

# ŽELEZNIČNÍ UDÁLOSTI – leden 2018

## OBSAH

02. 01. 2018	MÉNĚ MRTVÝCH NA PŘEJEZDECH, VÍCE POD TRAM. A V METRU. NA DRAHÁCH V ROCE 2017 ZEMŘELO 246 LIDÍ.....	3
03. 01. 2018	NÁDRAŽÍ V POLNÉ OPRAVILI, KOLEJE DO DOBRONÍNA VŠAK DÁVNO ZAROSTLY (VÝPRAVNÍ BUDOVA).....	3
04. 01. 2018	VLAKY V ČESKU ČEKÁ MODERNIZACE ZA 50 MILIARD. STÁT SI NA NI PŮJČÍ Z EVROPY .....	4
04. 01. 2018	TENDR NA TRATĚ ZA 3,5 MILIARDY VYHRÁLY METROSTAV, SWIETELSKY A SMP (PRAHA-HOSTIVAŘ – PRAHA HL. N.).....	5
06. 01. 2018	V ČESKÉ LÍPĚ SE SRAZILY DVA VLAKY BEZ CESTUJÍCÍCH. ŠKODA JE 4 MILIONY .....	5
07. 01. 2018	HEŘMANICKÉ NÁDRAŽÍ VSTÁVÁ Z MRTVÝCH, NÁLETY VYSTRÍDÁ MUZEUM ..	6
08. 01. 2018	JEDNA JÍZDENKA PRO VŠECHNY VLAKY, AŽ UŽ MODRÉ, ŽLUTÉ ČI ČERNÉ? MOŽNÁ UŽ ZA DVA ROKY.....	7
09. 01. 2018	ŽELEZNICI HROZÍ CHAOS. VLÁDA ZASKOČILA DOPRAVCE JÍZDNÝM ZDARMA .....	8
09. 01. 2018	KARLOVARSKÉ HORNÍ NÁDRAŽÍ SKLIDILO KRITIKU OD INICIATIVY ARCHITEKTŮ (VÝPRAVNÍ BUDOVA) .....	9
09. 01. 2018	NÁDRAŽÍ PROKOUKNOU. LETOS JE ČEKÁJÍ OPRAVY ZA DESÍTKY MILIONŮ KORUN (MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, VÝPRAVNÍ BUDOVY) .....	10
09. 01. 2018	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REKONSTRUKCE ŽST. JAROMĚŘ.....	11
10. 01. 2018	STAVEBNÍ POVOLENÍ: REVITALIZACE TRATI BŘECLAV – ZNOJMO, 2. STAVBA .....	11
11. 01. 2018	POSUNOVAČŮM A DALŠÍM SPRÁVCŮM ŽELEZNICE VZROSTOU MZDY AŽ O OSM PROCENT (SŽDC) .....	11
12. 01. 2018	ŽELEZNICI Z BOSKOVIC DO BRNA MŮŽE OHROZIT REFERENDUM V OBCI SE 400 LIDMI (BOSKOVICKÁ SPOJKA).....	12
16. 01. 2018	IN KARTA ČD VSTUPUJE DO VIRTUÁLNÍHO SVĚTA.....	12
18. 01. 2018	SPRÁVA ŽELEZNIC CHYSTÁ OBNOVU TRATI POSÁZAVSKÉHO PACIFIKU, ZAČNE TUNELEM (TRATĚ Č. 212) .....	13
18. 01. 2018	NEJKRÁSNEJŠÍ VIADUKT EVROPY JE DESET LET NA SEZNAMU UNESCO (LANDWASSERVIADUKT) .....	14
18. 01. 2018	STÁTNÍ ZAMĚSTNANCI SE BUDOU STĚHOVAT NA DALŠÍ NÁDRAŽÍ .....	14
19. 01. 2018	ÚOHS SE ZAČAL ZABÝVAT ZAKÁZKOU NA KORIDOR, PODNĚT PODAL STRABAG (SUDOMĚŘICE U TÁBORA – VOTICE).....	15
22. 01. 2018	STAMILIONY NA NOVÉ VLAKY. MODERNÍ SOUPRAVY ZAČNOU JEZDIT DO BESKYD (OSTRAVA – FRENŠTÁT POD RADHOŠTĚM).....	15
24. 01. 2018	TUNEL NA PRAŽSKÉ LETIŠTĚ SE ODKLÁDÁ. PODLE SDRUŽENÍ NAHRÁVÁ ZAKÁZKA VELKÝM (PRAHA – LVHP/KLADNO).....	16
25. 01. 2018	NA SEVERU ITÁLIE VYKOLEJIL VLAK. TŘI LIDÉ ZEMŘELI, POTVRDILY ÚŘADY. ....	16
25. 01. 2018	REGIOJET OPĚT ROSTL, ŽLUTÝMI VLAKY PŘEPRAVIL O MILION CESTUJÍCÍCH VÍC.....	17
25. 01. 2018	REVITALIZACE TRATĚ Z ROKYCAN DO NEZVĚSTIC VÝRAZNĚ ZLEPŠILA JEJÍ PARAMETRY.....	17
25. 01. 2018	PŘECHOD NA DÁLKOVÉ ŘÍZENÍ TRATÍ V PLZEŇSKÉM KRAJI .....	18

29. 01. 2018	DRAHÉ PRŮTAHY. REKONSTRUKCE NÁDRAŽÍ V BUDĚJOVICÍCH NABÍRÁ DALŠÍ ZPOŽDĚNÍ (VÝPRAVNÍ BUDOVA).....	19
30. 01. 2018	ČESKÝM DRAHÁM LONI PŘIBYLY VÍCE NEŽ 3 MILIONY CESTUJÍCÍCH .....	19
30. 01. 2018	SŽDC PODEPSALA S MĚSTEM HAVÍŘOV SMLOUVU O SPOLUPRÁCI, MÍSTNÍ NÁDRAŽÍ ČEKÁ ZÁSADNÍ PROMĚNA .....	20

## 02. 01. 2018 Méně mrtvých na přejezdech, více pod tram. a v metru. Na drahách v roce 2017 zemřelo 246 lidí

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2349757-mene-mrtvych-na-prejezdech-vice-pod-tramvajemi-a-v-metru-na-drahach-v-roce-2017>)

Historicky vysoký počet mimořádných událostí zaznamenala v roce 2017 Drážní inspekce, jejich celkový počet překonal 4 600. Drážní nehody však byly méně tragické než v roce předcházejícím, zahynulo při nich 246 lidí, tedy o dva méně než v roce 2016. Ještě větší zlepšení nastalo na přejezdech. Drážní inspekce vyšetřuje nehody a další události na železnici a v metru, ale i na neželezničních drahách, tedy nehody tramvají či trolejbusů. Těch se přitom loni stalo obzvláště mnoho. O trochu bezpečněji bylo loni ve srovnání s předchozím rokem na železničních přejezdech. Stalo se 171 nehod, tedy o pět méně, zahynulo při nich 34 lidí, tedy o dvanáct méně. „Nejvyšší počet stětí Drážní inspekce eviduje v lednu 2017, kdy se událo hned 25 stětí, přičemž při těchto nehodách zemřelo šest osob,“ uvedl mluvčí inspekce Martin Drápal. Zcela shodný jako v roce 2016 byl loni počet střetů vlaků s chodci. Došlo k 258 takovým událostem, zemřelo při nich 201 lidí, zatímco v předchozím roce jich bylo o osm méně. „Z dlouhodobého hlediska se počet střetů vlaků s osobou a usmrcených při těchto nehodách držel letitého průměru,“ ujistil mluvčí Drápal. Pokračoval také nárůst počtu zakázaného projetí návěstidel. Meziročně se zvýšil poměrně málo, šlo o 127 případů, přičemž ve 28 případech šlo o osobní vlaky, ovšem již samotný fakt, že šlo o další zhoršení situace, je závažný. Mezi roky 2015 a 2016 totiž počet případů nedovolené jízdy stoupl téměř o třetinu – z 92 na 122.

### Počet střetů tramvají s lidmi vzrostl o třetinu

Zdáleka nejvíce nehod se však loni stalo na neželezničních drahách a v metru. Drážní inspekce zaznamenala 3 492 mimořádných událostí, což byl meziročně nárůst téměř o 500 případů a projevil se i v absolutním počtu loňských mimořádných událostí, který byl zdaleka nejvyšší za posledních deset let. „K nejvyššímu nárůstu počtu mimořádných událostí v roce 2017 došlo na dráze tramvajové, kde se v porovnání s rokem 2016 zvýšil jejich počet (...) o více než 16 procent, přičemž nejvíce se zvýšil počet střetů tramvají s osobou, kde evidujeme nárůst o více než 36 procent,“ vyčíslil Martin Drápal. Při nehodách tramvají či trolejbusů utrpělo zranění 682 lidí oproti předloňským 493 zraněným. Deset lidí zemřelo, v roce 2016 měly takové nehody pět obětí.

### Počet mimořádných událostí na drahách v roce 2017

dráhy železniční:

- celkový počet: 1 163 (+52 oproti roku 2016)
- zahynulo lidí: 236 (-7)
- zraněných: 211 (+25)

dráhy neželezniční a metro:

- celkový počet: 3 492 (+478)
- zahynulo lidí: 10 (+5)
- zraněných: 682 (+189)

součet:

- celkový počet: 4 655
- zahynulo lidí: 246
- zraněných: 893

## 03. 01. 2018 Nádraží v Polné opravili, koleje do Dobronína však dávno zarostly (výpravní budova)

Zdroj: iDNES.cz ([https://jihlava.idnes.cz/polna-dobronin-jihlavsko-zeleznice-nadrazi-koleje-szdc-vysocina-pha-jihlava-zpravy.aspx?c=A180103\\_373857\\_jihlava-zpravy\\_epsal](https://jihlava.idnes.cz/polna-dobronin-jihlavsko-zeleznice-nadrazi-koleje-szdc-vysocina-pha-jihlava-zpravy.aspx?c=A180103_373857_jihlava-zpravy_epsal))

Do Polné na Jihlavsku už několik let nepřijel žádný vlak. Přesto tam Správa železniční dopravní cesty nedávno opravila nádražní budovu. Koleje k ní sice vedou, jenže už je pohltila příroda. Mezi pražci vyrostly stromy. Loni již uplynulo pětatřicet let od chvíle, kdy skončila pravidelná osobní doprava po kolejích mezi Polnou a Dobronínem na Jihlavsku. Je ale velký rozdíl mezi tím, jak dnes vypadají

dva úseky trati. Zatímco jeden dlouhý 3,5 kilometru u Dobronína je udržovaný a stále ještě občas používán k nákladní dopravě, zbylé dva kilometry k Polné jsou v mnohem horším stavu. Koleje tam už zarostly travou, keři a stromy.

### Daří se tam koroptvím

A přestože se po trati už roky nedá jezdit, světlo na silničním přejezdu ve směru od Jihlavy stále bliká. „Na té nepoužívané části trati se daří koroptvím, mají tam klid,“ popisuje Ivan Sehnal, starosta Dobronína. Kdyby občas netahaly lokomotivy cisterny s naftou do místní části Cihelna pro firmu Armex, tak by už koleje u Dobronína zřejmě taky zarostly. Takhle jsou průběžně opravované. I patníky vedle trati jsou nově nabílené.



V Polné by chtěli, aby i koleje u jejich města byly schopné provozu.

Poslední vlak jel po nich na Mrkvancovou pouť před necelými deseti lety. Od té doby se dostaly do tak špatného stavu, že případná oprava bude stát miliony. Polenský starosta Jindřich Skočdopole už několik let žádá Správu železniční dopravní cesty (SŽDC), aby koleje obnovila. Loni ho překvapilo, že správa chtěla místo toho trať prodat. A zároveň opravila nádražní budovu v Polné, kde má nájemníky. „Je to velice zvláštní. Opravili stanici a na koleje nemají?“ diví se Skočdopole. A poukazuje na to, že jinde v Česku se za evropské peníze vyměňují koleje a pražce, které jsou v mnohem lepším stavu než ty u Polné. Skočdopole i Sehnal by uvítali, kdyby se trať k Dobronínu obnovila aspoň pro příležitostně nostalgické jízdy. Vyloučen je návrat pravidelné osobní dopravy. S tou již hejtmanství na této trati nepočítá. Proto chtěla SŽDC trať prodat. Když ale vedení polenské radnice projevilo zájem o zprovoznění pro nostalgické jízdy, tak správa od prodeje upustila. „Zástupci Polné prostřednictvím pana starosty požádali SŽDC o obnovení neprovozované části trati. Připravujeme zpracování projektové dokumentace k realizaci,“ uvedl Marek Illiaš, mluvčí SŽDC.

