál na Jelení Horu. Jako utopie vypadá tato myšlenka zejména ve světle nynějšího spojení Liberce s Prahou, kdy cesta po dráze trvá asi 2,5 hodiny. U navrhované trasy se počítá s tím, že superrychlý vlak zvládne cestu mezi Libercem a Prahou do 35 minut. V případě vedení vysokorychlostní tratě přes území Libereckého kraje jsou mezi Prahou a Libercem navrženy tři varianty. Vlak by například jel tunelem pod Jeřmanicemi. Ve zbývajícím úseku z Liberce na státní hranici s Polskem připadají v úvahu dvě trasy s maximální rychlostí 250 a 350 km/hod. Ve hře o mezinárodní koridor rychlého železničního spojení evropského významu je kromě Liberce i Hradec Králové. Na Polsko by se trať napojila v Královci. Vedení Libereckého kraje požaduje, aby koridor vedl přes Liberec. „Ukazatele finanční náročnosti zatím hovoří v náš prospěch. Na naší trase by obsloužil i víc cestujících,“ řekl Marek Pieter, náměstek hejtmana Libereckého kraje pro dopravu.

Trasa obslouží až 400 tisíc lidí

Pokud by trasa koridoru Praha – Wrocław vedla přes území Libereckého kraje, obsloužila by podle informací z krajského úřadu 300 až 400 tisíc lidí včetně průmyslového centra v Mladé Boleslavi. Naopak přes území Královéhradeckého kraje by koridor lépe obsloužil maximálně 200 tisíc obyvatel. „Ze studií v Polsku vyplývá, že by polská strana preferovala spíš přechod hranic v Jindřichovicích pod Smrkem. Zejména proto, že by Jelení Hora získala rychlé spojení s Wrocławem a Varšavou,“ přiblížil Pavel Blažek, jednatel společnosti Korid LK, která je koordinátorem veřejné dopravy v kraji. „Hrubé

odhady investičních nákladů přes Liberec jsou přes 80 miliard korun. Přes Královéhradecký kraj by to bylo více než 100 miliard korun," dodal Blažek. O tom, jestli trať nakonec povede přes Hradec, či Liberec, rozhodne až studie proveditelnosti. „Na přelomu let 2018 a 2019 bude zadána studie proveditelnosti na toto spojení, která záměr dále upřesní a umožní usazení tras do územních plánů,“ uvedl Marek Illiaš ze Správy železniční dopravní cesty.

Stavět by se mohlo za 30 let

Úsek Praha – Wrocław je součástí globální sítě. Stavba přichází v úvahu zhruba za 30 let. Budování souvisí s nařízením Evropského parlamentu o hlavních směrech unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Stát v souvislosti s počátkem vysokorychlostních tratí předběžně operuje s letopočtem 2030. V té době by mohla být dokončena dráha z Prahy do Drážďan a současně zahájena stavba tratě Praha – Brno, jež by mohla finišovat o deset let později. A do roku 2050 má být vybudována právě trať Praha – Wrocław.

Královéhradecký kraj, na rozdíl od Liberce, již s Prahou spojují dvě elektrifikované železniční tratě. Postupně procházejí modernizací na rychlost až 160 km/hod. V tom, jestli trať na Wrocław má vést přes Liberec, nebo Hradec, nemá jasno ani vedení Svazu cestujících ve veřejné dopravě. „Podle mě by byla lepší trasa přes Liberec. Lépe obslouží sever Čech a je průchodnější než oblast Broumovska, kde by se vše nesmírně složitě projednávalo z hlediska ochrany přírody,“ řekl před časem pro iDNES.cz prezident svazu Miroslav Vyka. „Na druhou stranu by to přes Hradec bylo stavebně mnohem jednodušší, protože tudy již vede kvalitní trať,“ zmínil zase pro server člen prezidia Miloslav Zítka.

25. 09. 2017 První pendolino dostalo nový interiér (680.005)

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29638/>)

České dráhy a jejich dceřiná společnost DPOV dokončily tříměsíční modernizaci interiéru prvního ze sedmi rychlovlaků pendolino. Cestující se nyní mohou těšit na nový interiér včetně moderních ergonomických sedaček, které jsou v 1. třídě potažené kůží. Dětem příjemnější cestování nově instalované dětské kino a podrobné informace o průběhu jízdy zajistí moderní vizuální informační systém s LCD monitory. „Pendolina už jezdí 12 let. Za tu dobu najela dohromady téměř 27 milionů kilometrů a přepravila přes 12 milionů cestujících. To se samozřejmě projeví na stavu vybavení, proto jsme se rozhodli provést jeho komplexní obnovu, která se týká interiéru oddílů pro cestující, toalet, vybavení bistrooddílů, sedadel, nebo elektrických zásuvek a osvětlení,“ jmenuje prvky, které dělníci při modernizaci vyměňují člen Představenstva ČD odpovědný za techniku, servis a majetek Miroslav Kupec. „Přesněji jsme vyměnili celkem 327 sedaček, kdy je teď místo i mezi a pod sedačkami, natáhli jsme přes dva a půl kilometru nových kabelů, vyměnili jsme kompletně klasické osvětlení za led diodová světla. Doplnili jsme také moderní prvky, které před 12 lety nebyly u vybavení vlaků obvyklé. Nově jsme do každé jednotky instalovali 28 LCD monitorů nového vizuálního informačního systému. Ve vlaku pak vzniklo i malé dětské kino, podobné tomu, které nabízejí rychlovlaky railjet, designově jsme více odlišili 1. a 2. třídu,“ uvádí přednosti vylepšené jednotky Miroslav Kupec.