### Šalamounské vyjádření

Oprava by ale začala až poté, co by vše schválily kromě vedení SŽDC i orgány Státního fondu dopravní infrastruktury. Podle starosty Polné je to šalamounské vyjádření. „Dávají to do plánu oprav na rok 2018, ale za předpokladu, že budou uvolněny finanční prostředky,“ upozorňuje Skočdopole. Obnovu tratě podporuje také Zdeněk Beránek ze spolku Polenská lokálka. „Teď je šance, aby se to opravilo pro turistickou dopravu,“ řekl. I on se podivuje, že se kromě nádraží v Polné obnovilo i zabezpečení na přejezdech. Jen na koleje zatím peníze nezbyly. Trať má bohatou historii. První vlak mezi Polnou a Dobronínem vyjel 18. listopadu 1904. Pravidelná osobní doprava zde byla zastavena 22. května 1982.

## 04. 01. 2018 Vlaky v Česku čeká modernizace za 50 miliard. Stát si na ni půjčí z Evropy

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/vlaky-modernizace-dotace-pujcka-dnw-/eko-doprava.aspx?c=A180103\\_102815\\_eko-doprava\\_rts](https://ekonomika.idnes.cz/vlaky-modernizace-dotace-pujcka-dnw-/eko-doprava.aspx?c=A180103_102815_eko-doprava_rts))

Ministerstvo dopravy hodlá významně investovat do omlazení tuzemských vlaků. Plánuje, že do obnovy rychlíkových vozidel postupně nalije zhruba 50 miliard korun. Na pořízení železničních vozů má směřovat až polovina peněz, které si chce resort dopravy půjčit od Evropské investiční banky (EIB). Nová vozidla by se na tratích měla objevovat společně s tím, jak se tuzemský trh bude postupně otevírat konkurenci Českých drah. Přebírat vlaky podle ministerského plánu budou vítězové tendrů na jednotlivé železniční tratě. To kromě omlazení vozidlového parku podle ministra Dana Ťoka zjednoduší i princip samých soutěží. Dopravci do požadované ceny za provoz zpravidla ztratové veřejné dopravy nebudou muset započítávat náklady na pořízení vozidel a odpisy. Po skončení předpokládané patnáctileté smlouvy na provoz pak dopravci vrátí vozy zpět do majetku státu. Samozřejmostí má být podle ministra zajištění průběžných kontrol technického stavu, aby dopravce státu vrátil řádně servisované nepoškozené stroje. Návrh na takzvanou státní půjčovnu vlaků se objevil již zhruba před dvěma lety. Ministerstvo dopravy nicméně záhy narazilo na odpor, a to především Českých drah a železničních odborů.

### Kraje zřídí vlakopůjčovny

Nápad se naopak uchytil v některých krajích. Pořídít vlastní vozidla plánuje na části svých linek Jihomoravský kraj. Ten chce na rozdíl od ministerstva pro nákup vozidel za zhruba 5,5 miliardy korun použít evropské dotace z Operačního fondu Doprava. Kritici centrálního nákupu vlaků ministerstvu vyčítali, že vlakopůjčovna redukuje dopravní společnosti pouze na personální agentury a celou soutěž

pak na hon za co nejnižší mzdou pro zaměstnance. Návrh ministerstva se proto loni v březnu nedostal ani do vládního materiálu, podle něhož chce resort dopravy postupně vypisovat tendry na jednotlivých rychlíkových tratích.

### Cena rozhodne vše

Odbory názor na centrální nákup vlaků nezměnily. „Využití evropských peněz pro pořízení dopravních prostředků je dobrý nápad, ale žádat by o ně měli dopravci, a nikoliv nějaká státní agentura,“ uvedl předseda Odborového sdružení železničářů (OSŽ) Martin Malý. V situaci, kdy rozsah přepravních služeb stanoví jízdní řád a vlaky by dopravcům poskytoval stát, není příliš prostoru na nic jiného než na soutěžení o co nejnižší cenu práce personálu. Mohlo by to vést k podobné situaci jako ve veřejné autobusové dopravě, kde nízké mzdy šoférů vedly k protestům řidičů. Opačný názor ale mají soukromí dopravci, kteří naopak zavedení vlakopůjčovny dlouhodobě podporují. Konečnou cenu může podle mluvčího společnosti RegioJet Aleše Ondruje významně ovlivnit nárůst počtu cestujících, které se na trať novému dopravci podaří přilákat například rozšířením nabídky služeb a tím související nárůst tržeb z prodeje jízdenek. Výše požadované dotace, se kterou pak dopravci půjdou do soutěže, je pak rozdíl nákladů a předpokládaných vyšších tržeb. Příkladem takového nárůstu počtu cestujících může být na Slovensku trať Bratislava – Komárno, kde po nástupu žlutých vlaků vzrostl na dotované lince během 5 let počet cestujících na trojnásobek (z cca 790 tisíc na téměř 3 miliony ročně). Kromě peněz do obnovy vlaků počítá ministerstvo dopravy s využitím peněz z EIB při výstavbě silnic a železnic. Na infrastrukturní projekty by měla směřovat druhá polovina ze zhruba stomiliardové půjčky. Ta by měla pokrýt nedostatek peněz na spolufinancování projektů hrazených částečně z evropských dotací.

## 04. 01. 2018 Tendr na trať za 3,5 miliardy vyhrály Metrostav, Swietelsky a SMP (Praha-Hostivař – Praha hl. n.)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/tendr-na-trat-za-3-5-miliardy-vyhraly-metrostav-swietelsky-a-smp/1569191>)

Opakovaný tendr na dostavbu železničního koridoru v Praze opět vyhrálo sdružení firem Metrostav, Swietelsky a SMP s cenou 3,487 miliardy korun. Uvedl to dnes server Zdopravy.cz na základě informací státní Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Společnost Eurovia, která se o zakázku také ucházela, podala stejně v minulém tendru proti výsledku soutěže námitky. SŽDC je ale zamítla.

Sdružení Metrostav, Swietelsky Rail a SMP CZ zvítězilo již v předchozím tendru na dostavbu 4. koridoru mezi Hostivaří a Vršovicemi v Praze. I tehdy se neúspěšně ucházela o zakázku Eurovia, na jejíž popud pak Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) loni v září zrušil výsledek tendru. SŽDC tedy musela posoudit nabídky znovu, ale loni v prosinci opět vyhlásila jako vítěze sdružení firem vedených Metrostavem. Eurovia protestovala i proti poslednímu verdiktu. "Námitky společnosti Eurovia jsme dnes zamítli," řekl serveru Zdopravy.cz mluvčí SŽDC Marek Illiaš. Loňské zrušení výsledku tendru antimonopolním úřadem nebylo prvním problémem se soutěží na dostavbu koridoru v Praze. Původně byla již v červnu 2016 vybrána jako vítěz tendru firma Chládek a Tintěra s cenou 3,4 miliardy, ale SŽDC následně soutěž zrušila s poukazem na nejasnosti ve vlastních kvalifikačních požadavcích.

Koncem loňského roku také SŽDC vybrala firmu pro stavbu úseku koridorové trati mezi jihočeskými Sudoměřicemi a středočeskými Voticemi. Soutěž vyhrála stavební firma OHL ŽS s cenou přes 4,3 miliardy korun. Podle serveru Zdopravy.cz ale proti výsledku soutěže podala námitky firma Strabag, která se o zakázku také ucházela.

## 06. 01. 2018 V České Lípě se srazily dva vlaky bez cestujících. Škoda je 4 miliony

Zdroj: iDNES.cz ([https://zpravy.idnes.cz/srazka-vlaku-ceska-lipa-0va-/krimi.aspx?c=A180106\\_094033\\_krimi\\_bse](https://zpravy.idnes.cz/srazka-vlaku-ceska-lipa-0va-/krimi.aspx?c=A180106_094033_krimi_bse))

V sobotu krátce po půlnoci se srazily v České Lípě dva osobní vlaky bez cestujících. Vlaky následkem srážky vykolejily. Při nehodě se nikdo nezranil. Nehodu vyšetřuje Drážní inspekce, která odhadla škodu na čtyři miliony korun. „Pět minut po půlnoci došlo k nedovolené jízdě v České Lípě u posunu. Posunovali tam soupravu osobního vlaku. Tento posun tam vjel do již připravené cesty pro jedoucí soupravu z Nového Boru do České Lípy. Následně došlo ke srážce těchto dvou souprav a vykolejení,“ řekl iDNES.cz mluvčí Drážní inspekce Martin Drápal. Drážní inspekce nehodu vyšetřuje, zjišťuje její příčiny a okolnosti. „Zatím to vypadá, že bezprostřední příčinou je to projetí návěstidla zakazující jízdu. Nicméně budeme zjišťovat,





proč k tomu projetí došlo," uvedl Drápal. Škodu inspekce odhadla na čtyři miliony korun – jeden a půl milionu je na trati a dva a půl milionu korun je na vlacích. Podle webu Českých drah není kvůli nehodě na trati žádné omezení.

## 07. 01. 2018 Heřmanické nádraží vstává z mrtvých, nálety vystřídá muzeum

Zdroj: iDNES.cz ([https://liberec.idnes.cz/hermanice-nadrazi-muzeum-hermanicka-uzkorozchodna-draha-pew-liberec-zpravy.aspx?c=A180105\\_103912\\_liberec-zpravy\\_jape](https://liberec.idnes.cz/hermanice-nadrazi-muzeum-hermanicka-uzkorozchodna-draha-pew-liberec-zpravy.aspx?c=A180105_103912_liberec-zpravy_jape))

Se vši pravděpodobností se v Heřmanicích povede zachránit položenou budovu kdysi výstavného nádraží úzkorozchodné dráhy zvané Heřmanička. Mohlo by v ní vzniknout třeba regionální muzeum. „Ještě je to ale běh na dlouhou trať," zdůraznil starosta Heřmanic Vladimír Stříbrný. Budovu spolu s pozemky, po nichž legendární úzkokolejka vedla, získalo od Správy železniční dopravní cesty bezúplatně sdružení Mikroregion Frýdlantsko. Tvoří jej kromě jiných i obce, jimiž koleje vedly: Frýdlant, Děřichov, Kunratice a Heřmanice. „Nyní se musíme dohodnout, zda se na záchraně nádraží budou podílet společně obce mikroregionu anebo jen my," zmínil starosta Heřmanic, který je zároveň předsedou sdružení.



### Topírna půjde k zemi

Hotové jsou již dokumenty, které popisují úskalí rekonstrukce a zároveň mapují možnosti využití budovy. „V jejím sousedství je bývalá topírna. Tu už dle statika nelze než zbourat, zachránit se nedá," řekl Stříbrný. Demolice bude čekat také na jeden ze skladů u nádraží, druhý lze ještě opravit. Napřed ale bude nutné vymýt v celém areálu džungli z náletových, v lečkerém případě už vzrostlých stromů. „O kácení budeme mikroregion žádat," zmínil starosta. Zadaří-li se a nádraží vstane z mrtvých, mohlo by v něm najít umístění třeba infocentrum pro turisty – ve hře je totiž varianta, že po tělese bývalé trati povede cyklostezka. „Mohlo by tu být i regionální muzeum, zajímavých exponátů by se našlo dost. A ohromně se mi také líbí, jak si poradili s rekonstrukcí výtopny v Kořenově – naše nádraží je na tom podobně. I tam by se dala najít inspirace," zamyslel se Stříbrný. Heřmanice usilovaly o získání nádraží už od od přelomu let 1991 a 1992. „V podstatě od doby, kdy se odtamtud odstěhovali poslední nájemníci. Tehdy jsme podali první žádost. Do doby, než jsme nádraží získali, bylo těch žádostí celkem dvacet," posteskl si Stříbrný.

### Poslední vlak tu projel v 70. letech

Heřmanička, vedla z Frýdlantu přes Děřichov, Kunratice a Heřmanice přes nyní polské Markocice a Bogatyniu až do německé Žitavy a odtamtud dále na Oybin a do Jonsdorfu. Na české straně po ní projel poslední vlak počátkem roku 1976. Odkaz trati neúnavně křísí spolek Frýdlantské okresní dráhy. Jeho členové opravují úzkokolejné frýdlantské nádraží, zhyzděné socialistickou přestavbou a kousek od něj, ve výtopně, mají železniční muzeum. Rádi by, aby se aspoň na část trati vlaky zase vrátily. „Po necelých dvou kilometrech jízdy z hlavního frýdlantského nádraží byla zastávka Frýdlant v Čechách. Až tam by teoreticky bylo možné úzkokolejku provozovat. Budova zastávky se na parkovišti naproti továrně Rasl a syn dochovala dodnes," řekl místopředseda spolku Ladislav Crha. „Město má úzkokolejku stále zanesenu v územním plánu."

### Ve Frýdlantu se dochovalo sto metrů kolejí

Přímo v samotném Frýdlantu se dochovala necelá stovka metrů kolejí vedoucích od nádraží. Utíná je železniční přejezd, přes který už koleje nevedou. „Bylo by výborné mít koleje protažené až k výtopně, zatím se to nepodařilo vyjednat. Pořád to ale nevzdáváme," dodal Crha. Největší kus Heřmaničky – souběh traťových kolejí – se dochoval, precizně opečovávaný a ve skvělém stavu, za zahradou jistého domu v Děřichově. „Strojvůdce ve výslužbě tu kdysi koupil pozemek, na němž trať vedla. Když Heřmaničku v polovině devadesátých let likvidovali a rozebírali, z jeho pozemku ji snést nemohli," objasnil Crha.



### Rekonstrukce znehodnotila architekturu nádraží

Bývalá nádraží v Kunraticích a Děřichově slouží dnes k bydlení. „To děřichovské bylo delší dobu opuštěné, pak jej opravili a před pár lety prošlo rekonstrukcí, která původní architekturu bohužel zcela znehodnotila," posteskl si Crha. Posledním nádražím na českém území bylo právě heřmanické, které bylo největším úzkokolejným

překladištěm v Rakousku-Uhersku. „Heřmanice byly hraničním nádražím. Za Rakouska-Uherska a za dob Československé republiky tam byl přechod do Saska, který zanikl připojením Sudet a tím pádem i Frýdlantska k Velkoněmecké říši po Mnichovské dohodě v roce 1938,“ vysvětlil Crha. Po druhé světové válce už vlaky na českém území končily v Heřmanicích. „Poláci na tom svém území jezdili taky až do počátku šedesátých let, v Bogatynii je dones zachované nádraží a nějaké ty koleje. V Německu zůstala samostatná větev na Oybin a Jonsdorf, kterou s oblibou využívají turisté,“ připomněl Crha.

## 08. 01. 2018 Jedna jízdenka pro všechny vlaky, ať už modré, žluté či černé? Možná už za dva roky

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/2354677-jedna-jizdenka-na-vlak-pro-vsechny-dopravce-uz-za-dva-roky-slibuje-ministerstvo>)

Jedna jízdenka na vlak pro všechny dopravce není například v Německu problém. Česko by se tomu mohlo přiblížit už za dva roky, slibuje ministerstvo dopravy. Zatímco v Bavorsku je možné na jeden lístek cestovat vlaky až jedenácti různých dopravců, v Česku si jízdenku od konkurence nejde koupit ani na pokladně přímo na nádraží. Někdy tak musí cestující nastoupit do vlaku bez jízdenky. Jednotné jízdenky se u nás prodávají jen ve výjimečných případech a pouze v regionech, kde se dopravci dohodli. Na dálkové spoje ale zatím neexistují. Všichni soukromí dopravci přitom tvrdí, že by s jejich zavedením neměli problém. „České dráhy jsou připraveny nad materiálem ministerstva dopravy o jednotném odbavení cestujících diskutovat,“ tvrdí mluvčí národního dopravce Radka Pistoriusová. Podobně mluví i zástupce „žlutých vlaků“. „RegioJet určitě podporuje to, aby si vlakoví dopravci navzájem jízdenky uznávali,“ potvrzuje mluvčí Regiojetu Aleš Ondrůj. Největší problém je dohodnout se na jednotných cenách. „Kdyby se opravdu chtěli dohodnout, tak už by dávno jednotný tarif měli. To, co nemáme, je povinná jednotná jízdenka, a tu chceme zavést,“ říká mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold. Ministerstvo dopravy teď připravuje povinný jednotný tarif v dálkové dopravě. Platit by měl od roku 2020. „Těžká část je clearing, tedy nastavení centra, které bude vypočítávat přesně cenu jízdenky,“ dodává Neřold. I tak by ale měli mít dopravci možnost nabízet vlastní výhodnější jízdenky, plánuje úřad.

### Soukromí dopravci na českých kolejích

#### - RegioJet

Prvním soukromým dopravcem na hlavní trati byla společnost Student Agency Radima Jančury. Žluté vlaky pod značkou RegioJet začaly jezdit v září 2011. Denně šlo o tři páry vlaků z Prahy přes Pardubice, Zábřeh na Moravě, Olomouc a Ostravu do Havířova. Jízda mezi Prahou a Ostravou trvala 3 hodiny a 41 minut, a byly tak jen o dvě minuty rychlejší než běžné expresní vlaky Českých drah, zatímco pendolino zvládlo trasu za 3 hodiny a 5 minut. RegioJet pro provoz odkoupil ojeté vlaky od rakouských drah, které prošly rekonstrukcí i modernizací interiéru. Převládaly vozy první třídy, ale firma je prohlásila za druhou třídu a nasadila ceny srovnatelné nebo nižší, než nabízely ČD. Lokomotivy Jančurova firma odkoupila od italského dopravce, šlo o v Česku dobře známé „peršingy“. Kvůli nedostatku vozů i cestujících jezdily žluté vlaky zpočátku jen v krátkých, tří až čtyřvozových soupravách. Ještě týž rok RegioJet přidal několik spojů včetně vlaku do Žiliny. Ten se stal prvním mezistátním vlakem výchozím z Česka, který provozoval soukromý dopravce bez veřejné objednávky. V říjnu 2014 začal RegioJet zajíždět z Prahy až do Košic. V roce 2016 byl jeden pár spojů prodloužen ze Žiliny přes Martin, Banskou Bystrici do Zvolena. Od prosince 2016 jezdí RegioJet třikrát denně také z Prahy do Brna a Břeclavi. Dva spoje pokračují do Bratislavy, jeden do Starého Města u Uherského Hradiště. Na tzv. severní větvi jezdí nyní 11 párů vlaků, z toho jeden do Starého Města a tři do Košic.

#### - Leo Express

Vlaky společnosti Leo Express, které v prvních vizích jeho zakladatele Leoše Novotného figurovaly také pod názvem Rapid Express, se na kolejích objevily v listopadu 2012. Na rozdíl od Regiojetu firma nakoupila nové vozy, a to pětičlánkové jednotky Flirt od Stadleru. Ty jsou sice konstruovány pro regionální dopravu, drobné úpravy ale daly vzniknout dálkové verzi. Zpočátku jezdily dva páry spojů na trase z Prahy přes Pardubice a Olomouc do Ostravy, brzy poté až do Bohumína. Vlaky byly o něco pomalejší než pendolino, ale rychlejší než RegioJet. V první sezoně mělo jezdit osm párů spojů, nakonec však od prosince jezdily pouze čtyři a dopravce jejich počet zvyšoval postupně. Nikdy nevyšel spoj Praha – Chomutov, který v jízdním řádu také figuroval. Leo Express si své cestující hledal obtížně a zdoluhavě. Brzy proto začal měnit trasu tak, aby zasáhl i cestující na jiných trasách než Praha – Ostrava, kde již měly své pozice vykolikované ČD a RegioJet. Za cíl si dal zajistit spojení metropole s moravskými a slezskými městy, včetně těch menších – znamenalo to přidání dalších zastávek. Jako první také zavedl spoj jiným směrem než na Ostravu, a to do Starého Města

u Uherského Hradiště. Podobně jako RegioJet začal i Leo Express od prosince 2014 jezdit také na Slovensko. Z Ostravy pokračoval spoj přes Třinec, Čadcu, Žilinu a Poprad-Tatry až do Košic. Leo Express se později rozhodl spíše než přímo konkurovat ČD a RegioJetu pro hledání dosud neprozkoumaných cest a nabízení alternativ. Spoje tak kromě Bohumína začínaly a končily i v Ostravě, Karviné, Bystřici, Starém Městě, Spišské Nové Vsi a Košicích.

- Arriva vlaky

Třetím alternativním dopravcem, který se v Česku pokusil proniknout do oblasti dálkové dopravy, byla Arriva. Společnost plně pod kontrolou německých drah (DB) uvedla na krátkou dobu na podzim 2013 spěšné vlaky z Prahy do Kralup nad Vltavou, ale poté se na více než dva roky odmlčela. Arriva se na scénu vrátila až na přelomu února a března 2016, kdy nejprve zahájila provoz spěšných vlaků z Prahy do Benešova a poté uvedla i první motorový mezistátní expres Praha – Trenčín. Naprostý unikát představovalo vozidlo, které Arriva nasadila. Šlo o dieselovou jednotku řady 845, kterou firma dostala od mateřské DB a nechala zrekonstruovat interiér. Oproti konkurenci měl vlak dvě zásadní nevýhody – absenci klimatizace a konstrukční rychlost omezenou na 120 km/h. Mezi Prahou a Olomoucí tak byly pomalejší už jen rychlíky, které ale měly mezi oběma městy devět zastávek, zatímco Arriva jen jednu. Expres vzbudil pozornost i tím, že na něm jezdí dieselová jednotka, přestože tři čtvrtiny trasy vedly „pod dráty“. Od prosince 2016 Arriva zavedla nový spoj, který z Trenčína pokračuje přes Nové Mesto nad Váhom a Piešťany do Nitry. Nově se dopravce objevil na trase z Prahy přes České Budějovice a Český Krumlov do Nové Pece v blízkosti Lipna. Cesta trvá čtyři hodiny. Vlaky jezdí jen o víkendech a svátcích, od června do začátku října 2017 budou jezdit každý den.

- Další dopravci

Na místních a méně významných tratích jezdí též několik dalších soukromých dopravců: GW Train Regio, KŽC Doprava, Die Länderbahn a Jindřichohradecké místní dráhy. V minulosti byly na českých kolejích i vlaky dopravců Arriva Morava, OKD Doprava nebo Railtransport.

### **Vozíčkáři ve vlacích Českých drah, RegioJetu a Leo Expressu**

České dráhy: Mezi roky 2010 a 2015 stoupl počet bezbariérových vozů a souprav o 250 na současných 600. Za stejnou dobu vzrostl počet bezbariérových spojů z 2 122 na 4 612. Nově je v provozu také 64 rychlíkových vozů, které jsou speciálně upravené pro vozíčkáře. Za letošní půlrok využilo vlaky Českých drah 2 262 vozíčkářů, což je o 300 více než loni ve stejném období. Jde jen o cestující, kteří se předem objednali. Další využívají bezbariérové stanice a nízkopodlažní vlaky, případně cestují s lehkými mechanickými vozíky a s průvodcem. Lidé na vozíku, kteří potřebují pomoc dopravce, se musí objednat nejméně 24 hodin předem. V případě, že chtějí cestovat vlakem, ve kterém není vůz s plošinou běžně zařazen, 48 hodin dopředu.

RegioJet: Vlaky této společnosti nejsou nízkopodlažní. V roce 2013 vedení oznámilo, že omezí přepravu cestujících s invalidním vozíkem. Argumentovalo administrativními a technickými obtížemi při zajišťování zvedacích plošin. Vzbudilo to protesty imobilních osob. Personál pak někdy nakládal invalidní cestující vlastními silami. Nyní jsou u všech souprav na trase Praha – Košice nájezdové plošiny. Cestující na vozíku se musí objednat 24 až 48 hodin dopředu. Delší objednáci lhůta platí pro Český Těšín, Hranice, Ostrava hlavní nádraží, Havířov a Poprad, kde kvůli výšce nástupiště dopravce nemůže použít vlastní plošinu, ale musí ji objednat externě. V řadě slovenských měst včetně Čadce či Košic však cestující na vozíku vůbec nemohou vystoupit ani nastoupit. Firma tvrdí, že tam nemůže použít vlastní plošiny, ani nemá možnost objednat externí. Na oficiálním webu upozorňuje, že nepřepravuje lidi na elektrickém vozíku s vysvětlením, že prostor a pohyb ve vlaku je omezený.

Leo Express: Vlaky jsou nízkopodlažní, jsou vybaveny nástupní plošinou. Vozíčkář se snadno dostane i na bezbariérovou toaletu. Počet míst v soupravě je omezen na dvě ve třídě Economy. Kvůli zajištění vysunutí plošiny je potřeba se objednat nejméně 24 hodin dopředu. Výjimkou jsou stanice Hranice, Karviná a dočasně Český Těšín, kde v současnosti vozíčkář nenastoupí, ani nevystoupí. Podobně ve slovenských městech Čadca, Žilina, Ružomberok, Liptovský Mikuláš či Vrútky.