Přípravy před samotnou revitalizací začaly pro pracovníky dceřiné společnosti ČD Dílny pro opravy vozidel (DPOV) už v dubnu. „Nejdříve jsme na jednotce 680.005 dosadili kompletně opravené podvozky z DPOV PSO Nymburk. V průběhu května jsme pak dovybavili pracoviště, kde budeme postupně revitalizovat všechny tyto rychlovlaky – přesněji všech 49 vozů. Prostory JLV Praha nám umožňují modernizovat celou dvousetmetrovou jednotku rozdělenou na dvě části v uzavřené hale na dvou sousedních kolejích,“ líčí průběh přípravných prací předseda představenstva DPOV Roman Kott. „V červnu pak odstartovala na odstavném kolejišti DKV Praha samotná revitalizace demontáží původního interiéru. Od začátku července jsme pak jednotku 680.005 přistavili do nově upravených prostor na JLV Praha, kde probíhala vlastní modernizace interiéru,“ vysvětluje Kott.

I když se běžně soupravy střídají, vlak s novým interiérem 680.005 teď budou moci cestující potkat nejčastěji na spojích SC 240 a 241 Pendolino Košičan, který představuje nejrychlejší a nej pohodlnější spojení České republiky se severním a východním Slovenskem. Cestu z Prahy do Popradu urazí za 6 hod. 8 minut a do Košic za 7 hod. 16 minut. Jsou to nejrychlejší cestovní časy v dosavadní historii přímého vlakového spojení. „Následovat teď bude vylepšení dalších šesti jednotek. Během

příštích měsíců bychom chtěli pokračovat výměnou interiéru u těch s čísly 680.007 a 680.006," uvádí Michal Štěpán, člen představenstva Českých drah odpovědný za osobní dopravu. „Chtěl bych připomenout, že máme z provozu vyřazené i další dva vozy, které byly poškozeny při střetu s polským kamionem na přejezdu ve Studénce před dvěma lety. Ty budou až do prvního čtvrtletí roku 2018 u výrobce, společnosti Alstom, v jeho závodě v Saviglianu (Itálie) na opravě. Žádné spoje ale přesto nerušíme," doplňuje Štěpán. Aby došlo k co nejmenšímu snížení komfortu a kvality cestování na trase Praha – Ostrava, nabídnou České dráhy cestujícím spoje v kvalitě InterCity. Ty cestujícím poskytnou moderní klimatizované vozy s elektrickými zásuvkami. Ve vybraných vozech bude k dispozici také Wi-Fi připojení k internetu. V soupravě bude zařazen klasický restaurační vůz s barem. Soupravy InterCity jen neumí nabídnout vlakový zábavně-informační portál. Nadále ale budou spoje povinně místenkové, aby měli cestující garantovaná svá místa. "Věřím, že tato opatření cestující přijmou s pochopením, a že všem za dočasné snížení komfortu budou odměnou vylepšené jednotky pendolino," vysvětluje Michal Štěpán.

Zajímavosti z modernizace rychlovlaků pendolino:

- Pendolina již ujela skoro 27 milionu kilometrů, nejvíce pak jednotka 680.006 s téměř 4 miliony kilometrů;
- Přepravila více než 12 milionů cestujících;
- Modernizováno bude 49 vozů (z toho 2 vozy po opravě u společnosti Alstom po nehodě s kamionem v loňském roce);
- Dosazeno bude 2 289 nových sedaček;
- Nově instalováno bude 196 LCD monitorů nového vizuálního informačního systému;
- Bude dosazeno nové LED osvětlení místo současného se zářivkami;
- V každé jednotce bude zřízeno nové dětské kino.

25. 09. 2017 Po Hitlerově železnici projelo pár vlaků, most na pilotách nevydržel (Náchod – Kudowa Zdrój)

Zdroj: iDNES.cz (https://hradec.idnes.cz/zanikla-mista-zeleznice-nachod-kudowa-zdroj-fzx-/hradec-zpravy.aspx?c=A170925_151515_hradec-zpravy_the)

Přeshraniční železniční spojka mezi Náchodem a polskými lázněmi Kudowa vznikla roku 1945 k Hitlerovým narozeninám pro zásobování fronty. Velmi rychle však vzala zaskvě. Projelo tudy jen několik vlaků. Trať měla příliš velký sklon, byť ji po válce upravovali. K tomu dřevěný most přes Metuji na české straně začal sedat, takže ho později zbořili. I když obě města dělí sotva šest kilometrů, pořádného železničního spojení se nikdy nedočkala a nejspíš ani nedočkají. Bývalou železnici na české straně téměř nic nepřipomíná, zato v Polsku jsou její pozůstatky dodnes k vidění. Přes hraniční přechod v Bělovsi hrčí jeden kamion za druhým. Kdo se ale vydá do terénu, vpravo ve vyvýšeném svahu nad polskou celní budovou narazí na bývalý násep trati. Koleje tu nejsou už roky, takže „pešuňk“ dnes slouží jako zarostlá polní cesta. Bývalý pohraničník Wlodek sem dojel autem a zrovna řeže motorovou pilou spadlý dub. Nad starou železnici jen mávne rukou. „Byl tu i nápad propojit Náchod, Kudowu a Hronov jakousi tramvají," rozpomene se na smělé plány, kdy samosprávy asi před patnácti lety chtěly sehnat dotace na regionální tramvaj spojující okruhem lázeňská místa. Nedaleko od hranice se dochoval výstavní most s kovovým zábradlím, trochu skrytý v lese. Po pár stovkách metrů však bývalou trať přerušuje prodejní areál s kombajny a zemědělskými stroji, ale za ním se už vyloupne malebné staré nádražíčko ve Slaném (polsky Slone) a naproti němu přes silnici i někdejší německý hotel. Cestující kdysi dojeli po železnici do Slaného a nocovali ve zdejších hotelu, než se přepravili dál do Čech. Poblíž slánského nádraží zbyly ještě kamenné pilíře po mostu překonávajícím trať. Stará silnice, která dříve vedla do Březové (polsky Brzozowie) po mostě nad tratí, končí ve ztracenu a připomíná ji jen pár kamenných patníků. Dál se zbytky trati dají vyzorovat mezi rybníky a zahrádkami domů v Kudowě (česky Chudobě), kde už navazuje fungující nádraží s nedávno modernizovanou tratí Kudowa Zdrój – Duszniki Zdrój. „Já jsem přišla z vnitrozemí v roce 1949. Po válce tu ještě byly koleje,



ale vlak tady musel jezdit pomalu, už trať nebyla v pořádku. To už taky Češi zbořili most. Pak se už nevyplatilo jezdit až k hranici, tak trať tady rozebrali. Pamatuji si to podle svého syna. Když mu bylo pět let, tedy někdy v roce 1955 nebo až 1956, už tu rozebírali koleje. Mně to přišlo vhod, můžu tu mít slepice a nemusela jsem mít starost o dítě,“ vzpomíná devětaosmdesátiletá Leokadia Wanda Koczyszewska, která žije v domku někdejšího slánského nádraží. Kde dříve bývala nástupiště a koleje, má kurník a bujnou zahrádku. „Budova stanice je moc pěkná. Němci na to dbali, měli pořádek, poctivě to vystavěli. Byla to čistounká stanice, nic tady nerostlo, jen tráva. To až já jsem zasadila padesát stromů okolo,“ směje se stará paní. Její manžel pracoval v Kudowě na nádraží, ona v továrně.

Na spojkou došlo až kvůli zásobování fronty

Stavba trati Choceň – Broumov vedoucí přes Náchod byla vlastně výsledkem prohrané pruskorakouské války 1866. Prusové si prosadili do mírové smlouvy její vybudování, byť to se podařilo až roku 1875. Železnice jim měla pomoci dostat se za hranice mnohem rychleji při případném dalším konfliktu. Trať v Prusku z Kladska do Kudowy se slavnostně otevřela v červenci 1905 a o rok nato ji propojili do Slaného. Na spojkou do Čech, která by navazovala v Náchodě na trať mezi Týništěm nad Orlicí a Meziměstím, však došlo až za protektorátu v roce 1945. Běloveský kronikář Antonín Samek popisuje, že už v roce 1940 přijela na hranice komise německých drážních a vojenských odborníků, aby posoudila vhodnost vybudování už dříve zamýšlené železniční spojky Náchod – Levín. Tehdy však spojkou odmítli kvůli velkým výškovým rozdílům. Když pak Němci ustupovali v roce 1945 na východní frontě, narychlo přece jen rozhodli o stavbě spojky k zásobování fronty a odvážení raněných. Němci změnili původní plán a odbočku trati posunuli blíž k Bělovsi. „Německé vojenské velitelství požadovalo vybudování stanice Náchod pro 60 vlakových jednotek v meziměstském směru a pro 40 polovičních jednotek ve směru Kladsko. Došlo k prodloužení stanice a odbočka do Kudowy byla provedena v kilometru 61,6 za stanovištěm číslo 36,“ vysvětluje badatel Luboš Čermák v knize Stopy – fakta – svědectví z historie trati Choceň – Broumov v datech a obrazech.

Železniční spojkou stavěli pod dozorem německých stráží od února do dubna 1945 sovětští zajatci, židovské ženy z koncentračního tábora v Žakši i čeští nasazení dělníci. Vládly tam krušné podmínky s hladem i biťím. Na násep se navážely stovky vagonů hlíny i lomového kamene, denně se pracovalo dvanáct hodin bez stravy. Místní lidé nosili chléb nebo jídlo potají navažené na české celnici z darovaných surovin. Podmínky na stavbě se zlepšily, až když německý strážní oddíl vystřídali Rakušané. Trať dostala přezdívku po Hitlerovi, otvírat se totiž měla na jeho narozeniny 20. dubna 1945. Stavitelé se snažili termín stihnout, ale v tento den došlo teprve na zatěžkávací zkoušku provizorního pilotového mostu přes řeku Metuji. Vznikl blízko Slánského mostu, po němž vedla silnice z Náchoda na hranici. Zatěžkávací zkoušky pilotového mostu provedly lokomotivy DRB 38 a ČMD 524,1. „Na důkladnost se tehdy moc nehledělo. Do měkkého podkladu zatloukli zajatci kameny a na nich postavili velký dřevěný most. Vždyť to byl zrovna šibeniční termín ukončit stavbu do 20. dubna, dne Hitlerových narozenin. Zkušební jízda s několika vagony ale potvrdila neúnosné stoupání. Proto do týdne byl doslova pekelným tempem táhlý násep před mostem směrem k Náchodu zvýšen,“ píše Antonín Samek v knížce Běloveské události roku 1945 očima svědků.