---

## **09. 01. 2018 Železnici hrozí chaos. Vláda zaskočila dopravce jízdným zdarma**

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/vlada-vlaky-studenti-zdarma-programove-prohlaseni-seniori-p40-/ekonomika.aspx?c=A180108\\_203438\\_ekonomika\\_krb](https://ekonomika.idnes.cz/vlada-vlaky-studenti-zdarma-programove-prohlaseni-seniori-p40-/ekonomika.aspx?c=A180108_203438_ekonomika_krb))

Plán vlády Andreje Babiše s bezplatným nebo téměř bezplatným jízdným na železnici pro studenty a seniory zaskočil dopravce a koordinátory dopravy. Bojí se, že až třetinový nárůst cestujících může na některých tratích znamenat konec pohodlného cestování. Cestování exponovanými spoji tak může ještě více zkomplikovat. Skokový nárůst cestujících očekávají České dráhy zejména na dálkových



trasách a v příměstské dopravě. Předpokládají ale, že se jim nárůst cestujících podaří zvládnout, přestože kapacita příměstských tras je velice napjatá. Situace by tak vůbec nemusela být jednoduchá například v okolí hlavního města, kde již nyní vytiženost kolejí neumožňuje do jízdniho řádu přidávat nové vlaky a stávající spoje jezdí plně vytižené. „Každý nový cestující zejména v ranní špičce pro nás může znamenat komplikace,“ připustil mluvčí koordinátora pražské integrované dopravy Ropid Filip Drápal. Zabránit přeplněnosti vlaků při cestách z práce a do práce by podle něj byl problém, který v současnosti není Ropid schopný řešit. V časech mimo špičku by doprava měla fungovat hladce.

Zkušenost s nárůstem cestujících v souvislosti s bezplatným jízdniím má z tuzemských dopravců RegioJet Radima Jančury, podle kterého se obsazenost jím provozované linky mezi Bratislavou a Komárnem po zavedení bezplatného jízdniého meziročně zvýšila o 30 až 40 procent. Přestože se společnost vlastněná Jančurou s kroky ministerstva dopravy v posledních letech příliš neztotožňuje, proti horké novince kabinetu zásadní výhrady nemá. „Stát má plné právo rozhodnout se, jaké slevy pro sociální skupiny bude garantovat. Pro RegioJet je důležité, aby jakákoli sociální sleva byla zavedena tak, aby nezpůsobila diskriminaci či znevýhodnění určitých skupin zákazníků,“ uvedl mluvčí společnosti Aleš Ondrůj.

### Kolik to bude stát?

Dopravce a koordinátory dopravy v krajích oznámili novinky překvapilo. Podle ministra Dana Ťoka se ale jedná o dlouhodobě zvažovaný návrh. Ministerstvo zatím neví, jak moc návrh zatíží státní a krajské pokladny, které budou muset dopravcům ušlé jízdnié kompenzovat. Ministerstvo mluví zatím pouze o částce v rozsahu jednotek miliard korun za rok. Konečnou částku úřad vyčíslí, až bude zřejmé, kolik budou tyto zvýhodnění cestujících platit za jakýsi roční pas, který jim bezplatné cestování vlaky umožní. Od zavedení jízdniého zdarma pro seniory a studenty do 26 let si ale ministerstvo slibuje vyšší vytiženost vlaků. Spoje dnes v průměru jezdí zaplněné jen z jedné čtvrtiny. Tento údaj se ale netýká všech souprav, zejména v ranních a odpoledních špičkách a v období svátků bývají soupravy plné do posledního místa. Kritici také namítají, že zvýhodnění ve formě laciného jízdniého podle kritiků nebudou moci využít všichni stejně. Řada měst a obcí v Česku totiž nemá vhodné železniční spojení.

### Inspirace od ČSSD

Nápad na jízdnié zdarma není ani v českém prostředí zcela nový. Vloni podobný, byť o něco skromnější návrh představili sociální demokraté. Chtěli zavést bezplatné jízdnié pro seniory a studenty ve vlacích objednaných státem a kraji. V komerčních vlacích například na trase z Prahy do Ostravy ale platit neměla. Náklady na takovouto úlevu pro seniory a studenty měli vyčísleny v rozmezí 1,5 až 3 miliardy korun za rok. Studenti a zdravotně postižení mají úlevy i nyní. V roce 2016 dopravci za zvýhodněné jízdnié pro tyto skupiny získali 233 milionů korun. Toto číslo ale zahrnuje pouze spoje provozované na komerční bázi, nikoliv linky veřejné služby.

## 09. 01. 2018 Karlovarské horní nádraží sklidilo kritiku od iniciativy architektů (výpravní budova)

Zdroj: iDNES.cz ([https://vary.idnes.cz/archwars-iniciativa-architektura-kritika-horni-nadrazi-karlovy-vary-126-vary-zpravy.aspx?c=A180109\\_375058\\_vary-zpravy\\_ba](https://vary.idnes.cz/archwars-iniciativa-architektura-kritika-horni-nadrazi-karlovy-vary-126-vary-zpravy.aspx?c=A180109_375058_vary-zpravy_ba))

Nejhorší počiny loňského roku zveřejnila na sociální síti iniciativa Archwars, která baví své fanoušky kousavými komentáři k současným českým stavbám. V přehledu mají zastoupení i Karlovy Vary, a to kvůli nové budově horního nádraží. Archwars se v tomto případě rozhodli upravit výrok politiků, kteří říkají, že má město po desítkách let důstojné nádraží a hrůzu vystřídal futurismus. „Karlovy Vary mají na další desítky let půlku nádraží. Zchátralou stavbu vystřídala obrácená plechová zadnice,“ píšou architekti, kteří se v iniciativě Archwars věnují především kritice soudobé české architektury. Připomínají, že předchozí stavba vznikla jako provizorium po bombardování v roce 1945, od té doby chátrala a stala se uživatelsky nepřijatelnou. „Nicméně měla své kvality, které nebyly k zahození: Budova nádraží byla relativně normálním nádražím s docela pěkným historickým zastřešením jedné z kolejí. Jenže když něco neopravujete víc než 70 let, tak to asi nebude v úplně nejlepší kondici. Z ekonomických důvodů se ale od rekonstrukce ustoupilo,“ říkají s tím, že náklady stavby se vyšplhaly k 96 milionům.



### Pokus o světovost

Nová budova má podle nich nečitelný antropomorfní tvar a její čelo je rovné, jako kdyby jej někdo odstranil sekáčkem na maso. „Probíhá na něm napínavý souboj mezi rovinou a obloukem. Hlavním materiálem je plech a sklo – tedy materiály zcela odlišné od klasických nádražních budov. Českou

architekturu ničí pokusy o světovost – zejména u terminálů,“ hodnotí architekti. Ve tvaru ani v detailu tyto pokusy podle iniciativy nikdy světovosti nedosáhnou a jsou jen karikaturou sebe sama.

Nová budova horního nádraží je investicí Správy železniční a dopravní cesty a zástupci Varů byli jen u poklepání základního kamene. Primátorův náměstek pro kulturu a památkovou péči Jiří Klsák uvedl, že by byl nejraději pro rekonstrukci nádraží, ale toho původního, které zničila bomba. Jenomže z něj nezůstalo téměř nic. „Za daných okolností jsem se i vnitřně ztotožnil s novostavbou. Architektura sice minimalistická, ale účelová. Architekti tomu ale jistě rozumějí lépe, tedy myslím ty z Archwars. Já si ještě počkám na dokončení celého nádražního prostoru, včetně starého litanového přístřešku,“ říká. Úpravy přednádraží bude dělat město a magistrát by s nimi rád začal letos na jaře.

Vedle horního nádraží vybrali Archwars do přehledu také například zateplenou historickou školní budovu v Kamenných Žehrovicích, demolici domu na Václavském náměstí, takzvaný Kristkův dům v Brně či betonová protiteroristická opatření v historických částech hlavního města.

## 09. 01. 2018 Nádraží prokouknou. Letos je čekají opravy za desítky milionů korun (Moravskoslezský kraj, výpravní budovy)

Zdroj: iDNES.cz ([https://ostrava.idnes.cz/opravy-nadrazni-budovy-a-okoli-moravskoslezsky-kraj-investice-szdc-1ig-ostrava-zpravy.aspx?c=A180109\\_375206\\_ostrava-zpravy\\_woj](https://ostrava.idnes.cz/opravy-nadrazni-budovy-a-okoli-moravskoslezsky-kraj-investice-szdc-1ig-ostrava-zpravy.aspx?c=A180109_375206_ostrava-zpravy_woj))

Výpravní budovy, nástupiště, eskalátory, střechy i fasády. V Moravskoslezském kraji letos odstartuje velká vlna oprav nádraží. Se stavebními pracemi musí cestující počítat hned na patnácti z nich. Největší investice půjdou do Havířova, Bohumína, Frenštátu pod Radhoštěm a Valšova. Do čtyř let by měly zásadně prokouknout čtyři desítky nádraží. „Výpravní budova nádraží byla postavena už za Rakouska-Uherska a opravu by si zasloužila. Je dominantou obce, je tady přestupní stanice. Je to pro nás dobrá zpráva,“ říká starostka Valšova na Bruntálsku Iveta Kučerová. Letos se místní dočkají, chystá se tam celková oprava výpravní budovy za 13,5 milionu korun. Ještě o zhruba 8 milionů víc si vyžádají práce ve Frenštátu pod Radhoštěm. Přípravy oprav budovy, která je dnes už i částečně zavřená, odstartovaly i jednání o pozemcích před ní. „Část bychom odkoupili a využili jako záchranné parkovací plochy. Zatím ale není rozhodnuto,“ uvedla starostka Frenštátu Zdeňka Leščišinová.

### Nejvíce peněz do Havířova a Bohumína

Vůbec nejvíce se chystá Správa železniční dopravní cesty investovat v Havířově a Bohumíně. „V lednu předpokládáme dokončení opravy střechy bohumínského nádraží. V roce 2018 se tam plánuje větší investice o výši zhruba 41,4 milionů,“ informovala mluvčí SŽDC Kateřina Šubová. Peníze pokryjí novou fasádu, okna, dveře, odpady, rozvody vody i část střechy. Už letos by se také mělo začít pracovat v Havířově. Tamní nádraží v bruselském stylu mělo jít před několika lety k zemi, teď jej čeká postupná obnova. „Jde o kompletní rekonstrukci za zhruba 47 milionů korun. Zpracovává se projekt, letos chceme podle průběhu stavebního řízení zahájit práce,“ upřesnila mluvčí Šubová.

Celkem budou stavebníci ve větším pracovat na patnácti nádražích v kraji, náklady na jejich opravu čítají přes 150 milionů. Například pro ostravské hlavní nádraží je hotová studie proveditelnosti na nové eskalátory, které přímo propojí přízemí a přístup k vlakům přes lávky. „Připravujeme projekt a realizaci v letošním roce. Náklady předpokládáme okolo 8 milionů korun,“ sdělila Kateřina Šubová. Opravy se letos dotknou i památkově chráněného nádraží ve Frýdku-Místku, kde se bude mimo jiné opravovat i jedno z nástupišť. Promění se ale nejen nádražní budovy a jejich příslušenství. Například do Bohumína míří i další obří balík peněz. „Významnou akcí je rekonstrukce zabezpečovacího zařízení ve stanici Bohumín, kde předpokládáme celkové investiční náklady 443 milionů korun,“ dodala Šubová.

### Která nádraží prokouknou

- v Bohumíně se letos opraví okna, dveře, fasáda, odpady, rozvody vody a část střechy (41,4 mil.)
- celková rekonstrukce výpravní budovy čeká Havířov (47 mil.), Valšov (13,5 mil.), Frenštát pod Radhoštěm (21,4 mil.) a Krnov (10 mil.)
- pracovat se začne i na nádraží v Jistebníku (7,7 mil.), Opavě východ (2,5 mil.), Branticích (2,5 mil.), Návsí (9,9 mil.), Frýdku-Místku (4 mil.), Ostravě (Ostrava střed 2 mil., Ostrava hlavní nádraží 8 mil.), Mostech u Jablunkova (3,4 mil.) a v Kravařích (4 mil.)

**09. 01. 2018 Stavební povolení: Rekonstrukce žst. Jaroměř**

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/180108vyhlaska1.pdf>)

Předmětem stavby je komplexní přestavba – rekonstrukce železniční stanice Jaroměř za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících při nastupování, vystupování a při přístupu k vlakům a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy instalací nového zabezpečovacího zařízení, které v budoucnosti umožní dálkové ovládání technologických zařízení železniční dopravní cesty (DOZ). V rámci stavby "Rekonstrukce žst. Jaroměř" bude na základě provedeného geotechnického průzkumu navržena rekonstrukce železničního spodku a svršku včetně odvodnění. Budou vybudována nová ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem podchodem od výpravní budovy (peronizace). Bezbariérový přístup pro cestující z výpravní budovy na nástupiště bude zajištěn výtahy. V souvislosti s novou konfigurací kolejí bude provedena rekonstrukce železničního propustku, trakčního vedení a sdělovacího zařízení. Bude instalováno nové osvětlení stanice a prostoru nástupišť. Vybudována bude nová trafostanice a rozvody silnoproudu. V rámci rekonstrukce budou modernizována zabezpečovací zařízení a kabeláže sdělovacího vedení zasahovat i do přilehlých traťových úseků, na staniční kolejí navazujících. V důsledku instalace nových zařízení a zřízení výstupu z podchodu v prostoru zpevněné plochy před výpravní budovou, budou provedeny nezbytně nutné stavební úpravy ve výpravní budově a přístřešku u budovy směrem ke kolejí. V prostoru vedle výpravní budovy bude vybudován nový objekt trafostanice a budou sнесeny zbytné pozemní objekty stavědla č.1 a č.2.