Kronika města Náchoda z roku 1945 zaznamenala, že z Náchoda byl už 3. května v 11:36 vypraven první řádný osobní vlak do Chudoby i s vozem Červeného kříže a dvěma vagony, ve kterých jelo asi dvacet lidí. Podle dobových svědectví jeden vojenský vlak projel z Chudoby na náchodské nádraží 5. května 1945, kdosi na něj vystřelil z kopce a vojáci střelbu opětovali. Poslední vlak jel po trati 12. května 1945, Červený kříž ho vypravil pro zajatce do Dušník. Ještě v roce 1946 se podél náchodské trati rozšiřoval násep pro druhou kolej, ale na její stavbu už nedošlo. Rusové vytrhali koleje na polské straně, roku 1947 ženijní oddíl z Pardubic zničil koleje a dřevěný provizorní most na české straně. Někdejší násep na české straně zplanýrovali dělníci při stavbě mezinárodní silnice k hranici v polovině osmdesátých let.

Starostové zanesli spojkou do plánů, spíš pro následovníky

Dopravní studie Brána k sousedům z roku 2012, kterou si nechal zpracovat Královéhradecký kraj kvůli posouzení některých alternativ, si všímá i úseku mezi Náchodem a Kudowou. Pokud by se pořizovaly koleje pro městské tramvaje v délce 3,5 kilometru, autoři odhadli náklady na 8 milionů eur. Strategie rozvoje Evropského města Náchod – Kudowa Zdrój pro léta 2014 až 2024 se zmiňuje o možném budoucím propojení železničních tratí přes zdejší hranici i o tom, že v evropském prostoru je záměr dostat polovinu silniční dopravy na železnici. Jsou to ale zatím jen slova na papíře. „Koleje jsou vytrhané, most stržený, ale na hranici je patrný ještě násep, takže teoreticky tato trať je tam stále naznačena. Když jsme připravovali strategii s polským starostou Czeslawem Krecichwostem, on navrhl vložit tam tuto propojku spíš kvůli přesahu do budoucnosti. Současná priorita to není, prioritní je pro nás i pro Kudowu silniční propojení. Poláci čekají na stavbu obchvatu Náchoda, na pokračující opravy rychlostní silnice S8 a dostavbu S3,“ vysvětluje starosta Náchoda Jan Birke.

26. 09. 2017 Cestujících na železnici mírně přibylo na téměř 91 milionů

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/cestujicich-na-zeleznici-mirne-pribylo-na-temer-91-milionu/1531391>)

Počet cestujících na železnici se v pololetí zvýšil o zhruba 1,7 milionu na 90,9 milionu. Výrazněji vzrostl takzvaný přepravní výkon, který kromě počtu přepravených osob zohledňuje ujetou vzdálenost. Tento ukazatel se meziročně zvýšil o 6,5 procenta ze 4,25 miliardy osobokilometrů na zhruba 4,5 miliardy. Počet cestujících v autobusové dopravě se meziročně téměř nezměnil a zůstal na 173 milionech. Vyplývá to z předběžných dat zveřejněných ministerstvem dopravy. Počet zákazníků využívajících železniční přepravu v posledních letech roste. Za celý loňský rok se množství pasažérů ve vlacích zvýšilo o 1,5 procenta, nynější pololetní růst je tak o zhruba dva procentní body rychlejší. Vyšší počet cestujících hlásí v posledních letech státem řízené České dráhy i soukromá konkurence. Soukromým společnostem cestující přibývají razantněji, v celkovém počtu cestujících ale zatím dosahují zlomku přepravených. Z celkového počtu cestujících České dráhy přepravily 86,9 milionu lidí.

Zatímco cestujících na železnici přibývá, objem přepravovaného zboží nákladními vlaky v pololetí meziročně klesl o 721 tisíc tun na zhruba 47,5 milionu tun zboží. Mírný pokles přepravovaného zboží zaznamenala i kamionová doprava, která ale přepravuje čtyřnásobné objemy proti železnici. Množství zboží přepravované na korbách kamionů kleslo o 147 tisíc tun na 202,9 milionu tun.

26. 09. 2017 Modernizace staré trati do Zlína má klíčový posudek, začít má za tři roky (Otrokovice – Zlín – Vizovice)

Zdroj: iDNES.cz (https://zlin.idnes.cz/kladny-posudek-eia-pro-elektrifikaci-trati-otrokovice-zlin-p47-/zlin-zpravy.aspx?c=A170923_353650_zlin-zpravy_ras)

Elektrifikace železniční trati Otrokovice – Zlín – Vizovice nebude škodit životnímu prostředí, investor jen musí splnit několik podmínek. Takový je závěr řízení EIA. Příprava akce pokračuje a na přelomu let 2019 a 2020 by se mohlo stavět. Jde o modernizaci 25 kilometrů železniční trati za skoro 12 miliard korun, která několikanásobně zlepší komfort cestování mezi Otrokovicemi, Zlínem a Vizovicemi. Nákladný projekt, který vede zčásti i obytnou zástavbou, získal jeden z klíčových dokumentů: kladné stanovisko v procesu EIA, v němž se posuzuje dopad stavby na životní prostředí. „S výsledky EIA se seznamujeme, podmínky či připomínky však nejsou zásadního charakteru a pochopitelně je zohledníme v další fázi přípravy,“ nastínila Kateřina Šubová, mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je investorem akce.

Ministerstvo životního prostředí v rámci řízení EIA s projektem už jednou souhlasilo, jenže plány se pak změnilo a vše se muselo odehrát znovu. Odborníci ale opět shledali, že modernizace trati nebude příliš škodit, když se splní několik podmínek. „V rámci zpracování dalších stupňů projektové dokumentace je nutné zajistit provedení neprůhledných protihlukových stěn v nerušivém barevném provedení tak, aby co nejlépe splynuly s pozadím,“ zní jedna z podmínek. A myslí se nejen na lidi, ale i na zvířata. V další podmínce se píše o tom, že je třeba „zajistit migrační propustnost pro vydrů říční pod mosty přes Dřevnici a Lutoninku“ a při odhlučnění fasád přilehlých domků je nezbytné nejdříve zjistit, zda v nich nehnízdí rorýs. „V místech, kde jsou překročené hygienické limity, jsou navrženy protihlukové stěny chránící obytnou zástavbu před hlukem. Obecně lze říct, že jen vlivem rekonstrukce kolejí a železničního svršku se hluk utlumí o 3 až 4 decibely,“ upřesnil Martin Hryzbil, který má v SŽDC projekt na starost.

Zvýší se počet a rychlost vlaků

Aktuální souhlasné stanovisko umožňuje, aby příprava pokračovala podle plánu. „Během měsíce plánujeme vypsání soutěže na zpracování projektové dokumentace,“ přiblížila Šubová. Do konce roku SŽDC podá žádost o územní rozhodnutí, které chce získat příští rok. Musí také vykoupit, případně vyvlastnit, protože jde o veřejně prospěšnou stavbu, asi dva tisíce pozemků. Pokud se to podaří, SŽDC chce mít v roce 2019 stavební povolení. Na přelomu let 2019 a 2020 by se pak mohlo začít stavět, hotovo by bylo na konci roku 2023. Plánované úpravy zastaralé železniční trati spočívají v její kompletní elektrifikaci a zdvoukolejnění mezi Otrokovicemi a Zlínem. To by v důsledku přineslo zásadní zlepšení železničního spojení mezi krajským městem a okolními městy. Mezi Zlínem a Otrokovicemi by vlaky jezdily každých patnáct minut, mezi Zlínem a Vizovicemi každou půlhodinu. Maximální rychlost by se měla zvýšit z dnešních 60 kilometrů v hodině na 100 kilometrů. A aby bylo cestování co nejrychlejší, zruší se některé zastávky mezi Zlínem a Otrokovicemi.

Současně má vzniknout i dopravní terminál ve Zlíně

Na modernizaci trati navazuje výstavba dopravního terminálu ve Zlíně, obě akce se musí uskutečňovat současně. „Souhlasné stanovisko EIA je jedním z důležitých kroků. Je to impulz, abychom dál připravovali dopravní terminál,“ nastínil náměstek zlínského primátora Patrik Kamas. Podle něho je připravena potřebná změna územního plánu a rada bude do měsíce schvalovat smlouvy města se soukromými majiteli, aby místo křižovatky Vodní ulice s vjezdem na autobusové nádraží mohl vzniknout kruhový objezd. V rámci terminálu zaniknou stávající budovy vlakového i autobusového nádraží. Nová výpravní vlaková budova bude blíže k centru města, autobusové nádraží se přisune k sousednímu nadjezdu. Nedaleko vyroste nová komerční budova.

Železniční tunel v Otrokovcích, dva silniční nadjezdy ve Zlíně

Na elektrifikaci se těší i v Otrokovcích, kde pod tamní frekventovanou kvítkovickou křižovatkou povedou koleje v tunelu, který bude dlouhý 200 metrů. „Přes křižovátku už nebudou jezdit vlaky, takže se tam situace zjednoduší,“ těší otrokovického starostu Jaroslava Budka. „Když se podaří dokončit dálniční obchvat města, bude to ještě lepší. Obě akce by se ale neměly dělat současně,“ doplnil. S dokončením obchvatu by silničáři mohli začít už příští rok, takže termínově by na sebe projekty mohly navazovat. Kromě tunelu budou na trati ještě dva zajímavé technické úseky: na Podvesné a v Prštném ve Zlíně se koleje zanoří pod zem a přes ně povede nadjezd pro auta.

26. 09. 2017 RegioJetu za pololetí přibylo lidí ve vlacích téměř o čtvrtinu

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/regiojetu-za-pololeti-pribylo-lidi-ve-vlacich-temer-o-ctvrtinu/1531492>)

Železniční dopravce RegioJet přepravil v Česku ve svých vlacích za první pololetí 2,2 milionu cestujících, což je o 470 000 meziročně výše, uvedl dnes v tiskové zprávě mluvčí firmy Aleš Ondrůj. Nárůst je dán především tím, že od poloviny loňského prosince jezdí tři páry nových spojů mezi Prahou, Brnem a Břeclaví. Hospodářské výsledky firma zatím nezveřejnila ani za loňský rok. Za celý letošní rok dopravce, který patří podnikateli Radimu Jančurovi, očekává pět milionů přepravených lidí. Od poloviny prosince už bude vypravovat mezi Prahou a Brnem devět párů vlaků denně, od příštího června deset. Původně chtěl jezdit s 12 páry denně. Kapacitu na trati Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dopravci přidělila, přestože v minulosti několikrát zopakovala, že kapacita brněnského nádraží je ve špičkách zcela vyčerpána. Nárůst počtu cestujících hlásily již dříve za pololetí i České dráhy, které přepravily o 1,3 milionu lidí více, celkově 86,9 milionu. Pasažéři státnímu dopravci přibývali především v dálkové a příměstské dopravě. Vlaky RegioJetu, které nyní jezdí do Brna, končí buď v Bratislavě, nebo ve Starém Městě u Uherského Hradiště. Dále dopravce jezdí s vlaky na trati mezi Prahou a Ostravskem, některé pokračují až do Košic na východ Slovenska. Jeden pár vlaků také jezdí z Prahy přes Přerov do Starého Města.