**10. 01. 2018 Stavební povolení: Revitalizace trati Břeclav – Znojmo, 2. stavba**

Zdroj: Drážní úřad (<https://www.ducr.cz/images/drurad/2018/180108vyhlaska.pdf>)

Stavba je umístěná na jednokolejně neelektrifikované trati Břeclav – Znojmo, v úseku Valtice (mimo) – Mikulov na Moravě (včetně), s výběhem kabelových tras do žst. Novosedly. Stavba je v rozsahu žkm 94,800 – 117,500. Účelem stavby je provést stavební a technologické činnosti a vybudovat takové zařízení, která zajistí modernizaci předmětné železniční trati s cílem zvýšení rychlosti ze stávajících 80 km/h až na 120 km/h s místními omezeními rychlosti, zajištění vyšší bezpečnosti železničního provozu, zajištění traťové třídy zatížení D4/120 a dosažení průjezdního průřezu UIC Z-GC.

Náplní stavby je odstranění nevyhovujícího stavebně-technického stavu železničního svršku a spodku, odvodňovacího systému konstrukce železničního spodku včetně nutných rekonstrukcí mostních objektů, vybraných železničních přejezdů a rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Na místě stávající zastávky Sedlec u Mikulova bude zřízena nová železniční stanice se dvěma traťovými kolejemi, sloužící též jako výhybna. V rámci stavby bude podél trati v úseku od Valtic po výpravní budovu žst. Novosedly navržena nová hlavní kabelová trasa, v níž budou uloženy nové sdělovací kabely. Stávající traťový kabel bude nahrazen novým a bude navržen traťový radiový systém. V rámci úpravy silnoproudých zařízení budov provedeny úpravy venkovního osvětlení železničních stanic, napájení zabezpečovacího zařízení, rozvodů nn v žst. a zastávkách a budou položeny nové kabelové rozvody, které napájejí výpravní budovy a ostatní provozní objekty. V žst. Sedlec u Mikulova bude v objektu technologické budovy vybudována nová rozvodna nn, v žst. Mikulov na Moravě nová trafostanice a nová rozvodna vn a rozvodna nn.

**11. 01. 2018 Posunovačům a dalším správcům železnice vzrostou mzdy až o osm procent (SŽDC)**

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-odbory-mzdy-platy-dgd/eko-doprava.aspx?c=A180111\\_142713\\_eko-doprava\\_cfr](https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-odbory-mzdy-platy-dgd/eko-doprava.aspx?c=A180111_142713_eko-doprava_cfr))

Zaměstnancům státní Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) vzrostou v letošním roce mzdy o 4,4 až osm procent. Všichni navíc dostanou jednorázovou pětitisícovou odměnu. Více přidáno dostanou ty profese, které doposud dostávaly nižší mzdy. Růst ohodnocení je rovněž závislý na odpracovaných letech. Správa železnic byla poslední velkou organizací na železnici, kde se odbory s vedením doposud nedohodly na navýšení mezd pro letošní rok. Od začátku ledna tak pro více než 17 tisíc zaměstnanců této státní firmy platilo mimořádné mzdové opatření, které velkou část ohodnocení zakonzervovalo na loňské úrovni. Zatímco odbory pro příští rok požadovaly růst základních tarifů o 6,5 procenta a výkonových odměn o 5,5 procenta, vedení organizace zaměstnancům nabídlo nárůst tarifních mezd o 3,2 procenta a 5,4 procenta u odměn. „Aktuální

průměrná mzda ve státní firmě, která má na starosti správu kolejí a přiděluje na nich dopravní kapacitu činí 32 217 korun," uvedla mluvčí správy železnic Kateřina Šubová.

K dohodě o nárůstu mezd dospěli ještě před Vánoci zástupci zaměstnanců a vedení v Českých drahách a dceřiném nákladním dopravci ČD Cargo. Provozním zaměstnancům ČD napřesrok vzrostou mzdy o 4,5 procenta, administrativním pracovníkům porostou dvouprocentním tempem. V ČD Cargo se pak mzdy zaměstnancům zvýší o 1 200 až 1 500 korun. To se nejvíce projeví u méně honorovaných profesí, jako jsou posunovači nebo zaměstnanci v opravárenství.

---

## **12. 01. 2018 Železnici z Boskovic do Brna může ohrozit referendum v obci se 400 lidmi (Boskovická spojka)**

Zdroj: iDNES.cz ([https://brno.idnes.cz/referendum-lhota-rapotina-zeleznice-dva-brno-zpravy.aspx?c=A180108\\_374911\\_brno-zpravy\\_krut](https://brno.idnes.cz/referendum-lhota-rapotina-zeleznice-dva-brno-zpravy.aspx?c=A180108_374911_brno-zpravy_krut))

Obyvatelům Lhoty Rapotiny na Blanensku se v pátek neotevrou volební místnosti jen kvůli prezidentským volbám, ale také kvůli hlasování v místním referendu. Obec se čtyřmi sty obyvatel chce jeho prostřednictvím zhatit výstavbu přímého železničního propojení Boskovic a Brna. Občané se v referendu budou vyjadřovat ke dvěma záměrům, které by mohly mít na obec zásadní vliv. A to o přesunu techniky z nedalekého kamenolomu blíže obci a také o výstavbě takzvané boskovické spojky neboli přímého železničního propojení Boskovic a Brna. „K vyhlášení referenda nás vedly podněty občanů. Ti totiž přišli s prvotním nápadem a my ho posvětili. Oba tyto záměry jsou pro obec fatální svým dopadem," uvedl starosta Lhoty Rapotiny Michal Sedlák (ODS). Firma Strabag, která vlastní blízký kamenolom, slovy své mluvčí Edity Novotné ale odmítá, že by se přesunem technologie z lomu pod něj měl zhoršit život v obci. „Podle hlukové a rozptylové studie, kterou máme k dispozici, k negativní změně nedojde. Stávající technologie totiž bude nahrazena novou, moderní," sdělila mluvčí s tím, že přípravné práce probíhají už více než dva roky.

Vyhlášení referenda bylo překvapením i pro nedaleké Boskovice, jejichž vedení se dlouhodobě snaží prosadit přímou železnici odtud do Brna. Ve Lhotě Rapotíně by na novém úseku tratě díky tomu měla vzniknout zastávka. Starosta Lhoty v ní ale nevidí smysl. „Zastávka by byla daleko od obce. Navíc by se tím taky zvýšil hluk. Už teď jsou slyšet vlaky z hlavního koridoru, po kterém každou chvíli nějaký jede ve dne i v noci," prohlásil Sedlák. Podle místostarostky Boskovic Dagmar Hamalové (KDU-ČSL) ale u boskovické spojky jednoznačně převažují klady nad zápory. „Pokud se obec rozhodla vyhlásit referendum, mělo v souvislosti s rozsahem rozpracovanosti projektu proběhnout podstatně dříve," domnívá se.

### **SŽDC rozeslala obyvatelům letáky**

Starosta Lhoty oponuje, že pozitivní dopad to bude mít jen na cestování do Brna. „Ve směru na Prahu budou muset lidé autobusem do Skalice nad Svitavou, pokud tam vůbec rychlíky na Prahu zastaví, nebo do Letovic, případně jet po spojnici do Blanska," řekl. Dnes právě ve Skalici cestující z Boskovic přestupují z motorového vlaku na oba směry. Pokud by bylo referendum závazné a zvítězila v něm varianta, že lidé jsou proti boskovické spojnici, podle mluvčí Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) Kateřiny Šubové obec stejně ve výsledku nemůže stavbu zastavit. „Můžou napadat průběh územního a stavebního řízení a tak výstavbu opozdit. Pevně však věříme, že se lidé rozhodnou správně. Rozeslali jsme jim i letáky, kde je informujeme o prospěšnosti stavby," prohlásila mluvčí SŽDC.

Boskovickou spojnici za více než jednu miliardu by chtěla správa železnic začít stavět v roce 2020, hotovo by mělo být na konci roku 2021. Například Vojtěch Tesař ze Lhoty Rapotiny odmítání spojky nerozumí. Podle něj je potřeba mít nadhled a dívat se do budoucna. „Zvyšuje se potřeba užšího propojení mezi lidmi i institucemi. To se týká mnohých z nás, ale zejména našich dětí a vnuků. Pro mnohé z nich bude cennou hodnotou možnost dopravit se rychle, levně, ekologicky a bezpečně do škol, úřadů, nemocnic, zaměstnání i za kulturou. Proto považuji projekt spojky i řadu jiných projektů v platném územním plánu za velmi přínosné pro lidi," doplnil Tesař. Lhota Rapotina bude jediným místem na jižní Moravě, kde se bude společně s prezidentskými volbami konat referendum, v celém Česku jich bude ještě dalších šest.

---

## **16. 01. 2018 In Karta ČD vstupuje do virtuálního světa**

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29820/>)

České dráhy testují unikátní technologickou novinku, která zjednoduší odbavení cestujících ve vlacích. Přicházejí se zákaznickou kartou v mobilním telefonu s rotujícím QR kódem. Zcela noví zákazníci si



vytvoří Virtuální In Kartu (VIK), ti stávající si do mobilního telefonu přenesou obraz své čipové In Karty (OIK). Ověřovací provoz In Karty v mobilním telefonu zahájil národní dopravce 16. ledna. „Tím zjednodušíme odbavení a zákazníci už nemusejí nosit čipové karty. Vytvoření In Karty v mobilním telefonu je přitom velice snadné. Stačí k tomu doslova pár minut. Nový zákazník si stáhne a nainstaluje do mobilu s operačním systémem Android nebo iOS poslední verzi aplikace Můj vlak a vytvoří si v aplikaci uživatelský účet. Vlastní pořízení Virtuální In Karty nebo Obrazu stávající čipové In Karty je možné v aplikaci Můj vlak, a to v uživatelském profilu v části s identitou cestujícího,“ vysvětluje postup vytvoření In Karty v mobilu Zuzana Čechová, ředitelka Odboru cenotvorby a produktové komunikace ČD, a. s.

Novou Virtuální In Kartou je potřeba před prvním použitím autorizovat průvodčím ve vlaku a potom už má neomezenou platnost. Pokud už zákazník čipovou kartu má a vytvoří si v mobilu jen její „obraz“, pak se všechny údaje automaticky zreplicují a není je potřeba nijak autorizovat. Obraz In Karty má platnost stávající čipové karty. „Čipovou In Kartou dnes využívá asi 750 tisíc zákazníků Českých drah. Její přesun do virtuálního světa je další významný technologický posun v odbavení. Předpokládám, že tuto novinku vyzkouší jako první mladí lidé, pro které je pohyb ve virtuálním světě samozřejmostí. Celý systém bude dál rozvíjet a spravovat dceřiná společnost ČD – Informační systémy,“ dodává člen Představenstva ČD, a. s., pro osobní dopravu Michal Štěpán a dodává: „Jde o otevřené řešení, jak pro smluvní dopravce, tak pro jednotlivé integrované dopravní systémy. Tím se otevírá cesta k další spolupráci s městy či kraji v celé republice.“

Zákaznické aplikace je možné do In Karty v mobilním telefonu nakupovat prostřednictvím e-shopu ČD nebo aplikace Můj vlak, eTikety navíc i přes mobilní web. Nakupovat lze hned po pořízení In Karty v mobilním telefonu (pozn. u nové Virtuální In Karty je lze použít až po její prvotní autorizaci a ověření údajů průvodčím ve vlaku). Pak již stačí při každé cestě předložit ke kontrole jízdních dokladů ve vlaku příslušný 2D kód v aplikaci Můj vlak, aby vlakový personál načel nárok na slevu nebo např. zakoupený eTiket.

K jednomu uživatelskému účtu na webu Českých drah lze v aplikaci Můj vlak přiřadit jednu In Kartou v mobilním telefonu, která je s ním po celou dobu své platnosti spárována. Součástí In Karty v mobilním telefonu je sleva RAILPLUS, platná v mezinárodní přepravě, projevující se vizuálním zobrazením loga RAILPLUS na displeji mobilního telefonu. In Karta v mobilním telefonu neobsahuje elektronickou peněženku (EPIK). „In Karta v mobilu s tzv. rotujícím QR kódem je opravdu evropsky unikátní produkt. QR kód má v sobě zašifovanou fotografii, osobní údaje o uživateli, seznam slevových aplikací a také čerstvě zakoupených jízdenek. To umožňuje vlakovému personálu provést kontrolu off-line a zároveň tento QR kód nelze kopírovat, čímž se výrazně zvyšuje ochrana proti zneužití,“ uzavírá předseda Představenstva ČD – Informační systémy, a. s., Miloslav Kopecký.