27. 09. 2017 Fantova budova na hlavním nádraží patří SŽDC, rozhodl soud (Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/fantova-budova-na-hlavnim-nadrazi-patri-szdc-rozhodl-soud/1531711>)

Historická Fantova budova na pražském hlavním nádraží patří Správě železniční a dopravní cesty (SŽDC), která loni objekt koupila od Českých drah (ČD). Rozhodl o tom Obvodní soud pro Prahu 2, který zamítl žalobu italské společnosti Grandi Stazioni, s níž SŽDC po nabytí nádraží ukončila spolupráci. Firma v žalobě zpochybňovala převod nádraží a chtěla, aby soud určil, že nádraží pořád patří ČD nebo státu, za který SŽDC vykonává správu objektu. Rozhodnutí soudu není pravomocné, lze se proti němu odvolat.

Grandi Stazioni měla mít na základě smlouvy z roku 2003 hlavní nádraží pronajaté na 30 let, pokud by do loňského 16. října zvládla zrekonstruovat celý objekt. To se jí ale nepodařilo a SŽDC následně odmítla pronájem prodloužit. Krok správy železnic vyvolal soudní spory a přerušil rekonstrukci. V žalobě, kterou dnes řešil soud, Grandi Stazioni napadla platnost smlouvy o převodu nádraží. Domáhala se určení, zda je historická budova majetkem SŽDC, nebo zda stále patří původnímu majiteli, Českým drahám. Podle italské firmy převod nádraží trpí vadami, jelikož smlouva mezi ČD a SŽDC nemá dostatečně určenou kupní cenu a je proti evropským pravidlům o veřejné podpoře. "Z těchto důvodů máme vážnou pochybnost, zda došlo k převodu," řekl advokát Daniel Weinhold při přednesu závěrečného návrhu. Soudkyně Otília Hrehová žalobu zamítl se zdůvodněním, že prokazatelným majitelem budovy je SŽDC, která je uvedena v katastru nemovitostí a uhradila kupní

cenu za objekt. Dodala, že italské firmě nehrozí žádná konkrétní újma vzniklá změnou majitele objektu. Podobný verdikt soudu očekávali advokáti správy železnic i drah. Advokát SŽDC Jiří Dukát míní, že by rozsudek měl mít vliv na další spory, které budou soudy v souvislosti s pražským hlavním nádražím řešit. "Rozhodnutí soudu ukázalo, že žaloba byla neoprávněná. To jsme tvrdili od samého začátku a to se také potvrdilo," řekl advokát ČD Jaromír Císař. Grandi Stazioni podle Weinholda věří v nezávislé rozhodování tuzemských soudů. Po doručení písemného zdůvodnění rozsudku se advokát bude s klientem radit, zda se proti rozhodnutí soudu odvolají či nikoliv.

Kromě vlastnictví historické Fantovy budovy Grandi Stazioni napadla převod nové odbavovací haly na správu železnic. Třetí žaloba se týká náhrady více než 770 milionů jako náhrady za investované peníze při rekonstrukci nádraží. Z této sumy SŽDC firmě loni vyplatila 565 milionů korun jako uznatelné náklady na částečnou rekonstrukci nádraží. Společnost pak snížila požadovanou sumu na zhruba 210 milionů korun. Poslední žalobou se firma domáhá zhruba 1,26 miliardy korun za ušlý zisk z dalšího pronájmu nádražních prostor.

27. 09. 2017 Opravy železničních tratí pomáhají v boji proti hluku

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

Ke snižování hluku z železničního provozu přispívají nejen modernizace tratí spojené s kompletní výměnou kolejí v rámci celkových úprav tratě. Pozitivně může jeho hladinu ovlivnit i souvislá výměna ojetých kolejnic se zhoršenými technickými parametry ve spojení s obnovou jejich upevnění k pražcům. Potvrzují to zkušenosti z tratě Praha – Beroun. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) již téměř dokončila modernizaci všech tranzitních koridorů a také řady významných uzlů. Zásadní přestavba ještě v blízké budoucnosti čeká například úseky Praha – Beroun a Lysá nad Labem – Velký Osek, na nichž docházelo i vzhledem k jejich technickému stavu k nárůstu hluku.

Ze strany místních obyvatel, samospráv i hygienické služby opakovaně zazníval požadavek na rychlé a účinné omezení této hlukové zátěže. Konkrétně v případě spojnice Prahy a Berouna podél řeky Berounky tak byla především v posledních třech letech provedena výměna kolejnic na více než polovině tratě. Nové kolejnice se přitom vzhledem ke své životnosti využijí v daném úseku i při budoucí modernizaci. Jen letos se potřebné úpravy prováděly mezi pražským Smíchovem a Radotínem nebo Karlštejnem a Berounem. V Černošicích pak došlo k poklesu hlukové zátěže i vlivem opravného broušení kolejnic v loňském roce.

Na základě opakovaných měření hluku se ukázalo, že rozsah redukce hlukové zátěže v důsledku opravných prací může kolísat, a to zejména v závislosti na původním stavu a parametrech tratě. Už pokles o tři až pět decibelů je velmi pozitivní, neboť je postřehnutelný i lidským uchem. Například v pražské Malé Chuchli, tedy v úseku mezi stanicemi Praha-Smíchov a Praha-Radotín, byl vliv opravných prací opravdu markantní, když došlo ke snížení ekvivalentní hladiny hluku (porovnávané s limitem) o více než deset decibelů, a to pouze zlepšením parametrů infrastruktury. Původní hodnoty zvukové expozice jednotlivých průjezdů vlaků přitom dosahovaly až sto decibelů. Jestliže na neopravené trati bylo z hlediska hlukových emisí víceméně lhostejné, jaký typ vlaku po ní jede, nyní patří mezi nejtíšší vlaky patrové příměstské jednotky CityElefant se snížením zvukové expozice v průměru o 17 decibelů, následují je expresy a rychlíky s převahou modernizovaných vozů (-13 decibelů). Emise z provozu o něco hlučnějších nákladních vlaků poklesly o přibližně čtyři decibely. SŽDC se díky těmto výsledkům potvrdil význam provádění opravných prací většího rozsahu všude tam, kde je to nezbytné. Dochází totiž nejen ke zlepšení stavu drážní infrastruktury, ale i ke znatelnému snížení hlukové zátěže od projíždějících vlaků. To je dobrá zpráva pro všechny obyvatele bydlic v sousedství železničních tratí.

27. 09. 2017 Ministerstvo, kraj a samospráva podpoří tichou železniční dopravu v regionu Dolní Berounky

Zdroj: Ministerstvo dopravy (<http://mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministerstvo-kraj-a-samosprava-podpori-tichou-zel?returl=/Media/Media-a-tiskove-zpravy>)

Snížit hluk nákladní železniční dopravy, prosadit nové a rychlejší železniční propojení Prahy a Berouna/Hořovic, rekonstruovat stávající trať z Prahy do Berouna a do budoucna sledovat její využití primárně pro příměstskou dopravu, stejně tak přesunout dálkovou dopravu z údolí řeky Berounky ve společném memorandu předpokládá Ministerstvo dopravy, Středočeský kraj a Svazek obcí – Region Dolní Berounka. Ministerstvo dopravy tímto krokem vyšlo vstříc občanům, kteří dlouhodobě volají po zlepšení situace v této lokalitě. „Chceme podpořit maximální využití dotačních programů

z evropských i národních fondů na modernizaci brzdných systémů nákladních železničních vozů a dosáhnout vyřazení starých vozů s litinovými špalíky. Pokud to bude nutné, finanční prostředky ještě navýšíme. Současně chceme zavést motivační systém plateb za využití tzv. tichých nákladních vozů, systémem bonus/malus,“ uvedl ministr dopravy Dan Ťok.

Ministerstvo dopravy těmito kroky vychází vstříc občanům regionu Dolní Berounka, kteří si na hlučnost nákladní železniční dopravy dlouhodobě stěžují. V rámci programu pro zajištění interoperability železniční dopravy je plánováno využití prostředků EU v celkové hodnotě cca 180 milionů korun, což přibližně odpovídá modernizaci 30 tisíc vozů při spolufinancování do výše 50 % z veřejných prostředků. Modernizace s využitím těchto prostředků budou probíhat od letošního roku až do roku 2021, s cílem snížit hluk na železniční síti ČR, včetně trati z Prahy do Berouna do roku 2025.

Dále se úřad podpisem memoranda přihlásil k citlivé rekonstrukci nejkritičtějších míst železniční trati Praha – Beroun a co nejrychlejšímu zahájení realizace optimalizace trati Praha – Beroun, kterou připravuje Správa železniční dopravní cesty. Přitom samozřejmě bude brán ohled na přírodní charakter této lokality tím, že hluk může být minimalizován i bez využití vysokých protihlukových stěn. Třetím cílem memoranda je přesun dálkové dopravy mimo údolí řeky Berounky. „Naši snahou je prosadit ekonomicky obhajitelnou variantu přímého železničního propojení Prahy a Berouna/Hořovic, které povede mimo údolí Berounky a jako součást celoevropské páteří železniční sítě bude využíváno nákladní i osobní dopravou. Trať Praha Smíchov – Beroun bychom do budoucna rádi využívali zejména pro příměstskou dopravu,“ uzavřel ministr Ťok.

Memorandum: <http://mdcr.cz/getattachment/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministerstvo.-kraj-a-samosprava-podpori-tichou-zel/Memorandum.docx.aspx>

27. 09. 2017 Razicí štít vyjel z hory u Plzně. Ražba nejdelšího železničního tunelu téměř končí (tunel Ejpovice)

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/2255677-razici-stit-vyjel-z-hory-u-plzne-razba-nejdelsiho-zeleznicniho-tunelu-temer-konci>)