## 18. 01. 2018 Správa železnic chystá obnovu trati Posázavského pacifiku, začne tunelem (trať č. 212)

Zdroj: iDNES.cz ([https://jihlava.idnes.cz/most-tunel-zeleznice-trat-posazavsky-pacifik-oprava-rekonstrukce-ledec-nad-sazavou-hrad-g74-jihlava-zpravy.aspx?c=A180116\\_376652\\_jihlava-zpravy\\_mv](https://jihlava.idnes.cz/most-tunel-zeleznice-trat-posazavsky-pacifik-oprava-rekonstrukce-ledec-nad-sazavou-hrad-g74-jihlava-zpravy.aspx?c=A180116_376652_jihlava-zpravy_mv))



Letos v září se začne opravovat železniční tunel pod ledečským hradem, přesněji pod jeho vysokým přístupovým mostem. Bude to předzvěst chystané generální opravy tratě Posázavského pacifiku od Světlé nad Sázavou až do středočeských Čerčan. Velká rekonstrukce na půl roku zastaví na trati provoz. Pozoruhodně umístěný tunel, jímž vlaky podjíždějí hrad v Ledči, byl otevřen v roce 1903 a měří třicet metrů. Je atraktivní jak pro cestující, kteří tudy jedou po kolejích Posázavským pacifikem, tak i pro výletníky fotografující u trati. Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) letos hodlá do této stavby investovat. „Loni tam probíhala provozní údržba, jejímž předmětem byla hlavně výměna výdřevy. Další větší opravu tunelu plánujeme v září až prosinci letošního roku,“ oznámil mluvčí SŽDC Marek Illiaš. I když se to společně neplánovalo, tak zároveň s opravou tunelu se bude letos pokračovat přímo nad ním na opravě hradního kamenného mostu. Loni se obnovoval po 180 letech v první etapě, teď bude následovat druhá. Tato část památky už byla ve špatném stavu. Dovnitř se dostávala voda, která v zimě zamrzala, což mostu škodilo. Tuto opravu si řídí majitelé hradu. A to není všechno. Chystá se mnohem větší příliv peněz do obnovy celého úseku železniční trati mezi Čerčany a Světlu, který měří 91 kilometrů a vede podél řeky Sázavy. „Plánujeme po roce 2020 velkou investici, která si vyžádá téměř půlroční výluky. Bude se jednat o revitalizaci trati obnášející kompletní obnovu železničního svršku i spodku, zabezpečovacího zařízení a modernizaci nástupišť ve stanicích,“ prozradil Illiaš.

### Posázavský pacifik už 115 let dotváří kolorit regionu

Starostové Ledče a Světlé plány vítají. „Pro náš region je to důležitá trať,“ říká světelský starosta Jan Tourek. Posázavský pacifik považuje za kolorit regionu, který není jenom letní turistickou atrakcí. Lidem slouží i k pravidelnému dojíždění. Vlaky mezi Ledčí a Světlo urazí trasu dlouhou šestnáct kilometrů za necelou půlhodinu. „Jejich využitelnost je ale menší než u autobusové dopravy,“ srovnal Zdeněk Tůma, starosta Ledče nad Sázavou. Sám Posázavský pacifik využíval hlavně jako student, i dnes se ale vlakem občas rád sveze. „Někdy jedeme do Zruče, když je nás víc. Nádherný úsek jsou třeba i Stvořidla,“ doplnil Tůma. Na Stvořidla se vydal tradičně o Vánocích vlakem i světelský starosta Tourek. „Bylo plno, obsadili jsme poslední místa,“ popsal.

Správa železniční dopravní cesty už v Ledči nad Sázavou opravovala ocelovou konstrukci i nosníky na železničním mostě. „Ke kompletní přestavbě nás donutily dnešní požadavky kladené na železniční dopravu, kterým původní most již nebyl schopen vyhovět. Zároveň stará mostní konstrukce omezovala i šířku silniční komunikace, která pod ní probíhá,“ popsal Illiaš.

Posázavský pacifik začal jezdit do Ledče a Světlé v září roku 1903. O stavbu se postaral podnikatel Oswald Žiwotský. Poslední úsek z Kácova byl postaven za rok a půl. Pro Světlesko a Ledčsko to tehdy znamenalo rozvoj hospodářství díky lepšímu spojení s okolím.

### 18. 01. 2018 Nejkrásnější viadukt Evropy je deset let na seznamu UNESCO (Landwasserviadukt)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obrazem-nejkrasnejsi-viadukt-evropy-je-deset-let-na-seznamu-unesco-1342366>)

Viadukt Landwasser přetíná švýcarskou řeku Landve výšce 65 metrů nad řekou Landwasser mezi městy Schmiten a Filisur, na více než sto let staré železniční trati přes Albulu. Viadukt vznikl na počátku dvacátého století pro Rhétskou dráhu, podle návrhu architekta Alexandra Acatose. Toto výjimečné dílo, dlouhé 136 metrů, se skládá ze šesti oblouků a je příkladem splynutí železnice s okolím. Památka je od roku 2008 zapsána na seznamu UNESCO.



### 18. 01. 2018 Státní zaměstnanci se budou stěhovat na další nádraží

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

O volné prostory v nádražních budovách mají zájem státní úřady i města. Současně s tím, jak pokračují opravy nádražních budov, které jsou v majetku Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), probíhají i jednání o využití volných prostor s orgány státní správy či samosprávy. Prvním případem, kam se loni přesunuli státní zaměstnanci, konkrétně Policie ČR, byl Prostějov. Letos ožijí policisty či státními nebo městskými úředníky další nádražní budovy. „Řada budov svou velikostí odpovídá potřebám železnice v době její výstavby. Dnes jsme skutečně někde jinde. V řadě stanic již nemáme provozní personál, dokonce ani technologii. Nicméně nádraží tu stojí, lidé chtějí, aby sloužilo, a my se s tím musíme popasovat. Jednou z preferovaných možností je nabízet volné prostory státním úřadům, které dnes sídlí v komerčních objektech. My nabízíme státní prostory nejen pro státní zaměstnance,“ vysvětluje náměstek generálního ředitele SŽDC pro správu majetku Tomáš Drmola a současně doplňuje: „Na úřady míří lidé, kteří kromě jednání rádi využijí nabídky dalších služeb na nádraží.“

Volné prostory výpravních budov v železničních stanicích Aš, Louny, Podbořany a Sokolov obsadil Fond dalšího vzdělávání. Na konci ledna otevře svou služebnu přímo v prostorách vestibulu mosteckého nádraží Městská policie Most. Ta bude dohlížet mimo další své aktivity i na pořádek v okolí samotné nádražní budovy. Služebny městské policie budou také na nádražích v Náchodě a Teplicích v Čechách. Policie ČR pak zamíří například do Bohumína, Chocně, Žďaru nad Sázavou a Břeclavi. V Dolní Lipce a Hrádku nad Nisou bude nově úřadovat přímo na nádraží Celní správa, v Pardubicích Probační a mediační služba a v Břeclavi Česká správa sociálního zabezpečení. O využití vhodných prostor v nádražních budovách mají samozřejmě zájem také města a obce, vzorovým příkladem pro ostatní může být Štěpánov na Olomoucku, kde v budově na nádraží sídlí místní spolky. Na děčínském hlavním nádraží pak otevřel své informační centrum Městský úřad Děčín.

## 19. 01. 2018 ÚOHS se začal zabývat zakázkou na koridor, podnět podal Strabag (Sudoměřice u Tábora – Votice)

Zdroj: ČeskéNoviny.cz (<http://www.ceskenoviny.cz/zpravy/uohs-se-zacal-zabyvat-zakazkou-na-koridor-podnet-podal-strabag/1575355>)

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) se začal zabývat více než čtyřmiliardovou zakázkou na výstavbu čtvrtého železničního koridoru v úseku Sudoměřice – Votice. Tendr Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) napadla společnost Strabag. ÚOHS zahájil správní řízení, potvrdil ČTK mluvčí ÚOHS Martin Švanda. "Obdrželi jsme návrh společnosti Strabag, čímž je v dané věci zahájeno prvostupňové správní řízení. Podmínkou samozřejmě je, aby návrh splňoval všechny zákonné náležitosti, což se bude v příštích dnech prověřovat," uvedl Švanda. O tom, že Strabag se rozhodl obrátit na ÚOHS, informoval dnes ráno web zdopravy.cz. Strabag v tendru skončil druhý za vítěznou brněnskou společností OHL ŽS, která nabídla nejnižší cenu 4,378 miliardy korun. OHL ŽS stavěla i navazující úsek z Tábora do Sudoměřic. Strabag tvoří sdružení se Subterrou a Eurovií. Sdružení podalo námitku i na Správu železniční dopravní cesty, ta ji však zamítla, uvedl server zdopravy.cz.

## 22. 01. 2018 Stamiliony na nové vlaky. Moderní soupravy začnou jezdit do Beskyd (Ostrava – Frenštát pod Radhoštěm)

Zdroj: iDNES.cz ([https://ostrava.idnes.cz/unucka-moravskoslezsky-kraj-vlak-vlak-soupravy-fvd-ostrava-zpravy.aspx?c=A180120\\_377720\\_ostrava-zpravy\\_jog](https://ostrava.idnes.cz/unucka-moravskoslezsky-kraj-vlak-vlak-soupravy-fvd-ostrava-zpravy.aspx?c=A180120_377720_ostrava-zpravy_jog))

Doba koženková na železnici mezi Ostravou a Frenštátem pod Radhoštěm skončí. Kraj bude moci díky dotaci vyměnit vlaky staré třicet i více let. Už jen velká smůla nebo lajdáckost může zabránit tomu, aby Moravskoslezský kraj získal evropskou dotaci 765 milionů korun na nákup pěti souprav nových vlaků. Na obnovu železničních vozidel pro regionální dopravu vyčlenilo ministerstvo dopravy z evropských fondů 7,7 miliardy korun. Původně se předpokládalo, že si částku mezi sebou rozdělí většina krajů. Nakonec ale stačily žádosti tří krajů, které vyčerpaly 92 procent dotace. A Moravskoslezský kraj je mezi nimi. „Projekt byl předložen jako třetí v pořadí (po Jihomoravském a Plzeňském kraji – pozn. red.), a to v době, kdy v rámci výzvy byla dostatečná rezerva prostředků na pokrytí celkových požadavků žadatele,“ potvrdil mluvčí ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

### Nejfrekventovanější trať. A bez trolejí

Příspěvek 765 milionů korun pokryje zhruba 70 procent celkových nákladů. Konečný verdikt musí ještě potvrdit hodnotitelská komise. Podle náměstka hejtmána pro dopravu Jakuba Unucky bude za získané peníze pořízeno pět souprav třívozových vlaků typu push-pull (tlačené-tažené), kde na jedné straně jede lokomotiva a na druhé řídicí vůz. Moderní vlaky se rozjedou po nejfrekventovanější jednokolejné trati v tuzemsku z Ostravy přes Frýdek-Místek a Frýdlant nad Ostravicí do Frenštátu pod Radhoštěm. Každodenně této trati využívají tisíce lidí, často i turistů mířících do Beskyd. „Pokud bude vše pokračovat bez problémů, tak první nová souprava vyjede v polovině roku 2020,“ nastínil náměstek Unucka. Tamní trať navíc dosud není elektrifikovaná, to se stane až za asi sedm let. Než nad kolejemi povedou troleje, potáhnou moderní vozy staré dieselové lokomotivy, teprve poté přijdou na řadu elektrické mašiny.

### Další dopravci zatím počkají

Vlaky budou provozovat České dráhy. Kraj s nimi uzavřel smlouvu, takže dopravce se stal příjemcem dotace. Rovněž bude částečným majitelem nových vlaků. Ale to jen do roku 2023, kdy se budou dopravci na regionální tratě vybírat znovu. A vítěz dostane k užívání i nové vlaky. Jiný dopravce o dočasné provozování železnice z Ostravy do Frenštátu zájem neměl. „Nemá smysl, aby se tam na pár roků etabloval nějaký jiný dopravce, protože jsou s tím spojené poměrně vysoké náklady,“ řekl mluvčí společnosti RegioJet Aleš Ondrůj s tím, že do následné soutěže se firma jistě přihlásí.

### Kraj chce další peníze i na trať Opava – Český Těšín

Na nové vlaky se těší například ve Frýdlantu nad Ostravicí. „Současný stav vlakových souprav je totiž opravdu velmi špatný. Jezdí zde zastaralé soupravy, které by si již určitě zasloužily odchod do železničního důchodu,“ poznamenal frýdlantský místostarosta David Pavliska. Unucka interpeloval ministra dopravy Dana Ťoka, aby do evropské výzvy přidal více peněz. Kraj má totiž připravený ještě projekt za zhruba miliardu korun na výměnu starých pantografů, jež jezdí na trati mezi Opavou a Českým Těšínem, za moderní vozy Panteru. „Doufáme, že se nám to povede, byla by velká škoda příležitost promarnit,“ konstatoval Unucka.