Ražba nejdelšího železničního tunelu v Česku, který zrychlí cestování z Prahy do Plzně, je téměř u konce. Razicí štít Viktorie se již objevil na denním světle. Poslední razicí práce provede v sobotu 7. října. Podle původních plánů měl být tunel již hotový, nakonec se ale stavba o rok protáhne, vlaky jím tedy začnou jezdit v prosinci 2018. Vlakem z centra Prahy do centra Plzně zhruba za hodinu a čtvrt, tedy srovnatelně s autem. Takové zrychlení by měla přinést přeložka trati mezi Ejpovicemi a Plzní, jejíž nejdůležitější částí je čtyřkilometrový tunel pod vrchem Chlum. Jeho ražba se sice protáhla, ale nyní jsou již oba tubusy prakticky proráženy. Razicí štít Viktorie se v úbočí kopce objevil přesně po roce práce. Ražba ale ještě není zcela u konce, zbývá ještě 50 metrů, kdy ale již bude na razicí štít vidět. „Ražba je unikátní v tom, že je možné vidět vrchní část tunelovacího stroje Viktorie při práci,“ podotkl její vedoucí Štefan Ivor. Naposledy by měla Viktorie pracovat 7. října, a to veřejně. „Lidé se mohou kdykoliv podívat z vyhlídek na obou stranách a vidět stroj, jak razí,“ uvedl hlavní stavbyvedoucí Metrostavu Václav Anděl.



Tunel má dva samostatné tubusy, které stavbaři razili postupně. Práce na druhé troubě byly ve srovnání s první asi o čtyři měsíce rychlejší. Byly by ještě kratší, kdyby ovšem štít nenarazil na tvrdou horninu. „Nepočítali jsme, že budou spily. Objevily se, i když v jižním tunelu nebyly,“ poznamenal Štefan Ivor. Kromě dokončení ražby druhého tubusu začínají pod vrchem Chlum i další práce. Vznikají spojovací chodby obou částí tunelu – kvůli odstřelům mohou lidé zaznamenat, že se z hory ozývá dunění – a po 7. říjnu začne tunel dostávat konečnou podobu. „Bude se dávat dno tunelu, my tomu říkáme invert, na který se pokládají jednak chodníky a jednak železniční svršek,“ přiblížil Milan Majer ze Správy železniční dopravní cesty.

SŽDC za tunel pod Chlumem zaplatí necelých pět miliard korun. Stavba se prodražila zhruba o čtvrtinu oproti původně plánované částce. Milan Majer však zdůraznil, že byly všechny vícepráce řádně nasmlouvané a schválené. Na stavbu od začátku loňského roku trvale dohlíží i supervizor Státního fondu dopravní infrastruktury, který musí vše odsouhlasit. Vše by mělo být připraveno k provozu k začátku platnosti jízdního řádu 2018/2019, tedy do prosince příštího roku. Jízda z Rokycan do Plzně by se měla díky přeložce s tunelem zkrátit asi o deset minut, tedy zhruba o polovinu ve srovnání se současnou trasou, která se stáčí na sever až do Chrástu u Plzně.

29. 09. 2017 Nejkratší železniční tunel Česka může projít rekonstrukcí, projekt má posudek EIA (Nelahozeveské tunely)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/nejkratsi-zeleznicni-tunel-ceska-muze-projit-rekonstrukci-projekt-ma-posudek-eia-1338006>)

Projekt rekonstrukce železničního úseku ve Středočeském kraji mezi Kralupy nad Vltavou a Nelahozevsí, kde vlaky projíždí nejkratším tunelem v Česku, získal kladný posudek o vlivu na životní prostředí EIA. Trať se tak přiblížila započetí rekonstrukce, která by měla dle plánu začít v roce 2020 a skončit o pět let později. Nutné je však ještě získat územní rozhodnutí a stavební povolení. Hrubý odhad celkových nákladů se pohybuje mezi 1 až 1,5 miliardy korun. Kromě rekonstrukce stávajících tunelů má v úseku přibýt nový 580 metrů dlouhý jednokolejný tunel. Ten se vyrazí vedle současných tří tunelů do skalního masivu, převede se do něj doprava ve směru do Kralup nad Vltavou. Všechny tunely budou pokryty signálem mobilní sítě.

Rozměry staveb se mají zvětšit, aby tudy mohly vlaky přepravit rozměrnější zásilky než doposud. Cílem je také zrychlení spojů, zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti provozu. „Nejnáročnější bude fáze ražby tunelu a převozu rubaniny. Hlavním zdrojem znečištění ovzduší a hluku budou přístupové komunikace k tunelovým portálům a svážné štole, po kterých bude odvážen jak výrub z tunelu, tak navážen nový materiál na stavbu,“ vysvětlila Kateřina Hladká, odpovědný projektant Sudop Praha. Správa železniční dopravní cesty nedokázala v den vydání článku pro E15 uvést upřesněný odhad celkových nákladů stavby. Stavba bude probíhat mezi 438. a 440. kilometrem na trati Děčín – Praha – Vídeň, celková délka rekonstruovaného úseku bude 2,5 kilometru. Nejkratší tunel na tuzemské železnici, který je v provozu od roku 1850, přitom zabírá jen 23,3 metru.

Tři nelahozeveské tunely byly postaveny v roce 1848, až do roku 1942 v nich provoz fungoval jednokolejně. Jejich rekonstrukce se chystá i přes to, že v prvním pololetí meziročně klesl objem přepravovaného zboží nákladními vlaky – meziroční rozdíl činí 721 tisíc tun. Přepraveno tak bylo 47,5 milionu tun zboží. Na snahu dál rozvíjet tuzemskou železniční síť nicméně lákají všechny parlamentní strany v rámci volební kampaně. Začínají také prvotní procesy projektu vysokorychlostní železnice, která by měla v budoucnu odlehčit mimo jiné i tratím, jako je ta, co prochází Nelahozevsí.