## 24. 01. 2018 Tunel na pražské letiště se odkládá. Podle sdružení nahrává zakázka velkým (Praha – LVHP/Kladno)

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/praha-letiste-tunel-komplikace-szdc-db7-/eko-doprava.aspx?c=A180124\\_124241\\_eko-doprava\\_rts](https://ekonomika.idnes.cz/praha-letiste-tunel-komplikace-szdc-db7-/eko-doprava.aspx?c=A180124_124241_eko-doprava_rts))

Vznik železničního tunelu pod pražskými Střešovicemi se komplikuje. Soutěž na vyprojektování nejnáročnějšího úseku železničního spojení z centra Prahy na Letiště Václava Havla a dále do Kladna napadlo Centrum pro efektivní dopravu Cedop a požaduje její zrušení. Sdružení podobu soutěží na železniční projekty napadá opakovaně, v minulosti například kritizovalo postup státní Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) při výběru projektanta rychlého železničního spojení mezi Brnem a Přerovem. Železniční spojení na pražské letiště je letitý projekt, který byl původně zamýšlený jako rychlodráha. Nyní se připravuje v méně ambiciózní podobě elektrifikované dvojkolejné trati na letiště s pokračováním do Kladna. Stavba za předpokládaných 31 miliard korun by měla zkrátit cestu z letiště k nejbližší zastávce metra na Veleslavíně na 11 minut.

### Magistrát chce dostat lidi z aut do vlaků

Do centra na Masarykovo nádraží by vlak cestující dovezl za 25 minut. Modernizace dráhy do Kladna pak má podle plánu správy železnic zvýšit počet cestujících z Kladenska z nynějších zhruba šesti tisíc na čtyřnásobek. Kolem zastávek mají rovněž vzniknout záchytná parkoviště. Od toho si magistrát i správa železnic slibuje přesun tisíců lidí z aut do vlaků a zklidnění dopravy na Praze 6. Soutěží na úsek mezi Veleslavínem a Výstavištěm se ale nyní zabývá Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) na podnět Cedopu. Sdružení se do soutěže nepřihlásilo, nenapadá proto průběh tendru, ale požadavky, které státní správa železnic nastavila jako vstupní síto opravňující jednotlivé firmy ucházet se o projekční zakázku za necelých 70 milionů korun.

Podle Petra Šlegra z Cedopu je podobně jako v předchozích případech hlavním problémem požadavek SŽDC na akreditaci odborného týmu. Sdružení vadí, že u příliš vysokého počtu členů odborného týmu správa železnic vyžaduje akreditaci České komory autorizovaných inženýrů a techniků (ČKAIT) a zároveň alespoň pětiletou praxi v přípravě železničních projektů. Takovéto podmínky mohou ale v Česku splnit pouze největší projektantské firmy, jimž takto nastavené podmínky nahrávají.

### Nesrovnalosti byly i v minulosti

Cedop se do soutěží na modernizaci železnice pravidelně hlásí spolu s francouzskými projektanty ze společnosti Egis Rail. Ti ale měli opakované problémy s uznáváním odborné způsobilosti ze strany české komory inženýrů, se kterou česko-francouzské sdružení vede i soudní spor. Nynější stížností chce proto vyjasnit, jaké požadavky může státní investor po uchazečích o projekční zakázky požadovat. Pokud mu ale antimonopolní úřad vyhoví a soutěž zruší, prodlouží se tím příprava spojení na letiště zhruba o rok. Správa železnic nyní podle mluvčího Marka Illiaše vyčkává na rozhodnutí antimonopolního úřadu. Do konce roku 2020 přitom chtěla mít projekt hotový a požádat o vydání územního rozhodnutí. Pražská část spojení na letiště by se pak měla stavět mezi lety 2024 až 2028. Kvůli omezení hluku v rezidenční části Prahy mají vést vlaky od Dejvic k Veleslavínu tunelem v osmdesátimetrové hloubce pod střešovickým masivem. Zbytek trasy přes Stromovku na Výstaviště bude veden po povrchu.

Úsek vedený v tunelu má v současnosti za ostatními zpoždění i bez komplikací v podobě sporu s Cedopem. U sousedních úseků mezi letištěm a Veleslavínem a mezi Výstavištěm a pražskými Bubny už je projektová dokumentace hotová. Ještě o krok dál jsou pak úseky za Prahou z Ruzyně do Kladna a dále do Ostrovce, kde jsou už podané žádosti o vydání územního rozhodnutí. Zároveň už vloni správa železnic zahájila opravu pražského Negrelliho viaduktu, což je nezbytné pro výrazné navýšení počtu vlaků směřujících na Masarykovo nádraží. Před rekonstrukcí a modernizací je ale rovněž i trasa takzvaného Pražského semmeringu vedoucí ze Smíchova přes Hostivice do Rudné u Prahy. S touto trasou správa železnic počítá jako s náhradním spojením do Kladna během stavebních prací na trase původní trati do Kladna.

---

## 25. 01. 2018 Na severu Itálie vykolejil vlak. Tři lidé zemřeli, potvrdily úřady

Zdroj: ČT24 (<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/svet/2372290-na-severu-italie-vykolejil-vlak-nejmene-dva-lide-zemreli>)

U Milána na severu Itálie vykolejil vlak. Nehoda si vyžádala tři oběti, jejich počet potvrdily místní úřady. Třináct lidí je těžce zraněných, z toho pět velmi vážně. Vykolejení vlaku mohla způsobit poškozená kolej dva kilometry před místem nehody. Vlak regionálních železnic Trenord vykolejil mezi městy



Segrate a Pioltello zhruba 12 kilometrů východně od centra Milána. Potvrzeny jsou tři oběti a zhruba devadesát lehce zraněných. Třináct lidí je zraněno těžce, pět z nich velmi vážně. Několik lidí bylo ještě tři hodiny po nehodě uvězněno v troskách jednoho z vozů. Hasiči museli totiž část vlaku rozřezat.



Plně obsazený příměstský vlak, který sváží pracující a školáky a nejspíš vezl až devět stovek lidí, vykolejil tři minuty před sedmou hodinou ranní. Zničeny byly čtyři vozy, tři z nich vykolejily. Spoj nejel příliš rychle a nebyl přeplněný, lidé tedy nestáli v uličkách, a díky tomu nejspíš zůstane počet obětí relativně nízký. „Vagony, které vykolejily, narazily do sloupů elektrického vedení. Do nich pak narazily další, proto došlo k proražení vagonu,“ upřesnil redaktor italské televize RAI Josef Kašpar. Podle listu La Repubblica jel vlak rychlostí 100 kilometrů za hodinu, již mluvčí společnosti Trenord označil za běžnou. Místo, kde k nehodě došlo, je podle deníku Corriere delle Alpi přístupné s obtížemi, a to kvůli zábradlí, které ho obklopuje. Podle regionální pohotovostní služby zasahovalo na místě 11 týmů hasičů z Milána, Lombardie i ze sousedního regionu Emilia Romagna. Celkem na místě působila více než stovka záchranářů.

Příčina vykolejení vlaku zatím není známa. Na jejím objasnění nyní pracují technici italských železnic ze skupiny Ferovie Statali a také policie. Jejich pozornost se upírá zejména na fakt, že vykolejily prostřední vozy, nikoli lokomotiva nebo konec vlaku. Nešlo proto patrně o lidské selhání, ale nehodu měla způsobit technická závada, například nefungující výhybka nebo špatný stav kolejnic. Podle odborníků mohl vykolejení způsobit 20centimetrový kus koleje, který se odlomil zhruba dva kilometry před místem nehody. „Pasažéři zaznamenali prudký otřes vlaku 2,3 kilometru před zastávkou Pioltello... na přesné stanovení toho, jak k nehodě došlo, je ale příliš brzy,“ řekl novinářům oblastní ředitel italských železnic Vincenzo Macello. Vlak podle první rekonstrukce vykolejil na výhybce mezi obcemi Segrate a Pioltello, řekl listu La Repubblica policejní mluvčí Marcello Cardona. Dva vozy soupravy podle něj výhybku přejely, zatímco další tři vyjely z kolejí. Svědci uvedli, že před nehodou se souprava vlaku několik minut silně otřásala, z vlaku odlétávaly jiskry a kusy kovu. V důsledku nehody byla přerušena železniční doprava mezi městy Milán a Brescia, která leží přibližně 90 kilometrů východně od severoitalské metropole.

## 25. 01. 2018 RegioJet opět rostl, žlutými vlaky přepravil o milion cestujících víc

Zdroj: iDNES.cz ([https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-regiojet-cestujicich-2017-drb-/eko-doprava.aspx?c=A180125\\_104355\\_eko-doprava\\_cfr](https://ekonomika.idnes.cz/zeleznice-regiojet-cestujicich-2017-drb-/eko-doprava.aspx?c=A180125_104355_eko-doprava_cfr))

Žlutými vlaky RegioJet cestovalo v loňském roce 4,67 milionu cestujících. Počet lidí, kteří využili služeb soukromého dopravce patřícího podnikateli Radimu Jančurovi, tak meziročně vzrostl o zhruba milion. Více cestujících přibýlo mimo jiné kvůli navyšování spojů na trati mezi Prahou, Brnem a Bratislavou. Kromě rozšiřování počtu spojů stojí za nárůstem přepravených cestujících i zavedení segmentu levnějšího cestování v tarifu low-cost, který nabízí základní servis spojený s přepravou, ale už ne například službu stevardů či stewardů. Cena je přitom o zhruba pětinu nižší než u tarifu standard. Loňský zhruba 26procentní meziroční nárůst počtu cestujících se žlutým vlakům v letošním roce podaří překonat a to mimo jiné kvůli zavedení nové linky do Vídně. Tu od loňského prosince využilo na 100 000 cestujících, uvedla společnost.

### Daří se i konkurenci

Zhruba sedmiprocentní nárůst počtu přepravených cestujících za loňský rok oznámil i další soukromý železniční dopravce, společnost Leo Express. Ten podle mluvčí Kateřiny Veitové loni přepravil 1,5 milionu cestujících. Do přepravních výsledků se však negativně projevila nehoda, která dlouhodobě vyřadila jednu z pěti vlakových souprav. Nárůst cestujících v řádu milionů očekávají za loňský rok i České dráhy. Celostátně působící dopravce však zatím cestující za loňský rok sečteny nemá. Očekává ale, že konečná čísla bude znát v příštím týdnu, uvedl mluvčí drah Radek Joklík. Meziroční nárůsty počtu cestujících jsou na české železnici patrné od roku 2010. V roce 2016 ČD přepravily 171,5 milionu cestujících, což představuje nárůst o 1,8 milionu.

## 25. 01. 2018 Revitalizace tratě z Rokycan do Nezvěstic výrazně zlepšila její parametry

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

Správa železniční dopravní cesty slavnostně ukončila revitalizaci tratě Rokycany – Nezvěstice v úseku z Rokycan do Příkosic. Hlavním přínosem projektu je zvýšení traťové rychlosti a zkrácení jízdních dob. Stavba dále přispěla ke zvýšení bezpečnosti, jízdního komfortu a provozní spolehlivosti tratě.

V rámci stavby došlo na jednokolejnou regionální trať v úseku Rokycany – Příkosice k výměně železničního svršku. V souvislosti s tímto opatřením byla provedena výměna či recyklace kolejového lože, byla zřízena bezстыková kolej a upravena její geometrická poloha pro účely zvýšení traťové rychlosti. Stavbaři zrekonstruovali všechny mostní objekty, tj. 3 mosty a 33 propustků. Ve všech stanicích a zastávkách v úseku Rokycany – Příkosice zřídili nová nástupiště s nástupní hranou ve výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště byla vybavena bezbariérovým přístupem, vodicími a varovnými pásy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Ve stanicích Příkosice, Mirošov a v zastávce Kamenný Újezd u Rokycan byly vybudovány nové přístřešky pro cestující. „Pro cestující jsou největší odměnou zejména nově vybudovaná nástupiště s bezbariérovým přístupem a zrychlení dopravy na trati. Například v úseku Rokycany – Mirošov město bylo možné díky stavebním úpravám zvýšit traťovou rychlost na 80 km/h a v úseku Mirošov město – Příkosice na 60 km/h,“ uvedl Lubor Hrubeš, ředitel Stavební správy západ SŽDC. „Největší nároky na koordinaci všech účastníků výstavby přinesla velice krátká nepřetržitá výluka v náročných povětrnostních podmínkách v závěru roku 2015, kdy bylo nutné z důvodu čerpání prostředků programu OPD 1 stavbu neprodleně zahájit,“ připomněl ředitel divize 5 Metrostavu Roman Fuksa. Součástí revitalizace byla rovněž úprava celkem 24 úrovnových přejezdů, kde byly vloženy nové přejezdové konstrukce. Na celé trati Rokycany – Nezvěstice bylo modernizováno traťové i staniční zabezpečovací zařízení do úrovně 3. kategorie. V rámci sdělovacího zařízení byla vložena nová kabelizace a zřízen informační systém pro cestující. Pro zjišťování volnosti kolejí a výhybek jsou použity počítače náprav.

V souladu s globálním cílem prioritní osy 3 Operačního programu Doprava, jímž je zlepšení železniční dopravy mimo transevropskou síť TEN-T, bylo dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti, zajištění kapacity dráhy a kvality železničního provozu pro výhledový rozsah dopravy. Dalším pozitivním dopadem projektu je zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech. Projekt s názvem Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice byl výrazně podpořen finančními prostředky z Evropské unie. Jednalo se o fázovaný projekt, kdy I. fáze projektu byla spolufinancována v rámci OPD 2007 – 2013 a fáze II v rámci OPD 2014 – 2020. Celkové náklady projektu (I. i II. fáze) činily 884 004 416 Kč bez DPH. Plánovaný příspěvek Evropské unie z Fondu soudržnosti pro celou stavbu byl až do výše 649 069 831 Kč. Národní financování zajistil Státní fond dopravní infrastruktury. Zhotoviteli prací byly společnosti Metrostav, Chládek & Tintěra, EDIKT a METROPROJEKT Praha.

Název stavby	Revitalizace trati Rokycany – Nezvěstice
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Zhotovitel	Metrostav a.s., Chládek & Tintěra, a.s., EDIKT a.s., METROPROJEKT Praha a.s.
Termín zahájení	09/2015
Termín dokončení	05/2017
Celkové náklady stavby	884 004 416 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	649 069 831 Kč

## 25. 01. 2018 Přejít na dálkové řízení tratí v Plzeňském kraji

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

Nedávno revitalizovaná trať z Rokycan do Nezvěstic je vůbec první regionální dráhou na síti Správy železniční dopravní cesty (SŽDC), která je dálkově ovládána z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha. Předběhla tak dokonce i část 3. koridoru z Rokycan do Chebu, jejíž zapojení do zmíněného pracoviště se nyní začíná realizovat.

Provoz mezi Rokycany a Nezvěsticemi se už od podzimu 2016 řídí z CDP Praha. Stalo se tak současně se zapojením elektronického zabezpečovacího zařízení, které se instalovalo v rámci revitalizačních prací. Jedná se o vůbec první regionální trať řízenou na dálku z pracoviště na pražské Balabence. Ze stejného místa se rovněž od roku 2016 dálkově ovládá traťový úsek z Berouna (mimo) po Rokycany (včetně). Už nyní se začíná připravovat rozšíření tohoto systému až do pohraniční přechodové stanice Cheb. SŽDC vybrala v závěru minulého roku zhotovitele stavby, kterým se stala společnost AŽD Praha. Akce reaguje i na novou stavbu staničního zabezpečovacího zařízení v uzlu Plzeň a na budování Ejpovického tunelu v úseku Rokycany – Plzeň. Je proto rozdělena do dvou etap v návaznosti na dokončování zmíněných rozhodujících staveb.

Jako zajímavost lze uvést, že trať z Plzně do Chebu byla od roku 1967 vůbec první dálkově ovládaná v tehdejší Československu. V rámci optimalizačních prací, které se zahájily v roce 2007, došlo k výměně reléového zabezpečovacího zařízení za elektronické. I to byl jeden z kroků k budoucímu

zapojení modernizovaných částí třetího koridoru do centrálního pracoviště v Praze. Tento způsob řízení provozu přitom přináší řadu výhod, jako jsou zejména lepší využití infrastruktury při provázení vlaků, operativní rozhodování v rámci řízení dopravy, centralizace diagnostiky technologií nebo řešení návazností na digitální systémy GSM-R či ETCS.

### 29. 01. 2018 Drahé průtahy. Rekonstrukce nádraží v Budějovicích nabírá další zpoždění (výpravní budova)

Zdroj: E15.cz (<http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/drahe-prutahy-rekonstrukce-nadrazi-v-budejovicich-nabira-dalsi-zpozdzeni-1342709>)

Jedna z dominant Českých Budějovic, budova nádraží, je již řadu let v žalostném stavu. Rekonstrukce měla být původně hotova k letošnému 110. výročí otevření, ale nebude. Ještě totiž ani nezačala, zatím se vypracovává projekt. Stavba má odstartovat v lednu 2020. Budova Českobudějovického nádraží je podle odborníků již roky v nejhorším stavu ze všech nádraží v České republice. Nejmarkantnější na havarijní situaci novorenesanční budovy, do níž architekt Gustav Kulhavý zasadil i secesní prvky, je protékající strop a opadávající omítka.



Objekt je od června roku 2016 majetkem Správy železniční dopravní cesty (SŽDC). Tehdy ředitel správy Pavel Surý hovořil o rekonstrukci jako o prioritě. „Začínáme s přípravou,“ uvedl Surý již na podzim roku 2016. Příprava trvala rok a o rok později podepsala SŽDC smlouvu na zhotovení projektové dokumentace na obnovu budovy českobudějovického nádraží. Vítězem soutěže je společenství Metroprojekt, Sagasta a Ateliér 8000. „Předpokládáný počátek samotné realizace je leden 2020. Odhadovaná částka investice je zhruba 170 milionů korun,“ aktuálně uvedl mluvčí SŽDC Marek Iliáš. Předpokládaná cena tak za necelé dva roky vzrostla o dvacet milionů. V roce 2016 totiž ředitel Surý odhadoval zakázku na 150 milionů. K dalšímu upřesnění částky může ještě dojít po vyhotovení projektové dokumentace. „Cena se může změnit, a to například z pohledu nových požadavků na zabezpečení objektu, nebo na základě nepředvídaných technických problémů. Historická budova je památkově chráněná,“ doplnil Iliáš.

### 30. 01. 2018 Českým drahám loni přibýly více než 3 miliony cestujících

Zdroj: České dráhy, a. s. (<http://www.ceskedrahy.cz/tiskove-centrum/tiskove-zpravy/-29837/>)

Zájem o vlaky národního dopravce dál roste. České dráhy loni přepravily 174,7 milionu cestujících, což je meziroční přírůstek o 3,2 milionu. Nejlépe se tradičně dařilo příměstské a vnitrostátní dálkové dopravě. „Češi obecně patří k národům, které často jezdí vlakem. Každý z nás ročně uskuteční v průměru 17 až 18 jízd. Rádi přitom využíváme vlaky pro cesty na dlouhé vzdálenosti. To potvrzuje hodnota přepravního výkonu, která se meziročně zvýšila o 398 milionů osobokilometrů na 7 778 milionů osobokilometrů v roce 2017. Kdybych to měl vyjádřit jednoduše, tak průměrná vzdálenost, kterou s námi zákazník při jedné cestě ujede, je 44,5 kilometru,“ upřesňuje předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek.

Podle průzkumů spokojenosti se službami národního dopravce lidé oceňují čistotu nových vozidel, rychlost spojení a úroveň vlakového personálu. Zákazníci však pozitivně vnímají také zavádění moderních odbavovacích systémů, naposledy In Karty v mobilu, a aktivní komunikaci obchodních nabídek společnosti. Na využívání vlaků ČD má velký vliv i jejich zapojení do integrovaných dopravních systémů krajů a měst. „V loňském roce dál rostl zájem také o mezistátní dopravu, kterou zajišťujeme ve spolupráci se zahraničními partnery. Lidé míří hlavně do metropolí sousedních států a namísto letadel volí pohodlné a rychlé vlaky. My jim samozřejmě jdeme naproti. Například jsme loni zlepšili spojení do Lince a umíme pro naše zákazníky vyjednat i zajímavé ceny,“ vysvětluje důvody více než čtyřsettisícového meziročního nárůstu cestujících v mezinárodní přepravě Michal Štěpán, člen představenstva ČD odpovědný za osobní dopravu. „Je zřejmé, že umíme úspěšně bojovat s konkurencí, která operuje především v lukrativním segmentu dálkové dopravy.“ „Zákazníci nám přibývají od roku 2010, kdy se postupně začaly zlepšovat služby a zejména kvalita vozidel,“ dodává předseda představenstva a generální ředitel ČD, a. s., Pavel Krtek. „Od té doby jsme do zvýšení komfortu cestování investovali desítky miliard korun a chceme v tom i nadále pokračovat. Aktuálně probíhají soutěže na dodávku 50 nových vozů pro dálkové spoje a také chceme nakoupit 10 motorových jednotek na linku Praha – Kladno. Další investice by měly přijít v souvislosti se soutěžemi států a krajů na obsluhu jednotlivých linek a provozních souborů. Pokud budou objednatelé chtít nová vozidla, jsme připraveni je nabídnout. Již brzy vyhlásíme soutěže na výrobu

dalších více než 380 nových vozů.“ Větší počet zákazníků pochopitelně znamená i vyšší tržby z jízdného. Konkrétní ukazatele zveřejní České dráhy společně s výsledky hospodaření za rok 2017 na konci dubna.

---

### 30. 01. 2018 SŽDC podepsala s městem Havířov smlouvu o spolupráci, místní nádraží čeká zásadní proměna

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

Výpravní budovu vlakového nádraží v Havířově čeká kompletní rekonstrukce. Na její nové podobě bude Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) spolupracovat s městem. Stavba v bruselském stylu bude sloužit nejen k odbavování cestujících, ale také ke sportovním a volnočasovým aktivitám nebo jako služebna městské policie. Dnes tyto plány stvrdily obě strany podepsáním memoranda o spolupráci při rekonstrukci budovy a také přednádražního prostoru.

Cílem SŽDC je koordinovat plánovanou rekonstrukci havířovské výpravní budovy spolu s akcí města, tedy úpravou přednádražního prostoru. „Těší nás, že vedení města aktivně přistupuje k problematice využití prostor, které jsou z pohledu dnešních nároků mnohonásobně naddimenzované a obtížné se hledá jejich smysluplné využití,“ uvádí generální ředitel SŽDC Pavel Surý a současně doplňuje: „Zadali jsme zpracování projektové dokumentace na rekonstrukci celé nádražní budovy, tedy i její levé administrativní části. Navázali jsme na původní plány Českých drah a počítáme s využitím těchto prostor pro cestující a dopravce. Velký význam má i umístění technologie pro zajištění provozu, což zohledňuje budoucí rekonstrukci staniční části nádraží. Zachována zůstane hlavní halová část v bruselském stylu, pronajmeme ji městu.“

Město chce vnitřní prostory nádražní haly využít jako sportovně-společenské centrum, v němž budou umístěny například hřiště, squashové kurty, horolezecká stěna, kavárna, kulturní prostory, klubovny, šatny, sociální zařízení či služebna městské policie. Na možné využití haly si Havířov nechal vypracovat studii. „Oceňujeme, že máme možnost otevřít debatu s vedením SŽDC ještě v této projektové fázi a částečně tak ovlivnit rekonstrukci nádražní budovy a přizpůsobit se potřebám budoucích investorů a jiným aktivitám, které se zde budou realizovat. O vhodném využití tohoto prostoru v rámci města chceme otevřít diskuzi jak s příspěvkovými organizacemi, tak s odbornou i neodbornou veřejností,“ vysvětluje náměstek havířovské primátorky pro ekonomiku a správu majetku Josef Bělíca.

Na projektu rekonstrukce výpravní budovy pracuje společnost KOHL architekti, dokončena bude 30. dubna. Vychází z původní dokumentace a nově zohledňuje projekt města na přestavbu přednádražního prostoru. Cílem je zahájit rekonstrukci ještě v letošním roce. SŽDC komplexně zmodernizuje levou administrativní část budovy. Významné budou dispoziční změny, které reflektují požadavky dopravců a odpovídají potřebám cestujících, současně se již opraví prostory po technologii zajišťující železniční provoz. Součástí tak zásadní opravy je realizace nových přípojek, inženýrských sítí včetně opravy všech vnitřních rozvodů nebo ústředního vytápění. V případě haly se SŽDC zaměří na úpravy pro budoucí využití vnitřních prostor městem, tedy opravu vnějšího pláště budovy, přípojek a sociálního zařízení. Modernizaci přednádražního prostoru za zhruba 150 milionů korun zahájí město Havířov ještě letos. „Nově by mělo vzniknout asi 180 parkovacích stání. Součástí nového přednádražního prostoru budou také kryté zastávky a příchozí koridory, do lokality chceme rovněž přivést cyklostezku,“ doplňuje Bělíca.

Nádražní budova v Havířově byla postavena v letech 1964 až 1969 v tzv. bruselském stylu podle návrhu architekta Josefa Hrejsemnou. Na návrhu se podílel také sochař Václav Uruba, který byl autorem plastiky Směrník v brutalistním stylu před vstupem do haly. Západní stěnu vstupní haly pokrývá barevná skleněná mozaika o ploše 65 metrů čtverečních od sklářského výtvarníka a malíře Vladimíra Kopeckého.

---